DOSTUPNOST A KOMPARACE VYBRANÝCH STATISTICKÝCH DAT V ČESKU A V SOUSEDNÍCH ZEMÍCH S DŮRAZEM NA SLOVENSKO

Helena Kratěnová, Michal Šindelář

Abstract

The aim of our contribution is research about availability of selected statistical dates in Czechia and their comparison with the statistics in the neighbor states. We selected for this project couple of indicators from the area Human and social resources, which is a part of a bigger grant-aided research named as Influence of cross-border cooperation on regional development of the Czech borderland. Afterthat we completed a list of indicators, we had to find their definitions and compare it among Czechia, Slovakia, Poland and Germany. The conclusion of the contribution is a table of the indicators, where we can see, if they are fully or partially comparable or if they are completely different.

Keywords: cross-border cooperation, regional development, statistical dates, Czech borderland

Úvod

V úvodní části příspěvku se budeme zabývat porovnatelností vybraných veřejně dostupných statistických údajů v Česku a v sousedních zemích s důrazem na česko-slovenské pohraničí, které je reprezentováno územím Euroregionu Bílé-Biele Karpaty. Vybrali jsme si dvě podoblasti přeshraničních ukazatelů, které podle nás odráží přeshraniční aktivitu a spolupráci ve sledovaném regionu, konkrétně přeshraniční spoje veřejné dopravy a oblast kriminality.

Tyto dvě skupiny ukazatelů patří k dohromady jedenácti okruhům, které jsou sledovány v rámci obsáhlejšího projektu grantové agentury TAČR s názvem Vliv přeshraniční spolupráce na regionální rozvoj českého pohraničí. V rámci tohoto grantového projektu bylo vybráno celkem pět euroregionů tak, aby byl pokryt každý hraniční úsek Česka s jednotlivou sousední zemí. Na severu podél hranice se Saskem je to Euroregion Elbe/Labe, na hranici s Polskem Euroregion Praděd, se Slovenskem Euroregion Bílé/Biele Karpaty, na hranici s Rakouskem Euroregion Silva Nortica a na rakousko-německo(bavorsko)-českém trojzemí Euroregion Šumava (mapa 1).

Mapa 1: Euroregiony na hranicích Česka, tučně zvýrazněné euroregiony jsou námi zpracovávány

Map 1: Euroreregions on the czech borders, written in bold are euroregion of our focus

Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

Nejprve jsme vytvořili seznam sledovaných ukazatelů a poté jsme začali hledat jejich definici a dostupnost v Česku a posléze ve statistických databázích v okolních zemích¹ s důrazem dostat se na co možná nejnižší statistické jednotky, tedy obce (LAU2).

V dalším kroku byla provedena diskuze nad definicemi jednotlivých ukazatelů v jednotlivých státech a následně jsme získaná data začali mezi sebou porovnávat. Celkovým cílem projektu je snaha přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti příhraničních oblastí a nastolení kompatibility prostorových informací (ve statistických databázích, v rozvojových dokumentech a pod.).

Odlišnosti v územním rozdělení mezi jednotlivými sledovanými státy

Zjednodušeně je možno říci, že díky jednotlivým kategoriím NUTS, je

¹ Myšlenku společné statistické databáze začal rozvíjet již projekt Cross-border friendship database, který funguje pod záštitou Českého statistického úřadu, Vojvodského statistického úřadu ve Vratislavi, zemského statistického úřadu Svobodného státu Sasko v Kamenci a Bavorského zemského úřadu pro statistiku a zpracování dat v Mnichově. Bohužel není tento projekt již dlouho aktualizován a doplňován, tudíž může sloužit čistě k orientačním účelům.

území Česka a sousedních států poměrně podobně rozděleno (tab. 1). Kategorie NUTS2 a NUTS3 jsou podle počtu obyvatel s výjimkou Německa² shodné ve všech státech. Pokud se ovšem podíváme na územní členění v kategoriích LAU1 a LAU2, jsou zde zřetelné poměrně výrazné disproporce. Například průměrný počet obyvatel v české obci Euroregionu Praděd dosahuje hodnoty cca 1 700, na polské straně stejného euroregionu žije v průměrném sídle (polsky Gmina, také LAU2) více než 22 000 obyvatel. Je otázkou, jak moc jsou tyto statistické jednotky mezi sebou porovnatelné.

V Euroregionu Bílé/Biele Karpaty se s výjimkou krajských měst Zlína, respektive Trenčína jedná o menší obce. Sídelní síť je srovnatelně hustá a průměrně žije v obci zhruba 2 000 obyvatel. Zajímavostí je vysoký průměrný počet obyvatel v obci na české straně Euroregionu Silva Nortica (cca 11 100), což je zapříčiněno členstvím větších měst v euroregionu (České Budějovice, Jindřichův Hradec), a to dokonce i takových, která leží poměrně daleko od rakousko-české hranice (Písek, Tábor).

Tab. 1: Počet obyvatel ve vybraných územích kategorie NUTS v Česku a na Slovensku

Table 1: Number of inhabitants in the selected territories of the category NUTS in Czechia and in Slovakia

Pro úroveň LAU 2 je uveden průměrný počet obyvatel v obci, v posledním řádku se jedná o průměrný počet obyvatel v obci bez započtení populačně největšího sídla sledované oblasti.

Česko				Slovensko		
NUTS 2	Oblast	Střední Morava	1 229 150	Oblast	Západné Slovensko	1 010 203
NUTS 3	Kraj	Zlínský	586 565	Kraj	Trenčiansky	594 189
LAU 1	Okres	Zlín	192 849	Okres	Trenčín	113 753
LAU 2	Obec	Průměr	1 927	Obec	Průměr	2 149
LAU 2	Obec	Průměr bez	1 686	Obec	Průměr bez	1 952

Zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování, 2014

² Kategorie NUTS 3 zahrnuje v Česku kraje, v Německu území nazvané Landkreis, které je oproti českým krajům rozlohou i počtem obyvatel o poznání menší a slouží jako statistická jednotka srovnatelná s úrovní českých okresů, tj. statisticky viděno se ukazatele v kategorii LAU1 (Verwaltungsgemeinschaft) v Německu nesledují. Na úrovni českých krajů (NUTS3) jsou v Německu dostupná statistická data až za celou spolkovou zemi, tedy za Bundesland (kategorie NUTS 1).

Vybrané sledované ukazatele v Euroregionu Bílé/Biele Karpaty

Jak již bylo nastíněno, pro přiblížení situace přímo v Euroregionu Bílé/Biele Karpaty jsme pro účel tohoto příspěvku vybrali tematiku bezpečnostní a dopravní. Oba tyto faktory se bezesporu podílejí na rozvoji vzájemné důvěry a kontaktů v tomto příhraničním prostoru. Fenomén rozšiřujících se možností s sebou nese příležitosti, ale také produkuje negativní konsekvence. Z tohoto důvodu jsme se rozhodli zmapovat, jak doprava a kriminalita vytváří podněty či překážky k pozitivnímu regionálnímu rozvoji.

Kriminalita

Pojem kriminalita lze obecně chápat jako protiprávní jednání, čili veškeré páchaní přestupků nebo trestných činů (Béreš, Vichlenda, 2008). Další definice říká (Jandourek, 2011), že zločin jako produkt kriminality je vědomé a dobrovolné spáchání činu považovaného za společensky nebezpečný a zakázaný určitým pravidlem stanoveným oprávněnou osobou. Také uvádí, že v každé společnosti je považováno za zločin něco jiného.

V souvislosti se státními hranicemi, které obecně tvoří určitou bariéru pro páchaní přestupků nebo trestných činů, nás zajímalo, jak se změnila míra kriminality v příhraničních oblastech Česka a v okolních zemích od roku 2007, kdy se Česko a dalších osm států (nových členů Evropské Unie) stalo členy Schengenského prostoru. Zda od roku 2007 do roku 2013 míra kriminality poklesla, nebo naopak vzrostla, což by mohlo být zapříčiněno odstraněním hraničních kontrol a tedy otevřením příhraničních oblastí Česka vůči územím sousedních států.

Dále jsme zjišťovali podrobnost statistických databází k tématu kriminalita a zjišťovali rozdíly ve sledování této problematiky v jednotlivých státech.

Spolupráce mocenských složek dvou a více států se začala rozvíjet nejprve na úseku celní správy a policie (Dočkal, 2006). V Česku existuje celá řada právních předpisů, které upravují přeshraniční policejní spolupráci. Tyto lze rozdělit do dvou hlavních skupin. Za prvé se jedná o obecné evropské právní normy upravující některé instituty přeshraniční policejní spolupráce, za druhé se jedná o sérii bilaterálních mezinárodních smluv mezi Českem a sousedními státy o policejní spolupráci. Tyto smlouvy v mnohých případech prohlubují spolupráci i nad rámec evropského práva. Nejrozsáhlejší a nejpodrobnější právní úprava přeshraniční policejní spolupráce existuje mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo (Dočkal, 2006). Právě smlouvy s Německem, jejichž kořeny sahají až do počátku 90. let 20. století, se staly vzorem i pro smlouvy o policejní spolupráci s ostatními sousedními zeměmi.

Tab. 2: Míra kriminality v územním odboru Děčín a Zlín v meziročním srovnání
 Table 2: Crime rate in police districts Děčín and Zlín in year-on-year comparison

Územní odbor	počet trestných činů	objasněné trestné činy	objasňenost v %	index kriminality
Děčín (leden 2012)	379	117	32	27,9
Děčín (leden 2013)	378	110	29	27,9
Zlín (leden 2012)	295	81	27	15,3
Zlín (leden 2013)	265	83	31	13,7

Zdroj: www.mvcr.cz, vlastní zpracování, 2014

Pokud se podíváme na míru kriminality v česko-slovenském pohraničí na území Euroregionu Bílé/Biele Karpaty a srovnáme tyto údaje například s česko-saským pohraničím reprezentovaným Euroregionem Elbe/Labe, dostaneme následující výsledky. Z tab. 3 je patrné, že meziroční rozdíl v počtu trestných činů i v počtu jejich objasňenosti je víceméně stejný a také, že na severu Čech (na části území Euroregionu Elbe/Labe) je index kriminality (tj. počet všech zjištěných/nahlášených trestných činů na 10 000 obyvatel, průměr za celé Česko činí 26,8 za rok 2013) takřka dvojnásobný ve srovnání s územním odborem Zlín (část území Euroregionu Bílé/Biele Karpaty).

Mapa 2: Drogové trestné činy v roce 2012 v přepočtu na 100 tisíc obyvatel ve věku 15 – 64 let podle krajů

Map 2: Drug-related crimes in 2012 recount on 100 000 inhabitants aged 15-64 by regions

Zdroj: Policejní prezidium Policie ČR, 2013

Pokud se drogové problematiky týká, opět vychází lépe Zlínský kraj s téměř nejnižším počtem spáchaných drogových deliktů v Česku, na rozdíl od severních Čech, kde díky přítomnosti německých zákazníků převážně ze Saska, je počet drogově motivovaných trestných činů několikanásobný (mapa 2, tab. 2).

Podle nacionálnější laděných a převážně populistických politických partají v Sasku se míra kriminality v příhraničních oblastech zvyšuje a velká část pachatelů jsou cizinci, převážně Češi a Poláci (NPD Kreisverband Bautzen, 2014). Jako hlavní důvod uvádějí otevřené hranice bez možnosti kontroly osob, které vstupují na německé území. Naopak dle oficiálních spolkových statistických databází (Kriminalstatistik, 2013) v územním odboru Erzgebirgskreis (něm. Direktionsbereich) poklesl počet trestných činů mezi roky 2012 a 2013 o 3 %³. Zajímavostí je počet objasněných trestných činů, který je v Sasku na rozdíl od Česka téměř dvojnásobný (61 % v Sasku oproti 29 % v severních Čechách). Pravdou je, že rok od roku stoupá v Sasku počet trestných činů, které byly spáchány občanem jiného státu než německého, za rok 2013 to bylo cca 31 % všech zaznamenaných trestných činů (Kriminalstatistik, 2013).

Naopak v obcích, které leží podél české hranice, míra kriminality od roku 2009 do roku 2013 (s výjimkou v roce 2011) klesá meziročně o cca 6 % (Kriminalstatistik, 2013). Na základě těchto výsledků lze tvrdit, že vstup Česka do Schengenského prostoru nezvýšil míru kriminality v příhraničních oblastech Saska.

Tab. 3: Zjištěné trestné činy ve spolkové zemi Sasko

Table 3: Number of criminal offences in Saxony

Sasko	2012	2011	2005	2000	1995
Erfasste Fälle (počet trestných činů)	312 406	293 895	318 166	348 544	403 410
Aufgeklärte Fälle (objasněné trestné činy)	172 958	167 144	186 476	193 037	155 357
Aufklärungsquote (objasněnost v %)	55,4	56,9	58,6	55,4	38,5

Zdroj: Statistisches Landeskriminalamt des Freistaates Sachsen, 2013

Na Slovensku bylo v roce 2006 spácháno celkem cca 115 000 trestných činů, v roce 2013 již jen 89 000, vidíme tedy znatelný pokles o zhruba 23 % (www.minv.sk, 2014). Pokud do tohto počtu nepočítáme ekonomickou a ostatní kriminalitu (např. dopravní nehody), dostaneme hodnotu cca 53 000. V tab. 4 vidíme, že přeshraniční míra kriminality je ve srovnání s celkovým počtem trestných činů marginální (zhruba 2 %) a že se jedná ve větší míře o občany

³ V územním odboru Drážďany, který leží dále od česko-německé hranice, a který spadá pod euroregion Elbe/Labe naopak počet trestných činů mezi roky 2012 a 2013 stoupl o 4 % z cca 84 000 na 88 000. Objasněnost v tomto okrsku se pohybuje na úrovni 57 %.

sousedních států. V námi sledované slovenské části Euroregionu Bílé/Biele Karpaty (tj. Trenčiansky kraj), je míra kriminality nižší, než je slovenský průměr, na druhou stranu ve srovnání s českým územím (tj. Zlínský kraj) je o poznání vyšší.

Tab. 4: Nejčastější národnost pachatelů trestných činů na Slovensku

Table 4: Nationality of offenders of criminal offences in Slovakia

rok	Češi	Ukrajinci	Maďaři	Poláci	Rakušané
2006	232	348	72	104	23
2013	278	141	195	102	44

Zdroj: www.minv.sk, vlastní zpracování, 2014

V rámci našeho projektu sledujeme v tematickém okruhu kriminalita ukazatele, jako jsou zjištěné trestné činy, objasněné trestné činy, národnost pachatelů trestných činů a dále počet dopravních nehod. Po diskuzi nad stránkami národních statistik a ministerských portálů jsme vytvořili tabulku (tab. 5), kde jednotlivé ukazatele v Česku srovnáváme se sousedními státy (teritoriálně, definičně s ohledem na aktuální dostupnost těchto údajů).

Tab. 5: Porovnání sledovaných údajů ve všech pěti národních statistických databázích

Table 5: Comparison of the focused dates in all five national statistical databases

UKAZATEL	ČESKO		SASKO			BA-VORSKO		RA-KOUSKO		SLO-VENSKO		POLSKO	
	území	aktuální dostupnost	území	aktuální dostupnost	srovnatelnost	území	aktuální dostupnost	území	aktuální dostupnost	srovnatelnost	území	aktuální dostupnost	srovnatelnost
zjištěné trestné činy		2013	R	2012	P O		2012		2013	P Ok		2012	Č
objasněné trestné činy		2013	R	2012	P O		2012		2013	P Ok		2012	Č

Zdroj: vlastní zpracování, 2014

Doprava v přeshraničním prostoru Euroregionu Bílé/Biele Karpaty

V rámci sledování přeshraničních ukazatelů není možno opomíjet fenomén dopravy. Doprava je centrální dimenzí globálního produkčního systému a svým působením vytváří a formuje strukturu světa (Hoyle, Knowles, 1998). Je to právě pohyb, který primárně umožňuje komunikaci mezi lidmi i místy, stejně jako přepravu zboží z místa jejich produkce do místa spotřeby. Doby, kdy se tyto místa shodovala, jsou již dávnou minulostí, i proto je tedy doprava esenciálním principem funkčnosti současného světa. Z důvodu, že se jedná de facto o faktor dynamiky světového dění, bez kterého se ostatní oblasti lidského života velmi těžko mohou obejít, je potřeba zvažovat její souvislosti v každém interdisciplinárním ohledu (Hoyle, Knowles, 1998). Na druhou stranu je třeba zmínit a brát v potaz i současný nástup telekomunikací a virtuálního kontaktu, který potřebu faktické dopravy respektive přepravy osob a zboží částečně snižuje (Frantál, 2012). Na druhou stranu i právě tímto trendem, přímé fyzické setkávání získává další přidanou hodnotu a opět posiluje i význam dopravy, která je pro jeho uskutečnění nezbytností (Urry, 2012).

V řadě příhraničních oblastí se setkáváme se sníženou hustotou silniční infrastruktury, stejně jako s omezováním provozu na existujících železničních tratích. Hlavním motivem pro sledování dopravní situace v Euroregionu Bílé/Biele Karpaty bylo mimo jiné zhodnocení míry vzájemné přeshraniční aksecibility, stejně jako příspěvek k definici rizika sociální ekluze tohoto prostoru.

Akční radius aktivit každého člověka se výrazně zvětšil. Málokterý jedinec svoje kontakty či činnosti koncentruje pouze v docházkové vzdálenosti, ale k vykonávání svých denních povinností i volnočasových zálib potřebuje téměř se stoprocentní platností i přepravu pomocí motorizovaných prostředků. Lidé získali s nabytím možnosti pohybu na delší vzdálenosti pocit svobody a ztratili nepříjemný tísnivý dojem vázanosti, uvěznění v určitém omezeném prostoru (Schmeidler, 2010). Je otázkou, do jaké míry se jedná stále o svobodu pohybu, možnost volby kam a kdy se budu přemísťovat. Domníváme se, že se nejspíše nacházíme v době, kdy pohyb již neznamená dobrovolnou aktivitu, jakousi nadstavbou či prémie, ale je vyžadovanou očekávanou nutností (Urry, 2012).

Sociální ekluze nebo její alternativní koncept socio-prostorové izolace (Frantál, 2012) se stává tedy aktuálnější. Pohyb vytváří spojení, kontakty a rozdílná míra a kvalita těchto vztahů následně vede ke vzniku nerovností (Urry, 2012). Exkluzi je možno z prostorového hlediska definovat jako polohu v systému, která je příčinou ztížení přístupu k příležitostem a aktivitám každodenního života (Temelová a kol., 2011). Tato problematika se týká hlavně periferně položených oblastí, které nejsou dostatečně zapojeny do dopravní struktury. Hlavními skupinami osob, které se musí potýkat s důsledky plynoucími ze snížených možností mobility, jsou senioři, matky na mateřské dovolené, či lidé s nedostatkem finančních zdrojů nebo se sníženou pohyblivostí.

Vzhľadom k již nastíněnému teoretickému úvodu jsme se rozhodli zkoumat dopravní situaci především ve smyslu silniční a železniční infrastruktury a frekvence a dráhy veřejných spojů. Pro účely tohoto článku jsme pracovali s jednoduchou definicí zájmového území. Na základě konzultace se sekretariátem Euroregionu Bílé/Biele Karpaty jsme se rozhodli zabírat územím Zlínského a Trenčianského kraje. Ovšem vzhledem k povaze dopravní sítě a dopravní logiky jsme reflektovali i blízké okolí tohoto území. V centru naší pozornosti byl prostor v blízkosti česko-slovenské státní hranice mezi přechody Velká nad Veličkou/Vrbovce až Bílá/Klokočov (mapa 3).

Mapa 3: Definice zájmového území pro analýzu dopravní obslužnosti v Euroregionu Bílé/Biele Karpaty

Map 3: Definition of the area for the analysis of transport accessibility in the Euroregion Bílé/Biele Karpaty

Zdroj: www.mapy.cz

Z metodického hlediska jsme se zaměřili na dopravní spojení v bezprostřední blízkosti státní hranice, u kterých byly dále analyzovány nabízené spoje, a to jak autobusové, tak železniční. Přehled konkrétní silničních či železničních spojení je k dispozici v tab. 6, uvedeny jsou rovněž výsledky ze Sčítání dopravy z roku 2010 týkající se celkového počtu vozidel za 24 hodin.

Tab. 6: Zkoumané silnice a železnice v Euroregionu Bílé/Biele Karpaty a jeho nejbližším okolí, společně s výsledky ze Sčítání dopravy z roku 2010

Table 6: Examined routes and rails in Euroregion Bílé/Biele Karpaty and its closest area, together with results of Traffic analysis from 2010

Hlavní dopravní přeshraniční komunikace v Euroregionu Bílé/Biele Karpaty a jeho okolí			
Č. silnice	Úsek silnice		SD - celkem
I/71	Uherský Ostroh	státní hranice	620
I/54	Veselí nad Moravou	Nové Město nad Váhom	2797
I/50	Uherské Hradiště	Trenčín	4463
I/57	Brumov-Bylnice	Dubnica nad Váhom	1563
I/49	Horní Lideč	Púchov	1329
II/487	Vsetín	Velké Karlovice	1341
E442	Rožnov pod Radhoštěm	Bytča	3974
II/484	Bílá	Turzovka	1543
Č. železnice	Úsek železnice		
344/846	Velká nad Veličkou	Nové Město nad Váhom	
341/845	Bylnice	Trenčianská Teplá	
280	Hranice na Moravě	Púchov	

Zdroj: Sčítání dopravy 2010, vlastní zpracování, 2014

Na základě analýzy nabízených veřejných dopravních spojení můžeme říci, že pro obslužnost přeshraničního prostoru Euroregionu Bílé/Biele Karpaty je zásadní především železniční doprava. Železniční trať vedoucí z Velké nad Veličkou do Nového Města nad Váhom a také trať spojující Horní Lideč s Púchovem poskytuje nejen možnost pohybu mezi největšími obcemi regionu, ale taktéž prostřednictvím osobních vlaků jsou obslouženy menší obce. Třetí ze zkoumaných tratí, tzv. Vlárská dráha, vedoucí z Brumova – Bylnice do Trenčianských Teplic prošla velmi zajímavým historickým vývojem, ale její budoucnost v přeshraniční podobě není jistá. Tato dráha byla vystavěna již na konci 19. století, tedy přibližně o 40 let dříve než dvě tratě zmíněné výše. Byla koncipována jako hlavní spojnice Čech s Uhrami. Ovšem po rozpadu Československa její význam postupně upadal a dnes již není možné cestovat přímo z jedné strany hranice na druhou. Do roku 2011 byl provozován přímý rychlíkový spoj jedoucí z Brna až do Trenčianských Teplic. Podle dobových referencí tento spoj byl plně využíván. Dnes má tato trať pouze regionální charakter a neposkytuje velké možnosti přeshraničního pohybu. Neveselá situace tohoto regionu, respektive SO ORP Valašské Klobouky, je umocněna i faktem, že z regionu není nabízeno žádné autobusové přeshraniční spojení, které by využívalo silnici 1. třídy č. 57,

kteřá prochází právě Vlárským průsmymem. Dřívě zcela běžné přímé spojení je nahrazeno nutností prodloužení trasy přes Horní Lideč a samozřejmě také nutností vykonat nejméně dva přestupy. Trasa se tak z dřívějších 23 km prodloužila v podstatě na vzdálenost dosahující téměř 70 km.

Tab. 7: Přehled spojení a počet obsloužených obyvatel v Euroregionu Bílé/Biele Karpaty

Table 7: Overview of transport connections and the statistics of served people in Euroregion Bílé/Biele Karpaty

Hlavní dopravní přeshraniční komunikace v Euroregionu Bílé/Biele Karpaty a jeho okolí				
	Počet spojení		Počet obsloužených obyvatel	
Č. silnice	všední den	neděle	ČR	SVK
I/71	přes Hodonín		0	0
II/499			0	0
I/54	2	2	3 604	150 159
I/50	9	5 (2)	43 006 (86 777)	2 248
I/57	0	0	0	0
I/49	0	0	0	0
II/487	0	0	0	0
E442	4	2	26 452	Okres Čadca
II/484	6	6	Okres Frýdek Místek	Okres Čadca
Č. železnice				
344/846	4	5	Okres Hodonín	92 026
341/845	Vlárský průsmyk		0	0
280	9	8	51 778	65 179
Celkem přepravených osob			211 617	309 612

Zdroj: Jízdní řády.cz, vlastní zpracování, 2014

V případě autobusové dopravy jsme se v rámci analýzy setkaly se třemi následujícími jevy, nad kterými je vhodné se pozastavit. Zaprvé většina autobusových spojení má charakter dálkové dopravy, téměř neexistují spoje, které by obsluhovaly vícero obcí v bezprostředním příhraničí. Zároveň neopomenutelné množství těchto spojů projíždí územím Euroregionu Bílé/Biele Karpaty v nočních hodinách, proto z našeho hlediska příliš nepřispívají k prohloubení integrity. Dále je zapotřebí zmínit i situaci, která panuje na silnici č. 487 ze Vsetína směrem ke státním hranicím přes Velké Karlovice. Přestože dle Sčítání dopravy z roku 2010 tuto komunikaci využije přes 1 300 automobilů v příhraničním úseku, není zde nabízeno žádné přímé autobusové spojení do slovenského Makova. Cestu je

zapotřebí vykonat přes Rožnov pod Radhoštěm.

Třetím zajímavým bodem je neexistence přímého spojení mezi Zlínem a Trenčínem v pracovní dny. Pouze o víkendu v ranních, respektive dopoledních hodinách je vypravena přímá linka Zlín – Trenčín a dále. Tento spoj zastavuje ve většině obcí, kterými projíždí a umožňuje tedy téměř dalším 90 tisícům lidí jednoduchou dopravu do slovenské části Euroregionu Bílé/Biele Karpaty. Souhrnně tedy můžeme hovořit o tom, že snadné přeshraniční spojení veřejnou dopravou je přístupné 51% obyvatelů slovenské části euroregionu. V Česku ve všední den tato hodnota dosahuje pouze 21%, o víkendu přibližně 36%.

Závěr

Zpracování této problematiky je zcela jistě možno uchopit z rozličných stran. Naším hlavním cílem však bylo zmapovat hlavní statistické ukazatele, které jsou veřejně dostupné na internetových portálech národních statistik jednotlivých států, nebo případně na stránkách oborových ministerstev a specializovaných institutů. Cílem příspěvku bylo také mimo jiné poskytnout zběžný náhled i do samotné faktické situace v konkrétním Euroregion Bílé/Biele Karpaty. Data, která jsme použily je zcela jistě možno dále rozšířit a doplnit, Ovšem závěrem můžeme konstatovat, že prostor zkoumaného euroregionu se musí potýkat s řadou disbalancí, jako je například rozdílná míry kriminality či odlišná dopravní akcesibilita.

Literatura

- BÉREŠ, L. – VICHLEND, M. 2008. *Prevence kriminality pro studující a učitele policejních škol MV*. Praha : MV ČR, 2008.
- DANE POWIATOWE. Dostupné na: <http://opole.stat.gov.pl/dane-owojewodztwie/powiaty-876/>, ověřeno ke dni 7.9.2014.
- DOČKAL, V. 2006. *Přeshraniční spolupráce v EU a její právní zakotvení*. Brno : MU, 2006.
- EUROREGION ELBE/LABE. Dostupné na: <http://www.euroregion-elbe-labe.eu/cz/>, ověřeno ke dni 6.9.2014.
- FRANTÁL, B. 2012. *Prostorové chování: vzorce aktivit, mobilita a každodenní život ve městě*. 1. vyd. Brno : Masarykova univerzita, 2012. 140 s. ISBN 978-80-210-5756-2.
- GLÓWNY URZĄD STATYSTYCZNY. Dostupné na: <http://stat.gov.pl/>, ověřeno ke dni 7.9.2014.
- HOYLE, B. 2007. *Modern transport geography*. 2nd rev. ed. New York : Wiley, 2007. 374 p. ISBN 04-719-7777-2.
- IDOS jízdní řády. Dostupné na: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>, ověřeno ke dni 30.9.2014.

- JANDOUREK, J. 2011. *Sociologie zločinu*. Praha : Tartaros, 2011. 176 s.
- KAŽDODENNÍ ŽIVOT, DENNÍ MOBILITA A ADAPTAČNÍ STRATEGIE OBYVATEL V PERIFERNÍCH LOKALITÁCH. Dostupné na: http://www.sreview.soc.cas.cz/uploads/fa5fe29f310de2bc18adf400742116a8407a7231_Temelova%20soccas2011-4.pdf, ověřeno ke dni 3.1.2013.
- KRIMINALITA. Dostupné na: <http://www.mvcr.cz/clanek/kriminalita-146433.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>, ověřeno ke dni 24.9.2014.
- MAPA KRIMINALITY. Dostupné na: <http://www.mapakriminality.cz/#mapa>, ověřeno ke dni 16.9.2014.
- MRAVČÍK, V. 2013. *Výroční zpráva o stavu ve věcech drog v České republice v roce 2012*. Praha : MV ČR, 2013.
- NPD Bautzen. Dostupné na: <http://www.npd-bautzen.de/?p=6077>, ověřeno ke dni 12.9.2014.
- SCHMEIDLER, K. 2010. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. 1. vyd. Ostrava : Key Publishing, 2010. 245 s. ISBN 978-80-7418-102-3.
- STATISTIKA NEHODOVOSTI. Dostupné na: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>, ověřeno ke dni 4.9.2014.
- STATISTIK LEXIKON. Dostupné na: <http://www.meinestadt.de/kreis-waldeck-frankenbergtatistik/bereich?Bereich=Statistik-Lexikon>, ověřeno ke dni 7.9.2014.
- STATISTIK SACHSEN. Dostupné na: <http://www.statistik.sachsen.de/apps11/Gemeindetabelle/jsp/GMDAGS.jsp?Jahr=2010&Ags=14628020>, ověřeno ke dni 4.9.2014.
- ŠSTATISTIKA KRIMINALITY. Dostupné na: <http://publicdata.eu/dv/dataset/statistika-kriminality-03-2013/resource/0f069fae-7835-4155-8510-53121e793cef>, ověřeno ke dni 24.9.2014.
- ŠSTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY. Dostupné na: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=29766>, ověřeno ke dni 12.9.2014.
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, Sčítání dopravy 2010. Dostupné na: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>, ověřeno ke dni 12.9.2014.
- TEMELOVÁ, J. – NOVÁK., J. – POSPÍŠILOVÁ, L. – DVOŘÁKOVÁ, N. 2011. Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách. In *Sociologický časopis*. 2011, roč. 47, č. 4, s. 831-858.
- URRY, J. 2012. Social network, mobile lives and social inequalities. In *Journal of Transport Geography*. 2012, pp. 24-30.
- ZLÍNSKÝ DENÍK, Vlárská dráha – dnes již je zašlá sláva. Dostupné na: <http://archiv.dopravni.net/view.php?cislocclanku=2007021703>, ověřeno ke dni 30.9.2014.

AVAILABILITY AND COMPARISON OF THE SELECTED STATISTICAL DATA IN CZECHIA AND IN THE NEIGHBOURING STATES WITH THE FOCUS ON SLOVAKIA

Summary

Processing of this theme can be done many ways. Our main target was to map the main statistical pointers, which are public and available on Internet portals of national statistics of each state, or on websites of departmental ministries and specialized companies. Target of contributions was also offer a cursory preview into the situation of specific Euroregion Bílé/Biele Karpaty. Data we've used can be redistributed and expand, however in the end we can say, that area of examined euroregion must face with many disbalances, for example different degree of crime or different transport availability.

Mgr. Helena Kratěnová

Mgr. Michal Šindelář

Geografický ústav

Přírodovědecká fakulta

Masarykova Univerzita

Kotlářská 2, Brno, 611 37

E-mail: helena.kratenova@gmail.com, michal-sindelar@centrum.cz