

umb

UNIVERZITA  
MATEJA BELA

V BANSKEJ BYSTRICI

Jolana Gubalová

David Cole

Mária Murray Svidroňová

*VNÚTORNÁ  
MIGRÁCIA  
A PREPOJENIE  
PRÁCE  
A DOMOVA:*

*Geo-ekonomická perspektíva  
mestských a vidieckych oblastí*

2025

 BELIANUM

**Ekonomická fakulta  
Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici**



Jolana Gubalová, David Cole, Mária Murray Svidroňová

**VNÚTORNÁ MIGRÁCIA A PREPOJENIE  
PRÁCE A DOMOVA: GEO-EKONOMICKÁ  
PERSPEKTÍVA MESTSKÝCH  
A VIDIECKYCH OBLASTÍ**

 **BELIANUM**

**2025**

## Recenzenti

Prof. Ing. Juraj Nemeč, CSc.

Doc. Ing. Gabriela Daniel, Ph.D.

## Jazyková korektúra

Mgr. Petra Strnádoá, PhD.

## Autori

Jolana Gubalová, David Cole, Mária Murray Svidroňová

2025

Prvé vydanie.

ISBN 978-80-557-2273-3

DOI: 10.24040/2025.9788055722733

<https://doi.org/10.24040/2025.9788055722733>



Táto publikácia je šírená pod licenciou Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0

International Licence CC BY-NC-ND (uvedenie autora - nekomerčné použitie - bez odvodeného obsahu).

# OBSAH

<b>OBSAH.....</b>	<b>3</b>
<b>ZOZNAM TABULIEK A ILUSTRÁCIÍ.....</b>	<b>5</b>
<b>ÚVOD.....</b>	<b>8</b>
<b>1. VNÚTORNÁ MIGRÁCIA A MESTO VERZUS VIDIEK: NOVÉ PERSPEKTÍVY.....</b>	<b>12</b>
1.1. Vnútorná migrácia z hľadiska vzťahu medzi pracoviskom a bydliskom: faktory vnútornej migrácie ...	13
1.2. Vidiek verzus mesto – staré a nové pohľady .....	17
1.3. Koncept 15-minútového mesta: realita alebo utópia ...	24
<b>2. MERANIE GEO-EKONOMICKÉHO PREPOJENIA VIDIEKA A MESTSKÝCH OBLASTÍ: METODIKA VÝSKUMU.....</b>	<b>32</b>
2.1. Dáta pre výskum .....	34
2.2. Vidiecke a mestské oblasti na Slovensku podľa poštových smerovacích čísel.....	36
2.3. Metodické východiská pre koncept 15-minútového mesta v podmienkach Bratislavy .....	40
<b>3. DOCHÁDZANIE ZA PRÁCOU – GEO-EKONOMICKÁ PERSPEKTÍVA MESTSKÝCH A VIDIECKÝCH OBLASTÍ A URBANISTICKÉHO PLÁNOVANIA .....</b>	<b>43</b>
3.1. Zmeny v zamestnanosti a vnútornej migrácii .....	43
3.1.1. <i>Zmeny v počte a typoch poisťných zmlúv                 v roku 2022 v porovnaní s rokom 2012.....</i>	<i>45</i>
3.1.2. <i>Podiely poisťných zmlúv podľa geografického                 miesta bydliska a miesta výkonu práce.....</i>	<i>51</i>
3.1.3. <i>Migrácia podľa pohlavia.....</i>	<i>52</i>
3.1.4. <i>Migrácia podľa veku.....</i>	<i>54</i>
3.1.5. <i>Zhrnutie.....</i>	<i>60</i>

3.2. Konektivita vidieckych oblastí s miestami výkonu práce s dôrazom na dochádzanie do práce .....	61
3.2.1. Podiel pracovných zmlúv podľa geografického rozloženia miesta bydliska a miesta pracoviska ...	62
3.2.2. Zhrnutie .....	67
3.3. Dochádzanie za prácou: 15 minút verzus realita Bratislavy .....	68
3.3.1. Dynamika mobility v meste Bratislava na základe prepojení medzi bydliskom a pracoviskom.....	69
3.3.2. Bratislava a koncept 15-minútového mesta.....	71
3.3.3. Zhrnutie .....	74
<b>ZÁVER</b> .....	<b>78</b>
<b>ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY</b> .....	<b>82</b>

# ZOZNAM TABULIEK A ILUSTRÁCIÍ

## ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka 1	Ravensteinove zákony migrácie .....	14
Tabuľka 2	Prehľad štúdií skúmajúcich faktory vnútornej migrácie .....	16
Tabuľka 3	Prehľad štúdií definujúcich mesto a vidiek.....	20
Tabuľka 4	Prehľad urbanistických a dopravných štúdií týkajúcich sa dostupnosti do 15 minút od bydliska jednotlivca .....	31
Tabuľka 5	Typy poistenia podľa Sociálnej poisťovne .....	35
Tabuľka 6	Počet poistných zmlúv podľa vekových skupín v rokoch 2012 a 2022.....	43
Tabuľka 7	Počet poistných zmlúv podľa dĺžky pracovného pomery v rokoch 2012 a 2022 .....	45
Tabuľka 8	Vývoj počtu poistných zmlúv v rokoch 2018 – 2022 a ich medziročný nárast/pokles.....	46
Tabuľka 9	Počet poistných zmlúv v rokoch 2018 – 2022 podľa vekových skupín a typov poistenia.....	47
Tabuľka 10	Percentuálny podiel poistných zmlúv v rokoch 2018 – 2022 podľa vekových skupín a typov poistenia .....	48
Tabuľka 11	Počet poistných zmlúv podľa periodicity príjmov v rokoch 2012 a 2022 .....	50
Tabuľka 12	Percento poistných zmlúv podľa geografického rozdelenia miesta bydliska a miesta výkonu práce v rokoch 2012 a 2022 .....	52
Tabuľka 13	Porovnanie pracovnej migrácie podľa pohlaví v rokoch 2012 a 2022.....	52
Tabuľka 14	Percentuálny podiel poistných zmlúv z hľadiska veku, pohlavia a bydliska v roku 2012 .....	55

Tabuľka 15	Percentuálny podiel poisťných zmlúv z hľadiska veku, pohlavia a bydliska v roku 2022 .....	56
Tabuľka 16	Záujem o migráciu za prácou podľa veku v rokoch 2012 a 2022.....	57
Tabuľka 17	Vidiecke PSČ a ich spojenie s pracovnými PSČ podľa geografického typu .....	62
Tabuľka 18	Rozdelenie poisťných zmlúv od poisťencov na základe miesta bydliska a pracoviska v Bratislave .....	69
Tabuľka 19	Poisťné zmluvy od pracujúcich spĺňajúce koncept 15 minútového mesta .....	71
Tabuľka 20	Pracujúci nespĺňajúci koncept 15-minútového mesta .....	72
Tabuľka 21	Dochádzajúci mimo mesta pracujúci v Bratislave .....	74

## ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok 1	Databáza Slovenskej poisťovne – príklad .....	34
Obrázok 2	Bodová mapa oblastí v SR.....	38
Obrázok 3	Plošná mapa oblastí v SR .....	39
Obrázok 4	Mestské a vidiecke oblasti na Slovensku .....	39
Obrázok 5	Okresy mesta Bratislava .....	41
Obrázok 6	Vidiecke oblasti, kde viac ako polovica obyvateľov pracuje v tej istej vidieckej oblasti ....	66
Obrázok 7	Znázornenie vybraných PSČ I.....	70
Obrázok 8	Znázornenie vybraných PSČ II.....	72
Obrázok 9	Znázornenie vybraných PSČ III. ....	73

## ZOZNAM GRAFOV

Graf 1	Počet poisťných zmlúv (v tisícoch) v rokoch 2012 a 2022 podľa vekových skupín.....	44
Graf 2	Počet poisťných zmlúv v hlavnom pracovnom pomere a prácach na dohodu v rokoch 2018 – 2022 .....	46
Graf 3	Počet poisťných zmlúv podľa periodicity príjmov v rokoch 2012 a 2022.....	51
Graf 4	Rok 2012 Rozloženie pracovných zmlúv podľa miesta bydliska.....	53
Graf 5	Rok 2022 Rozloženie pracovných zmlúv podľa miesta bydliska.....	53
Graf 6	Percentuálny podiel poisťných zmlúv z hľadiska veku, pohlavia a bydliska v roku 2022 .....	55
Graf 7	Percentuálny podiel poisťných zmlúv z hľadiska veku, pohlavia a bydliska v roku 2022 .....	57

# ÚVOD

Vnútoraná migrácia a prepojenie práce a domova predstavujú dôležité témy, ktoré ovplyvňujú nielen ekonomický vývoj, ale aj sociálne a demografické trendy v modernej spoločnosti. Monografia sa venuje analýze týchto javov z geo-ekonomickej perspektívy, s osobitným zameraním na Slovensko. Zámerom publikácie je poskytnúť nový pohľad na vzťah medzi bydliskom (miestom, kde jednotlivec býva) a pracoviskom (miestom, kde pracuje), migračnými vzorcami a dopadmi technologických a spoločenských zmien, ako je práca z domu (home office), dozvuky pandémie COVID-19 alebo zavádzanie umelej inteligencie.

Hlavným cieľom monografie je na základe teoretických východísk a analýzou dát zo Sociálnej poisťovne zmapovať zamestnanosť občanov Slovenska v rokoch 2012 a 2022 a poukázať na hlavné výzvy v demografii a dochádzaní za prácou, čo následne umožní zmerať konektivitu (prepojenosť) vidieckych oblastí s miestami výkonu práce, ako aj identifikovať vzdialenosť medzi bydliskom a pracoviskom z časového hľadiska v rámci konceptu 15-minútového mesta.

Dôležitým faktorom, ktorý monografia skúma ako kľúčový, je dochádzanie do práce. Dochádzanie do práce ovplyvňuje priestorové usporiadanie obyvateľstva v rámci krajiny. Vnútoraná migrácia (t. j. sťahovanie ľudí v rámci jednej krajiny) sa často uskutočňuje práve v súvislosti s dostupnosťou pracovných príležitostí, časom a nákladmi na dochádzanie. Dochádzanie do práce je pre mnohých ľudí kompromisom medzi bývaním a zamestnaním. Ak sa dochádzanie stane príliš náročným – časovo, finančne alebo psychicky – dochádza často k rozhodnutiu presťahovať sa bližšie k miestu výkonu práce. V dôsledku toho nastávajú rôzne javy, napr. reurbanizácia, kedy sa jednotlivci sťahujú do miest, aby sa skrátil čas ich dochádzania, ale aj suburbanizácia – mnohí sa sťahujú z miest do okolitých obcí s cieľom bývať v príjemnejšom prostredí, no stále denne dochádzajú do mesta za prácou. Práve dochádzanie do mesta/prímestských zón za prácou umožňuje analyzovanie ekonomickej a regionálnej

prepojenosti, resp. tzv. geo-ekonomickej konektivity. Ekonomická prepojenosť vidieckych oblastí s miestami výkonu práce s dôrazom na rozdiel medzi vidieckymi a mestskými oblasťami podľa geografickej klasifikácie poštových smerovacích čísel otvára nové možnosti interpretácie mesta a vidieka v podmienkach Slovenskej republiky.

Dochádzanie do práce je tiež faktor urbanistického plánovania, ovplyvňuje rozloženie sídiel, plánovanie dopravy, výstavbu infraštruktúry aj kvalitu života obyvateľov. Tento faktor má zásadný vplyv na rozhodovanie samospráv, investorov a štátnej správy pri tvorbe územných plánov. Moderné urbanistické plánovanie presadzuje koncept tzv. 15-minútového mesta, kde sa nachádzajú menšie, viac prepojené miestne štvrte, ktoré majú všetko, čo ľudia potrebujú pre každodenný život, dostupné do 15 minút pešo alebo na bicykli. Tento koncept však ignoruje rozdiel medzi lokalitou bydliska a pracoviska, ktorý tvorí podstatu mesta. Monografia preto skúma koncept 15-minútového mesta a jeho uplatniteľnosť v kontexte vysoko mobilnej spoločnosti pri potrebe dochádzať do práce.

Obsah vedeckej publikácie je rozpracovaný do troch kapitol. Prvá kapitola vymedzuje teoretické východiská skúmanej problematiky. Demografické zmeny a migrácia medzi krajinami sú častým predmetom výskumu, no o vnútornej migrácii, najmä vo vzťahu medzi prácou a domovom, je stále málo informácií. Pandémia COVID-19 výrazne ovplyvnila ekonomiku, životný štýl, dopravu (dochádzanie do práce) a každodenné fungovanie (Bailey a kol., 2020). Po pandémie sa mnohé firmy a verejné inštitúcie začali pozitívnejšie dívať na prácu na diaľku, resp. fenomén home office (Von Gaudecker a kol., 2020; Martin a kol., 2022). Zatiaľ čo predtým sa možnosť práce z domu často zamietala, dnes je vítanou alternatívou aj bez pandemických obmedzení. Vďaka technologickému pokroku a využívaniu informačno-komunikačných technológií (Iammarino a McCann, 2013) môžu ľudia bývať v jednej časti krajiny a pracovať pre zamestnávateľa v inej časti jej územia. To vplýva na dochádzanie za prácou a rozdiely medzi mestskými a vidieckymi oblasťami, s dôrazom na ekonomické prepojenia a regionálne disparity. Teoretická časť tiež definuje dochádzanie do práce ako dynamický prvok v kontexte

modelu 15-minútového mesta, ktorý odhaľuje priestorové väzby medzi miestom bydliska a miestom pracoviska. V mestskom a regionálnom plánovaní slúži ako ukazovateľ toho, kde ľudia bývajú a kde pracujú, čo má zásadné dôsledky pre dopravnú infraštruktúru a rozvoj bývania. Dochádzanie je hnacím motorom suburbanizácie – obyvateľstvo sa sťahuje z miest do okolia, no pracuje v centre, čo má za následok preťaženie dopravy (najmä ráno a poobede/večer).

Druhá kapitola približuje metodiku výskumu. Slovensko ako objekt výskumu má pre analýzu ideálnu veľkosť – nie je ani príliš veľké, ani príliš malé. Na celom území sa nachádza 1 426 poštových smerovacích čísel (PSČ) a 1 147 obcí, čo umožňuje kódovať PSČ podľa geografických lokalít a následne vytvoriť nové typy oblastí. V rámci týchto oblastí analyzujeme, kde ľudia bývajú (miesto bydliska) a kde pracujú (miesto pracoviska evidované podľa pracovnej zmluvy). Údaje potrebné pre analýzu pochádzajú zo Sociálnej poisťovne a obsahujú informácie o viac ako 3 miliónoch ľudí: o druhu ich pracovných úväzkov (pracovná zmluva, dohoda o výkone práce atď.), PSČ bydliska a PSČ pracoviska. Analýza údajov sa realizovala pomocou databázového systému SQL (Structure Query Language), kde sme mapovali zamestnanosť a sledovali pohyb medzi bydliskom a pracoviskom na základe veku a pohlavia. Vizualizácie sme vytvorili v programoch MS Excel a MS Power BI Desktop. Analýzy sú z logického hľadiska vykonané buď pre celé územie Slovenska (zmeny vo vnútornej migrácii, geo-ekonomická konektivita), alebo pre hlavné mesto Bratislava (koncept 15-minútového mesta). Uvedený prístup predstavuje pridanú hodnotu inovovaním prístupov k definovaniu mestských a vidieckych oblastí.

V tretej kapitole sú prezentované výsledky vlastného výskumu, ktoré umožňujú sledovať demografické zmeny na trhu práce, rodovú nerovnosť vzhľadom na zamestnanosť, vnútornú migráciu a zmeny vo veku zamestnancov a typoch pracovných zmlúv. Výskum taktiež prezentuje prepojenosť vidieckych oblastí s pracoviskami s dôrazom na rozdiel medzi vidieckymi a mestskými oblasťami, čo umožňuje re-definíciu vidieka na Slovensku. Monografia skúma aj mieru pohybu medzi bydliskom a pracoviskom v rámci Bratislavy, ako aj počet dochádzajúcich,

ktorí do mesta prichádzajú z okolitých dochádzkových zón. Výsledky poukazujú na nereálnosť konceptu 15-minútového mesta v kontexte vysoko mobilnej spoločnosti.

Neopomenuteľnou súčasťou úvodu tejto publikácie je vyjadrenie vďaky. Naše poďakovanie smeruje v prvom rade k našim blízkym a priateľom, ktorí akceptovali množstvo hodín, ktoré sme strávili pri písaní a debatách o obsahu i štruktúre tejto monografie. Vďační sme aj Sociálnej poisťovni, ktorá nám poskytla požadované údaje. V neposlednom rade chceme poďakovať tiež recenzentke a recenzentovi tejto monografie, ich odbornosť a pripomienky pomohli k úspešnej finalizácii nášho snaženia.

V rámci autorského kolektívu sme sa snažili spojiť teoretické prístupy s praktickými analýzami a poskytnúť nielen akademický pohľad, ale aj relevantné poznatky pre tvorbu verejných politík a urbanistické plánovanie. Veríme, že táto publikácia, ktorá je jedným z výstupov projektu VEGA 1/0449/23 „Rozvoj obcí na Slovensku z hľadiska spotrebiteľských príležitostí v post-krízovom prostredí“, bude prínosná pre akademickú obec, odborníkov z praxe, ale aj pre laikov, ktorých zaujímajú súvislosti medzi migráciou, trhom práce a regionálnym rozvojom.

# 1. VNÚTORNÁ MIGRÁCIA A MESTO VERZUS VIDIEK: NOVÉ PERSPEKTÍVY

Vo väčšine krajín rastú mestá bezprecedentným tempom, čo predstavuje veľké výzvy pre zástupcov národnej, regionálnej aj miestnej samosprávy (Marans, 2015). Mestá na celom svete narástli do obrovských rozmerov, pričom v súčasnosti má 548 z nich viac ako 1 milión obyvateľov (OSN, 2018). Globálny vývoj pred pandemiou COVID-19 ukázal pokračovanie tohto trendu. Kým v súčasnosti 55% svetovej populácie žije v mestských sídlach, do roku 2050 sa má podľa odhadov tento počet zvýšiť na 68% (OSN, 2020). Na druhej strane Conn (2014) konštatuje, že bývanie na predmestí sa stalo alternatívou malého mesta alebo mestského prostredia. Najmä po pandémii COVID-19, ktorá umožnila fungovať v takzvanom home office režime, sa práca z domu stala bežnou záležitosťou a dochádzanie do práce sa zmenilo na 3-4 dni v týždni z pôvodných 5. Pri dochádzaní do práce nejde o vzdialenosť (počet km), ale o čas (hodiny strávené dochádzaním), to znamená, že home office zásadne mení preferencie v oblasti bývania, zamestnania a dopravnej mobility. Okrem toho, po odznení pandemickej krízy prináša umelá inteligencia nové výzvy pre model centralizovaných kancelárskych štvrtí nachádzajúcich sa vo veľkých metropolitných oblastiach. Umelá inteligencia sľubuje oslobodenie zamestnancov od všedných úloh, ktoré je možné automatizovať, a tým zvýšiť výkon jednotlivca. To následne znižuje potrebu veľkého množstva ľudí na jednom centralizovanom mieste a život v mestách.

Prívlastok „mestský“, ktorý sa až príliš často spája aj s regionálnym rozvojom, zameriava veľkú časť výskumu na potreby čoraz preplnenejších aglomerácií. Ekonomovia sa k vidieckym oblastiam, a to najmä v Európe, správajú dvojtvárne, keď sa na malé mestá a ich idylické prostredie pozerajú s nostalgiou, no v kontexte celkového ekonomického rozvoja na ne zabúdajú (Borseková a kol., 2015; Cole a Murray Svidroňová, 2021).

V prvej kapitole prezentujeme teoretické východiská, ktoré rámujú nové pohľady na dochádzanie za prácou (vnútorná

migrácia), čo následne vplýva na klasické delenie krajiny na mestské a vidiecke oblasti. Táto kapitola zároveň naznačuje nové vymedzenie mestských a vidieckych oblastí, pričom zdôrazňuje ich rastúcu vzájomnú prepojenosť z geo-ekonomickej perspektívy. Dochádzanie za prácou je tiež aspekt, ktorý výrazne ovplyvňuje urbanistické plánovanie a narážajú naň aj moderné koncepty, ako napr. model 15-minútového mesta.

### **1.1. Vnútoraná migrácia z hľadiska vzťahu medzi pracoviskom a bydliskom: faktory vnútornej migrácie**

Pri skúmaní vnútornej migrácie v súvislosti s pracoviskom a bydliskom je nevyhnutné zohľadniť rôzne faktory, ktoré ovplyvňujú rozhodnutie presťahovať sa z jedného miesta na druhé. Nasledujúca kapitola sa zameriava na kľúčové aspekty vnútornej (internej) migrácie vrátane tzv. push a pull faktorov, ako aj výziev spojených s urbanizáciou.

Demografické trendy zohrávajú kľúčovú úlohu pri formovaní migračných vzorcov v rôznych regiónoch. Súčasťou demografických zmien sú aj posuny v charakteristikách obyvateľstva ako vek, pôrodnosť a migračné vzorce. Napríklad veková štruktúra obyvateľstva – podiel ľudí v produktívnom veku, dôchodcov a mládeže – výrazne ovplyvňuje migráciu (Gubalová a kol., 2023). Mladí dospelí bežne migrujú za vzdelaním a pracovnými príležitosťami, čím prispievajú k diverzite pracovnej sily a získavaniu nových zručností v cieľových lokalitách, ktorými sú často veľké mestá alebo urbanizované oblasti. Rýchly rast populácie v mestských centrách vedie k nedostatku bytov, zvyšovaniu cien nehnuteľností a tlaku na infraštruktúru. Dostupnosť bývania sa tak stáva zásadnou otázkou, ktorá ovplyvňuje rozhodovanie o mieste bydliska a pracoviska. S urbanizáciou súvisia aj problémy s dopravou, zdravotnou starostlivosťou a vzdelávacími inštitúciami, čo má vplyv na dynamiku pracovných a obytných zón v mestách.

Ravensteinove zákony migrácie opisujú vzorce a charakteristiky migrácie na základe empirických pozorovaní (Ravenstein, 1889).

Reese a Lomax (2019) aktualizovali tieto princípy na parametre dnešnej doby a sú zhrnuté v tabuľke 1.

Tabuľka 1 Ravensteinove zákony migrácie

<b>Princíp (zákon)</b>	<b>Význam</b>
<b>Zákon vzdialenosti</b>	Väčšina migrantov sa presúva na kratšie vzdialenosti, pričom pravdepodobnosť migrácie klesá so zväčšujúcou sa vzdialenosťou. Ľudia uprednostňujú presun do blízkych lokalít z dôvodu nižších nákladov a kvôli sociálnym väzbám, ale tiež preto, že danú lokalitu poznajú.
<b>Zákon smeru</b>	Migračné toky majú jednosmerný trend – jednotlivci sa často sťahujú z vidieckych oblastí do miest alebo z menej rozvinutých regiónov do rozvinutejších.
<b>Zákon pohlavia</b>	Historicky muži migrovali častejšie z pracovných dôvodov, zatiaľ čo ženy sa spájajú s rodinnou migráciou alebo sťahovaním za manželom.
<b>Zákon veku</b>	Rôzne vekové skupiny majú rôzne sklony k migrácii. Mladí dospelí sa častejšie sťahujú za vzdelaním alebo prácou, zatiaľ čo starší ľudia migrujú kvôli dôchodku alebo rodinným väzbám.
<b>Zákon fázovosti</b>	Migrácia je súčasťou širšieho procesu demografickej transformácie. Ako spoločnosti prechádzajú ekonomickým rozvojom a sociálnymi zmenami, migračné vzorce sa vyvíjajú, čo odráža zmeny v pracovných príležitostiach, urbanizácii a životnom štýle.

Prameň: vlastné spracovanie podľa Reesea a Lomaxa, 2019.

Model tzv. push-pull faktorov, ktorý vypracoval Lee v roku 1966, poskytuje teoretický rámec na pochopenie faktorov

ovplyvňujúcich migračné rozhodnutia. Tento model opisuje push (tlakové) faktory, ktoré ľudí nútia opustiť pôvodné miesto, a pull (ťahové) faktory, ktoré ich lákajú na nové miesto (Lee, 1966). Výskumy v mnohých krajinách ukázali, že migranti sú najčastejšie mladí ľudia s relatívne vysokou úrovňou vzdelania (Sun, 2019).

Faktory ovplyvňujúce vnútornú migráciu možno rozdeliť do troch hlavných kategórií:

- Ekonomické faktory hrajú prvú významnú úlohu v migračných vzorcoch (Mendola, 2012). Pracovné príležitosti v určitých regiónoch pôsobia ako hlavný pull faktor, pretože ľudia hľadajú lepšie kariérne možnosti a vyššie príjmy. Naopak, push faktory ako nedostatok pracovných príležitostí alebo hospodársky pokles v mieste bydliska, môžu jednotlivcov nútiť hľadať zamestnanie inde. Dôležitým ekonomickým aspektom sú aj životné náklady – vysoké náklady na bývanie v mestách môžu viesť k sťahovaniu do cenovo dostupnejších lokalít, čo ovplyvňuje vzťah medzi miestom, kde človek žije a kde pracuje - bydliskom a pracoviskom (Simpson, 2022; Sasser, 2010).
- Sociálne faktory ako rodinné väzby a sociálne siete tiež majú na migráciu značný vplyv (Salaff a Greve, 2012). Silné väzby na rodinu alebo priateľov v inej lokalite môžu pôsobiť ako pull faktor motivujúci k presťahovaniu. Naopak, absencia komunitných väzieb môže pôsobiť ako push faktor a viesť k hľadaniu nového prostredia, kde si ľudia môžu vytvoriť sociálne kontakty a pocit spolupatričnosti (Manchin a Orazbayev, 2018).
- Faktory prostredia ako kvalita života a dostupnosť služieb tiež zohrávajú v dynamike vnútornej migrácie dôležitú úlohu. Jednotlivcov môžu priťahovať lokality s lepšími životnými podmienkami – čistejším ovzduším, zeleňou či rekreačnými možnosťami, ktoré zvyšujú kvalitu života (Hunter a kol., 2015). Naopak, zhoršenie životného prostredia, znečistenie alebo nedostatok základných služieb môžu ľudí motivovať k presídleniu do oblastí s vyššou životnou úrovňou (Gao a kol., 2023).

Faktory vnútornej migrácie a autorov, ktorí ich skúmali vo svojich štúdiách, možno zosumarizovať nasledovne (tabuľka 2).

Tabuľka 2 Prehľad štúdií skúmajúcich faktory vnútornej migrácie

<b>Faktor</b>	<b>Prvky</b>	<b>Autori</b>
<b>Ekonomické faktory</b>	Nezamestnanosť, lepšie pracovné podmienky, dostupnosť bývania, rozvoj služieb a priemyslu	Sasser, 2010; Mendola, 2012; Haas a Osland, 2014; Pregi a Novotný, 2018; Simpson, 2022; Urbański, 2022; Li a kol., 2024
<b>Sociálne faktory</b>	Lepšie vzdelávacie príležitosti, zdravotná starostlivosť, zmena životného štýlu, rodinné dôvody, historické a kultúrne väzby	Salaff a Greve, 2012; Manchin a Orazbayev, 2018; Sun, 2019; Urbański, 2022; Lichner a kol., 2024
<b>Environmentálne faktory</b>	Prírodné katastrofy, kvalita životného prostredia, zmena klímy	Parkins, 2010; Jónsson, 2010; Obokata a kol., 2014; Hunter a kol., 2015; Piguet, 2022; Moore a Wesselbaum, 2023; Gao a kol., 2023
<b>Politické a administratívne faktory</b>	Regionálna politika a dotácie, zmeny v administratívnom členení (napr. pričlenenie obce k mestu), dostupnosť infraštruktúry a služieb v rámci verejnej politiky	Lam, 2002; McDaniel, 2021; Qi a kol., 2022; Slavíková a Šprocha, 2023; Marlowe a kol., 2024

Prameň: vlastné spracovanie na základe uvedených autorov

Z uvedeného vyplýva, že push faktory ako nedostatok pracovných miest, nízke mzdy, slabé sociálne väzby, obmedzené vzdelávacie príležitosti alebo nevyhovujúca zdravotná starostlivosť spôsobujú odchod ľudí z rodného mesta či obce. Pull faktory ako sľubné pracovné trhy, cenovo dostupné bývanie, vzdelávacie inštitúcie či kultúrne atrakcie motivujú ľudí presúvať sa do nových oblastí, často do predmestských lokalít. Prepojenie týchto push a pull faktorov formuje vzťah medzi miestom výkonu práce a miestom trvalého bydliska pri rozhodovaní jednotlivcov o tom, kde sa usadia.

Okrem toho zohrávajú významnú úlohu pri rozhodovaní o otázkach bývania vzorce dochádzania do práce, ktoré ovplyvňujú preferované miesto bydliska a pracoviska (Haas a Osland, 2014). Vzdialenosť, čas a spôsob dopravy pri dochádzaní majú zásadný vplyv na preferencie v oblasti bývania, urbanistické plánovanie a celkovú kvalitu života. Táto monografia preto v prvom kroku prezentovania nových perspektív pri skúmaní, čo je mesto a čo vidiek, prináša analýzu údajov zo Sociálnej poisťovne. Tie sa týkajú osôb poistených v rôznych typoch zamestnania, čo slúži na mapovanie lokalít, v ktorých ľudia bývajú a pracujú, ako aj ich ochotu migrovať za prácou na základe pohlavia a veku.

## **1.2. Vidiek verzus mesto – staré a nové pohľady**

Súčasná koncepcie územného plánovania obcí sú často ovplyvnené podmienkami krajín s veľkými populačnými centrami (Londýn, Paríž, Rím, Berlín) (Mabin a Harrison, 2023), alebo sa zameriavajú na oblasti mimo Európskej únie (EÚ). Bipolárna koncepcia bývania, ktorá rozlišuje medzi vidieckym a mestským prostredím, nezohľadňuje ich vzájomnú interakciu. Vzhľadom na demografické zmeny smerujúce k znižovaniu počtu obyvateľov sa koncentrácia moci pravdepodobne presunie v prospech jednotlivcov oproti firmám, t. j. firmy ako zamestnávateľia sa budú snažiť uspokojiť individuálne nároky jednotlivcov na životné podmienky. Pandémia COVID-19 rozšírila aj možnosti menších obcí, ktoré môžu uspokojiť preferencie svojich obyvateľov v oblasti bývania, ponúknuť im nižšie životné náklady a pod.,

pretože zamestnanci už nemusia byť na pracovisku neustále fyzicky prítomní, aby mohli pracovať či inak (spoločensky, kultúrne) navzájom interagovať. Toto Giddens označil už v roku 1998 ako časovo-priestorové dištancovanie (vzdďalovanie), kde konektivita (prepojenie) je rovnako virtuálna ako fyzická. Verejne dostupné nástroje umelej inteligencie (AI) ešte viac rozšírili tieto možnosti aj pre menšie obce. Spolu s informačno-komunikačnými nástrojmi (IKT) sa rozvíjajú nové formy práce a životný štýl, ktorý sa vyznačuje uprednostňovaním dochádzania do práce a preferenciou života vo vidieckych a prímestských oblastiach.

Identifikácia vidieckych a mestských oblastí v regióne strednej a východnej Európy (SVE), a to najmä v postkomunistických krajinách, je zložitou úlohou vzhľadom na rozsiahlu transformáciu, ktorou tieto krajiny za posledné desaťročia prešli. Procesy suburbanizácie, ktoré sa na Slovensku začali v 90. rokoch 20. stor. po zmene politického režimu, túto identifikáciu ešte viac skomplikovali.

Eurostat (2011) rozdeľuje mestá na základe stupňa urbanizácie (DEGURBA) do troch kategórií: 1) mestá, ktoré majú vysokú hustotu obyvateľstva a slúžia ako významné hospodárske, politické a kultúrne centrá; 2) mestá a predmestia, ktoré majú strednú hustotu obyvateľstva a zvyčajne fungujú ako dochádzkové zóny alebo lokálne centrá; a 3) vidiecke oblasti, ktoré sa vyznačujú nízkou hustotou obyvateľstva, primárnym zameraním na poľnohospodárstvo a pomalším rozvojom. Tieto vidiecke oblasti často slúžia ako dochádzkové zóny, teda oblasti dochádzania do práce v meste, v ktorom pracuje aspoň 15 % zamestnaných obyvateľov danej oblasti (OECD, 2012). Pre Slovensko je najvhodnejšia definícia podľa ESPON (2024), ktorá opisuje malé a stredne veľké mestá ako mestské sídla s počtom obyvateľov od 5 000 do 50 000 a hustotou osídlenia od 300 do 1 500 obyvateľov na kilometer štvorcový. Definícia mesta alebo mestečka sa v rôznych krajinách líši. Niekde kritérium počtu obyvateľov nie je rozhodujúce a prevládajú skôr administratívne kritériá. Do úvahy sa berú aj ďalšie hľadiská vrátane administratívnych funkcií, verejných služieb ako sú školy, nemocnice a služby zamestnanosti, hustoty obyvateľstva a architektonických aspektov (Dická a kol., 2019).

Mestá možno rozdeliť do 3 kategórií: primátne mesto (najväčšie/najdôležitejšie mesto v krajine (Jefferson, 1939), regionálne mestá alebo regionálne primátne mestá (najdôležitejšie mestá v regióne) (Tasan-Kok, 2004) a menšie aglomerované oblasti (Arshad a kol., 2018). Tieto oblasti tvoria dochádzkové zóny (DZ). Predpokladané výhody koncentrovanej aglomerácie sú dobre známe najmä z pohľadu firiem, napr. zoskupovanie podobne zameraných podnikov, ktoré stimulujú inovácie v konkrétnej oblasti, intelektuálne presahy vytvárajúce nové podniky a prechod od výroby k službám. Tento argument ignoruje možnosti internetu (práca na diaľku, práca z domu) a zároveň neberie do úvahy ceny pozemkov, bývania a nájomného, ktoré treba platiť vo veľkých mestách.

Malosť (v zmysle bývania v malom meste či na vidieku) má svoje prednosti a ako zistili iné štúdie, dochádzkové zóny majú tiež svoje výhody, najmä pre jednotlivcov. Patrí k nim silný pocit príslušnosti ku komunite, čo vedie k porporčne vyjadrenému želaniamu žiť v menšom meste (Newport, 2018), a pre mladých ľudí túžba „byť súčasťou niečoho, čo ich presahuje“ (Carr a Kefalas, 2009). Prieskum Eurofound (2019) ukázal, že v Európskej únii má silný pocit príslušnosti k svojej komunite vyšší podiel obyvateľov vidieka ako obyvateľov miest. Prieskum na druhej strane poukázal na negatíva vidieckeho života. Finančné ťažkosti vidieckych oblastí boli výraznejšie v južnej a východnej Európe, najmä v porovnaní s ich mestskými náprotivkami. Noronha a kol. (2013) však zistili, že staršia koncepcia vidieckeho prostredia ako miesta s nedostatočnou občianskou vybavenosťou a nižšou úrovňou vzdelania postupne mizne. Okrem hustoty obyvateľstva a kvality životného prostredia sa priepať medzi mestskými a vidieckymi oblasťami v mnohých krajinách rýchlo znižuje, keďže sa výrazne redukujú aj rozdiely v životnom štýle, vzdelávaní, dostupnosti služieb a prístupe k informačným a komunikačným technológiám.

Uvedené môžeme zhrnúť cez nasledovné kategórie a kritériá, ktoré používajú autori na definovanie toho, čo je mesto a čo vidiek (tabuľka 3).

Tabuľka 3 Prehľad štúdií definujúcich mesto a vidiek

<b>Katégoriea</b>	<b>Kritéria</b>	<b>Autori</b>
<b>Administratívne kategórie</b>	Rozdelenie podľa oficiálnych klasifikácií v krajine: napr. klasifikácia mesto/vidiek spojená so štatútom mesta	Bosak a Perlman, 1982; Beynon a kol., 2016; Wineman a kol., 2022; Long a kol., 2021; Mabin a Harrison, 2023
<b>Hustota obyvateľstva, resp. veľkosť sídla</b>	Napr. oblasť s hustotou > 500 obyvateľov/km <sup>2</sup> je považovaná za urbánu; ostatné sú vidiecke	Gajdoš, 2009; Pateman, 2011; Arellano a Roca, 2017; Wolff a Wiechmann, 2018; Dominese a kol., 2020; ESPON, 2024
<b>Funkčné kritérium (cestovanie do mesta, dochádzanie)</b>	Napr. Functional Urban Area: mestské jadro + oblasť s 15 % dochádzajúcich do pracovného centra	Dijkstra a Poelman, 2008, 2011; Noronha a kol., 2013; Arshad a kol., 2018; Dická a kol., 2019; Zasada a kol., 2021; Eurostat, 2021
<b>Kódovacie systémy (USA – USDA)</b>	Kódy podľa veľkosti, dochádzania a príľahlosti k metropolitným oblastiam používané prevažne v USA	Hall a kol., 2006; Marshall, 2011; Onega a kol. 2020; Zahnd a kol., 2021
<b>Priestorový/periurbánný gradient</b>	Opis prechodných oblastí medzi mestom a vidiekom	McGee, 1998; Warren a kol., 2018; Kaminski a kol., 2021; Hoffmann, 2023

<b>Katégória</b>	<b>Kritériá</b>	<b>Autori</b>
<b>Indikátory infraštruktúry a pôdneho využitia</b>	Kombinované ukazovatele: hustota, cestná sieť, zastavanosť, infraštruktúra, atď.	Sarzynski a kol., 2014; Wanmali, 2017; Fang a Wang, 2018; Daams a kol., 2023
<b>Index urbanity / rurality</b>	Namiesto dichotómie sa používa kontinuálne hodnotenie urbánnosti (napr. PLURAL index v USA).	Balk a kol., 2018; Kaminski a kol., 2021; Schroeder a Pacas, 2021; Burghardt a kol., 2022; Uhl a kol., 2023

Prameň: vlastné spracovanie na základe autorov

V rámci desaťročnej štúdie zameranej na slovenských študentov Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici zistili Bod'a a kol. (2022), že generácia Z chce vo väčšej miere žiť mimo veľkého mesta. Pre predchádzajúcu generáciu Y (mileniálov) bola typická túžba vycestovať do zahraničia aspoň na krátke obdobie, avšak pri generácii Z to už v takej miere neplatí. Tu je potrebné poznamenať, že miera nezamestnanosti na Slovensku klesla z 15 % na začiatku roka 2010 (počas finančnej krízy v roku 2008) na 4,9 % v decembri 2019 (pred pandemiou COVID-19). To naznačuje, že pre príslušníkov generácie Z už cestovanie nie je nevyhnutné na to, aby si zarobili peniaze a priniesli ich domov. Mnohí študenti chcú mať svoju budúcu prácu v centre (väčšieho) mesta, ale vlastné bývanie v menšom meste (prímestskej oblasti). Z toho vyplýva, že je potrebné vlastniť auto, pričom dochádzanie autom nie je vnímané negatívne. Ako zistili aj Székely a Novotný (2022), ekonomicky aktívni obyvatelia malých vidieckych obcí, najmä tých, ktoré sa nachádzajú mimo hlavných trás verejnej dopravy, uspokojujú svoje dopravné potreby kúpou osobných automobilov.

Regionálne štúdie sa veľmi často zameriavajú na potreby preplnených aglomerácií v snahe maximalizovať kumulované hospodárske výhody (napr. Huang a kol., 2020; Thisse, 2018). Toto môžeme považovať za urbanistickú „samol'úbosť“, pretože

sa ignorujú preferencie bývania jednotlivcov a ponuka bývania sa kumuluje do veľkých miest. Vidiecke oblasti sú však viac než len produkcia potravín a ťažba surovín. Udržiavanie tohto dichotomického pohľadu ignoruje aj nasledujúce významné fakty:

- Card, Rothstein a Yi (2021) zistili, že mzdové príjmy sú v celej krajine rovnomerné, no životné náklady sa v rôznych lokalitách výrazne líšia. Zistili tiež, že ľudia s vysokoškolským vzdelaním sa s väčšou pravdepodobnosťou presťahujú do „drahého“ mesta s vyššími životnými nákladmi, hoci to, že budú žiť v meste, nemusí nutne viesť k proporcionálnemu zvýšeniu ich miezd.
- Medzinárodný obchod, priame zahraničné investície a automatizácia presunuli ľudí bez vysokoškolského vzdelania na pracovné miesta s nižším ohodnotením a zabránili ich prístupu k stredne kvalifikovaným povolaniam, čo viedlo k nárastu mzdových rozdielov v mestských oblastiach (Autor, 2019).
- Podľa správy „Stav bývania v EÚ“ (Pittini a kol., 2017) sa bývanie kvôli vysokým cenám stalo pre Európanov problémom. Výdavky na bývanie rastú rýchlejšie ako príjmy, čo spôsobuje nízku dostupnosť bývania. Riešenie problémov s bývaním vo veľkých mestských centrách je skôr ambiciózne ako realistické (napr. len málo miest v EÚ podporuje výstavbu veľkých blokov s cenovo dostupnými bytmi).
- Predmestia sú stále populárne napriek ich zaznávaniu zo strany urbanistov – sú to miesta, ktoré ponúkajú život v rodinnom dome a pocit spolupatričnosti v rámci komunity (Conn, 2014; Logan, 2021).
- Štúdia nemeckého Federálneho inštitútu (2013) zistila, že takmer všetky mestské centrá sa zväčšujú, no polovica Európanov stále žije v tzv. zmenšujúcich sa (teda vidieckych) regiónoch. K podobnému záveru dospeli Haase a Athanasopoulou (2016) alebo Wolff a Wiechmann (2018). Vyvstáva teda otázka, či sa už dosiahol bod zvratu.
- Dvojnásobná kríza (COVID-19 a vojna na Ukrajine) spôsobila nepredvídateľné zmeny v oblasti komodít, bezpečnosti dodávateľských reťazcov a migrácie utečencov (Kovács a

kol., 2022) s potenciálom ovplyvniť demografické presuny medzi väčšími/menšími populačnými centrami (Dominese a kol., 2020). Preto tieto udalosti pravdepodobne nasmerujú viac pozornosti na vidiecke oblasti a ich rozvoj.

Tieto skutočnosti zdôrazňujú potrebu znovu definovať pojem „vidiecke oblasti“ z geo-ekonomického hľadiska. Aký je podiel ľudí s trvalým bydliskom na vidieku, ktorí majú prepojenie na mestské ekonomiky? Ako môžeme posúdiť úroveň ekonomického prepojenia s mestskými centrami bez toho, aby sme sa pri definovaní vidieckych oblastí spoliehali len na hustotu obyvateľstva? V mnohých krajinách sa rozdiely medzi mestskými a vidieckymi oblasťami čoraz viac stierajú, najmä čo sa týka hustoty obyvateľstva, životného prostredia, životného štýlu, vzdelania, dostupnosti služieb a prístupu k informačným a komunikačným technológiám. Woods (2011) a Halfacree (2007) ukazujú, ako sa niektoré vidiecke oblasti postupne menia na dochádzkové zóny, pričom si však zachovávajú vidiecky charakter. V rámci výskumu ESPON (2017) sa skúmali funkčné prepojenia medzi mestami a vidiekom. Jedným zo zistení bolo, že vidiecke oblasti s vysokou mierou dochádzania do práce sa odlišujú od tých, kde prevláda lokálne zamestnanie. Tento poznatok môže zmeniť vnímanie a definíciu toho, čo považujeme za vidiek. V dôsledku toho je potrebné rozšíriť a upraviť aj typológiu OECD (Dijkstra a Poelman, 2008, 2011).

Uvedené otázky skúmame na príklade Slovenskej republiky, ktorá je pre tento typ výskumu vhodná. Minulé udalosti vyformovali Slovensko tak, že sú preň mimo hlavného mesta Bratislavy typické relatívne rovnomerne rozložené sídla – mestá a obce. Napriek tomu sa hlavná koncentrácia hospodárskeho rastu nachádza v trojuholníku miest Bratislava – Žilina – Nitra na západe krajiny, teda najbližšie k trhom západnej Európy. Firmy aj naďalej jasne uprednostňujú túto oblasť. To nás vedie k otázkam: môžu vidiecke regióny Slovenska prosperovať a byť vyhľadávaným miestom na bývanie po zohľadnení demografických zmien a nedávnych udalostí vedúcich k rozsiahlemu využívaniu práce z domu? A je primátne postavenie Bratislavy vhodné pre jeho ďalší rast z pohľadu nových konceptov urbanistického plánovania, napr. konceptu 15-minútového mesta?

### 1.3. Koncept 15-minútového mesta: realita alebo utópia

Po skončení pandémie COVID-19 Carlos Moran predstavil koncept 15-minútového mesta ako nový model urbanistického plánovania, kde „miestni obyvatelia majú prístup ku všetkým základným potrebám vo vzdialenosti, ktorú prejsť pešo alebo na bicykli by im netrvalo viac ako 15 minút“ (Moreno a kol., 2021). Hlavným cieľom bola obnova po pandémii a podpora udržateľnejších, ucelenejších, klimaticky senzitivnejších a odolnejších mestských štvrtí (Khavarian-Garmsir a kol., 2023). Koncept 15-minútového mesta môže byť inšpiráciou pre urbanistov a politikov, ktorí hľadajú novú urbanistickú utópiu, no nie je radikálne nový, pretože využíva dlhodobo platné princípy plánovania. Hlavný rozdiel oproti iným prístupom zameraným na mestské štvrte je v tom, že koncept 15-minútového mesta má za cieľ priviesť aktivity do mestských štvrtí a nie obyvateľov týchto štvrtí k aktivitám, čím obnovuje urbanistický koncept proximity (Pozoukidou a Chatziyiannaki, 2021).

V rámci diskusie o teórii udržateľného urbanizmu je táto myšlienka veľmi dôležitá. Od zavedenia konceptu 15-minútového mesta vyšlo už veľa výskumov, z ktorých väčšina sa venuje hodnoteniu toho, ako sa rôznym mestám a prímestským oblastiam darí z hľadiska požiadaviek modelu 15-minútového mesta. Niektoré kritiky, ktoré boli vznesené voči starším urbanistickým koncepciám, však platia aj pre 15-minútové mesto.

Ako príklad môžeme uviesť fakt, že niektoré kritériá udržateľnosti, ako je ochrana biodiverzity, energeticky efektívne stavebné projekty, miestna architektúra, kultúrne dedičstvo a identita, sa v koncepte 15-minútového mesta vôbec nespomínajú. Mestá, resp. mestské časti sú hlavnými cieľmi energetických stratégií 15-minútového mesta, kým menšie prvky, ako napr. budovy, sa do úvahy neberú. Hoci budovy predstavujú približne 40 % celkovej spotreby energie, 15-minútové mesto nepodporuje vytváranie energeticky efektívnych obytných priestorov (Sharifi, 2016; Hou a kol., 2021; Khavarian-Garmsir a kol., 2023).

Papadopoulos a kol. (2023) identifikovali aj ďalšie vynechané atribúty a uviedli, že pri hodnotení miest z hľadiska konceptu

15-minútového mesta by sa malo pri výpočte dĺžky trvania cesty okrem iného zväžiť zohľadnenie charakteristík infraštruktúrnej siete (napr. sklon cesty, existencia, šírka a/alebo stav chodníka, existencia prechodov pre chodcov, rýchlosť a objem automobilovej dopravy atď.), ako aj existencia rôznych časových obmedzení (z hľadiska proximity) pre rôzne druhy občianskej vybavenosti a skupiny obyvateľstva na základe širokého rozsahu kritérií (časová tolerancia, druh vybavenosti, frekvencia používania atď.). Títo autori si tiež kladú otázku, či pracovisko explicitne zahrnúť medzi cieľové miesta, ktoré by mali byť dosiahnuteľné do 15 minút. Mestá totiž podľa nich možno vnímať ako klastre menších, oddelených urbanistických jednotiek, čiže mestských štvrtí. Silver (1985) zadefinoval mestské štvrte ako dôležité priestorové a sociálne jednotky využívané pri projektovaní. Postupom času sa koncept plánovania mestských štvrtí zmenil a vzrástol význam jeho sociálnej zložky ako prostriedku na riešenie problému odcudzenia a nezaujmu občanov (Bogusz, 2018). Došlo k zmene plánovacej paradigmy a posunu od privádzania občanov k aktivitám k približovaniu cieľov občanom, najmä čo sa týka dostupnosti základnej občianskej vybavenosti, na ktorú je zameraná táto štúdia (Manifesty a Park, 2022).

Základnou myšlienkou konceptu 15-minútového mesta je, že väčšinu každodenných potrieb na miestnej úrovni by malo byť možné uspokojiť za menej ako pätnásť minút využitím aktívnych spôsobov dopravy ako chôdza alebo cyklistika ( ide o reakciu na nadmerné používanie automobilov). Tieto potreby uspokojujú rôzne druhy občianskej vybavenosti ako ihriská a parky, vzdelávacie inštitúcie, zdravotnícke zariadenia, kultúrne pamiatky, sociálne zariadenia a mnoho ďalších (Elldér a Vilhelmsen, 2021). Táto koncepcia zároveň predstavuje digitalizáciu a proximitu ako spôsoby znižovania emisií uhlíka, podpory aktívnej dopravy a poskytnutia možnosti zlepšenia kvality života miestnym obyvateľom skrátením každodenného dochádzania (Guzman a kol., 2021; Kesarovski a Hernández-Palacio, 2023). V skutočnosti však 15-minútové mesto navrhuje alternatívu, ktorá by mohla zlepšiť distribúciu príležitostí a umožniť prístup založený na proximate, podobne ako urbanistické modely typu „kompaktné mesto“. Tento typ projektu vychádzajúci z dostupnosti rôznych prvkov

občianskej vybavenosti môže podporiť využívanie primeranejších a ekologickejších spôsobov dopravy, znížiť závislosť od áut a skrátiť dĺžku cestovania (Handy, 2020; Levine, 2020).

Na druhej strane je nerealistické očakávať, že 15-minútové mesto samo osebe zabezpečí prechod k udržateľnosti iba na základe fyzických zásahov pri riešení zložitých multidimenzionálnych problémov, na ktoré majú vplyv aj sociálne, kultúrne a ekonomické faktory. Architektonické prúdy eko-urbanizmu a neo-tradicionalizmu sa zaoberali dôležitými témami ako sociálna spravodlivosť a inklúzia, no nepodarilo sa im vytvoriť inkluzívnu spoločnosť, ktorá by prijímala socioekonomické skupiny historicky nedostatočne zastúpené v rámci mestských štvrtí (Sharifi, 2016). Okrem toho hrá doprava v meste a jeho okolí v koncepte 15-minútového mesta veľkú úlohu. Napríklad Shannon a kol. (2019) poukázali na to, že aj mestá s bohatou históriou, ako napr. Paríž, už urobili veľký pokrok smerom k udržateľnej mobilite. Decentralizácia mestských služieb a vytváranie zmiešaných developerských projektov teda nemusí byť až také náročné. Je však ťažké implementovať túto metódu v obrovských, na automobiloch závislých mestách, ako sú napr. mestá v Severnej Amerike a Austrálii. Tie sú totiž obmedzené prísnyimi pravidlami zonácie a pozemkových plánov, ktoré vychádzajú z funkčnej segregácie a ich dôsledkom sú značné štrukturálne obmedzenia. V dôsledku toho si myšlienka 15-minútového mesta vyžaduje komplexnú rekonštrukciu mestských štruktúr aj v takýchto oblastiach, čo by bolo značne náročné.

Pozoukidou a Chatziyiannaki (2021) zdôrazňujú, že vzhľadom na históriu urbanistických hnutí sa koncepty typu 15-minútového mesta vyvinuli s cieľom riešiť konkrétne problémy, ako napr. spotreba energie, doprava a pandémie. Každé mesto však potrebuje plán rozvoja, ktorý zohľadňuje jeho špecifiká a konkrétne problémy. To, že je cieľ súčasťou plánu rozvoja ešte neznamená, že sa aj splní. Nie je totiž jasné, ako a akými prostriedkami by 15-minútové mesto dosiahlo ciele ako proximita (blízkosť) bydliska a pracoviska, etnická diverzita a dostupné bývanie. Táto kritika bola vznesená aj voči starším iniciatívam, napr. k tzv. územným jednotkám projektovania mestských štvrtí, ktoré tiež mali svoje ciele, no nedosiahli ich.

Koncept 15-minútového mesta kritizovali aj Khavarian-Garmsir a kol. (2023) za ignorovanie zložitosti mestského prostredia; jednotlivci si napr. nemusia vedieť nájsť prácu, ktorá je v blízkosti jeho domova (v dochádzkovej vzdialenosti alebo v rámci pokrytia verejnou dopravou). Aby sa využili ekonomické výhody aglomerácie, niektoré pracovné miesta (napr. v elektrotechnickom, farmaceutickom alebo automobilovom priemysle) by mali byť sústredené v konkrétnej oblasti. Nie všetci zamestnanci týchto podnikov však môžu v danej oblasti aj bývať, takže dochádzanie za prácou je nevyhnutné.

Mouratidis (2024) analyzoval oblasti udržateľnosti, primeranosti a životaschopnosti konceptu 15-minútového mesta z teoretického a priestorového hľadiska a na základe kvalitatívnej analýzy relevantných publikácií identifikoval niekoľko úskalí:

1. prehnané zdôrazňovanie originality 15-minútového mesta,
2. silná decentralizácia navrhovaná v rámci teórie 15-minútového mesta je nerealistická a neudržateľná,
3. zameranie na priveľký počet cieľov,
4. nesprávne agregovanie druhov občianskej vybavenosti,
5. zanedbávanie starostlivosti o prírodu v meste, ktorá sa vyskytuje v rôznych podobách,
6. ignorovanie verejnej dopravy v teórii alebo priestorovej analýze 15-minútového mesta,
7. ignorovanie výkonnostných rozdielov medzi ľuďmi pri chôdzi a bicyklovaní v analýzach konceptu 15-minútového mesta.

Už sme sa dotkli problému originality, pričom sme poukázali na Silverovu definíciu projektovania mestských štvrtí z 80. rokov. Niektorí vedci dokonca pripisujú tento koncept už Perrymu (1929), ktorý propagoval myšlienku rozdelenia miest na územné celky – mestské štvrte, v ktorých by sa nachádzali komunitné centrá, obchody, zelené plochy a školy, čo by umožnilo určitú mieru ich vzájomnej prepojenosti a sebastačnosti. Mouratidis (2024) uvádza množstvo ďalších autorov, urbanistických teoretikov a výskumníkov, ktorí používajú rôzne termíny v súvislosti s kľúčovými urbanistickými konceptami ako priechodnosť, prepojenosť ulíc, zmiešané využitie pozemkov a primeraná hustota

obyvateľstva: všetky tieto koncepty sú vysoko kompatibilné s ideálmi 15-minútového mesta (Dantzig a Saaty, 1973; Krier, 1977; Duany, 2000; Moudon a kol., 2006). Inými slovami, myšlienka plánovania mestských štvrtí na základe proximity (blízkosti) nie je celkom originálna. Napriek tomu existujú rozdiely medzi 15-minútovým mestom a ostatnými konceptmi. Rozdiel medzi 15-minútovým mestom a inými teoretickými prístupmi je v tom, že 15-minútové mesto sa prezentuje ako urbanistická politika, ktorá verejnosti prináša atraktívne, ľahko uchopiteľné, presné a merateľné výsledky.

Ako ďalej argumentuje Mouratidis (2024), koncept 15-minútového mesta sa odlišuje od iných konceptov tým, že sa zameriava na súdržnosť, diverzitu, proximitu a priechodnosť, pričom zdôrazňuje myšlienku sebastačnosti, podobne ako koncept „mesta v meste“ od Kriera (1977). Na vytvorenie sebestačnej štvrte, kde by obyvatelia mohli uspokojovať svoje potreby bývania, práce, nakupovania, zdravotnej starostlivosti, vzdelávania a zábavy v dochádzkovej vzdialenosti pešo alebo na bicykli, ako navrhuje 15-minútové mesto (Moreno a kol., 2021), by bola potrebná významná polycentrická výstavba. Tento vysoko decentralizovaný prístup je nerealistický a neudržateľný, pretože ignoruje základnú hierarchiu mestských centier a služieb. Napríklad aj v súdržných, zmiešaných či dočasných komunitách nie je ekonomicky realizovateľné vybudovanie nemocnice alebo všetkých foriem vysoko špecializovaných zdravotných služieb v blízkosti každej domácnosti (Mehaffy a kol., 2015).

Z uvedeného vyplýva, že nie je možné každému obyvateľovi mesta zabezpečiť prístup na pracovisko pešo alebo na bicykli do 15 minút od domova. Papadopoulos a kol. (2023) si okrem toho kladú otázku: má verejná (mestská) doprava v koncepte 15-minútového mesta nejakú úlohu? Zistenia Rascu a Saeeda (2022) ukazujú, že výber verejnej dopravy ako každodenného spôsobu dochádzania je výrazne ovplyvnený vlastníctvom automobilu, vzdialenosťou do práce, dostupnosťou parkovania a cenami cestovných lístkov. Calafiore a kol. (2022) sa na príklade mesta Liverpool a jeho okolia tiež zamerali na priestorové disparity, ktoré sú jednou z prekážok pri podpore aktívneho cestovania v meste. Vo svojej štúdii zdôraznili inherentné napätie v politike dopravy a územného

plánovania, pričom skúmali vzťah medzi vlastníctvom automobilu a dostupnosťou mestskej hromadnej dopravy. Hoci koncept 15-minútového mesta preferuje aktívne dochádzanie bicyklom či pešo, využívanie automobilov je dôležité: nízka dostupnosť služieb v niektorých oblastiach môže viesť až k takzvanému „vynútenému vlastníctvu automobilu“ (Mattioli, 2017). Vo výskume z roku 2023 Poorthuis a Zook vytvorili hypotetický scenár, v ktorom boli cesty autom dlhšie ako 10 km nahradené verejnou dopravou, aby sa zistil potenciál cestovania bez osobného automobilu. V tomto hypotetickom scenári by sa čas strávený každodenným cestovaním pre niektorých dochádzajúcich zdvojnásobil.

Mimoriadne konkurenčný a dynamický trh práce spôsobuje znižovanie pravdepodobnosti bývania v blízkosti pracoviska, dokonca aj pri menej špecializovaných pracovných miestach. Hoci koncept 15-minútového mesta poukazuje na digitalizáciu ako stratégiu poskytovania virtuálneho prístupu k pracovným miestam, a tým aj znižovania rozsahu dochádzania a/alebo dĺžky trvania cesty do práce, stále existuje veľa zamestnancov, ktorí nemajú a nebudú mať možnosť pracovať alebo vykonávať svoju prácu virtuálne (Guzman a kol., 2021; Mouratidis a Papagiannakis, 2021).

Mouratidis (2024) ďalej hovorí o kvantite verus primeranosti prostriedkov na pokrytie potrieb jednotlivcov, ako aj o problémoch spojených s nesprávnou agregáciou, resp. deagregáciou prostriedkov (resp. miest, služieb či záujmov). Tieto aspekty sú taktiež dôležité v kontexte rôznych foriem mestskej zelene a jej kvalitatívnych črt, na ktoré sa často vo výskume 15-minútového mesta zabúda (Nowak a kol., 2013; Gascon a kol., 2015; de Vries a kol., 2021). Zaujímavé je aj ďalšie úskalie, ktoré označil Mouratidis (2024). Výskumné štúdie vo svojich analýzach buď nezohľadňujú verejnú dopravu (Staricco, 2022; Bartzokas-Tsiompras a Bakogiannis, 2023; Akrami a kol., 2024), alebo interpretujú princípy 15-minútového mesta voľnejšie, pričom verejnú dopravu berú do úvahy len pri hodnotení dostupnosti jednotlivých lokalít (Vich a kol., 2023; Liu a kol., 2024). Keďže pokrytie všetkých potrieb prostredníctvom dostupnosti na základe blízkosti nie je vždy možné, verejná doprava (autobusy, električky, vlaky atď.) sú nevyhnutné pri stredných a dlhých vzdialenostiach

od pracovísk, iných mestských štvrtí a ďalších zariadení a služieb. To nás vracia späť k otázke Papadopoulou a kol. (2023): hrá v koncepte 15-minútového mesta verejná doprava ešte nejakú úlohu? Odpoveď je rozhodne áno, hoci táto téma je stále nedostatočne preskúmaná. Mala by sa vziať do úvahy tak dostupnosť verejnej dopravy (Wang a Cao, 2017), ako aj dostupnosť prostredníctvom verejnej dopravy (Bree a kol., 2020; Lunke, 2022), najmä pri dochádzaní do práce. Okrem toho sa pri analýze spôsobov dopravy využívaných na naplnenie potrieb jednotlivca v 15-minútovom meste často zanedbávajú rozdiely medzi ľuďmi súvisiace s rýchlosťou chôdze a bicyklovania. Určenie rýchlosti chôdze, ktorá by umožnila jednotlivcovi dosiahnuť svoje ciele do 15 minút, je prvým problémom. Rýchlosť chôdze a schopnosť prekonávať vzdialenosti ovplyvňujú charakteristiky ako vek, pohlavie a zdravotný stav (Manaugh a El-Geneidy, 2011; Ventura a Hodges, 2023). Plánovači a tvorcovia politik by preto mali pri vytváraní lokalít kompatibilných s konceptom 15-minútového mesta zohľadniť primerane nízku rýchlosť chôdze, ktorá zabezpečí inkluzívnu a všeobecne prijateľnú dostupnosť.

To nás vedie k ďalšej otázke, či možno pri plnení základných potrieb jednotlivca bicyklovanie považovať za inkluzívny spôsob dopravy. Je zrejmé, že nie každý je schopný či ochotný používať bicykel, čo by mohlo viesť k sociálnemu vylúčeniu v súvislosti s mobilitou (Bruno a van Oort, 2023). Dôležitosť verejnej dopravy pri dochádzaní do práce je zrejмая, no ak sa vezme do úvahy, že ju využívajú aj turisti, môže dôjsť k jej preťaženiu.

Mnohé urbanistické štúdie uplatnili analytický prístup založený na predpokladaných vzdialenostiach a/alebo dostupnosti na základe blízkosti. Tieto štúdie sa zameriavajú na vzťahy v zastavanom území a prinášajú rôzne výsledky (tabuľka 4).

Tabuľka 4 Prehľad urbanistických a dopravných štúdií týkajúcich sa dostupnosti do 15 minút od bydliska

<b>Analyzovaný predmet</b>	<b>Autori</b>
<b>Správanie pri cestovaní (dochádzaní do práce)</b>	Handy a kol., 2006; Næss, 2011; Giles-Corti a kol., 2013, Yu a Higgins, 2024
<b>Preferencie pri cestovaní</b>	Cervero a Duncan, 2003; Frank, 2004; Frank a kol., 2007; Turoń, 2022
<b>Pešia dostupnosť</b>	Cerin a kol., 2006; Moudon a kol., 2006; Shashank a Schuurman, 2019
<b>Obývatelnosť</b>	Badland a kol., 2014; Stockton a kol., 2016; Higgs a kol., 2019
<b>Fyzické aktivity</b>	McGinn a kol., 2007; Forsyth a kol., 2009; Sallis a kol., 2016
<b>Účasť na aktivitách</b>	D'Haese a kol., 2015; Van Hecke a kol., 2018; Nordbø a kol., 2019
<b>Spokojnosť s okolím</b>	Howley a kol., 2009; Cao, 2016; Mouratidis, 2018, Mouratidis, 2020
<b>Subjektívna pohoda</b>	Kyttä a kol., 2016; Mouratidis, 2019

Prameň: vlastné spracovanie podľa Mouratidisa, 2024

Tieto štúdie sa spoliehajú na analýzu charakteristík zastavaného územia, napr. hustoty výstavby, občianskej vybavenosti a zelených plôch v dostupnej vzdialenosti od bydliska, a/alebo využívajú v dotazníkových prieskumoch 15-minútovú vzdialenosť od bydliska ako definíciu mestskej štvrte, čo môže byť skreslené subjektívnym názorom respondentov. Prínos nášho výskumu spočíva v tom, že sa zameriava na zisťovanie dochádzania v meste pomocou údajov o poštových smerovacích číslach miest, kde ľudia bývajú (domáca adresa) a kde pracujú (pracovná adresa). Vychádzame teda zo štatistických údajov.

## **2. MERANIE GEO-EKONOMICKÉHO PREPOJENIA VIDIEKA A MESTSKÝCH OBLASTÍ: METODIKA VÝSKUMU**

Cieľom tejto kapitoly je opísať metodiku výskumu, stanovené ciele, materiál a použité metódy. Hlavným cieľom monografie je na základe teoretických východísk a analýzou dát zo Sociálnej poisťovne zmapovať zamestnanosť občanov Slovenska v rokoch 2012 a 2022 a poukázať na hlavné výzvy v demografii a dochádzaní za prácou, čo následne umožní zmerať konektivitu (prepojenie) vidieckych oblastí s miestami výkonu práce, ako aj identifikovať vzdialenosť medzi pracoviskom a bydliskom z hľadiska času v rámci konceptu 15-minútového mesta. Tento cieľ je rozpracovaný na tri čiastkové ciele, pričom ku každému z nich boli stanovené výskumné otázky:

### **1. Zmapovať zamestnanosť občanov Slovenska na základe veku a pohlavia v rokoch 2012 a 2022 a poukázať na hlavné výzvy v demografii a dochádzaní za prácou.**

- **VO1a:** Aké sú zmeny v počtoch a typoch poisťných zmlúv v roku 2022 v porovnaní s rokom 2012 (starnutie populácie)?
- **VO1b:** Aké bolo percento poisťných zmlúv podľa geografického miesta bydliska a miesta výkonu práce (pracoviska) v rokoch 2012 a 2022?
- **VO1c:** Kto migruje častejšie z hľadiska pohlavia a dochádza po určitom čase (2012 oproti 2022) k zmenám?
- **VO1d:** Kto migruje častejšie z hľadiska veku a dochádza po určitom čase (2012 oproti 2022) k zmenám?

### **2. Zmerať konektivitu (prepojenie) vidieckych oblastí s miestami výkonu práce s dôrazom na dochádzanie do práce, ktoré môže znižovať rozdiely medzi vidiekom a mestom.**

- **VO2:** Aký je podiel pracovných zmlúv podľa geografického rozloženia miesta bydliska a miesta pracoviska za rok 2022, najmä s ohľadom na rozdiely medzi vidiekom a mestom?

Výskumnú otázku VO2 sme ďalej rozdelili do piatich výskumných podotázok (VPO), prostredníctvom ktorých sme skúmali nasledujúce údaje:

- VPO1:** Aké percento poistných zmlúv<sup>1</sup> patrí zamestnancom, ktorí bývajú a pracujú v rovnakom vidieckom PSČ?
- VPO2:** Aké percento poistných zmlúv patrí zamestnancom, ktorí bývajú vo vidieckom PSČ a majú pracovné spojenie s iným vidieckym PSČ (vidiecke PSČ bydliska + vidiecke PSČ pracoviska)?
- VPO3:** Aké percento poistných zmlúv patrí zamestnancom, ktorí bývajú vo vidieckej oblasti a majú pracovné spojenie s mikropolitnou oblasťou?
- VPO4:** Aké percento poistných zmlúv patrí zamestnancom, ktorí bývajú vo vidieckej oblasti a majú pracovné spojenie s mestským centrom (mestská + dochádzková oblasť)?
- VPO5:** Aké percento poistných zmlúv patrí zamestnancom, ktorí bývajú vo vidieckej oblasti a majú pracovné spojenie s Bratislavou alebo jej dochádzkovou zónou?

**3. Identifikovať vzdialenosť medzi pracoviskom a bydliskom (t. j. vzdialenosť dochádzania) z hľadiska času a odpovedať na otázku, či je koncept 15-minútového mesta skutočne možným riešením v rámci usporiadania určujúceho spôsob života vo väčšom meste.**

- **VO3a:** Aká je dynamika mobility v meste Bratislava na základe prepojení medzi bydliskom a pracoviskom?
- **VO3b:** Ako túto dynamiku ovplyvňuje koncept 15-minútového mesta vzhľadom na estetiku moderného mesta?

---

<sup>1</sup> Monografia pracuje s pojmami poistná zmluva a poistný záznam, pretože jedna osoba môže mať uzavretú zmluvu na hlavný pracovný pomer (jeden záznam v poisťovni) a zároveň aj ďalšie zmluvy alebo čiastočné pracovné pomery, pričom každý predstavuje samostatný záznam v Sociálnej poisťovni.

## 2.1. Dáta pre výskum

Výskumné údaje sme na požiadanie získali zo Sociálnej poisťovne v rámci 13 samostatných textových súborov (obrázok 1), ktorých veľkosť sa pohybovala od 77 MB do 84 MB. Každá databáza obsahovala viac ako 3 milióny poisťných záznamov, tzn. pracovných zmlúv s poštovými smerovacími číslami (PSC) adresy bydliska a adresy pracoviska. Záznamy obsahovali aj pracovné zmluvy cudzincov, autorské honoráre a neúplné údaje, kde chýbalo PSC bydliska alebo pracoviska. Tieto údaje sme automaticky vylúčili.

Vzhľadom na extrémnu veľkosť databáz ich nebolo možné spracovať v MS Excel. Preto sme ich konvertovali do databázového systému MS SQL Server, kde sme vykonali jednotlivé analýzy pomocou jazyka SQL.

ROCNIK	POHLAVIE	PSC_BYDL	PSC_ZAMEST	TYP_POISTENIA
1938	Z	99001	99001	ZECD1PR
1943	M	99001	96275	ZECN
1944	M	99001	83104	ZECD2PR
1946	M	99109	99111	ZEC
1946	Z	99201	99135	ZECD1N
1947	M	99001	99201	ZECD2PR
1947	Z	99001	99001	ZECN
1948	M	99201	99124	ZEC
1949	M	99001	99001	ZEC
1949	M	99101	98556	ZEC
1949	Z	99127	99127	ZECD1PR
1950	M	99001	99102	ZEC

Obrázok 1 Databáza Slovenskej poisťovne – príklad

Prameň: vlastné spracovanie

Databázy obsahujú polia, v ktorých sú zaznamenané nasledovné údaje o poisťencoch:

ROCNIK = rok narodenia

POHLAVIE = mužské (M), ženské (Ž)

PSC\_BYDL = PSC – miesto bydliska

PSC\_ZAMEST = PSC – miesto pracoviska/zamestnania

TYP\_POISTENIA: Typ poistenia: ZEC – hlavný pracovný pomer (väčšinou plný úväzok, pravidelný príjem), ZECD – práca na dohodu (v rôznych formách, väčšinou čiastočný úväzok, nepravidelný príjem).

Je potrebné poznamenať, že PSČ pracoviska nemusí nevyhnutne predstavovať skutočnú pracovnú adresu, tzn. PSČ pracoviska sa nemusí zhodovať s miestom výkonu práce. Sídlo spoločnosti uvedené v rámci pracovných zmlúv vykazovaných pre Sociálnu poisťovňu môže byť odlišné od reálneho pracoviska. V rámci dostupných dát od Sociálnej poisťovne ide o zjavný nedostatok použitej metodiky na meranie vnútornej migrácie za prácou. Môže sa teda stať, že osoby, ktoré na základe porovnania PSČ pracoviska a PSČ bydliska považujeme za migrujúce v rámci okresu či mimo okresu, v skutočnosti migrovať nemusia: môžu pracovať pre pobočku zamestnávateľa so sídlom v mieste ich bydliska, pričom centrála zamestnávateľa je v Sociálnej poisťovni vedená na inom PSČ. Tento rozdiel medzi adresou zamestnávateľa a skutočným pracoviskom je typickejší pre veľké (často nadnárodné) firmy s viacerými pobočkami než pre menšie podniky, kde sa pracovná adresa zvyčajne zhoduje s miestom výkonu práce.

Pre úplnosť uvádzame kompletnú kategorizáciu typov poistenia, ktorú nám poskytla Sociálna poisťovňa. Pracovné činnosti môžeme rozdeliť podľa ich charakteristík do niekoľkých kategórií (tabuľka 5).

Tabuľka 5 Typy poistenia podľa Sociálnej poisťovne

<b>Zamestnanci s pravidelným príjmom</b>	<b>Zamestnanci s nepravidelným príjmom</b>	<b>Špeciálne kategórie:</b>
ZEC	ZECN	ZECDN10S
ZECD (do 31.12.2012)	ZECD1N (Dohoda o vykonaní práce s nepravidelným príjmom)	(Dlhodobo nezamestnaný)

<b>Zamestnanci s pravidelným príjmom</b>	<b>Zamestnanci s nepravidelným príjmom</b>	<b>Špeciálne kategórie:</b>
ZECD1PR (Dohoda o vykonaní práce s pravidelným príjmom)	ZECD2N (Dohoda o pracovnej činnosti s nepravidelným príjmom)	
ZECD2PR (Dohoda o pracovnej činnosti s pravidelným príjmom)	ZECD34N (Dohoda o brigádnickej práci študentov s nepravidelným príjmom)	
ZECD34 (Dohoda o brigádnickej práci študentov s pravidelným príjmom)		

Prameň: vlastné spracovanie

Poistenci boli následne v MS SQL rozdelení do siedmich skupín podľa veku:

- do 25 rokov
- 26 – 35 rokov
- 36 – 45 rokov
- 46 – 55 rokov
- 56 – 65 rokov
- nad 65 rokov

Vizualizácie pre zodpovedanie VO1a-d sme vytvorili v programoch MS Excel a MS Power BI Desktop.

## **2.2. Vidiecke a mestské oblasti na Slovensku podľa poštových smerovacích čísel**

Na porovnanie definícií mesta a vidieka uvedených v teoretickej časti a na zodpovedanie výskumnej otázky VO2 bolo potrebné kódovať PSČ podľa geografických lokalít. Identifikovali sme nasledujúcich 6 typov oblastí podľa poštových smerovacích čísel:

- **Mestská oblasť (U - Urban)** – PSČ nachádzajúce sa v mestskom centre s viac ako 50 tisíc obyvateľmi. V Slovenskej republike celkovo existuje 11 miest, ktoré možno považovať za mestské centrá. Mesto Zvolen (42 tisíc obyvateľov) bolo tiež zaradené do tejto kategórie, keďže tvorí dvojicu s Banskou Bystricou.
- **Bratislava (UBA)** – hlavné mesto Slovenskej republiky
- **Bratislavská dochádzková zóna (UBAc)** – rozšírená urbanizovaná zóna tvoriaca širšiu metropolitnú oblasť Bratislavy
- **Dochádzková zóna (C - Commuting)** – PSČ priľahlé k mestskému centru. Za dochádzkovú zónu sme považovali obce do 10 km od mestského centra, pričom tento okruh bol rozšírený na 15 km, ak bolo mesto napojené na diaľnicu.
- **Mikropolitné centrum (M)** – mestá s 10-45 tisíc obyvateľmi (celkovo 60 miest). Tieto predstavujú menšie mestské centrá. V postsocialistických krajinách ako je Slovensko sú tieto malé mestá stále charakteristické prevahou panelových bytových domov v okolí centra. To platí aj pre sídla s počtom obyvateľov okolo 10 tisíc, takže veľkosť nemusí vždy zodpovedať stereotypu mesta.
- **Vidiecka oblasť (R - Rural)** – PSČ obcí s menej ako 10 tisíc obyvateľmi, ktoré nie sú priľahlé k mestskému centru. Pri geografickom určení PSČ takejto oblasti sme vychádzali z faktu, že každá pošta potrebuje mať pridelenú vlastnú adresu. Niektoré vidiecke pošty však mali pridelené dve alebo viac PSČ, preto bolo potrebné ich zlúčiť do jednej zóny.

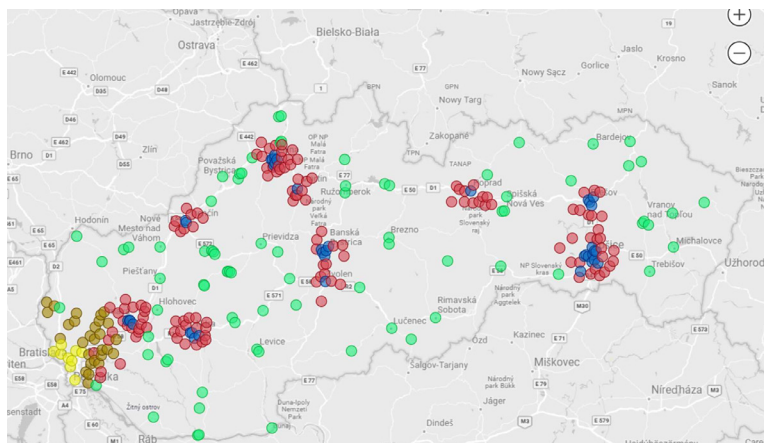
Pomocou tejto metódy sme určili 919 vidieckych poštových zón. Bratislavský región do tohto výpočtu nebol zahrnutý, keďže sa v ňom nachádza hlavné mesto s administratívnymi úrovňami NUTS-1 a NUTS-2<sup>2</sup>. Navyše zaberá len 4,7 % rozlohy Slovenska a obsahuje veľmi málo vidieckych PSČ.

Z celkového počtu 3 329 PSČ bolo 2 065 pridelených inštitucionálnym subjektom (verejným aj súkromným), a nie

<sup>2</sup> Súčasná aj historická skratka NUTS je odvodená z francúzskeho názvu platného do roku 2002, t. j. Nomenclature des unités territoriales statistiques. Na Slovensku je NUTS-1 územie celej krajiny a NUTS-2 oblasť (Západné Slovensko).

geografickým oblastiam. Zvyšných 1 264 PSČ predstavovalo geografické oblasti, ktoré sme lokalizovali pomocou GPS. Presná GIS mapa hraníc PSČ však neexistuje. Na geografickú lokalizáciu poštových adries sme použili program MS Power BI Desktop, čím sme vytvorili kartodiagram mestských a vidieckych oblastí (obrázky 2-4).

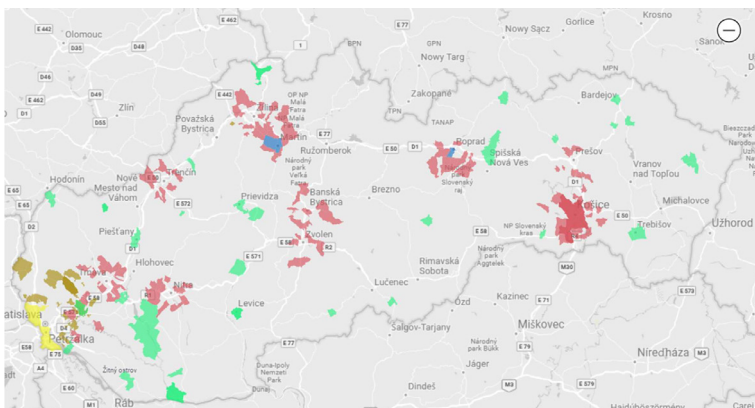
Mestské centrá, dochádzkové zóny aj mikropolitné oblasti sú všetko formy urbanizovaného prostredia, aj keď nedosahujú šesťciferné počty obyvateľov – len dve mestá na Slovensku majú viac ako 100 000 obyvateľov. Vychádzali sme z predpokladu, že väčšina ľudí žijúcich v mestských centrách, dochádzkových zónach a mikropolitných oblastiach aj pracuje v mestskom prostredí, preto neboli hlavným objektom tejto fázy výskumu. Zostáva však otázka, aké je prepojenie vidieckych oblastí na mestské centrá. Ak má vidiecka oblasť viac ako 50 % ekonomických väzieb na niektoré z uvedených mestských centier, potom vidiek možno vnímať skôr ako estetickú než ekonomickú kategóriu (t. j. vidiecka oblasť sa stáva menej osídleným rozšírením mestskej dochádzkovej zóny).



Obrázok 2 Bodová mapa oblastí v SR

Legenda: Mestské oblasti (U) – modrá farba, Bratislava (UBA) – žltá farba, bratislavská dochádzková zóna (UBAc) – hnedá farba, dochádzková zóna (C) – červená farba, mikropolitné centrum (M) – zelená farba

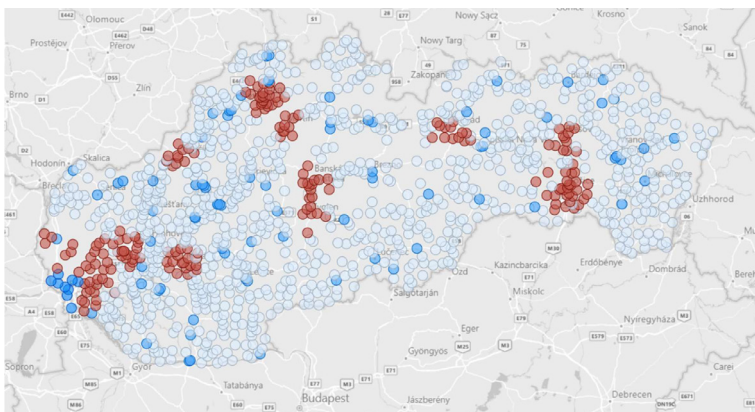
Prameň: vlastné spracovanie



Obrázok 3 Plošná mapa oblastí v SR

Legenda: Mestské oblasti (U) – modrá farba, Bratislava (UBA) – žltá farba, bratislavská dochádzková zóna (UBAc) – hnedá farba, dochádzková zóna (C) – červená farba, mikropolitné centrum (M) – zelená farba

Prameň: vlastné spracovanie



Obrázok 4 Mestské a vidiecke oblasti na Slovensku

Legenda: U, UBAc a C – červená farba, M – tmavomodrá farba, R – svetlomodrá farba

Prameň: vlastné spracovanie

### 2.3. Metodické východiská pre koncept 15-minútového mesta v podmienkach Bratislavy

Ako bolo v teoretickej časti naznačené, koncept 15' mesta aj napriek mnohým výhodám naráža na viaceré úskalia. Analýzou miery dochádzania v rámci slovenského hlavného mesta Bratislava možno uvedený problém znázorniť. Bratislava s počtom obyvateľov približne 475 000, resp. 650-700 000 v rámci širšej metropolitnej oblasti, má geografické hranice s Rakúskom a Maďarskom na západe a juhu (čo tiež ovplyvňuje mieru dochádzania ľudí za prácou do/z týchto susedných krajín). Je to jediná skutočná metropolitná oblasť na Slovensku a je približne dvakrát väčšia ako druhé najväčšie mesto Košice (239 000 obyvateľov). Hlavnou črtou Bratislavy sú "paneláky" – bytové bloky, ktoré boli preferovanou formou mestskej výstavby od polovice 60. rokov do polovice 80. rokov 20. stor. Pred týmto obdobím boli hlavným typom mestskej výstavby tradičné nízke tehlové bytovky. V súčasnosti je mesto rozdelené na 5 okresov, resp. mestských častí (obrázok 5). V poslednom čase tu došlo k rozsiahlej bytovej výstavbe vrátane vysokých a stredne vysokých budov. Charakter každého okresu možno stručne opísať nasledovne:

Okres Bratislava 1 – (Staré Mesto; 42 600 obyvateľov). V tomto okrese sa nachádza historické centrum Bratislavy. Architektonicky sú v ňom dominantné historické budovy. Je husto zastavaný, s nedostatočnou infraštruktúrou pre automobily.

Okres Bratislava 2 – (Ružinov, Vrakuňa, Podunajské Biskupice; 116 700 obyvateľov) – východná časť Bratislavy. Tento okres je typický zmesou novej bytovej výstavby, panelákov, tehlových bytov a rodinných domov.

Okres Bratislava 3 – (Nové Mesto + 2 ďalšie komunity; 70 600 obyvateľov). Tento okres sa tiahne pozdĺž východnej strany Malých Karpát. Sú tam nové bytovky, paneláky aj rodinné domy.

Okres Bratislava 4 – (Karlova Ves až po Devín + 4 ďalšie štvrte; 98 400 obyvateľov). Tento okres sa tiahne pozdĺž Dunaja až k hradu Devín a sútoku riek Dunaj a Morava. Obsahuje zmes nových panelákov a obcí s rodinnými domami.

Okres Bratislava 5 – (Petržalka + 3 menšie obce; 112 600 obyvateľov)  
– Petržalka bola najväčším panelákovým sídliskom bývalého  
Československa postaveným v 70. a 80. rokoch 20. storočia.



Obrázok 5 Okresy mesta Bratislava  
Prameň: Mestské časti Bratislavy, 2021

Tento výskum takisto vychádza z databázy pracovných zmlúv Sociálnej poisťovne z roku 2022, pričom tu sme použili výlučne údaje od poisťencov žijúcich v Bratislave.

Mesto je rozdelené na 45 geografických poštových smerovacích čísel. Súčasný územný poštový systém bol zavedený v roku 1973, teda počas socializmu, a ako taký je dedičstvom minulosti. Niektoré pracovné poštové smerovacie čísla nemajú geografické hranice, ale sú priradené inštitúciám ako veľké spoločnosti a vládne orgány. Tieto nebolo možné geograficky lokalizovať, a preto boli z výskumu vylúčené. Celkovo sme identifikovali 220 448 zmlúv.

Každé z týchto 45 poštových smerovacích čísel sme geograficky lokalizovali, pričom epicentrum bolo umiestnené do najľudnatejšej časti. Je potrebné poznamenať, že hranice oblastí prináležiacich k niektorým poštovým smerovacím číslam nie sú pre tento výskum

ideálne, pretože majú nejednoznačný tvar. To vnáša do výsledkov určitú mieru subjektivity, pretože nie je možné presne určiť, kde jednotlivci žijú a pracujú. Dá sa to stanoviť iba približne, podľa lokalizácie poštového smerovacieho čísla. Opäť zdôrazňujeme hlavné obmedzenie nášho výskumu, ktoré spočíva v tom, že adresa pracoviska nemusí byť skutočným miestom výkonu práce jednotlivca, ale môže to byť uvedená pracovná adresa „platiteľ’a”, t. j. poštové smerovacie číslo sídla uvedeného v Sociálnej poisťovni môže byť iné ako PSČ miesta, kde jednotliviec skutočne pracuje.

Pre každé poštové smerovacie číslo sme určili nasledujúcich 5 faktorov:

1. Počet poistných zmlúv od poistencov, ktorí bývajú a pracujú v lokalite toho istého poštového smerovacieho čísla.
2. Počet poistných zmlúv od poistencov, ktorí pracujú v lokalite susedného poštového smerovacieho čísla, kde existuje prechodné spojenie (t. j. nie sú tam bariéry ako priemyselná zóna alebo prírodná prekážka).
3. Počet poistných zmlúv od poistencov, ktorí pracujú v inom z 5 okresov.
4. Počet poistných zmlúv od poistencov, ktorí pracujú v lokalite iných poštových smerovacích čísel, kde je potrebná verejná doprava.
5. Počet poistných zmlúv od poistencov, ktorí pracujú mimo hraníc mesta. Tu bolo obmedzenie len na poštové smerovacie čísla v bezprostrednej blízkosti Bratislavy.

Na základe týchto údajov sme poistné zmluvy od poistencov rozdelili do dvoch kategórií: miestnych a dochádzajúcich. Čím vyšší je počet dochádzajúcich, tým je mesto dynamickejšie, čo predstavuje z hľadiska konceptu 15-minútového mesta určité obmedzenie. Hoci je každé mesto jedinečné, väčšina má podobné črty modernej kultúry, či už ide o tzv. „panelákový brutalizmus“, orientáciu na automobily, oddelené priemyselné, administratívne a nákupné zóny.

Po vyhodnotení vzorcov mobility v rámci mesta sme sa pozreli na poistné zmluvy jednotlivcov z väčších metropolitných oblastí, ktorí pravdepodobne denne dochádzajú do mesta (podľa pracovných zmlúv), čo znamenalo prídanie ďalších 77 100 pracovných zmlúv.

### 3. DOCHÁDZANIE ZA PRÁCOU – GEO-EKONOMICKÁ PERSPEKTÍVA MESTSKÝCH A VIDIECKÝCH OBLASTÍ A URBANISTICKÉHO PLÁNOVANIA

#### 3.1. Zmeny v zamestnanosti a vnútornej migrácii

Táto kapitola sa zameriava na demografické zmeny a zmeny pracovnej mobility na Slovensku v kontexte mesta a vidieka. Spolu s nástrojmi moderných technológií sa rozvíja moderný spôsob myslenia, ktorý dáva do popredia vidiecke a prímestské oblasti, ktorých obyvatelia dochádzajú do práce v mestách, teda tzv. dochádzkové zóny (DZ). Tento spôsob myslenia sa potom odráža v otázkach kvality života: miestnym samosprávam vo vidieckych oblastiach totiž poskytuje flexibilitu pri riešení problémov „firmy a rodiny“ (zamestnania a bývania). Na vytvorenie alternatívnych modelov tvorby vhodných životných podmienok v rámci miestneho plánovania je prvým krokom analýza demografického vývoja, doplnená o analýzu mobility pracovnej sily alebo dochádzania za prácou.

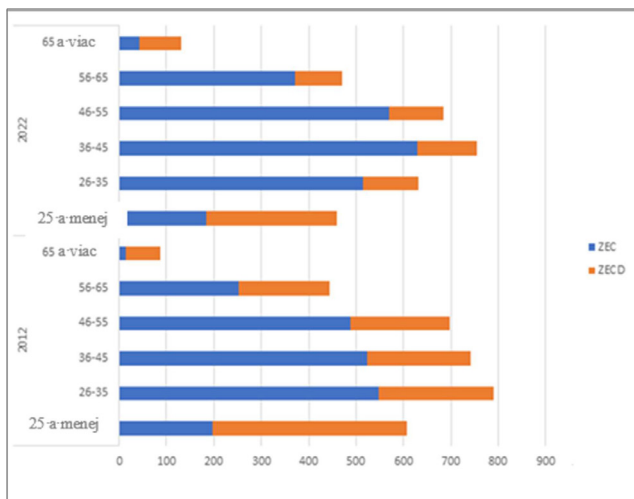
V snahe nájsť odpoveď na VO1a-d, najprv sme porovnali počty poisťných zmlúv na dobu neurčitú a na dohodu v rokoch 2012 a 2022, a to v každej vekovej skupine. Prehľad je v tabuľke 6 a grafe 1.

Tabuľka 6 Počet poisťných zmlúv podľa vekových skupín v rokoch 2012 a 2022

Roky	Pracovný pomer na dobu neurčitú (ZEC)	Pracovný pomer na dohodu (ZECD + ZECN + ostatné)	SPOLU
<b>2012</b>	<b>2 023 281</b>	<b>1 342 331</b>	<b>3 365 612</b>
25 a menej	197 895	409 554	607 449
26-35	546 629	242 176	788 805

Roky	Pracovný pomer na dobu neurčitú (ZEC)	Pracovný pomer na dohodu (ZECD + ZECN + ostatné)	SPOLU
36-45	523 697	218 538	742 235
46-55	488 795	207 825	696 620
56-65	251 622	191 607	443 229
65 a viac	14 643	72 631	87 274
<b>2022</b>	<b>2 306 373</b>	<b>825 054</b>	<b>3 131 427</b>
25 a menej	182 772	276 719	459 491
26-35	514 483	117 439	631 922
36-45	627 965	127 099	755 064
46-55	569 149	115 186	684 335
56-65	370 330	99 570	469 900
65 a viac	41 674	89 041	130 715

Prameň: vlastné spracovanie



Graf 1 Počet poisťných zmlúv (v tisícoch) v rokoch 2012 a 2022 podľa vekových skupín

Prameň: vlastné spracovanie

V rokoch 1970 až 1985 sa v bývalom Československu zdvihla silná populačná vlna. V tom čase bol generálnym tajomníkom vládnucej komunistickej strany Gustáv Husák, ktorý sa neskôr stal prezidentom Československa. Za jeho éry štát výrazne podporoval propopulačnú politiku, ktorá viedla k vysokopočetnej generácii nazývanej „Husákové deti“. V roku 2012 patrili Husákové deti do vekových skupín medzi 26 – 35 a 36 – 45 rokov, ktoré boli podľa grafu najpočetnejšie. To isté platilo aj v roku 2022, keď boli najväčšie skupiny poistencov vo veku 36 – 45 a 46 – 55 rokov. Viacerí odborníci vyjadrili obavu, že postupným dovŕšením dôchodkového veku (po roku 2035) môže táto generácia spôsobiť na Slovensku kolaps dôchodkového systému (Šebo a kol., 2020).

### 3.1.1. Zmeny v počte a typoch poistných zmlúv v roku 2022 v porovnaní s rokom 2012

Pri porovnaní počtu poistných zmlúv v hlavnom pracovnom pomere (ZEC) došlo v roku 2022 k nárastu oproti roku 2012 o 14 %. Pri práci na dohodu (ZECD + ZECN + ostatné) však došlo k poklesu o 39 %. Pokles bol celkovo 7 % (Tabuľka 7), čím odpovedáme na prvú výskumnú otázku VO1a o zmenách v počte a typoch poistných zmlúv v roku 2022 v porovnaní s rokom 2012.

Tabuľka 7 Počet poistných zmlúv podľa dĺžky pracovného pomeru v rokoch 2012 a 2022

ROK	Pracovný pomer na dobu neurčitú (ZEC)	Pracovný pomer na dohodu (ZECD + ZECN + ostatné)	CELKOM
2012	2 023 281	1 342 331	3 365 612
2022	2 306 373	825 054	3 131 427
2022/2012	14 %	-39 %	-7 %

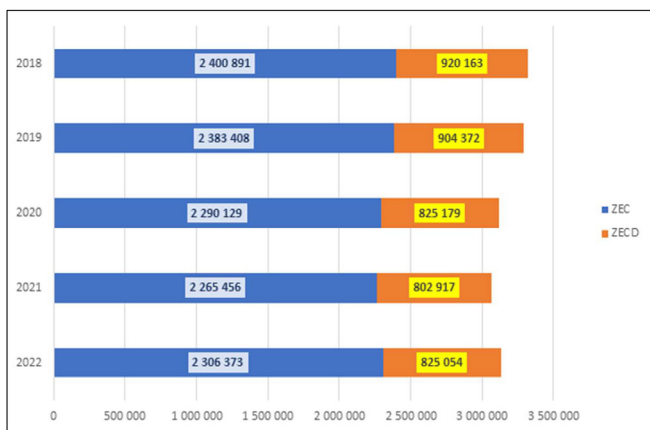
Prameň: vlastné spracovanie

Ako sa vyvíjal počet poistných zmlúv v rokoch 2018 – 2022 vidíme v tabuľke 8 a na grafe 3.

Tabuľka 8 Vývoj počtu poisťných zmlúv v rokoch 2018 – 2022 a ich medziročný nárast/pokles

	2018	2019	2020	2021	2022	2019/ 2018	2020/ 2019	2021/ 2020	2022/ 2021
ZEC	2 400 891	2 383 408	2 290 129	2 265 456	2 306 373	-0,73 %	-4,07 %	-1,08 %	1,77 %
ZECD + ZECN + ostatné	920 163	904 372	825 179	802 917	825 054	-1,75 %	-8,76 %	-2,77 %	2,68 %
SPOLU	3 321 054	3 287 780	3 115 308	3 068 373	3 131 427	-1,01 %	-5,25 %	-1,53 %	2,01 %

Prameň: vlastné spracovanie



Graf 2 Počet poisťných zmlúv v hlavnom pracovnom pomere a prácach na dohodu v rokoch 2018 – 2022

Prameň: vlastné spracovanie

Na základe tabuľky 8 a grafu 2 môžeme konštatovať, že v rokoch 2019 – 2021 došlo k miernemu medziročnému poklesu v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi. Naopak, v poslednom sledovanom roku 2022 došlo v porovnaní s rokom 2021 k miernemu medziročnému nárastu všetkých ukazovateľov.

K zmenám došlo aj v charaktere poisťných zmlúv. Kým v roku 2012 mali poisťné zmluvy s nepravidelným príjmom (podľa charakteristiky Sociálnej poisťovne SR) iba 1,5 % podiel na celkovom počte poisťných zmlúv, v roku 2022 sa tento podiel zvýšil na 7 %, čo predstavovalo 5-násobný nárast oproti roku 2012. Výsledné počty vrátane ich percentuálneho podielu sú uvedené v tabuľke 6. Celkový

počet poistných zmlúv v roku 2022 zaznamenal oproti roku 2012 pokles vo výške -7 %. V tabuľke 9 sme uviedli podiely jednotlivých vekových skupín. Vo všetkých skúmaných ročníkoch dominuje veková skupina 36 – 45 rokov (Husákovce deti).

Tabuľka 9 Počet poistných zmlúv v rokoch 2018 – 2022 podľa vekových skupín a typov poistenia

Roky/Vekové skupiny	ZEC	ZECD	SPOLU
<b>2018</b>	<b>2 400 891</b>	<b>920 163</b>	<b>3 321 054</b>
25 a menej	241 534	321 884	563 418
26-35	596 105	137 457	733 562
36-45	650 699	137 642	788 341
46-55	535 003	118 375	653 378
56-65	345 778	121 146	466 924
66 a viac	31 772	83 659	115 431
<b>2019</b>	<b>2 383 408</b>	<b>904 372</b>	<b>3 287 780</b>
25 a menej	219 968	307 423	527 391
26-35	580 218	136 617	716 835
36-45	647 521	136 764	784 285
46-55	541 497	116 635	658 132
56-65	358 745	117 958	476 703
66 a viac	35 459	88 975	124 434
<b>2020</b>	<b>2 290 129</b>	<b>825 179</b>	<b>3 115 308</b>
25 a menej	189 093	266 493	455 586
26-35	542 171	125 862	668 033
36-45	623 416	129 575	752 991
46-55	535 959	112 457	648 416
56-65	361 845	105 834	467 679
66 a viac	37 645	84 958	122 603
<b>2021</b>	<b>2 265 456</b>	<b>802 917</b>	<b>3 068 373</b>
25 a menej	182 585	270 816	453 401
26-35	521 193	117 157	638 350
36-45	617 191	123 503	740 694
46-55	544 271	109 523	653 794
56-65	361 919	98 664	460 583
66 a viac	38 297	83 254	121 551

Roky/Vekové skupiny	ZEC	ZECD	SPOLU
<b>2022</b>	<b>2 306 373</b>	<b>825 054</b>	<b>3 131 427</b>
25 a menej	182 772	276 719	459 491
26-35	514 483	117 439	631 922
36-45	627 965	127 099	755 064
46-55	569 149	115 186	684 335
56-65	370 330	99 570	469 900
66 a viac	41 674	89 041	130 715

Prameň: vlastné spracovanie

V nasledujúcej tabuľke 10 uvedené hodnoty za jednotlivé roky prezentujeme ako percentuálne podiely na celkovom počte poisťných zmlúv.

Tabuľka 10 Percentuálny podiel poisťných zmlúv v rokoch 2018 – 2022 podľa vekových skupín a typov poistenia

Roky/Vekové skupiny	ZEC	ZECD	SPOLU
<b>2018</b>	72,3 %	27,7 %	100,0 %
25 a menej	7,3 %	9,7 %	17,0 %
26-35	17,9 %	4,1 %	22,1 %
36-45	19,6 %	4,1 %	23,7 %
46-55	16,1 %	3,6 %	19,7 %
56-65	10,4 %	3,6 %	14,1 %
66 a viac	1,0 %	2,5 %	3,5 %
<b>2019</b>	72,5 %	27,5 %	100,0 %
25 a menej	6,7 %	9,4 %	16,0 %
26-35	17,6 %	4,2 %	21,8 %
36-45	19,7 %	4,2 %	23,9 %
46-55	16,5 %	3,5 %	20,0 %
56-65	10,9 %	3,6 %	14,5 %
66 a viac	1,1 %	2,7 %	3,8 %
<b>2020</b>	73,5 %	26,5 %	100,0 %
25 a menej	6,1 %	8,6 %	14,6 %
26-35	17,4 %	4,0 %	21,4 %

Roky/Vekové skupiny	ZEC	ZECD	SPOLU
36-45	20,0 %	4,2 %	24,2 %
46-55	17,2 %	3,6 %	20,8 %
56-65	11,6 %	3,4 %	15,0 %
66 a viac	1,2 %	2,7 %	3,9%
<b>2021</b>	73,8 %	26,2 %	100,0 %
25 a menej	6,0 %	8,8 %	14,8 %
26-35	17,0 %	3,8 %	20,8 %
36-45	20,1 %	4,0 %	24,1 %
46-55	17,7 %	3,6 %	21,3 %
56-65	11,8 %	3,2 %	15,0 %
66 a viac	1,2 %	2,7 %	4,0 %
<b>2022</b>	73,7 %	26,3 %	100,0 %
25 a menej	5,8 %	8,8 %	14,7 %
26-35	16,4 %	3,8 %	20,2 %
36-45	20,1 %	4,1 %	24,1 %
46-55	18,2 %	3,7 %	21,9 %
56-65	11,8 %	3,2 %	15,0 %
66 a viac	1,3 %	2,8 %	4,2 %

Prameň: vlastné spracovanie

Ďalej na základe predošlých tabuliek 7 a 8 môžeme skonštatovať, že v rokoch 2019 a 2020 došlo k najväčšiemu poklesu poisťných zmlúv oproti predošlému roku (a síce v roku 2019 o -0,92 % a v roku 2020 o -1,42 %) vo vekovej kategórii 25 rokov a menej (v tom čase to boli ročníky 1994, resp. 1995 a viac). Súvisí to s tým, že po tzv. nežnej revolúcii nastal prudký pokles pôrodnosti. V rokoch 2021 a 2022 došlo k najväčšiemu poklesu poisťných zmlúv (a to vo výške -0,64 % resp. -0,62 %) vo vekovej kategórii 26 – 35 rokov, v tom čase reprezentovanej ročníkmi 1995 – 1986 (v roku 2021) a 1996 – 1987 (v roku 2022).

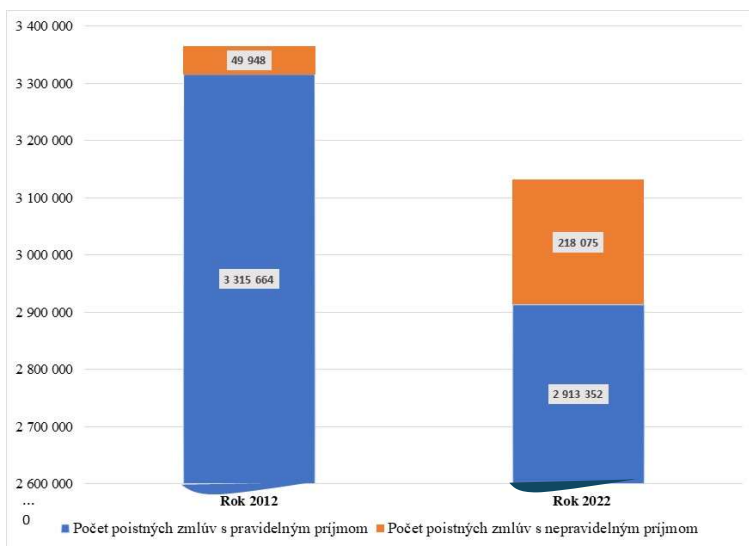
V tabuľke 11 je pre komplexnosť informácií zobrazený počet poisťných zmlúv v rokoch 2012 a 2022 podľa toho, či šlo o zmluvy s pravidelným alebo nepravidelným príjmom.

Tabuľka 11 Počet poisťných zmlúv podľa periodicity príjmov v rokoch 2012 a 2022

Poisťné zmluvy	Rok 2012	Rok 2022
s pravidelným príjmom	3 315 664 (98,5 %)	2 913 352 (93,0 %)
s nepravidelným príjmom	49 948 (1,5 %)	218 075 (7,0 %)
Spolu	3 365 612 (100 %)	3 131 427 (100 %)

Prameň: vlastné spracovanie

Počty poisťných zmlúv podľa periodicity príjmov v rokoch 2012 a 2022 sú znázornené aj na grafe 3, kde pre lepšiu názornosť je zobrazená iba horná časť stĺpcov, počnúc hodnotou 2 mil. 600 tis. poisťných zmlúv. Nárast poisťných zmlúv s nepravidelným príjmom môže súvisieť s nárastom neistoty na trhu práce v súvislosti s pandemiou COVID-19. Dôvodom je fakt, že pokiaľ viac ľudí vykazuje takéto poisťné zmluvy, môže to naznačovať rastúci podiel tzv. freelancerov (ľudí v slobodných povolaniach), živnostníkov alebo zamestnancov s nestabilným príjmom. To môže byť spôsobené ekonomickou neistotou alebo rozmachom flexibilných foriem práce. Počas pandémie veľa ľudí stratilo stabilné zamestnanie a prešlo do slobodného povolania, podnikania alebo na iné formy nepravidelného príjmu. Počas období, keď platilo obmedzenie voľného pohybu osôb (lockdown), sa rozšírila práca na diaľku a tzv. zákazková ekonomika, kde na trhu práce prevládajú flexibilné formy zamestnania – dočasné/čiastočné úväzky a pod., ako aj podnikanie cez internet. Toto všetko mohlo viesť k zvýšeniu vykazovania poisťných zmlúv s nepravidelným príjmom.



Graf 3 Počet poisťných zmlúv podľa periodicity príjmov v rokoch 2012 a 2022

Prameň: vlastné spracovanie

### 3.1.2. Podiely poisťných zmlúv podľa geografického miesta bydliska a miesta výkonu práce

Čo sa týka výskumnej otázky VO1b, v tabuľke 12 uvádzame rozdelenie poisťných zmlúv z hľadiska výkonu pracovnej činnosti:

- v mieste trvalého bydliska,
- mimo bydliska, ale v rámci okresu, kde sa nachádza bydlisko,
- mimo okresu bydliska.

Tabuľka 12 Percento poisťných zmlúv podľa geografického rozdelenia miesta bydliska a miesta výkonu práce v rokoch 2012 a 2022

Adresa pracoviska / Rok	2012	2022
Práca v mieste bydliska	22,14 %	22,52 %
Práca v rámci okresu, mimo miesta bydliska	30,85 %	31,39 %
<b>Práca v okrese SPOLU</b>	<b>52,99 %</b>	<b>53,91 %</b>
<b>Práca mimo okresu SPOLU</b>	<b>47,01 %</b>	<b>46,09 %</b>

Prameň: vlastné spracovanie

Ako vidíme, medzi rokmi 2012 a 2022 nedošlo k dramatickým zmenám. Podiel ľudí pracujúcich v rámci okresu sa pohyboval okolo 53 – 54 %, čo znamená, že 46 – 47 % populácie pracovalo mimo okresu.

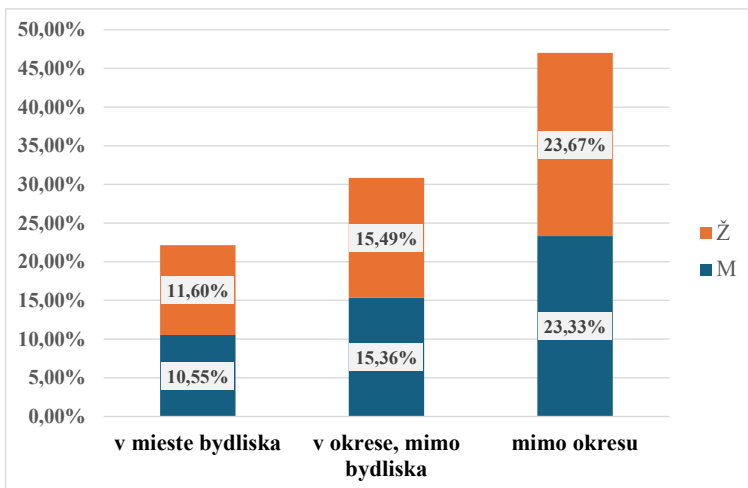
### 3.1.3. Migrácia podľa pohlavia

Ďalšia výskumná otázka (VO1c) sa zaoberala tým, kto migruje častejšie na základe pohlavia a či dochádza k nejakým zmenám v priebehu času. Opäť sme porovnali roky 2012 a 2022 (Tabuľka 13, Grafy 4 – 5).

Tabuľka 13 Porovnanie pracovnej migrácie podľa pohlaví v rokoch 2012 a 2022

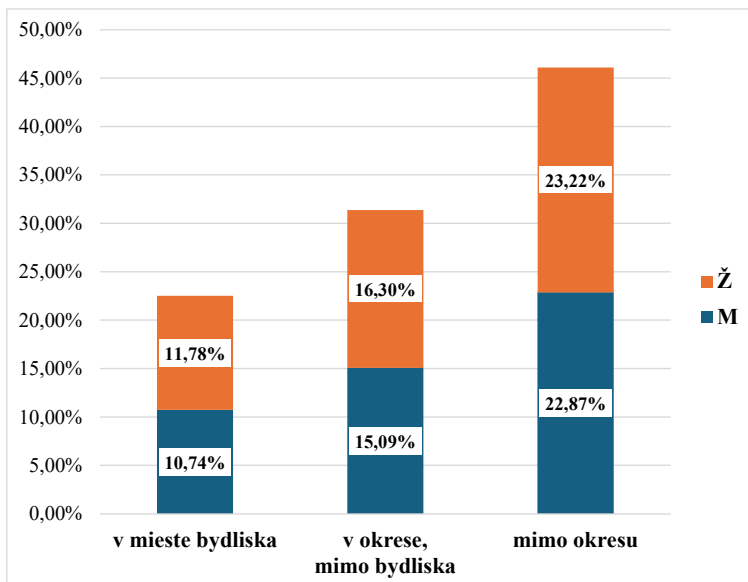
Adresa pracoviska	2012			2022		
	M	Ž	Spolu	M	Ž	Spolu
Práca v mieste bydliska	21,42 %	22,85 %	22,14 %	22,05 %	22,96 %	22,52 %
Práca v rámci okresu, mimo miesta bydliska	31,19 %	30,52 %	30,85 %	30,98 %	31,77 %	31,39 %
<b>Práca v okrese SPOLU</b>	<b>52,61 %</b>	<b>53,37 %</b>	<b>52,99 %</b>	<b>53,03 %</b>	<b>54,73 %</b>	<b>53,91 %</b>
<b>Práca mimo okresu SPOLU</b>	<b>47,39 %</b>	<b>46,63 %</b>	<b>47,01 %</b>	<b>46,96 %</b>	<b>45,27 %</b>	<b>46,09 %</b>

Prameň: vlastné spracovanie



Graf 4 Rok 2012 Rozloženie pracovných zmlúv podľa miesta bydliska

Prameň: vlastné spracovanie



Graf 5 Rok 2022 Rozloženie pracovných zmlúv podľa miesta bydliska

Prameň: vlastné spracovanie

Porovnaním výsledkov za roky 2012 a 2022 sme zistili, že v oboch sledovaných rokoch pracovalo vyššie percento žien ako mužov v mieste bydliska a v rámci okresu mimo miesta bydliska. Naopak, viac mužov ako žien pracovalo mimo okresu bydliska, avšak rozdiely medzi nimi sú malé – maximálne 1,43 % v roku 2012 a maximálne 1,69 % v roku 2022. Na základe získaných výsledkov môžeme konštatovať, že v oboch sledovaných rokoch migrovalo za prácou viac mužov ako žien, čo je v súlade s Ravensteinovým zákonom pohlavia. Podiel migrujúcich mužov klesol v roku 2022 oproti roku 2012 o 0,43 %, zatiaľ čo podiel migrujúcich žien klesol o 1,36 %. Naopak, v roku 2022 si našlo prácu v mieste bydliska o 0,63 % viac mužov ako v roku 2012, pričom u žien tento nárast predstavoval iba 0,11 %. V roku 2022 si našlo prácu v rámci okresu, ale mimo miesta bydliska, o 0,21 % menej mužov ako v roku 2012, zatiaľ čo u žien to predstavovalo nárast o 1,25 %. Môžeme konštatovať, že záujem oboch pohlaví o vnútornú migráciu za prácou sa za desaťročie takmer nezmenil.

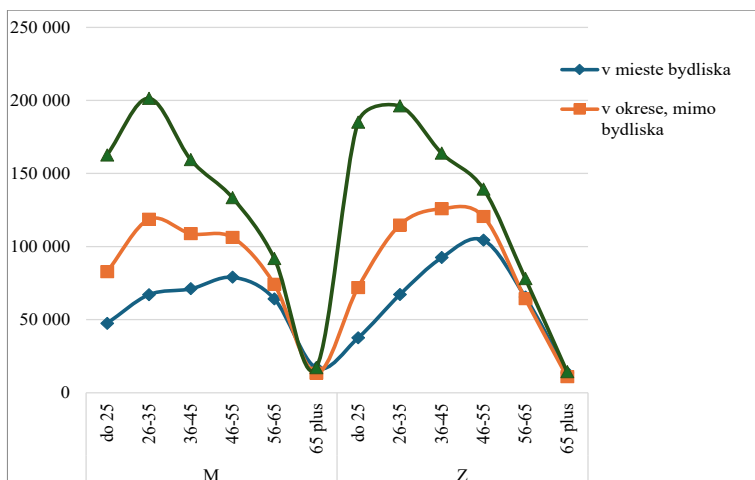
#### *3.1.4. Migrácia podľa veku*

V ďalšej analýze porovnáваме pracovnú migráciu zamestnancov podľa pohlavia a veku v rokoch 2012 a 2022, čím odpovedáme na VO1d. Ako ukazuje tabuľka 14, na celkovom počte poistných zmlúv v roku 2012 mali ženy 50,76-percentný a muži 49,24-percentný podiel. Najvyšší percentuálny podiel u mužov (6,14 %) dosiahli zamestnanci vo veku 26 – 35 rokov, ktorí pracovali mimo okresu svojho bydliska. Zároveň aj najväčší podiel poistných zmlúv u mužov prináleží tejto vekovej kategórii. Ide o mužov s rokom narodenia z intervalu 1977 – 1986, ktorí patria do skupiny označovanej ako Husákové deti, aj keď po roku 1980 už populačný nárast nebol taký vysoký ako v 70-tych rokoch minulého storočia. Naopak, najnižší podiel (1,45 %) zaznamenali muži do 25 rokov pracujúci priamo v mieste svojho bydliska. U žien bola situácia podobná – najvyšší podiel (5,98 %) zaznamenali ženy v rovnakej vekovej kategórii ako u mužov (26 – 35 rokov) pracujúce mimo okresu svojho bydliska a najnižší podiel (1,15 %) dosiahli ženy do 25 rokov, ktoré pracovali priamo v mieste svojho bydliska. Opisovaný stav bližšie ilustruje Graf 6: jasne tu vidno dominanciu Husákových detí, vtedy vo veku 26 – 35 rokov.

Tabuľka 14 Percentuálny podiel poisťných zmlúv z hľadiska veku, pohlavia a bydliska v roku 2012

	Práca v mieste bydliska	Práca v rámci okresu, mimo miesta bydliska	Práca mimo okresu bydliska	Celkový súčet
<b>M</b>	<b>10,55 %</b>	<b>15,36 %</b>	<b>23,33 %</b>	<b>49,24 %</b>
do 25	1,45 %	2,52 %	4,95 %	8,92 %
26-35	2,04 %	3,62 %	6,14 %	11,80 %
36-45	2,17 %	3,32 %	4,86 %	10,34 %
46-55	2,41 %	3,24 %	4,07 %	9,71 %
56-65	1,96 %	2,26 %	2,80 %	7,02 %
65 plus	0,52 %	0,41 %	0,52 %	1,45 %
<b>Ž</b>	<b>11,60 %</b>	<b>15,49 %</b>	<b>23,67 %</b>	<b>50,76 %</b>
do 25	1,15 %	2,19 %	5,64 %	8,98 %
26-35	2,05 %	3,50 %	5,98 %	11,52 %
36-45	2,82 %	3,84 %	4,99 %	11,65 %
46-55	3,18 %	3,67 %	4,25 %	11,10 %
56-65	1,99 %	1,96 %	2,38 %	6,33 %
65 plus	0,41 %	0,33 %	0,44 %	1,18 %
<b>Celkový súčet</b>	<b>22,14 %</b>	<b>30,85 %</b>	<b>47,00 %</b>	<b>100,00%</b>

Prameň: vlastné spracovanie



Graf 6 Percentuálny podiel poisťných zmlúv z hľadiska veku, pohlavia a bydliska v roku 2022

Prameň: vlastné spracovanie

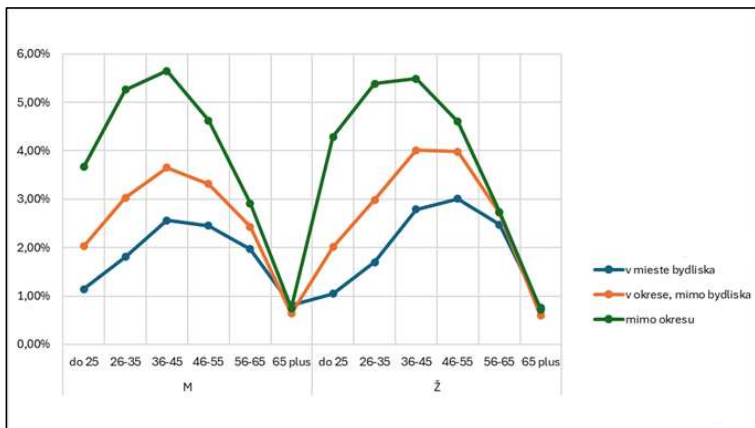
Ako sa zmenila situácia v tejto oblasti s 10-ročným odstupom zobrazuje tabuľka 15. Na celkovom počte poisťných zmlúv v roku 2022 mali ženy 51,30-percentný a muži 48,70-percentný podiel. Ako uvádza tabuľka 15, najvyšší percentuálny podiel u mužov (5,65 %) dosiahli zamestnanci vo veku 36 – 45 rokov, ktorí pracovali mimo okresu svojho bydliska. Ide o tú istú skupinu, ktorá dominovala aj v roku 2012, avšak vtedy to bolo vo vekovej kategórii 26 – 35. Naopak, najnižší podiel (1,14 %) opäť zaznamenali muži do 25 rokov pracujúci priamo v mieste svojho bydliska. To zároveň poukazuje na neľahkú situáciu mladej generácie, ktorá musí cestovať za prácou najmä mimo okresu bydliska. U žien bola situácia podobná – najvyšší podiel (5,49 %) zaznamenali ženy vo veku 36 – 45 rokov pracujúce mimo okresu svojho bydliska. Aj tu ide o tú istú vekovú skupinu ako u mužov. Najnižší podiel (1,05 %) opäť dosiahli ženy do 25 rokov, ktoré pracovali priamo v mieste svojho bydliska. Opisovanú situáciu bližšie ilustruje graf 7, kde sa jasne prejavuje dominancia Husákových detí (veková kategória 36 – 45 rokov).

Tabuľka 15 Percentuálny podiel poisťných zmlúv z hľadiska veku, pohlavia a bydliska v roku 2022

	<b>Práca v mieste bydliska</b>	<b>Práca v rámci okresu, mimo miesta bydliska</b>	<b>Práca mimo okresu bydliska</b>	<b>Celkový súčet</b>
<b>M</b>	<b>10,74 %</b>	<b>15,09 %</b>	<b>22,87 %</b>	<b>48,70 %</b>
<b>do 25</b>	1,14 %	2,03 %	3,67 %	6,84 %
<b>26-35</b>	1,81 %	3,03 %	5,26 %	10,10 %
<b>36-45</b>	2,56 %	3,65 %	5,65 %	11,86 %
<b>46-55</b>	2,45 %	3,31 %	4,63 %	10,39 %
<b>56-65</b>	1,97 %	2,43 %	2,92 %	7,31 %
<b>65 plus</b>	0,81 %	0,64 %	0,75 %	2,20 %
<b>Ž</b>	<b>11,78 %</b>	<b>16,30 %</b>	<b>23,22 %</b>	<b>51,30 %</b>
<b>do 25</b>	1,05 %	2,01 %	4,29 %	7,35 %
<b>26-35</b>	1,70 %	2,98 %	5,38 %	10,07 %
<b>36-45</b>	2,79 %	4,01 %	5,49 %	12,29 %
<b>46-55</b>	3,01 %	3,98 %	4,60 %	11,59 %

	Práca v mieste bydliska	Práca v rámci okresu, mimo miesta bydliska	Práca mimo okresu bydliska	Celkový súčet
<b>56-65</b>	2,47 %	2,72 %	2,74 %	7,93 %
<b>65 plus</b>	0,76 %	0,59 %	0,72 %	2,07 %
<b>Celkový súčet</b>	<b>22,52 %</b>	<b>31,39 %</b>	<b>46,09 %</b>	<b>100,00 %</b>

Prameň: vlastné spracovanie



Graf 7 Percentuálny podiel poisťných zmlúv z hľadiska veku, pohlavia a bydliska v roku 2022

Prameň: vlastné spracovanie

V súlade s výskumnou otázkou VO1d v ďalšej analýze skúmame, či sa záujem o migráciu za prácou líšil podľa veku u oboch pohlaví (tabuľka 16). Do porovnania sme nezahrnuli vekovú skupinu 65+, pretože ide o osoby, ktoré sú už v dôchodkovom veku.

Tabuľka 16 Záujem o migráciu za prácou podľa veku v rokoch 2012 a 2022

(2012)	Práca v mieste bydliska	Práca v rámci okresu, mimo miesta bydliska	Práca mimo okresu bydliska	Celkový súčet
<b>M</b>	21,42 %	31,19 %	47,39 %	100 %
<b>do 25</b>	16,22 %	28,27 %	55,52 %	100 %

(2012)	Práca v mieste bydliska	Práca v rámci okresu, mimo miesta bydliska	Práca mimo okresu bydliska	Celkový súčet
26-35	17,33 %	30,65 %	52,03 %	100 %
36-45	20,96 %	32,07 %	46,97 %	100 %
46-55	24,81 %	33,33 %	41,87 %	100 %
56-65	27,89 %	32,22 %	39,89 %	100 %
65+	35,85 %	28,12 %	36,03%	100 %
Ž	22,85 %	30,52 %	46,63 %	100 %
do 25	12,76 %	24,44 %	62,80 %	100 %
26-35	17,76 %	30,35 %	51,89 %	100 %
36-45	24,20 %	32,93 %	42,87 %	100 %
46-55	28,66%	33,09 %	38,26 %	100 %
56-65	31,49 %	30,94 %	37,57 %	100%
65+	34,80 %	28,14 %	37,06 %	100 %
Spolu	22,14 %	30,85 %	47,01 %	100 %
(2022)	Práca v mieste bydliska	Práca v rámci okresu, mimo miesta bydliska	Práca mimo okresu bydliska	Celkový súčet
M	22,05 %	30,98 %	46,96 %	100 %
do 25	16,73 %	29,63 %	53,63 %	100 %
26-35	17,88 %	29,99 %	52,13 %	100 %
36-45	21,58 %	30,79 %	47,63 %	100 %
46-55	23,58 %	31,88 %	44,54 %	100 %
56-65	26,91 %	33,22 %	39,87 %	100 %
65+	36,93 %	29,12 %	33,95 %	100 %
Ž	22,96 %	31,77 %	45,27 %	100 %
do 25	14,28 %	27,37 %	58,36 %	100 %
26-35	16,91 %	29,64 %	53,45 %	100 %
36-45	22,68 %	32,65 %	44,68 %	100 %
46-55	25,97 %	34,33 %	39,70 %	100 %
56-65	31,18 %	34,27 %	34,55 %	100 %
65+	36,49 %	28,70 %	34,81 %	100 %
Spolu	22,52 %	31,39 %	46,09 %	100 %

Prameň: vlastné spracovanie

V oboch monitorovaných rokoch muži mladší ako 25 rokov najčastejšie migrovali za prácou mimo okresu – v roku 2012 tvorili až 55,52 % tejto kategórie, pričom v roku 2022 ich podiel klesol o 1,89 % na hodnotu 53,63 %. U žien mladších ako 25 rokov bol tento podiel ešte vyšší – v roku 2012 až 62,8 %, avšak v roku 2022 sa znížil o 4,44 % na hodnotu 58,36 %. V roku 2012 mali mladí muži do 25 rokov najnižšie zastúpenie na trhu práce v mieste bydliska (16,22 %) a v rámci okresu mimo bydliska (28,27 %). U žien mladších ako 25 rokov boli tieto podiely ešte nižšie (12,76 % v mieste bydliska a 24,44 % v rámci okresu, mimo miesta bydliska). V roku 2022 sa zamestnanosť mladých mužov do 25 rokov v mieste bydliska zvýšila o 0,51 % na hodnotu 16,73% a v rámci okresu mimo bydliska o 1,36 % na hodnotu 29,63 %. Podobne sa u žien mladších ako 25 rokov zamestnanosť v roku 2022 zvýšila o 1,52 % na hodnotu 14,28 % v mieste bydliska a o 2,93 % na hodnotu 27,37 % v rámci okresu mimo bydliska.

V súlade s našimi očakávaniami bola v roku 2012 veková kategória mužov 56 – 65 rokov najmenej ochotná migrovať za prácou mimo okresu (39,89 %), podobne aj rovnaká veková kategória žien (37,57 %). Muži si tento trend zachovali aj v roku 2022 (37,87 %), zatiaľ čo u žien sa tento podiel znížil o 3,02 %. V roku 2012 bola veková kategória mužov 56 – 65 najviac zastúpená v práci v mieste bydliska (27,89 %) a tento trend sa udržal aj v roku 2022 s poklesom o 0,98 %. Rovnaká kategória žien dominovala v roku 2012 s podielom 31,49 %, ktorý sa v roku 2022 znížil o 0,31 %.

V roku 2012 bola veková kategória mužov 46 – 55 rokov (33,33 %) najviac zastúpená v práci v rámci okresu mimo bydliska, zatiaľ čo v roku 2022 tu bola najpočetnejšia veková skupina 56 – 65 (33,22 %). V roku 2012 bola najzastúpenejšou vekovou kategóriou žien v rámci okresu mimo bydliska skupina 46 – 55 (33,09 %) a rovnako aj v roku 2022, keď jej podiel vzrástol o 1,24 %. Môžeme konštatovať, že podiel zamestnancov ochotných migrovať za prácou sa v roku 2022 v porovnaní s rokom 2012 znížil na 46,09 % z pôvodnej hodnoty 47,01 %, čo znamená, že viac zamestnancov si dokázalo nájsť prácu v mieste bydliska alebo v rámci okresu.

### 3.1.5. Zhrnutie

Analýzou demografických trendov ako rast populácie, veková štruktúra a migračné toky môžu tvorcovia politik a iné zainteresované strany lepšie predvídať budúce migračné vzorce, tomu prispôsobiť stratégie alokácie zdrojov a plánovať udržateľné rozvojové iniciatívy na riešenie meniacich sa potrieb rôznych skupín obyvateľstva. Na základe vykonaných analýz môžeme konštatovať, že porovnanie počtu zmlúv o sociálnom poistení v rokoch 2012 a 2022 ukazuje nárast počtu zmlúv v hlavnom zamestnaní v roku 2022 o 14 %. Na druhej strane, počet pracovných dohôd klesol o 39 %, čo viedlo k celkovému poklesu o 7 % v porovnaní s rokom 2012.

Pri porovnaní počtu poistných zmlúv v rokoch 2012 a 2022 z hľadiska veku je jasne dominantná kategória „Husákových detí“ (generácia narodená medzi rokmi 1970 a 1985). Táto kategória zahŕňa vekovú skupinu od 27 do 42 rokov v roku 2012 a od 37 do 52 rokov v roku 2022, čo sa odráža v najvyšších počtoch poistných zmlúv v oboch sledovaných rokoch. Pokiaľ zostane dôchodkový vek na úrovni 65 rokov ako teraz, táto generácia bude postupne odchádzať do dôchodku medzi rokmi 2035 a 2050. Keďže po páde socialistického režimu v roku 1989 došlo k výraznému poklesu pôrodnosti, táto generácia sa nemôže spoliehať na štátny dôchodok a bude si musieť na dôchodok sporiť samostatne prostredníctvom druhého a tretieho dôchodkového piliera.

Analýza sa ďalej zamerala na ochotu Slovákov dochádzať za prácou do iného okresu, t. j. mimo domovského okresu. Porovnali sme údaje za roky 2012 a 2022 a dospeli sme k záveru, že čísla sa za dekádu takmer nezmenili. Podiel poistných zmlúv spojených so zamestnaním v mieste bydliska zostal tiež nezmenený – v každom skúmanom roku bol približne 22 %. Zdá sa teda, že ochota Slovákov cestovať za prácou v sledovaných rokoch zostala na rovnakej úrovni. Pravdepodobne sa však nezmenili ani podmienky, t. j. vidiecke oblasti stále neponúkajú dostatočné pracovné príležitosti, a preto ľudia musia dochádzať do miest (často mimo svojho okresu).

Na základe výsledkov analýzy podľa pohlavia a ochoty migrovať môžeme konštatovať, že v oboch sledovaných rokoch migrovalo za prácou viac mužov ako žien, čo je v súlade s Ravensteinovým zákonom o rodových rozdieloch. Tento jav možno vysvetliť tým, že muži častejšie migrujú z dôvodov súvisiacich s prácou, zatiaľ čo dôvody žien sú častejšie spojené s rodinnou migráciou alebo sťahovaním kvôli manželstvu. Po svadbe a narodení detí to stále býva najčastejšie žena, ktorá zostáva doma, stará sa o deti a domácnosť, a preto nemôže dochádzať na veľké vzdialenosti.

Analýza ochoty migrovať za prácou podľa veku ukázala pokles v roku 2022 v porovnaní s rokom 2012 na 46,09 % z pôvodnej hodnoty 47,01 %, čo môže znamenať, že viac zamestnancov si dokázalo nájsť prácu v mieste bydliska alebo v rámci okresu. Zároveň však vidíme, že so zvyšujúcim sa vekom sú muži aj ženy menej ochotní migrovať za prácou mimo okresu (najmä vo vekovej kategórii 56 – 65 rokov). To môže naznačovať, že starší ľudia uprednostňujú pobyt v blízkosti svojho domova z rôznych dôvodov: známe prostredie, životné náklady, sociálne väzby, životný štýl, kultúrne a zdravotné služby.

### **3.2. Konektivita vidieckych oblastí s miestami výkonu práce s dôrazom na dochádzanie do práce**

Na vytvorenie alternatívnych modelov bývania v rámci územného plánovania je prvým krokom analýza demografického vývoja doplnená analýzou mobility pracovnej sily (vnútorná migrácia za prácou), ktoré boli vykonané v predchádzajúcej kapitole (3.1). Táto kapitola je príspevkom do diskusie o novom vymedzení mestských a vidieckych oblastí, pričom zdôrazňuje ich rastúcu vzájomnú prepojenosť.

Pomocou komplexnej databázy pracovných zmlúv zo slovenskej Sociálnej poisťovne za rok 2022 v nej skúmame geografické vzorce miest, kde jednotlivci pracujú, v porovnaní s miestami ich bydliska a poukazujeme na geo-ekonomické súvislosti vyvolávajúce potrebu vytvorenia novej definície „vidieckych oblastí“. Bratislavský región nebol predmetom výskumu pre

VO2, čím sa zoznam údajov zúžil na 1 520 797 položiek. Cieľom podkapitoly je tak zmapovať zamestnanosť občanov Slovenska z pohľadu dochádzania z bydliska na pracovisko na základe veku a pohlavia v rokoch 2012 a 2022 a poukázať na hlavné výzvy v oblasti demografie a dochádzania za prácou.

### 3.2.1. Podiel pracovných zmlúv podľa geografického rozloženia miesta bydliska a miesta pracoviska

V kontexte výskumnej otázky VO2 sme sa v tejto podkapitole zamerali na zhodnotenie ekonomického prepojenia vidieckych oblastí s miestami výkonu práce. Analýza vychádzala zo šiestich typov PSČ (uvedené v metodickej časti) a piatich výskumných podotázok (VPO), pričom sme sa sústredili výhradne na vidiecke obyvateľstvo. Výsledky sú uvedené v tabuľke 17.

Tabuľka 17 Vidiecke PSČ a ich spojenie s pracovnými PSČ podľa geografického typu

Kraj	Pracovisko v rovnakom vidieckom PSČ ako bydlisko	Pracovisko v inom vidieckom PSČ ako bydlisko	Σ Pracovisko vo vidieckom PSČ (R – R)	Pracovisko v mikropolitnej alebo dochádzkovej oblasti (R – M + C)	Pracovisko v mestskej oblasti /mimo Bratislavu/ (R – U)	Pracovisko v Bratislave alebo v jej dochádzkovej oblasti (R – UBA+UBAc)	Σ Pracovisko v mestskej oblasti (R – U + UBA + UBAc)	Výsledný počet pracovných zmlúv
Žilinský	33 730 (19,0%)	35 860 (20,2%)	69 590 (39,2%)	32 665 (18,4%)	50 417 (28,4%)	24 854 (14,0%)	75 271 (42,4%)	177 525 (100%)
Trnavský	25 098 (11,8%)	42 964 (20,2%)	68 062 (32,0%)	35 520 (16,7%)	62 958 (29,6%)	46 155 (21,7%)	109 113 (51,3%)	212 695 (100%)
Trenčiansky	27 225 (14,2%)	60 778 (31,7%)	88 003 (45,9%)	38 537 (20,1%)	43 139 (22,5%)	22 049 (11,5%)	65 188 (34,0%)	191 728 (100%)
Prešovský	36 222 (15,4%)	68 916 (29,3%)	105 138 (44,7%)	39 515 (16,8%)	64 447 (27,4%)	26 108 (11,1%)	90 555 (38,5%)	235 207 (100%)

Kraj	Pracovisko v rovnakom vidieckom PSČ ako bydlisko	Pracovisko v inom vidieckom PSČ ako bydlisko	∑ Pracovisko vo vidieckom PSČ (R – R)	Pracovisko v mikropolitnej alebo dochádzkovej oblasti (R – M + C)	Pracovisko v mestskej oblasti /mimo Bratislavu/ (R - U)	Pracovisko v Bratislave alebo v jej dochádzkovej oblasti (R – UBA+UBAc)	∑ Pracovisko v mestskej oblasti (R – U + UBA + UBAc)	Výsledný počet pracovných zmlúv
Nitriansky	45 424 (14,3 %)	97 518 (30,7 %)	142 942 (45 %)	56 224 (17,7 %)	75 918 (23,9 %)	42 565 (13,4 %)	118 483 (37,3 %)	317 649 (100 %)
Košický	29 700 (15,2 %)	64 284 (32,9 %)	93 984 (48,1 %)	19 735 (10,1 %)	57 250 (29,3 %)	24 424 (12,5 %)	81 674 (41,8 %)	195 393 (100 %)
Bansko-bystriický	30 115 (15,8 %)	59 086 (31,0 %)	89 201 (46,8 %)	33 546 (17,6 %)	44 791 (23,5 %)	23 063 (12,1 %)	67 854 (35,6 %)	190 600 (100 %)
∑ pracovných zmlúv	227 513 (15,1 %)	429 406 (28,0 %)	656 920 (43,1 %)	255 741 (16,8 %)	398 920 (26,3 %)	209 217 (13,8 %)	608 136 (40,1 %)	1520 797 (100 %)
VPO	VPO1		VPO2	VPO3		VPO5	VPO4	

Prameň: vlastné spracovanie

V rámci Slovenska je 56,9 % ľudí žijúcich na vidieku prepojených s nejakým mestským centrom a zvyšných 43,1 % žije a pracuje vo vidieckych oblastiach. Zaujímavé je, že 13,76 % inštitucionálnych sídiel (štátnych aj firemných) sa nachádza v Bratislave a okolí, čo vytvára vysokú úroveň jej „primátnosti“. Vyhodnotenie výskumných podotázok (PVO) na základe údajov v tabuľke 17 odhaľuje niekoľko kľúčových zistení v súvislosti s ekonomickými prepojeniami vidieka a dochádzkovými vzorcami:

**VPO1:** Podiel poisťných zmlúv jednotlivcov, ktorí žijú a pracujú v rovnakom vidieckom PSČ, je 15,1 % zo všetkých pracovných zmlúv. Najvyššia koncentrácia bola zistená v Žilinskom kraji (19,0 %), čo poukazuje na silnú ekonomickú závislosť na lokalite a pretrvávanie lokalizovaného trhu práce. Obyvatelia vidieka sú naďalej zamestnaní v rámci svojich miestnych

komunit, pravdepodobne z dôvodu špecifických odvetví či poľnohospodárskych pracovných miest v regióne.

- VPO2:** Pracovné prepojenia medzi vidieckymi oblasťami predstavujú 43,1 %, pričom najvyšší podiel (48,1 %) má Košický kraj. To naznačuje, že významná časť vidieckej pracovnej sily zostáva v rámci vidieckych ekonomických sietí namiesto dochádzania do mestských centier. Tento trend môže odrážať decentralizovanú štruktúru zamestnanosti, kde vidiecke podniky a poľnohospodársky sektor poskytujú udržateľné pracovné príležitosti.
- VPO3:** Pracovné väzby medzi vidieckymi oblasťami a mikropolitnými centrami tvoria 16,8 %, pričom najvyšší podiel zaznamenala Nitra (17,7 %). To zdôrazňuje ekonomickú úlohu stredne veľkých miest ako pracovných uzlov, ktoré slúžia ako medzičlánky zmierňujúce závislosť od veľkých miest. Toto rozdelenie tiež naznačuje, že aj keď mikropolitné centrá prispievajú k regionálnej dynamike mobility pracovnej sily, nedokážu plne absorbovať vystáhovalectvo za prácou z vidieka.
- VPO4:** Pracovné prepojenia medzi vidieckymi a mestskými oblasťami (okrem Bratislavy) predstavujú 26,3 %, pričom najvyšší podiel je v Trnavskom kraji (29,6 %). Toto zistenie zdôrazňuje pretrvávajúcu závislosť od mestských centier v oblasti ekonomických príležitostí, takže aj napriek dostupnosti pracovných príležitostí na vidieku stále značná časť pracovnej sily dochádza do mestských oblastí, pravdepodobne z dôvodu vyšších miezd, pestrejšej ponuky a stability pracovných pozícií.
- VPO5:** Pracovné prepojenia medzi vidieckymi oblasťami a Bratislavou s jej dochádzkovou zónou predstavujú 13,8 %, pričom Trnavský región vedie s podielom 21,7 %. To odráža „gravitačnú silu“ hlavného mesta ako dominantného pracovného uzla, najmä pre obyvateľov západnej časti Slovenska. Rozšírená dochádzková zóna Bratislavy podčiarkuje vplyv metropolitného ekonomického vplyvu, ktorý formuje vzorce mobility pracovnej sily a posilňuje regionálne rozdiely v dochádzaní za prácou.

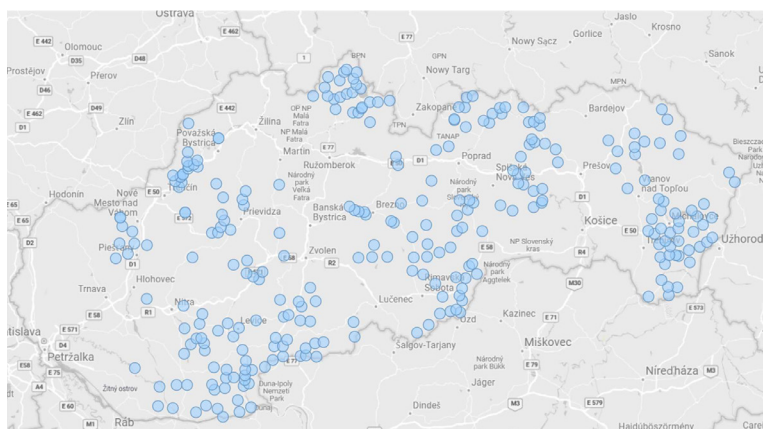
Uvedené údaje tiež poukazujú na štrukturálnu nerovnováhu v oblasti zamestnanosti medzi vidieckymi a mestskými oblasťami. Niektoré regióny, napr. Košice a Banská Bystrica, si zachovávajú vyšší podiel vidieckej pracovnej sily, čo naznačuje silnejší trh práce na vidieku. Na druhej strane, Trnava a Nitra vykazujú výraznú migráciu z vidieka do miest za prácou, čo indikuje vyššiu závislosť od pracovných príležitostí v mestách.

Trnava a Nitra sa prejavujú ako dominantné ekonomické centrá, ktoré priťahujú viac ako 50 % vidieckej pracovnej sily. Podiel pracovných príležitostí lokalizovaných v meste je nižší v Banskej Bystrici a Košiciach, čo naznačuje decentralizovanú štruktúru zamestnanosti: niektoré regióny teda ťažia z rozmanitého trhu práce, zatiaľ čo iné sa do značnej miery spoliehajú na mestá ako zdroj pracovných príležitostí.

Podiel vidieckych pracovníkov zamestnaných v mikropolitných centrách je relatívne nízky v porovnaní s mestskými centrami. V Košickom regióne pracuje len 10,1 % obyvateľov vidieka v mikropolitných centrách, zatiaľ čo v Nitrianskom kraji je to 17,7 %. Tento rozdiel naznačuje, že niektoré regióny majú efektívnejšie rozvinuté mikroekonomické centrá, čím znižujú tlak na veľké mestá. Z údajov vyplýva, že hoci Bratislava pôsobí silnou ekonomickou dostredivou silou v západnej časti Slovenska, najmä v Trnavskom kraji, v celoslovenskom meradle nie je hlavným cieľom pri hľadaní zamestnania. Do Bratislavy dochádza relatívne nízky podiel vidieckych pracovníkov z ostatných krajov, čo naznačuje, že regionálne pracovné trhy fungujú do určitej miery nezávisle. Toto zistenie je dôležité, pretože vyvracia predpoklad, že na celoštátnom trhu práce dominuje Bratislava.

Pre regióny s vysokým podielom dochádzania z vidieka do miest môžu byť prospešné také politické opatrenia, ktoré posilnia vidiecke pracovné príležitosti. Podpora rastu mikropolitných centier v regiónoch s nízkym podielom pracovných príležitostí v mieste bydliska by mohla znížiť prehustenie miest a obnoviť ekonomickú rovnováhu. Aktuálne trendy naznačujú, že mestské oblasti budú aj naďalej priťahovať vidieckych pracovníkov, no decentralizácia pracovných príležitostí by mohla zlepšiť distribúciu pracovnej sily.

Ak predpokladáme, že na to, aby bola určitá oblasť považovaná za skutočne vidiecku, musí mať viac ako polovica pracovných zmlúv miesto výkonu práce lokalizované v danej oblasti, zistili sme, že 258 z 970 PSC v regiónoch prekročilo hranicu 50 %, čo predstavuje 26,6 % vidieckych oblastí prevažne na juhu a východe SR (obrázok 6). Aj tu však existujú určité obmedzenia. Súčasný teritoriálny poštový systém bol zavedený v roku 1973, a je teda dedičstvom minulosti (socializmu). Napriek svojim nedostatkom socialistický systém výrazne podporoval malé mestá, čo zabezpečilo rovnomernejšie geografické rozdelenie ekonomických aktivít. Toto sa odráža aj v rozložení PSC.



Obrázok 6 Vidiecke oblasti, kde viac ako polovica obyvateľov pracuje v tej istej vidieckej oblasti

Legenda: Vidiecke oblasti – svetlomodrá farba

Prameň: vlastné spracovanie

Rozdiely medzi vidieckymi a mestskými oblasťami sa stále znižujú, najmä čo sa týka ich ekonomických štruktúr (Abreu a Mesias, 2020; Accordino, 2019) alebo vnútroregionálnej konektivity (McFarland, 2019). Namiesto toho, aby sa vidiecky priestor vnímal iba relačne, Heley a Jones (2012) tvrdia, že prístupy k vidieckym štúdiám by mali byť epistemologicky relačné, a to v súlade s Clokeho (2006) konceptom „hybridizovanej teórie“ a Murdochovou

(2006) myšlienkou „teoretického pluralizmu“. Rajendran a kol. (2024) upozorňujú na vznik peri-urbánnych priestorov, kde dochádza k interakciám medzi vidieckymi a mestskými oblasťami. Tieto dynamické a nepretržité interakcie medzi spoločenským, ekonomickým a environmentálnym systémom vedú k disperznému rastu miest, ktorý vytvára hybridné krajiny so zmiešanými vidieckymi a mestskými črtami.

Vyvstáva teda otázka, či digitálna konektivita skutočne znížila ekonomické nevýhody vidieckych oblastí. Hoci rozmach práce na diaľku umožnil väčšiu priestorovú flexibilitu, existuje len málo dôkazov o tom, že by výrazne prospela odľahlým vidieckym oblastiam, ktoré môžu zápasíť s nedostatkom infraštruktúry, pracovných príležitostí a služieb. Vidiecke oblasti s prepojením na mesto môžu mať konkurenčnú výhodu vďaka lepšej integrácii do ekonomických a dopravných sietí, najmä diaľničných. Migrácia do vidieckych oblastí nemusí nevyhnutne znamenať zmenu životného štýlu, ale môže byť skôr odrazom ekonomického tlaku, dostupnosti bývania na vidieku, alebo dokonca dedičnej sociálnej väzby na danú oblasť.

### 3.2.2. Zhrnutie

Z analýzy prezentovanej v tejto podkapitole vyplýva, že pojem „vidiek“ je otvorený novej interpretácii. Z estetického hľadiska je vidiek často vnímaný pastorálne, s romantickými obrazmi širých lánov obilia, zvlnených kopcov, pasúceho sa dobytky a oviec (Youngs a kol., 2021). Existujú však aj prepojenia s mestskými centrami, ktoré sú z ekonomického hľadiska významnejšie, než by sa na prvý pohľad mohlo zdať. Na základe nášho výskumu iba 43,1 % pracovných zmlúv vo vidieckych oblastiach patrí zamestnancom, ktorí tam aj žijú a pracujú, čo znamená, že väčšina pracovných kontraktov má väzbu na mesto. Dalo by sa namietať, že naša definícia mikromestských centier s počtom obyvateľov od 10 000 kladie latku príliš nízko a skresľuje údaje v prospech vidieka. Napriek tomu sme zistili, že 40,1 % vidieckych pracovných zmlúv je prepojených s väčšími mestskými centrami (50 000+ obyvateľov). Okrem toho je až 13,8 % pracovných zmlúv prepojených s hlavným mestom, čo naznačuje jeho prílišnú dominanciu z hľadiska

rozloženia ekonomických aktivít. Riešením by mohla byť podpora väčšej decentralizácie vo verejnom aj súkromnom sektore.

Prijatie argumentu, že na ekonomickú efektivitu sú potrebné veľké metropolitné oblasti, by znamenalo odsúdenie menších obcí vzdialených od dominantného mesta na nižší ekonomický status. Zároveň by sme obišli fakt, že menšie krajiny vykazujú nižšiu mieru nerovnosti (podľa Giniho koeficientu) v porovnaní s väčšími krajinami ako sú Nemecko, Francúzsko, Spojené kráľovstvo, Španielsko či Taliansko (Kolluru a Semenenko, 2021). V tomto ohľade sa Slovensko v umiestňuje na 1., resp. 2. mieste spomedzi krajín EÚ s najnižším Giniho koeficientom (Svetová banka, 2021). Geografické údaje tiež ukazujú, že ekonomické výhody Slovenska sa koncentrujú prevažne v západnej časti krajiny. To ilustruje fakt, že vidiecke oblasti, kde menej ako 50 % pracovných zmlúv je napojených na mestá, sa nachádzajú najmä na juhu a východe Slovenska. V súčasnosti tiež existuje nová „železná opona“ na hranici Schengenu, čo znamená, že tlak na rozvoj východných častí EÚ je minimálny. Regióny tesne za východnou hranicou EÚ sú aktuálne z obchodného hľadiska nevyužitelné a v dohľadnej budúcnosti sa to pravdepodobne nezmení.

### **3.3. Dochádzanie za prácou: 15 minút verus realita Bratislavy**

Na základe doterajších zistení iných autorov a nášho predchádzajúceho výskumu sme dospeli k záveru, že mestá sú dynamickejšie, než naznačuje koncept 15-minútového mesta. Geografická blízkosť (proximita), čo znamená umiestnenie ľudí, služieb a aktivít blízko seba, je jedným z viacerých spôsobov, ako sa môžu obyvatelia mesta dostať k priestorovo rozloženým príležitostiam v mestskom prostredí. Hoci je koncept 15-minútového mesta teoreticky komplexnejší, v praxi sa zvyčajne zameriava len na dostupnosť tovarov a služieb. V skutočnosti je s mobilitou spojené oveľa širšie spektrum cieľových miest (Poorthuis a Zook, 2023). Mobilita je napríklad vyššia vzhľadom na mieru dochádzania do práce vo väčších mestách: teda ak v rámci mesta veľa ľudí dochádza do práce, je potrebná veľká kapacita hromadnej dopravy a koncepciu 15-minútového mesta prakticky nie je možné realizovať, najmä počas dopravnej špičky.

Táto podkapitola si kladie za cieľ identifikovať vzdialenosť medzi pracoviskom a bydliskom (t. j. vzdialenosť dochádzania) z hľadiska času a odpovedať na otázku, či je koncept 15-minútového mesta skutočne možným riešením v rámci usporiadania určujúceho spôsob života vo väčšom meste, a to na príklade Bratislavy.

### 3.3.1. Dynamika mobility v meste Bratislava na základe prepojení medzi bydliskom a pracoviskom

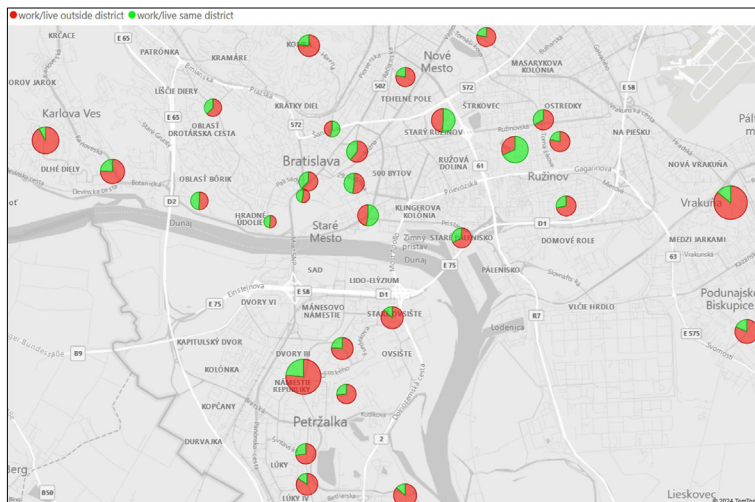
Na účely zodpovedania VO3a boli údaje zo Sociálnej poisťovne agregované v rámci 5 okresov, z ktorých sa mesto Bratislava skladá (tabuľka 18). Žiadny okres nemal najviac poisťných zmlúv od poisťencov bývajúcich aj pracujúcich lokálne, hoci okres Bratislava I (Staré mesto) sa k tomu priblížil so 45,38 % poisťných zmlúv, čo by sa dalo považovať za priblíženie sa ku konceptu 15-minútového mesta. Okres Bratislava II (Ružinov a východné mestské časti) mal takmer tretinu poisťných zmlúv od poisťencov bývajúcich a pracujúcich lokálne. Ide o časť Bratislavy, kde dominuje nová výstavba, a to ako rezidenčná, tak aj administratívna. Jedným z dôvodov je dostupnosť tzv. „hnedých“ pozemkov určených na revitalizáciu.

Tabuľka 18 Rozdelenie poisťných zmlúv od poisťencov na základe miesta bydliska a pracoviska v Bratislave

Okres	Práca/bývanie v rovnakom PSČ	Práca v susednom PSČ (15 min. vzdialenosť)	Práca/bývanie v rovnakom okrese	Práca/bývanie v inom okrese BA	Práca mimo BA	Práca/bývanie v inom okrese	Práca/bývanie spolu
I	9,26 %	36,12 %	45,38 %	53,48 %	1,14 %	54,62 %	100 %
II	11,65 %	19,96 %	31,61 %	66,04 %	2,35 %	68,39 %	100 %
III	13,75 %	6,65 %	20,40 %	76,93 %	2,66 %	79,60 %	100 %
IV	11,00 %	6,26 %	17,26 %	79,87 %	2,87 %	82,74 %	100 %
V	11,46 %	9,10 %	20,55 %	77,13 %	2,31 %	79,45 %	100 %
Spolu	11,44 %	14,80 %	26,24 %	71,43 %	2,33 %	73,76 %	100 %

Prameň: vlastné spracovanie

Ďalej uvádzame analýzy vo forme máp vytvorených v programe MS Power BI Desktop. Tento nástroj umožňuje spracovanie a vizualizáciu dát z rôznych zdrojov v prehľadnej a interaktívnej podobe. V jeho výbave sú funkcie na tvorbu máp a prácu s geografickými údajmi, pričom umožňuje presnú a rýchlu analýzu. Taktiež umožňuje prezentáciu výsledkov v zrozumiteľnej a vizuálne prehľadnej forme.



Obrázok 7 Znáznomenie vybraných PSČ I.

Legenda: Veľkosť bubliny zodpovedá počtu poisťných zmlúv od zamestnancov (zelená farba znázorňuje podiel zmlúv poisťencov zamestnaných v rovnakom okrese a červená mimo okresu bydliska)

Prameň: vlastné spracovanie

Na základe údajov prezentovaných v tabuľke 18 a na obrázku 7 konštatujeme, že najviac sa modelu 15-minútového mesta približuje okres Bratislava I - Staré mesto so 45,38 % obyvateľstva pracujúceho lokálne. Aj tu však väčšina (54,62 %) obyvateľov dochádza za prácou mimo okresu svojho bydliska. Naopak, najviac sa tomuto modelu vzdiaľuje okres Bratislava V, kde je iba 20,55 % pracujúceho obyvateľstva zamestnaných priamo v tomto okrese a zvyšných 79,45 % dochádza mimo okresu. V rámci okresov existujú iba štyri PSČ, kde podiel pracujúcich v príslušnom okrese prevyšuje podiel

dochádzajúcich. Sú to PSČ 821 01 so 68,26 % podielom poisťných zmlúv od pracujúcich v rovnakom okrese a PSČ 821 08 s 51,23 % podielom v okrese Bratislava II (Ružinov). Ružinov je známy svojou priemyselnou zónou Vlčie hrdlo, kde sa nachádzajú rôzne výrobné a logistické prevádzky. Sídli tu strategické podniky, napr. rafinéria Slovnaft na spracovanie ropy a výrobu palív, chemická továreň Istrochem, výrobca cukrovíniek Mondelēz Slovakia atď. Ďalšie dve PSČ, 811 05 s 54,19 % poisťných zmlúv od pracujúcich v rovnakom okrese a PSČ 811 09 s 52,64 % podielom sa nachádzajú v okrese Bratislava I - Staré mesto, kde sídlia všetky významné úrady a ministerstvá. Taktiež je centrom kultúry, služieb a obchodu.

### 3.3.2. Bratislava a koncept 15-minútového mesta

Na účely zodpovedania VO3b analyzujeme podiely zamestnancov, ktorí pracujú v rovnakom okrese podľa toho, či žijú a pracujú v rovnakom PSČ alebo mimo PSČ. Zistené údaje uvádzame v tabuľke 19.

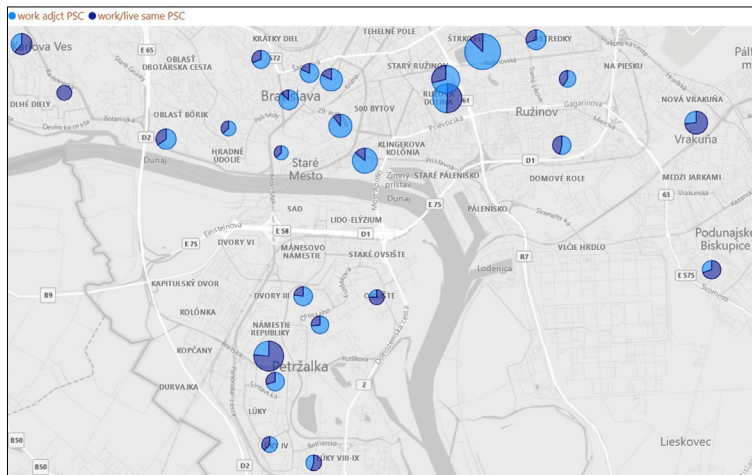
Tabuľka 19 Poisťné zmluvy od pracujúcich spĺňajúce koncept 15 minútového mesta

Okres	Práca/bývanie v rovnakom PSČ	Práca v susednom PSČ	Práca/bývanie v rovnakom okrese
<b>I</b>	20,40 %	79,60 %	100 %
<b>II</b>	36,85 %	63,15 %	100 %
<b>III</b>	67,39 %	32,61 %	100 %
<b>IV</b>	63,75 %	36,25 %	100 %
<b>V</b>	55,74 %	44,26 %	100 %
<b>Spolu</b>	43,59 %	56,41 %	100 %

Prameň: vlastné spracovanie

Na základe tabuľky 19 konštatujeme, že zamestnanci, ktorí spĺňajú koncept 15-minútového mesta, pracujú väčšinou v rámci svojho okresu, ale mimo PSČ svojho bydliska (56,41 %). Iba menšia časť (43,59 %) žije a pracuje v tom istom PSČ. Najvyšší

podiel poisťných zmlúv od zamestnancov s rovnakým PSČ bydliska aj pracoviska dosahuje okres Bratislava III (67,39 %); za ním nasleduje okres Bratislava IV (63,75 %). Nadpolovičný podiel má aj okres Bratislava V (55,74 %).



Obrázok 8 Znáozornenie vybraných PSČ II.

Legenda: Veľkosť bubliny zodpovedá počtu zamestnancov v rovnakom okrese (tmavá farba znázorňuje podiel zamestnancov pracujúcich v rovnakom PSČ a svetlá mimo PSČ)

Prameň: vlastné spracovanie

V databáze sa nachádzajú aj PSČ, kde 100 % zamestnancov pracuje v rovnakom PSČ. V okrese Bratislava IV sú to PSČ 841 03, 841 05, 841 07 a 841 10, ktoré sa nachádzajú v blízkosti automobilky Volkswagen.

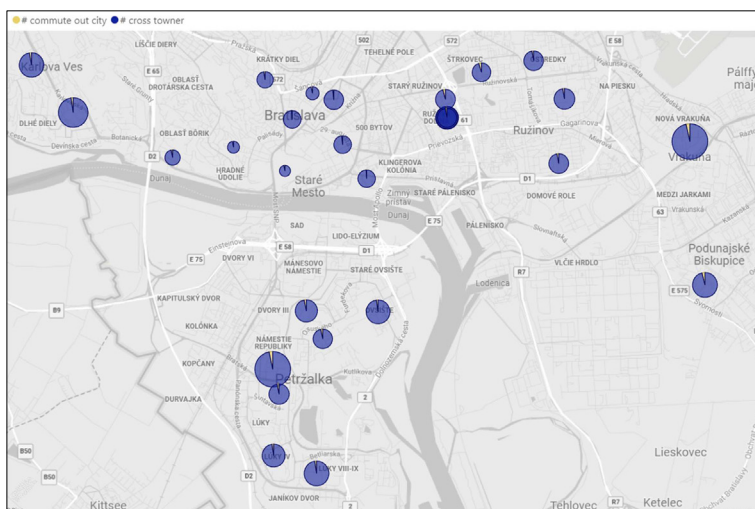
Tabuľka 20 Pracujúci nespĺňajúci koncept 15-minútového mesta

Okres	Dochádzajúci medzi mestskými časťami	Dochádzajúci mimo mesta	Práca/bývanie mimo okresu
I	97,92 %	2,08 %	100 %
II	96,56 %	3,44 %	100 %
III	96,65 %	3,35 %	100 %

Okres	Dochádzajúci medzi mestskými časťami	Dochádzajúci mimo mesta	Práca/bývanie mimo okresu
IV	96,53 %	3,47 %	100 %
V	97,09 %	2,91 %	100 %
Spolu	96,84 %	3,16 %	100 %

Prameň: vlastné spracovanie

Na základe tabuľky 20 možno povedať, že pracujúci nespĺňajúci koncept 15-minútového mesta väčšinou pracujú v rámci mesta a iba nízke percento z nich (v rozmedzí od 2,08 % do 3,47 %) dochádza za prácou do iných sídiel mimo Bratislavu.



Obrázok 9 Znáozornenie vybraných PSČ III.

Legenda. Veľkosť bubliny zodpovedá počtu zamestnancov mimo okresu bydliska (tmavá farba znázorňuje podiel zamestnaných mimo okresu a svetlá mimo Bratislavu)

Prameň: vlastné spracovanie

Okrem miestneho obyvateľstva je potrebné do analýzy zahrnúť aj dochádzajúcich z okolia a turistov. Pozreli sme sa tiež na poštové smerovacie čísla zo širšej oblasti v okolí Bratislavu siahajúcej až

po Trnavu (65 tisíc obyvateľov), čo je prvé stredne veľké mesto za Bratislavou. Dôsledkom je dočasné zvýšenie populácie, nie však rovnomerne – smeruje skôr do centra než do obytných štvrtí (t. j. panelákových sídlisk z obdobia socializmu).

Ako už bolo spomenuté, nemôžeme predpokladať, že všetci zamestnanci skutočne dochádzajú do lokality uvedenej na pracovnej zmluve, pretože to môže byť len adresa „platcu“, t. j. sídla spoločnosti. Časti mesta, kde viac ľudí žije/pracuje v rovnakej oblasti, sú zároveň turistickou zónou.

Tabuľka 21 Dochádzajúci mimo mesta pracujúci v Bratislave

Okres	Počet pracovníkov	% pracovnej sily tvorené dochádzajúcimi z iných regiónov
I	17919	58,4 %
II	28479	47,6 %
III	13240	42,0 %
IV	7642	16,4 %
V	9884	19,0 %

Prameň: vlastné spracovanie

Čísla z tabuľky 21 ukazujú jasne, že v rámci Bratislavy dochádza pomerne veľa ľudí, hoci nie je známe, koľko z nich dochádza verejnou dopravou a koľko vlastným autom. Vysoký počet dochádzajúcich v každom prípade znamená vysokú mieru využívania mestskej hromadnej dopravy, najmä počas dopravnej špičky, čo rozhodne neprispieva k uskutočniteľnosti modelu 15-minútového mesta. Okrem toho tie časti mesta, kde najviac ľudí žije/pracuje v rovnakej lokalite, sú zároveň turistickou zónou. Bratislavu ročne navštívi približne 1,2 milióna návštevníkov (Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2023).

### 3.3.3. Zhrnutie

Koncept 15-minútového mesta sa v prípade funkčnej realizácie považuje za prejav úspešnosti mesta a v dôsledku pandémie COVID-19 získal aj politické uznanie. V tejto kapitole sme sa

zamerali na výhody tohto konceptu, ale aj na opomínané aspekty implementácie politiky 15-minútového mesta s dôrazom na dochádzanie. Náš výskum ukázal, že len malá časť obyvateľov žije v tých oblastiach Bratislavy, ktoré by sa dali považovať za ľahko dostupné, a teda by mohli aspoň približne spĺňať nároky konceptu 15-minútového mesta.

Koncept 15-minútového mesta navrhuje idealistickú víziu mestského bývania. New York je známy ako mesto kamenných domov so širokými schodiskami slúžiacimi aj na sedenie, Londýn má gregoriánske radové domy s tehlovými fasádami a parížske byty sú zdobené balkónmi z tepaného železa a vápencovými obkladmi. Pravda je však často skôr pragmatická, bližšia k Le Corbusierom inšpirovanej „utópii“ pre masu. V krajinách strednej a východnej Európy dominuje brutalizmus zo 60. a 70. rokov 20. storočia, no nie je nezvyčajný ani v iných veľkých mestách Európy (vyššie spomenuté panelákové sídliská).

Keďže len malá časť väčšiny miest má esteticky príjemný vzhľad (obvykle len historické centrum), dochádza k efektu prehustenia, keď si na tieto vizuálne krajšie lokality nárokuje príliš veľa ľudí. Hodnotnejšie kancelárske priestory, univerzity aj maloobchodné predajne sa snažia o umiestnenie svojich prevádzok v týchto lokalitách, čo spôsobuje dochádzanie z predmestí do centralizovaných pracovných zón. Tento efekt prehustenia sa prejavuje v doprave ako preťaženie jej kapacity počas dopravnej špičky. Spomínané oblasti sú však tiež turistickými destináciami a ak prirátame aj pohyb turistov po meste, efekt prehustenia je ešte vypuklejší. Podobné závery prezentovali Graells-Garrido a kol. (2021) a na príklade Barcelony poukázali na to, že ľudia majú tendenciu sa koncentrovať v mestských štvrtiach s najlepším prístupom ku školám a maloobchodným prevádzkam. Ich zistenia tiež odhalili, že rozdiely v dostupnosti profesných, zdravotných a ďalších verejných služieb negatívne súvisia s mobilitou v konkrétnych mestských štvrtiach. Ďalším problémom, ktorý postihuje Barcelonu a mnoho ďalších miest v Európe, je nárast cien za prenájom bytov, ktorý súvisí s nadmerným turizmom.

Bratislava sa nachádza neďaleko hraníc s Rakúskom (asi 10 km) a Maďarskom. Niektorí ľudia žijú v prihraničných

mestách susedných krajín (napr. v Hainburgu v Rakúsku) a denne dochádzajú do Bratislavy autom, autobusom alebo vlakom. Tieto prihraničné mestá však do analýzy zahrnuté neboli – zamerali sme sa len na hlavné mesto Bratislava a jeho predmestia. Ďalej je tu veľká skupina dochádzajúcich z iných častí krajiny, ktorí prichádzajú na týždňové turnusy, tzn. v piatok cestujú z Bratislavy preč a v nedeľu sa vracajú späť. V centre Bratislavy žije tiež neznámy počet nevidovaných obyvateľov – sezónnych zamestnancov a študentov (neprihlásených na trvalý či prechodný pobyt).

I keď sa náš výskum týkal iba mesta Bratislava, je to európske mesto, ktoré sa veľmi nelíši od mnohých iných v regióne východnej a strednej Európy. Ako ukázali štúdie iných autorov, ostatné európske mestá sa pri implementácii konceptu 15-minútového mesta stretávajú s podobnými problémami. Zhodnotenie výhod a nevýhod konceptu 15-minútového mesta je dôležité, najmä pri zvažovaní jeho možného rozšírenia mimo miest, t. j. do neurbanizovaných oblastí. Slovensko, podobne ako mnohé iné európske krajiny, prešlo výraznou urbanizáciou, čo znamená aj to, že veľká časť krajiny žije v prímestských alebo vidieckych oblastiach. Ako by mohla politika 15-minútového mesta fungovať pre tieto oblasti je otázka, ktorú si kladú Poorthuis a Zook (2023). Tvrdia, že praktická implementácia 15-minútového mesta je zameraná na centrum a riskuje prehliadnutie výziev, ktorým čelia neurbanizované štvrte, najmä čo sa týka závislosti od automobilov.

V tejto podkapitole sme priniesli niekoľko argumentov získaných analýzou štatistických údajov, a tiež vyplývajúcich z výskumu ďalších autorov. 15-minútové mesto je koncept, ktorý evokuje protichodné názory, ale vždy bude relevantnou témou diskusie. Pokiaľ ide o územné plánovanie, nie sme proti konceptu 15-minútového mesta ako takému. Naopak, už sa ukázal ako jasná a efektívna stratégia a môže slúžiť ako užitočný rámec na implementáciu mnohých prospešných mestských politík. Riešenie aspektu pracovnej mobility je však v tomto koncepte veľmi dôležité. Zistili sme, že z vysokej úrovne mobility medzi pracoviskom, bydliskom a nákupnými zónami vyplýva, že koncept 15-minútového mesta je skôr ambiciózny než praktický. Mesto je dynamickejšie, než by tento koncept naznačoval, pretože

pracovné lokality sú príliš vzdialené od miesta bydliska. To znamená, že pohyb po meste sa deje v širšom rozsahu, najmä v prípade dochádzania za prácou. Z tohto pohľadu je koncept 15-minútového mesta nerealistický. Budúci výskum by mal brať do úvahy nielen dochádzanie za prácou, ale aj znečistenie ovzdušia spojené s používaním automobilov (kvalita ovzdušia je zvyčajne horšia v štvrtiach s vysokou mierou obslužnosti). Aké sú možnosti plánovania opatrení smerujúcich k obmedzeniu automobilovej dopravy, podpore menej znečisťujúcich spôsobov dopravy, a zároveň udržaniu konceptu 15-minútového mesta?

## ZÁVER

Pridanou hodnotou predkladanej monografie je poskytnutie inovatívneho pohľadu na problematiku vnútornej migrácie (dochádzania za prácou) a prepojenia miesta výkonu práce a bydliska, s dôrazom na geo-ekonomickú perspektívu. Uvedené myšlienky a analýzy sú príspevkom do diskusie o teórii udržateľného urbanizmu, ako aj o novom vymedzení mestských a vidieckych oblastí s dôrazom na ich rastúcu vzájomnú prepojenosť.

Čiernobiely pohľad na vidiek ako na kontrast voči mestu je tiež zavádzajúci a považovať ich za úplné protiklady by bolo nesprávne. Predmestia a príslušné mestské časti totiž predstavujú ďalšiu možnosť bývania, ktorá nie je ani mestská, ani vidiecka. Bývanie na predmestí je alternatívou k malému mestu alebo mestskému prostrediu (Conn, 2014). Pandémia COVID-19 spopularizovala prácu z domu (home office), čo znamená, že dochádzanie do práce by sa mohlo zmeniť z pôvodných piatich dní na 3-4 dni týždenne (Ipsen a kol., 2021). Umelá inteligencia (z angličtiny: artificial intelligence – AI) v budúcnosti tiež môže narušiť klasický vzorec 5-dňového pracovného týždňa a 8-hodinového pracovného dňa, pretože dochádzanie do práce nie je o vzdialenosti (počte precestovaných kilometrov), ale skôr o čase (hodinách strávených dochádzaním). Preto by práca formou home office alebo hybridná práca mohla zásadne zmeniť preferencie v oblasti bývania, zamestnania a dopravnej mobility, s následným vplyvom na hustotu obyvateľstva v obciach a ich spádových oblastiach.

Výskum využívajúci rozsiahle dátové zdroje zo Sociálnej poisťovne ukázal, že migračné vzorce a pracovná mobilita sú výrazne ovplyvnené ekonomickými, sociálnymi a technologickými faktormi, ako aj regionálnymi rozdielmi medzi mestskými a vidieckymi oblasťami. Z hľadiska zamestnanosti sa zvýšil počet zmlúv v hlavnom zamestnaní v roku 2022 o 14 % oproti roku 2012. Na druhej strane, počet pracovných dohôd klesol o 39 %, čo viedlo k celkovému poklesu počtu poisťných zmlúv v Sociálnej poisťovni o 7 % v porovnaní s rokom 2012.

Ochota Slovákov a Sloveniek cestovať za prácou sa v sledovaných rokoch 2012 a 2022 nezmenila. Predpokladáme, že sa nezmenili ani podmienky, t. j. vidiecke oblasti stále neponúkajú dostatočné pracovné príležitosti, a preto musia ľudia dochádzať za prácou do mestských oblastí (často mimo okresu svojho bydliska). Z hľadiska pohlavia a ochoty migrovať môžeme konštatovať, že v oboch sledovaných rokoch migrovalo za prácou viac mužov ako žien, čo potvrdzuje aj Ravensteinov zákon o rodových rozdieloch. Tento jav možno vysvetliť tým, že muži častejšie migrujú z dôvodov súvisiacich s prácou, zatiaľ čo dôvody žien sú častejšie spojené s rodinnou migráciou alebo sťahovaním za manželom. Čo sa týka veku, s rastúcim vekom sú muži aj ženy menej ochotní migrovať za prácou mimo okresu (najmä vo vekovej kategórii 56-65 rokov). To môže znamenať, že starší ľudia radšej zostávajú v blízkosti svojho domova z rôznych dôvodov: známe prostredie, životné náklady, sociálne väzby, životný štýl, kultúra a zdravotníctvo. Toto zistenie taktiež potvrdzuje Ravensteinov zákon veku.

Termín vidiek často evokuje predstavu prírodného až bukolického prostredia, kde sa ekonomická činnosť sústreďuje najmä na poľnohospodárstvo a ťažbu nerastných surovín. Naša analýza však ukázala, že väčšina ľudí s bydliskom na vidieku má vysokú mieru ekonomických väzieb na mestské oblasti, dokonca aj na vzdialené hlavné mesto. Jedným z kľúčových zistení na základe klasifikácie PSC podľa geografického typu (mestské, vidiecke, prímestské, atď.) je, že väčšina vidieckych oblastí na Slovensku je úzko prepojená s mestskými centrami, čo naznačuje, že pojem "vidiek" je skôr estetickou ako ekonomickou kategóriou, a ako taký je otvorený novej interpretácii. Na základe nášho výskumu iba 43,1 % pracovných zmlúv vo vidieckych oblastiach predstavuje ľudí, ktorí tam žijú aj pracujú, čo znamená, že väčšina pracovných kontraktov má väzbu na mikropolitné a mestské prostredie. Geografické údaje tiež naznačujú, že ekonomické výhody Slovenska sa koncentrujú prevažne v západnej časti krajiny, čo možno vidieť aj na vidieckych oblastiach, kde menej ako 50 % pracovných zmlúv je napojených na mestá. Z tohto uhla pohľadu vnímame potrebu definovať vidiek nielen na základe estetického obrazu, ale najmä z hľadiska ekonomickej a regionálnej prepojenosti (geo-ekonomická konektivita).

Analýza zameraná na mieru dochádzania v Bratislave poukázala na obmedzenú uplatniteľnosť konceptu 15-minútového mesta v praxi, keďže vysoká mobilita a rozmanitosť pracovných príležitostí vyžadujú flexibilnejšie prístupy k urbanistickému plánovaniu. Výsledok naznačuje, že koncept 15-minútového mesta by bolo ťažké implementovať vzhľadom na dochádzanie v rámci mesta. Môžeme si položiť rečnícku otázku: „Ak adresa bydliska nie je rovnaká ako adresa pracoviska, ako by bolo možné podporiť ostatnú občiansku vybavenosť?“ Ak sa bežný život sústreďuje okolo každodenného dochádzania, bolo by vhodné, aby sa nákupné miesta a služby tiež delokalizovali. Vo všetkých mestách existujú štvrte s nostalgickým volaním po pomalšom životnom tempe, s obchodmi uspokojujúcimi kľúčové potreby, kde by sa konceptu 15-minútového mesta mohlo dariť. U väčšiny obyvateľstva sa však adresa pracoviska líši od adresy bydliska, čo spôsobuje, že verejná doprava (alebo automobil) sa stáva nevyhnutnosťou a dochádzanie za prácou výrazne narušuje koncept 15-minútového mesta. Náš výskum jasne ukazuje, že počet dochádzajúcich je vysoký a keďže umiestnenie existujúcich výrobných prevádzok nemožno zmeniť, pre územné plánovanie je ťažké, ak nie nemožné, zabrániť tomu, aby dochádzanie zasahovalo do konceptu 15-minútového mesta.

Z výskumu prezentovaného v monografii vyplýva, že dochádzanie za prácou je dôležitý faktor, ktorý vplýva nielen na vnútornú migráciu, ale otvára aj nové možnosti interpretácie toho, čo je vidiek a čo mesto pri zohľadnení ich geo-ekonomického prepojenia. Dochádzanie do práce taktiež ovplyvňuje urbanistické plánovanie, no v moderných konceptoch sa naň často neberie ohľad.

Náš výskum je limitovaný tým, že sa zameriava iba na Slovensko, a preto výsledky nemožno interpretovať v širšom kontexte, napríklad v rámci Európskej únie. Ďalším obmedzením je analýza iba dvoch vybraných rokov, čo môže byť dôvodom, prečo nepozorujeme výrazné zmeny v ochote migrovať za prácou podľa pohlavia a veku. Napriek tomu sú výsledky zaujímavým príspevkom k téme vnútornej migrácie v súvislosti s prepojením práce a bývania, čo je viacrozmerený fenomén ovplyvnený ekonomickými, sociálnymi a environmentálnymi faktormi. Pochopenie týchto faktorov motivujúcich k migrácii, ako aj

množstva výziev spojených s urbanizáciou, je nevyhnutné pre tvorcov politik, urbanistov a odborníkov, ktorí sa snažia riešiť zložitosť pohybu obyvateľstva v rámci regiónov krajiny.

Obmedzením predkladaného výskumu je zameranie len na jednu krajinu. Na druhej strane, malá rozloha Slovenska umožnila presne zmapovať a klasifikovať všetky PSČ na základe geografického typu (mestské, vidiecke, prímestské), čo by vo väčších krajinách nebolo v automatizovanej podobe možné z dôvodu obrovského objemu údajov. Klasifikovaním PSČ podľa geografického typu bolo možné definovať vidiek nielen ako estetický obrázok, ale najmä z hľadiska jeho ekonomickej a regionálnej prepojenosti (geo-ekonomickej konektivity).

Do budúcnosti by bolo užitočné rozšíriť výskum o medzinárodné porovnania a dlhodobé trendy, aby bolo možné lepšie pochopenie širších súvislostí. Taktiež by bolo žiadúce skúmať fenomén tzv. home office (práce z domu). V poslednom období sa objavil tlak na návrat do kancelárií, najmä od nástupu umelej inteligencie, ktorá predstavuje nové výzvy a príležitosti pre administratívne typy zamestnania. Umelá inteligencia neznamená len nahradenie ľudí strojmi, ale aj pomoc pri zvyšovaní výkonu jednotlivca. Okrem toho má potenciál pomôcť menším lokálnym ekonomikám tým, že poskytne nemetropolitným prostrediam podporu pri poskytovaní služieb a prístup k dôležitým informáciám (Masterson, 2024). Ďalšou fázou priestorovej demografie by preto mohla byť decentralizácia s využitím umelej inteligencie. Monografia zároveň slúži ako východisko pre ďalšie diskusie a výskumy v tejto oblasti, s cieľom prispieť k udržateľnému a vyváženému rozvoju regiónov.

## ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

- ABREU, I. AND MESIAS, F.J. 2020. The assessment of rural development: Identification of an applicable set of indicators through a Delphi approach. *Journal of Rural Studies*, 80, pp.578-585.
- ACCORDINO, J. 2019. Introduction to bridging the “urban–rural divide”. *State and Local Government Review*, 51(4), 217-222.
- AKRAMI, M., SLIWA, M. W., RYNNING, M. K. 2024. Walk further and access more! Exploring the 15-minute city concept in Oslo, Norway. *Journal of Urban Mobility*, 5, 100077.
- ARSHAD, S., HU, S., ASHRAF, B.N. 2018. ZIPf’s law and city size distribution: A survey of the literature and future research agenda. *Physica A: Statistical mechanics and its applications*, 492, pp.75-92.
- AUTOR, D. H. 2019. Work of the Past, Work of the Future. *AEA Papers and Proceedings*, 109: 1-32. DOI: 10.1257/pandp.20191110
- BADLAND, H., WHITZMAN, C., LOWE, M., DAVERN, M., AYE, L., BUTTERWORTH, I., GILES-CORTI, B. 2014. Urban liveability: emerging lessons from Australia for exploring the potential for indicators to measure the social determinants of health. *Social science a medicine*, 111, 64-73.
- BAILEY, D., CLARK, J., COLOMBELLI, A., CORRADINI, C., DE PROPRI, L., DERUDDER, B., FRATESI, U., FRITSCH, M., HARRISON, J., HATFIELD, M., KEMENY, T. 2020. Regions in a time of pandemic. *Regional Studies*, 54(9), pp.1163-1174.
- BARTZOKAS-TSIOMPRAS, A., BAKOGIANNIS, E. 2023. Quantifying and visualizing the 15-minute walkable city concept across Europe: A multicriteria approach. *Journal of Maps*, 19(1), 2141143.
- BOĎA, M., COLE, D., MURRAY SVIDROŇOVÁ, M., GUBALOVÁ, J. 2022. Prevailing narratives versus reality of a small and medium town decline in a CEE country. *Operational Research*, 22(3), pp.3113-3145.

- BOGUSZ, B. 2018. Neighbourhood planning: national strategy for 'bottom up' governance. *Journal of Property, Planning and Environmental Law*, 10(1), 56-68.
- BORSEKOVÁ, K., COLE, D., PETRÍKOVÁ, K., VAŇOVÁ, A. 2015. Nostalgic sentiment and cultural and creative industries in regional development: A Slovak case study. *Quaestiones geographicae*, 34(2), pp.53-63.
- BRUNO, M., VAN OORT, N. 2023. The ten dimensions of transport related social exclusion. *Smart Public Transport Lab*.
- CALAFIORE, A., DUNNING, R., NURSE, A., SINGLETON, A. 2022. The 20-minute city: An equity analysis of Liverpool City Region. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 102, 103111.
- CAO, X. J. 2016. How does neighborhood design affect life satisfaction? Evidence from Twin Cities. *Travel behaviour and society*, 5, 68-76.
- CARD, D., ROTHSTEIN, J., MOISES Y. 2021. *Location, Location, Location*. Working Papers 21-32, Center for Economic Studies, U.S. Census Bureau. [cit. 2025-01-14]. Dostupné na internete: <https://ideas.repec.org/p/cen/wpaper/21-32.html>
- CARR P., KEFALAS M. 2010. *Hollowing Out the Middle: The Rural Brain Drain and What It Means for America*. Beacon Press. ISBN-10: 0807006149.
- CERIN, E., SAELENS, B. E., SALLIS, J. F., FRANK, L. D. 2006. Neighborhood Environment Walkability Scale: validity and development of a short form. *Medicine and science in sports and exercise*, 38(9), 1682.
- CERVERO, R., DUNCAN, M. 2003. Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San Francisco Bay Area. *American journal of public health*, 93(9), 1478-1483.
- CLOKE, P. 2006. Conceptualizing rurality. *Handbook of rural studies*, 18, pp.18-28.

- COLE, D., MURRAY SVIDROŇOVÁ, M. 2021. Are small towns doomed to decline? The case of a post-socialist CEE country. *Post-Communist Economies*, 33(8), pp.1012-1034.
- CONN, S. 2014. *Americans Against the City: Anti-urbanism in the Twentieth Century*. Oxford University Press.
- D'HAESE, S., VAN DYCK, D., DE BOURDEAUDHUIJ, I., DEFORCHE, B., CARDON, G. (2015). The association between the parental perception of the physical neighborhood environment and children's location-specific physical activity. *BMC public health*, 15, 1-9.
- DANTZIG, G. B., SAATY, T. L. 1973. *Compact city: a plan for a liveable urban environment*. San Francisco, W. H. Freeman. ISBN: 9780716707844.
- DE VRIES, S., NIEUWENHUIZEN, W., FARJON, H., VAN HINSBERG, A., DIRKX, J. 2021. In which natural environments are people happiest? Large-scale experience sampling in the Netherlands. *Landscape and urban planning*, 205, 103972.
- DICKÁ, J. N., GESSERT, A., SNINČÁK, I. 2019. Rural and non-rural municipalities in the Slovak Republic. *Journal of Maps*, 15(1), 84-93.
- DIJKSTRA, L., POELMAN, H. 2008. Remote rural regions - How proximity to a city influences the performance of rural regions. [cit. 2025-05-24]. Dostupné na internete: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/focus/2008\\_01\\_rural.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/focus/2008_01_rural.pdf).
- DIJKSTRA, L., POELMAN, H. 2011. *Regional Typologies: A Compilation*. Regional Focus No. 1 DG Regio, European Commission. [cit. 2025-05-25]. Dostupné na internete: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/focus/2011\\_01\\_typologies.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/focus/2011_01_typologies.pdf)
- DOMINESE, G., YAKUBOVSKIY, S., TSEVUKH, J., RODIONOVA, T. 2020. Impact of international migration flows on the European union and Ukraine. *Transition Studies Review*, 27(2), p.83.

- DUANY, A., PLATER-ZYBERK, E., SPECK, J. 2010. *Suburban nation: The Rise of sprawl and the decline of the American dream*. North Point Press. ISBN: 9780865477506.
- ESPON 2024. *Role of small and medium-sized towns and cities in territorial development and Cohesion*. Policy Brief, February 2024. [cit. 2025-03-22]. Dostupné na internete: [https://www.espon.eu/sites/default/files/2024-05/ros1\\_role-of-small-and-medium-towns\\_screen.pdf](https://www.espon.eu/sites/default/files/2024-05/ros1_role-of-small-and-medium-towns_screen.pdf)
- FOTI, K. 2019. *Is rural Europe being left behind?, European Quality of Life Survey 2016*, Publications Office of the European Union, Luxembourg. [cit. 2025-03-12]. Dostupné na internete: <https://www.eurofound.europa.eu/system/files/2019-05/ef18024en.pdf>
- Eurostat. 2011. *Degree of urbanisation classification - 2011 revision*. Eurostat Statistics Explained. [cit. 2025-04-12]. Dostupné na internete: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Degree\\_of\\_urbanisation\\_classification\\_-\\_2011\\_revision](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Degree_of_urbanisation_classification_-_2011_revision)
- FORSYTH, A., OAKES, J. M., LEE, B., SCHMITZ, K. H. 2009. The built environment, walking, and physical activity: Is the environment more important to some people than others?. *Transportation research part D: transport and environment*, 14(1), 42-49.
- FRANK, L. D. 2004. Economic determinants of urban form: resulting trade-offs between active and sedentary forms of travel. *American journal of preventive medicine*, 27(3), 146-153.
- FRANK, L. D., SAELENS, B. E., POWELL, K. E., CHAPMAN, J. E. 2007. Stepping towards causation: do built environments or neighborhood and travel preferences explain physical activity, driving, and obesity?. *Social science a medicine*, 65(9), 1898-1914.
- GAO, P., QI, W., LIU, S.H., LIU, Z., PAN, Z.H., 2023. Moving to a healthier city? An analysis from China's internal population migration. *Frontiers in Public Health*, 11, p. 1132908.

- GASCON, M., TRIGUERO-MAS, M., MARTÍNEZ, D., DADVAND, P., FORNS, J., PLASÈNCIA, A., NIEUWENHUIJSEN, M. J. 2015. Mental health benefits of long-term exposure to residential green and blue spaces: a systematic review. *International journal of environmental research and public health*, 12(4), 4354-4379.
- GIDDENS, A., PIERSON, C. 1998. *Conversations with Anthony Giddens: Making Sense of Modernity*. Stanford, Calif.: Stanford University Press. ISBN: 9780804735681.
- GILES-CORTI, B., BULL, F., KNUIMAN, M., MCCORMACK, G., VAN NIEL, K., TIMPERIO, A., BORUFF, B. 2013. The influence of urban design on neighbourhood walking following residential relocation: longitudinal results from the RESIDE study. *Social science a medicine*, 77, 20-30.
- GRAELLS-GARRIDO, E., SERRA-BURRIEL, F., ROWE, F., CUCCHIETTI, F. M., REYES, P. 2021. A city of cities: Measuring how 15-minutes urban accessibility shapes human mobility in Barcelona. *PloS one*, 16(5), e0250080.
- GUBALOVÁ, J., MURRAY SVIDROŇOVÁ, M., STRNÁDOVÁ, P. 2023. Demographic Challenges and Labour Mobility in Slovakia: Analysis Based on the Social Insurance Agency Data. *ICOAEF X: conference proceeding (eds. Burak Darici, Murat Erturğul, Fatih Aigan)*, pp. 43-43.
- GUZMAN, L. A., ARELLANA, J., OVIEDO, D., ARISTIZÁBAL, C. A. M. 2021. COVID-19, activity and mobility patterns in Bogotá. Are we ready for a '15-minute city'?. *Travel Behaviour and Society*, 24, 245-256.
- HAAS, A. AND OSLAND, L. 2014. Commuting, migration, housing and labour markets: Complex interactions. *Urban Studies*, 51(3), pp.463-476.
- HAASE, A., ATHANASOPOULOU, A., RINK, D. 2016. Urban shrinkage as an emerging concern for European policymaking. *European Urban and Regional Studies*, 23(1), pp.103-107.

- HANDY, S. 2020. Is accessibility an idea whose time has finally come?. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 83, 102319.
- HANDY, S., CAO, X., MOKHTARIAN, P.L. 2006. Self-selection in the relationship between the built environment and walking: Empirical evidence from Northern California. *Journal of the American planning association*, 72(1), 55-74.
- HIGGS, C., BADLAND, H., SIMONS, K., KNIBBS, L. D., GILES-CORTI, B. 2019. The Urban Liveability Index: developing a policy-relevant urban liveability composite measure and evaluating associations with transport mode choice. *International journal of health geographics*, 18, 1-25.
- HOU, Y., MOOGOOR, A., DIETERICH, A., SONG, S., YUEN, B. 2021. Exploring built environment correlates of older adults' walking travel from lifelogging images. *Transportation research part D: transport and environment*, 96, 102850.
- HOWLEY, P., SCOTT, M., REDMOND, D. 2009. Sustainability versus liveability: an investigation of neighbourhood satisfaction. *Journal of environmental planning and management*, 52(6), 847-864.
- HUANG, Y., HONG, T. AND MA, T. 2020. Urban network externalities, agglomeration economies and urban economic growth. *Cities*, 107, p.102882.
- HUNTER, L.M., LUNA, J.K., NORTON, R.M. 2015. Environmental dimensions of migration. *Annual Review of Sociology*, 41(1), pp.377-397.
- IAMMARINO, S., MCCANN, P. 2013. *Multinationals and economic geography: Location, technology and innovation*. Edward Elgar Publishing. ISBN: 978 1 78195 478 2.
- IPSEN, C., VAN VELDHOVEN, M., KIRCHNER, K., HANSEN, J.P. 2021. Six key advantages and disadvantages of working from home in Europe during COVID-19. *International journal of environmental research and public health*, 18(4), p.1826.
- JEFFERSON, M. 1939. The Law of the Primate City. *Geographical Review* 29 (April 1939).

- KESAROVSKI, T., A HERNÁNDEZ-PALACIO, F. 2023. Time, the other dimension of urban form: Measuring the relationship between urban density and accessibility to grocery shops in the 10-minute city. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 50(1), 44-59.
- KHAVARIAN-GARMSIR, A.R.; SHARIFI, A.; HAJIAN HOSSEIN ABADI, M.; MORADI, Z. 2023. From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land* 2023, 12, 512. [cit. 2025-02-10]. Dostupné na internete: <https://doi.org/10.3390/land12020512>
- KOLLURU, M., SEMENENKO, T., 2021. Income inequalities in EU countries: GINI indicator analysis. *Economics*, 9(1), pp.125-142.
- KOVÁCS, E.K., BACHÓRZ, A., BUNZL, N., MINCYTE, D., PARASECOLI, F., PIRAS, S., VARGA, M., 2022. The war in Ukraine and food security in Eastern Europe. *Gastronomica: The Journal of Food and Culture*, 22(3), pp.1-7.
- KRIER, L. 1977. The City Within the City, Les Quartiers. *Architectural Design* 54, 7/8-1984.
- KYTTÄ, M., BROBERG, A., HAYBATOLLAHI, M., SCHMIDT-THOMÉ, K. 2016. Urban happiness: context-sensitive study of the social sustainability of urban settings. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 43(1), 34-57.
- LEE, E.S. 1966. A theory of migration. *Demography*, 3, pp.47-57.
- LEVINE, J. 2020. A century of evolution of the accessibility concept. *Transportation research part D: transport and environment*, 83, 102309.
- LIU, D., KWAN, M. P., WANG, J. 2024. Developing the 15-Minute City: A comprehensive assessment of the status in Hong Kong. *Travel behaviour and society*, 34, 100666.
- LOGAN, S. 2021. The sub/urban fix. *Urban Geography*, 42(7), pp.1033-1044.
- LUNKE, E. B. 2022. Modal accessibility disparities and transport poverty in the Oslo region. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 103, 103171.

- MABIN, A., HARRISON, P. 2023. Contemporary planning and emergent futures: A comparative study of five capital city-regions on four continents. *Progress in Planning*, 169, p.100664.
- MANAUGH, K., EL-GENEIDY, A. 2011. Validating walkability indices: How do different households respond to the walkability of their neighborhood?. *Transportation research part D: transport and environment*, 16(4), 309-315.
- MANCHIN, M., ORAZBAYEV, S. 2018. Social networks and the intention to migrate. *World Development*, 109, pp.360-374.
- MANIFESTY, O. R., A PARK, J. Y. 2022. A case study of a 15-minute city concept in singapore's 2040 land transport master plan: 20-minute towns and a 45-minute city. *International Journal of Sustainable Transportation Technology*, 5(1), 1-11.
- MARANS, R. 2015. Quality of urban life a environmental sustainability studies: future linkage opportunities. *Habitat International* 45, s. 47-52.
- MARTIN, L., HAURET, L., FUHRER, C., 2022. Digitally transformed home office impacts on job satisfaction, job stress and job productivity. COVID-19 findings. *Plos one*, 17(3), p.e0265131.
- MASTERSON, V. 2024. *More and more jobs can be done from anywhere. What does that mean for workers?* World Economic Forum. [cit. 2025-03-10]. Dostupné na internete: <https://etradeforall.org/news/more-and-more-jobs-can-be-done-anywhere-what-does-mean-workers>
- MATTIOLI, G., ROBERTS, C., STEINBERGER, J. K., BROWN, A. 2020. The political economy of car dependence: A systems of provision approach. *Energy research a social science*, 66, 101486.
- MCFARLAND, C. 2019. Strengthening intra-regional connectivity: Implications for bridging the urban-rural divide. *State and Local Government Review*, 51(4), 259-266.
- MCGINN, A. P., EVENSON, K. R., HERRING, A. H., HUSTON, S. L., RODRIGUEZ, D. A. 2007. Exploring associations between physical activity and perceived and objective measures of the built environment. *Journal of urban health*, 84, 162-184.

- MEHAFFY, M. W., PORTA, S., A ROMICE, O. 2015. The “neighborhood unit” on trial: A case study in the impacts of urban morphology. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 8(2), 199-217.
- MENDOLA, M. 2012. Rural out-migration and economic development at origin: A review of the evidence. *Journal of International Development*, 24(1), pp.102-122.
- Mestské časti Bratislavy. 2021. [cit. 2025-02-11]. Dostupné na internete: [https://sk.wikipedia.org/wiki/Mestsk%C3%A9\\_%C4%8Dasti\\_Bratislavy](https://sk.wikipedia.org/wiki/Mestsk%C3%A9_%C4%8Dasti_Bratislavy)
- MORENO, C., ALLAM, Z., CHABAUD, D., GALL, C., PRATLONG, F. 2021. Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart cities*, 4(1), 93-111.
- MOUDON, A. V., LEE, C., CHEADLE, A. D., GARVIN, C., JOHNSON, D., SCHMID, T. L., LIN, L. 2006. Operational definitions of walkable neighborhood: theoretical and empirical insights. *Journal of physical activity and health*, 3(s1), S99-S117.
- MOURATIDIS, K. 2018. Is compact city livable? The impact of compact versus sprawled neighbourhoods on neighbourhood satisfaction. *Urban studies*, 55(11), 2408-2430.
- MOURATIDIS, K. 2020. Neighborhood characteristics, neighborhood satisfaction, and well-being: The links with neighborhood deprivation. *Land use policy*, 99, 104886.
- MOURATIDIS, K. 2024. Time to challenge the 15-minute city: Seven pitfalls for sustainability, equity, livability, and spatial analysis. *Cities*, 153, 105274.
- MOURATIDIS, K., PAPAGIANNAKIS, A. 2021. COVID-19, internet, and mobility: The rise of telework, telehealth, e-learning, and e-shopping. *Sustainable cities and society*, 74, 103182.
- MURDOCH, J., PRATT, A.C., 1993. Rural studies: modernism, postmodernism and the ‘post-rural’. *Journal of rural studies*, 9(4), pp.411-427.

- MURDOCH, J., 2006. Networking rurality: emergent complexity in the countryside. *Handbook of rural studies*, pp.171-184.
- NÆSS, P. 2011. 'New urbanism' or metropolitan-level centralization? A comparison of the influences of metropolitan-level and neighborhood-level urban form characteristics on travel behavior. *Journal of Transport and Land Use*, 4(1), 25-44.
- Nemecký federálny inštitút. 2013. *Growing and shrinking regions in Europe*. [cit. 2025-02-15]. Dostupné na internete: <http://www.wesjones.com/eoh.html>
- NEWPORT, F. 2018. Americans Big on Idea of Living in the Country, Gallup [cit. 2025-02-13]. Dostupné na internete: <https://news.gallup.com/poll/245249/americans-big-idea-living-country.aspx>
- NORDBØ, E. C. A., RAANAAS, R. K., NORDH, H., AAMODT, G. 2019. Neighborhood green spaces, facilities and population density as predictors of activity participation among 8-year-olds: a cross-sectional GIS study based on the Norwegian mother and child cohort study. *BMC public health*, 19, 1-22.
- NORONHA V. E., LEEUWEN, E., NIJKAMP, P. 2013. *Towns in a Rural World*, Routledge. ISBN: 9781138246034.
- NOWAK, D. J., GREENFIELD, E. J., HOEHN, R. E., LAPOINT, E. 2013. Carbon storage and sequestration by trees in urban and community areas of the United States. *Environmental pollution*, 178, 229-236.
- OECD. 2012. *Redefining 'urban'. A new Way to Measure Metropolitan Areas*. OECD Publishing: Paris. Gallup [cit. 2025-01-13]. Dostupné na internete: [https://www.oecd.org/en/publications/redefining-urban\\_9789264174108-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/redefining-urban_9789264174108-en.html)
- Organizácia spojených národov (OSN). 2018. *The World's Cities in 2018*. Gallup [cit. 2025-02-26]. Dostupné na internete: [https://www.un.org/en/events/citiesday/assets/pdf/the\\_worlds\\_cities\\_in\\_2018\\_data\\_booklet.pdf](https://www.un.org/en/events/citiesday/assets/pdf/the_worlds_cities_in_2018_data_booklet.pdf)
- Organizácia spojených národov (OSN). 2020. *World Cities Report 2020*. Gallup [cit. 2025-02-14]. Dostupné na internete: <https://unhabitat.org/World%20Cities%20Report%202020>

- PAPADOPOULOS, E., SDOUKOPOULOS, POLITIS, I. 2023. Measuring compliance with the 15-minute city concept: State-of-the-art, major components and further requirements. *Sustainable Cities and Society*, 104875.
- PITTINI A., KOESSI G., DIJOL J., LAKOTOS E., GHEKIERE L. 2017. *The State of Housing in the EU 2017*. Brussels. [cit. 2025-01-08]. Dostupné na internete: <https://www.housingeurope.eu/resource-1000/the-state-of-housing-in-the-eu-2017>
- POORTHUIS, A., a ZOOK, M. 2023. Moving the 15-minute city beyond the urban core: The role of accessibility and public transport in the Netherlands. *Journal of Transport Geography*, 110, 103629.
- POZOUKIDOU, G.; CHATZIYIANNAKI, Z. 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability* 2021, 13, 928. <https://doi.org/10.3390/su13020928>
- RAJENDRAN, L. P., RAÚL, L., CHEN, M., ANDRADE, J. C. G., AKHTAR, R., MNGUMI, L. E., ROY, M. R. 2024. The ‘peri-urban turn’: A systems thinking approach for a paradigm shift in reconceptualising urban-rural futures in the global South. *Habitat International*, 146, 103041.
- RASCA, S., SAEED, N. 2022. Exploring the factors influencing the use of public transport by commuters living in networks of small cities and towns. *Travel Behaviour and Society*, 28, 249-263.
- RAVENSTEIN, E.G. 1889. The laws of migration. *Journal of the royal statistical society*, 52(2), pp.241-305.
- REES, P., LOMAX, N. 2019. Ravenstein revisited: The analysis of migration, then and now. *Comparative Population Studies*, 44.
- SALAFF, J.W., GREVE, A. 2012. *Social networks and family relations in return migration*. In *International handbook of Chinese families* (pp. 77-90). New York, NY: Springer New York.
- SALLIS, J. F., CERIN, E., CONWAY, T. L., ADAMS, M. A., FRANK, L. D., PRATT, M., OWEN, N. 2016. Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study. *The Lancet*, 387(10034), 2207-2217.

- SASSER, A.C., 2010. Voting with their feet: Relative economic conditions and state migration patterns. *Regional Science and Urban Economics*, 40(2-3), pp.122-135.
- SHANNON, R., MANT, J., DESSEWFFY, M., HARRISON, L. 2019. 20-Minute Neighbourhoods: Creating a More Liveable Melbourne. *Proceedings of the 5th International Conference on Transportation and Health*, Melbourne, Australia, 4–8 November 2019.
- SHARIFI, A. 2016. From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.
- SHASHANK, A., SCHUURMAN, N. 2019. Unpacking walkability indices and their inherent assumptions. *Health a place*, 55, 145-154.
- SILVER, C. 1985. Neighborhood planning in historical perspective. *Journal of the American Planning Association*, 51(2), 161-174.
- SIMPSON, N.B. 2022. *Demographic and economic determinants of migration*. IZA World of Labor. doi: 10.15185/izawol.373.v2
- STARICCO, L. 2022. 15-, 10-or 5-minute city? A focus on accessibility to services in Turin, Italy. *Journal of urban mobility*, 2, 100030.
- STOCKTON, J. C., DUKE-WILLIAMS, O., STAMATAKIS, E., MINDELL, J. S., BRUNNER, E. J., SHELTON, N. J. 2016. Development of a novel walkability index for London, United Kingdom: cross-sectional application to the Whitehall II Study. *BMC public health*, 16, 1-12.
- SUN, L. 2019. *A Glance on Rural–Urban Migration*. In: Rural Urban Migration and Policy Intervention in China. Palgrave Macmillan, Singapore. [https://doi.org/10.1007/978-981-10-8093-7\\_2](https://doi.org/10.1007/978-981-10-8093-7_2).
- Svetová banka 2021. *Gini Index*. [cit. 2025-02-20]. Dostupné na internete: <https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.GINI>
- SZÉKELY, V., NOVOTNÝ, J. 2022. Public transport-disadvantaged rural areas in relation to daily accessibility of regional centre: Case study from Slovakia. *Journal of rural Studies*, 92, pp.1-16.

- ŠEBO, J., DANKOVÁ, D., KRÁLIK, I. 2020. Search of the Optimal Saving Strategy for Pan-European Pension Products. *Financial Assets and Investing*, 11(2), pp.54-72.
- Štatistický úrad Slovenskej republiky 2023. Participation in tourism with overnight stays – yearly. [cit. 2025-02-22]. Dostupné na internete: [https://datacube.statistics.sk/#!/view/en/vbd\\_sk\\_win2/cr1801rs/v\\_cr1801rs\\_00\\_00\\_00\\_en](https://datacube.statistics.sk/#!/view/en/vbd_sk_win2/cr1801rs/v_cr1801rs_00_00_00_en)
- TAŞAN-KOK, T. 2004. *Budapest, Istanbul, and Warsaw: Institutional and spatial change*. Eburon Uitgeverij BV. ISBN: 9059720415/9789059720411.
- THISSE, J.F. 2018. Human capital and agglomeration economies in urban development. *The Developing Economies*, 56(2), pp.117-139.
- TURON, K. 2022. Multi-Criteria Analysis of the Selection of Vehicles with Electric, Hybrid, and Conventional Drive for Car-Sharing Services from the Perspective of Polish Occasional System Users. *Energies*, 15(23), 9027.
- VAN HECKE, L., VERHOEVEN, H., CLARYS, P., VAN DYCK, D., VAN DE WEGHE, N., BAERT, T., VAN CAUWENBERG, J. 2018. Factors related with public open space use among adolescents: a study using GPS and accelerometers. *International journal of health geographics*, 17, 1-16.
- VENTURA, J. D., HODGES, B. H. 2023. Carrying children, groceries, and water across varying terrain: Changes in gait and comfortable walking speed. *Gait & Posture*, 103, 140-145.
- VICH, G., GÓMEZ-VARO, I., MARQUET, O. 2023. Measuring the 15-minute city in Barcelona. A geospatial three-method comparison. In *Resilient and Sustainable Cities* (pp. 39-60).
- VILHELMSON, B., ELLDÉR, E. 2021. Realizing proximity in times of deregulation and densification: Evaluating urban change from a welfare regime perspective. *Journal of Transport Geography*, 94, 103098.
- VON GAUDECKER, H.M., HOLLER, R., JANYS, L., SIFLINGER, B., ZIMPELMANN, CH. 2020. Labour Supply in the Early Stages of the COVID-19 Pandemic: Empirical

- Evidence on Hours, Home Office, and Expectations. *IZA Discussion Paper No. 13158*, [cit. 2025-01-23]. Dostupné na internete: <https://ssrn.com/abstract=3579251>
- WANG, J., A CAO, X. 2017. Exploring built environment correlates of walking distance of transit egress in the Twin Cities. *Journal of transport geography*, 64, 132-138.
- WOLFF, M. AND WIECHMANN, T. 2018. Urban growth and decline: Europe's shrinking cities in a comparative perspective 1990–2010. *European urban and regional studies*, 25(2), pp.122-139.
- YOUNGS, S., EREKSON, J.A. AND KYSER, C. 2021. Moving Across Rural Spaces: A Content Analysis of Contemporary Realistic Fiction Picturebooks With Rural Settings. *Reading Horizons: A Journal of Literacy and Language Arts*, 60(3), p.3.
- YU, A., HIGGINS, C. D. 2024. Travel behaviour and the 15-min City: Access intensity, sufficiency, and non-work car use in Toronto. *Travel Behaviour and Society*, 36, 100786.

Autori: Jolana Gubalová, David Cole,  
Mária Murray Svidroňová

Názov diela: Vnútoraná migrácia a prepojenie práce a domova:  
Geo-ekonomická perspektíva mestských  
a vidieckých oblastí

Rozsah: 96 strán, 5,3 AH; 5,5 VH;

Formát: A5

Vydavateľ: Belianum. Vydavateľstvo Univerzity Mateja Bela  
v Banskej Bystrici

Edícia: Ekonomická fakulta

ISBN 978-80-557-2273-3

DOI: <https://doi.org/10.24040/2025.9788055722733>

ISBN 978-80-557-2273-3



9 788055 722733