

Abstrakt

Pro současnou dopravní geografii je typický (stejně jako pro sociální geografii jako celek) velký rozsah řešených výzkumů (akademických i komerčních) a současně pluralita metodologických přístupů. Jedním z aktuálních témat je i studium a hodnocení podmiňujících faktorů či determinantů dopravní nabídky (ve smyslu vybavení obyvatel automobily i dostupnost veřejné dopravy), které jsou v zahraniční literatuře velmi akcentovaným tématem výzkumu a staly se hlavním tématem předkládané dizertační práce. Faktory a mechanismy dopravních příležitostí byly hodnoceny v dizertační práci na příkladu Česka.

Rozlišení a analýza hlavních podmiňujících faktorů dopravních příležitostí bylo zcela elementární, avšak pouze prvotní fází systematického dopravního výzkumu. Druhou úrovní bylo hodnocení dopravních kontaktů mezi nejvýznamnějšími středisky osídlení, které úzce souvisí se studiem prostorových interakcí.

Předkládaná dizertační práce je souhrnem výstupů empirických hodnocení výše naznačených témat, která byla řešena během doktorského studia. Zabývá se tedy zejména podmiňujícími faktory územních nerovnoměrností dopravní nabídky v Česku a interakcemi v systému osídlení. Ačkoliv se jedná povahou o empirické výsledky dopravněgeografických analýz, může být dizertační práce i příspěvkem do širší diskuse zejména v dopravní geografii v příslušných tématech.

Z hlediska měřítkové úrovně je nezbytné konstatovat, že empirické výzkumy, o které se dizertační práce opírá, byly provedeny na dvou hlavních hierarchických úrovních. Na národní úrovni byly analyzovány územní nerovnoměrnosti, jejich podmíněnosti a dopravní vztahy krajských měst. Nalezené souvislosti a pravidelnosti byly dále ověřovány na úrovni vybraných mikroregionů, kde byly analýzy provedeny až do úrovně základních sídelních jednotek.

Zdůraznit lze zvyšující se míru nerovnoměrností v souvislosti se snižující se hierarchickou úrovní od mezoregionální po lokální úroveň. V případě veřejné dopravy se projevují značné divergenční tendence velikostně-významových dopravních ukazatelů v posledních deseti letech na lokální úrovni, resp. na úrovni obcí a základních sídelních jednotek. Naopak strukturální dopravní charakteristiky naznačují určitou rehomogenizaci systému. Evidentní to je zejména u míry automobilizace resp. podílu domácností vybavených jedním a více osobními automobily, kde je zřetelné snižování regionálních disparit a potlačování dlouhodobého západo-východního gradientu.

Vzájemné spolupůsobení řady diskutovaných geografických i socioekonomických faktorů se ve výsledku ukazuje jako určující pro spontánní (a navíc především divergenční) procesy projevující se v regionální diferenciaci dopravních příležitostí. Naopak pro institucionální faktory a s tím spojené regulační mechanismy a procesy je typická snaha o „vylepšení“ spontánních procesů. Mikroregionální pohled přinesl řadu zajímavých poznatků týkajících se organizace veřejné dopravy, faktorů ovlivňujících automobilizaci domácností i využití dopravních prostředků k dojíždě.

Abstract

Actual transport geography (and social geography as a whole) is characterized by wide range of solved researches (both academic, and commercial), as well as by plurality of methodology approaches. One of actual topics is study and assessment of conditional factors, or determinants, of transport supply (in terms of fitting of population with vehicles and availability of public transport), which are very accented research topic in foreign literature and have become main topic of presented dissertation thesis. Factors and mechanisms of transport opportunities were assessed in the dissertation thesis at example level of Czech Republic.

Resolution and analysis of main factors determining transport opportunities was wholly elementary, however only initial phase of systematic transport research. The second level was formed by assessment of transport contact between most important population centres, which is closely related to study of spatial interactions.

Presented dissertation thesis summarises outputs of empirical assessment of above-specified topics, which were solved during doctoral study. Thus it is engaged mainly in determinants of territorial differences of transport supply within Czech Republic and in interaction within the population settlement system. Even if the results are empirical results of transport-geographic analyses by their nature, this dissertation thesis may be regarded also as contribution to wider discussion, particularly in relevant topics within the geography of transport systems.

Regarding the scale level it is possible to note that empirical researches, which form basis for the dissertation thesis, were realised at two main hierarchic levels. At national level there were analysed territorial differences, their determinations and transport relations between county towns. Found links and regularities were further verified at level of selected micro-regions, where the analysis were performed up to level of basic population settlement units.

We can point out increasing unbalance rate in relation to decreasing hierarchic level from inter-regional to local level. Regarding the public transport within last ten years there are significant divergence trends of size-significant transport indicators at local level, resp. at the level of municipalities and basic settlement units. By contract, structural transport characteristics suggest certain level of system re-homogenizing. It is evident particularly at vehicle-fitting level, i.e. share of households fitted with at least one vehicle with clear decrease of regional disparities and suppression of long-term west-east gradient.

Mutual co-interaction of number of discussed geographic and socio-economic factors proves to be determinant for spontaneous (and even mainly divergent) processes resulting in regional differentiation of transport opportunities. And vice versa, institutional factors and related regulating mechanisms and factors feature typical tendency in „improvement“ of spontaneous processes. Micro-regional view revealed much interesting knowledge related to public transport organisation, factors affecting vehicle-fitting level of households and use of transport means to commuting.