

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.