



Pedagogická  
fakulta  
Faculty  
of Education

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích  
Pedagogická fakulta  
katedra geografie

Bakalářská práce

# **DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ OBYVATEL ČESKÉ REPUBLIKY PO ROCE 1989: GEOGRAFICKÉ ASPEKTY**

Vypracoval: Jan Prener  
Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

---

České Budějovice 2015

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval zcela samostatně a uvedl veškerou použitou literaturu a informační zdroje.

Dále prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách. Souhlasím dále s tím, aby touto elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne .....

Jan Prener

## **Poděkování**

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho odborné vedení, rady a čas, jež mi věnoval při zpracování předkládané práce. Dále bych rád touto cestou vyjádřil dík všem mým kolegům a přátelům, kteří se sebemenším způsobem podíleli na přípravě konečného konceptu. V neposlední řadě bych zejména také rád poděkoval své rodině za pochopení a trpělivost při tvorbě mé kvalifikační práce.

**PRENER, J. (2015): Dopravní chování obyvatel České republiky po roce 1989: geografické aspekty. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 83 s.**

**Anotace:**

Hlavním tématem předkládané bakalářské práce je zevrubná analýza dopravního chování obyvatel Česka po roce 1989. Bližší zaměření elaborátu se věnuje problematice geografických aspektů a změn v prostorovém rozmístění využití jednotlivých dopravních prostředků po roce 1989, a zejména v analyzované dekádě 2001–2011. Primárním úkolem analýzy dopravního chování obyvatel Česka je statistické šetření ze Sčítání lidu, domů a bytů v letech 2001 a 2011, na jejichž základě je pomocí mapových výstupů zásadní vymezení prostorových disparit, jejich základní podmíněnosti a možný vývoj v následující dekádě. Bakalářskou práci lze považovat za dílčí výzkum dopravního systému České republiky a jeho prostorové organizace. Téma dopravního chování obyvatel je velice rozsáhlou problematikou, tudíž i přes obsáhlou práci není možné vymezit všechny hlavní faktory, které měly vliv na dynamický vývoj dopravního odvětví v Česku. Obdobným způsobem je hodnocena i teoretická část této práce, která se snaží vnést jednoduchý a zároveň komplexní pohled na vybrané téma. Důraz kvalifikační práce je zejména kladen na kvantitativní šetření, jehož úkolem je naznačení a popis prostorových změn u vybraných dopravních prostředků, v již zmíněném intercensálním období. Nedílnou součástí této odborné práce je i jistá diskuze problematiky nad analyzovaným tématem v jednotlivých kapitolách. Tuto diskuzi lze nazvat jistou syntézou dosavadní vědecké literatury, která se dopravnímu chování věnovala a rozvíjela ho. Závěrem jsou nastíněny některé geografické aspekty podmiňující dopravní chování obyvatel u jednotlivých dopravních prostředků a možný vývoj zkoumané problematiky v dalším desetiletí.

**Klíčová slova:**

dopravní chování, geografické aspekty, dojíždka, zaměstnání, dopravní prostředky

**PRENER, J. (2015): Transport behaviour of inhabitants of the Czech Republic after 1989: geographical aspects. Bachelor Thesis, University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 83 p.**

**Annotation:**

The main topic of this thesis is a thorough analysis of transport behaviour of Czech population since 1989. The study mainly concentrates on the issue of geographical aspects and changes in spatial distribution utilization of individual means of transport after 1989, and especially in the analyzed decade 2001 - 2011. The primary task of analyzing transport behaviour of Czech population is statistical survey based on *Sčítání lidu, domů a bytů 2001 and 2011*. On the basis of this and map outputs are defined spatial disparities, their essential dependence and possible development in the next decade. The thesis represents a partial research of the transport system of the Czech Republic and its spatial organization. The topic is a very broad issue therefore it is not possible to identify all the major factors that have influenced the dynamic development of the transport branch in the Czech Republic. The theoretical part of this work brings a simple but complex view of the selected topic. The emphasis of the qualification thesis is focused especially on the quantitative survey, of which task is to indicate and describe the spatial changes of selected means of transport mentioned in the intercensal period. The thesis also involves a discussion about final issues of the analyzed topic in the individual sections. This discussion could be regarded as a kind of synthesis of existing scientific literature which focuses on transport behaviour and has developed it. Finally there are outlined some geographical aspects which influence the transport behaviour of the population at individual means of transport and the possible development of the examined issue in the following decade.

**Key words:**

transport behaviour, geographical aspects, commuting, employment, means of transport

## Obsah

<b>1. Úvod a cíle práce</b> .....	<b>7</b>
1.1 Formulace výzkumných hypotéz.....	9
<b>2. Teoretická východiska práce</b> .....	<b>11</b>
2.1 Vznik mobility a dopravy.....	11
2.1.1 Pojem doprava v kontextu dopravního chování.....	11
2.1.2 Vznik a vývoj dopravy.....	13
2.2 Koncepty dopravního chování v geografii dopravy.....	15
2.2.1 Prostorová mobilita.....	15
2.2.2 Dopravní akcesibilita.....	17
2.3 Zásadní faktory ovlivňující dopravní chování.....	18
2.3.1 Faktor ceny.....	18
2.3.2 Psychologické faktory.....	20
2.3.3 Faktor času.....	21
2.4 Dopravní chování a specifika ve světové geografii dopravy.....	23
2.5 Dopravní chování v postsocialistických státech.....	24
2.6 Výzkum studia dopravního chování v kontextu Česka a Slovenska.....	25
<b>3. Metodika práce a datová základna</b> .....	<b>28</b>
<b>4. Analytická část práce</b> .....	<b>31</b>
4.1 Individuální automobilizace obcí Česka v letech 2007–2014.....	31
<b>5. Územní diferenciacie dopravních prostředků v dojízděce do zaměstnání</b> .....	<b>39</b>
5.1 Dojízděka osobním automobilem v roce 2001.....	39
5.2 Dojízděka osobním automobilem v roce 2011.....	43
5.3 Dojízděka autobusem v roce 2001.....	48
5.4 Dojízděka autobusem v roce 2011.....	54
5.5 Dojízděka vlakem v roce 2001.....	58
5.6 Dojízděka vlakem v roce 2011.....	62
<b>6. Rozbor prostorových disparit u výběrových typů dopravních prostředků</b> .....	<b>66</b>
6.1 Veřejná doprava v letech 2001 a 2011.....	66
6.2 Kolo v roce 2011.....	71
<b>7. Závěr</b> .....	<b>75</b>
<b>8. Literatura</b> .....	<b>78</b>
<b>9. Ostatní zdroje</b> .....	<b>83</b>
<b>10. Seznam obrázků</b> .....	<b>83</b>

## 1. Úvod a cíle práce

Prvotním cílem předložené kvalifikační práce je podání uceleného náhledu na problematiku dopravního chování obyvatel Česka po roce 1989. Primární důraz práce je kladen na rostoucí disparity ve využívání jednotlivých dopravních prostředků při cestě do zaměstnání. V těžišti zájmu vytvořeného elaborátu bude sledování geografických aspektů, které mají zásadní vliv na využívání jednotlivých druhů dopravních prostředků, včetně prostorového rozmístění jejich procentuálního zastoupení.

Úkolem následujících kapitol je deskripce vybraných aspektů ovlivňujících dopravní chování obyvatel Česka, jejich prostorové rozmístění a vývoj od roku 1989, s hlavním zaměřením na období 2001–2011. Výzkum dopravního chování obyvatel Česka je zasazen do rámce postsocialistického státu se zaměřením především na veřejnou dopravu. Dojížďku do zaměstnání a dopravu obecně lze považovat za nezbytnou součást každodenních socioekonomických interakcí dnešní společnosti. Studium dopravy je možné zařadit mezi progresivní sektory dopravních výzkumů, hlavně po transformačním období. Tato skutečnost je dána mnoha institucionálními, socioekonomickými, ale i sociokulturními změnami v zemi.

Porevoluční doprava je vnímána jako velice dynamické odvětví českého hospodářství. Do popředí zájmu se doprava v Československu dostává především v období 80. let 20. století. V té době totiž bylo možné dopravu, resp. dopravu veřejnou, považovat za každodenní součást mobility tehdejší společnosti. Za významný podnět pro výzkum dopravního chování obyvatel Česka lze považovat změnu akcentu na veřejnou dopravu jako subvencovaného dopravního prostředku, jenž v době socialismu plnil primární roli při cestě do zaměstnání. S intenzivním nárůstem geografické diferenciaci v rámci socioekonomické vyspělosti obyvatel Česka po roce 1989 dochází i ke změnám v oblastech dopravního chování, individuální automobilizace a výstavby sídelních jednotek, především tedy rozdrobené zástavby s nízkou hustotou zalidnění v suburbánních zónách Čech.

V tomto ohledu je nutné uvést některá úskalí sledované problematiky, která svým výkladem není jednoznačná a v neposlední rovině je i určitým nositelem nesnadné interpretace kvantitativně podložených charakteristik, které ne vždy jsou objektivní a reprezentativní. Oproti mnohým publikovaným faktorům, jež mají nejčastěji vliv na dopravní chování obyvatel, je v této práci brán zřetel pouze na tři základní faktory, jejichž větší provázanost s výsledky analýzy není primárním cílem této práce. Z charakteru práce je však zřejmé, že podchycení všech regulérních disparit, jejich prostorového rozmístění a detailních kauzalit je prakticky nemožné. Celá problematika dojížďky do zaměstnání je shrnuta do několika signifikantních kapitol, jejichž snahou bude popis využívání vybraného dopravního prostředku a analýza mobility během jedné dekády (2001–2011).

Systematická analýza dopravního chování obyvatel Česka je umožněna výjimečně bohatou datovou základnou z censů Sčítání lidu, domů a bytů v letech 2001 a 2011. Hlavním cílem šetření bude primárně zpracování kvantitativních dat s poměrně nižší validitou, avšak s vyšší reliabilitou (blíže kap. 3.). Tato skutečnost je dána především některými abnormalitami v rámci určitého způsobu nepřesné metodické koncepce ze strany Českého statistického úřadu.

Nicméně je patrné, že převedení primárních dat do mapových výstupů nemusí být podloženo obecnými charakteristikami dojížděky do zaměstnání. Vzhledem k tomu, že Československo před rokem 1989 bylo totalitním státem, je možné předpokládat v porevoluční době podobný vývoj dopravní organizace společnosti, jaký nastal v západních státech ve druhé polovině 20. století. V neposlední řadě budou některé pasáže práce věnovány doplňkovým záležitostem, které svým působením ovlivňují a obecně dokreslují situace veřejného prostoru v rámci zkoumané dojížděky do zaměstnání. Jedná se o bližší analýzu vybraných typů dopravních prostředků (veřejná doprava, jízdní kolo) a dále se bude pozornost upírat na výzkum individuální automobilizace českých domácností v letech 2007–2014.

Z teoretické diskuse je patrné, že jevy mající vliv na procesy v dopravním chování obyvatel budou způsobeny tendencemi posttransformačního období, za jehož následek je považováno hierarchické uspořádání sídelních jednotek v návaznosti na jednotlivé typy dopravních prostředků. Z důvodu vhodnější interpretace mobility obyvatel Česka byla zvolena primárním sledovaným jevem **vyjížděka** do zaměstnání, čili cirkulační pohyb v každodenní periodě uskutečňovaný vyjížděkou z obce trvalého pobytu (SLDB 2001), či z místa obvyklého pobytu (SLDB 2011) do jiného střediska.

Hlavním cílem sledované tematiky je osvětlení aspektů stojících za důvody vyjížděky jednotlivých směrových proudů do spádových center. Jak již bylo naznačeno, klíčové zaměření hlavního proudu analýzy vyjížděky za prací bude spočívat ve výzkumu tří typů dopravních prostředků (auto, autobus, vlak), jejich prostorové disparity, geografických aspektů a teoretického vývoje dopravního chování v další dekádě. Jistým stádiem interpretace bude i tudíž vzájemná komparace sledovaných let (2001, 2011) a dále diskuse nad dosavadními výsledky některých autorů, kteří se problematikou vyjížděky v dopravním chování více či méně zabývali. Koncept práce je velice úzce zaměřen, nicméně její rozsah při použití pouze části šetřených dat je i přesto enormní.

Závěrem je povinností zmínit podstatné inspirační publikace či jejich autory, o které se v analýze dopravního chování obyvatel Česka tato práce opírá. Především je nutné vyzdvihnout inspirační zdroj v podobě Rodrigue et al. (2006). Z etapy české geografie dopravy jsou zásadními autory v problematice dopravního chování či dojížděky do zaměstnání především osobnosti jako Hamppl (2004), Marada et al. (2010), Květoň (2011a), případně Kraft (2011).



## 1.1 Formulace výzkumných hypotéz

hypotéza č. 1:

Dojíždka za prací je fenomén, jenž je předmětem studia řady vědeckých disciplín, které svou pozornost zaměřují převážně na aspekty ovlivňující samotné dopravní chování. Z pohledu širšího kontextu problematiky a postupným vývojem hlubšího pochopení teoretického vymezení regionů Československa, dochází k formulaci první hypotézy, jejíž základ se opírá o vymezení vnitřních periferií Musilem, Müllerem (2008).

V současné konceptualizaci otázky regionalizace je patrná vysoká míra dynamiky sociálních přístupů ve vymezení všech řádovostních stupňů regionů. Vnitřní periferie jsou víceméně dimenzovány, jako odlehle regiony s nižší infrastrukturní vybaveností (typickým příkladem Podbořansko), při vnitřních hranicích vyšších územně samosprávných celků. Primárně jsou však za vnitřní periferie označována ta území, které je možné označit jako velice depopulační, hospodářsky nerozvíjející se a v mnoha případech, se dokonce pojednává i o sociálně vyloučené oblasti. Byť výše zmíněné regiony se svou polohou nalézají ve větších vzdálenostech od jádrových či mezoregionálních středisek, ba právě nutnost dojíždky do zaměstnání ve vnitřních periferiích je zcela zásadní. Vzhledem k neustále narůstajícímu počtu osobních vozidel v obcích České republiky, lze předpokládat, že i přes jisté socioekonomické rozdíly v jednotlivých domácnostech, budou vykazovány jedny z nejvyšších podílů<sup>1</sup> ve využití automobilů při dojíždce za prací, právě v již zmíněných vnitřních periferiích. Vyřčený předpoklad si zakládá zejména na rozdrobené sídelní struktuře s depopulačním charakterem, který spolupůsobí na snižující se dopravní obslužnost těchto regionů veřejnou dopravou. Tudíž osobní vozidlo lze teoreticky považovat za jediný vhodný dopravní prostředek při cestě do zaměstnání a dojíždku automobilem, je tudíž možné označit, za jeden z dalších ukazatelů zvyšující se polarizace prostoru v Česku.

---

<sup>1</sup> Sekundárně doprovázeny nárůstem míry indexu změny v počtu automobilů ve vnitřních periferiích v letech 2007–2014.

hypotéza č. 2:

Pro současnou geografii dopravy je typický dynamický vývoj geografických aspektů a to na všech hierarchických úrovních. Z geografického hlediska je nutné brát v potaz nárůst determinantů, jež spoluutváří nově organizovanou dopravní společnost po transformačním období. Transformace Československa po roce 1989 vytvořila předpoklady pro dynamické změny, především v sociálních a ekonomických fenoménech pro budoucí společnost. Doprava touto proměnou vynechána nebyla a to jak doprava individuální, tak i veřejná. Tento fakt nepochybně souvisí i s nástupem suburbanizačních procesů a zřetelným zvyšujícím se významem denní, ale i nedenní dojížděky do zaměstnání.

V pořadí druhá formulovaná hypotéza je podložena empirickými výzkumy, jejichž platnost předpokládá zásadní proměny ve využití jednotlivých typů dopravních prostředků. Pozornost bude věnována především nerovnoměrnostem v prostorovém rozmístění dopravních prostředků a jejich relativním podílům zastoupení na celkovém počtu přepravených osob do zaměstnání. Obdobnými dopravně geografickými výzkumy se např. v posledních letech zabývali autoři Marada, Květoň (2010) či Kraft (2011). Byť i pouze částečně se zabývali dojížděkou do zaměstnání, přesto lze z jejich publikací vymezit tzv. západovýchodní gradient, poukazující na snižující se automobilovou dojížděku ze západu na východ. Na základě těchto a jiných výzkumů je nasnadě se domnívat, že v již zmíněném intercensálním období 2001–2011, bude docházet k enormnímu nárůstu relativního zastoupení individuální automobilové dopravy na celkovém množství přepravených osob do zaměstnání a to na úkor veřejné hromadné dopravy. Vyřčený hypotetický jev bude možné pozorovat plošně po celém území České republiky a to nejzřetelněji v roce 2011. Míra využití osobního vozidla při dojížděce za prací se bude logicky snižovat ze západu na východ a teoreticky ji bude možné spatřovat i v moravských regionech, které svůj dopravní potenciál spíše orientovaly v roce 2001 na dopravu veřejnou. Naopak v plošném rozmístění podílů veřejné dopravy na celkovém množství přepravených osob v Česku, je předpoklad takový, že k úbytku počtu dojíždějících veřejnou dopravou bude též docházet plošně po celém Česku. Nicméně z důvodu jistých výhod, tradice ale i populační velikosti, lze vydedukovat, že významnější roli i s vysokými podíly na celkovém počtu přepravených osob, bude veřejná doprava vykazovat v aglomeracích kolem krajských měst jako Praha, Brno, Ostrava či Plzeň.

## **2. Teoretická východiska práce**

### **2.1 Vznik mobility a dopravy**

Mobilitu a dopravní chování lze považovat za komplexní kategorie geografie dopravy, které se v nejobecnější rovině zabývají tématy, jako je pohyb lidí v prostoru, pohyb informací, využívání dopravních prostředků a obecně vzorci prostorové mobility obyvatel. Již ze své podstaty, je zřejmé, že dopravní chování má interdisciplinární charakter. Jeho studiu se proto věnuje řada vědních disciplín, mezi nimiž dominuje zejména geografie, sociologie, psychologie, dopravní vědy, kulturní antropologie aj. Pro potřeby této bakalářské práce je největší pozornost věnována geografickým disciplínám, které bezprostředně souvisejí s dopravou a dopravním chováním. V práci jsou tudíž akcentovány pouze prostorové aspekty dopravního chování.

#### **2.1.1 Pojem doprava v kontextu dopravního chování**

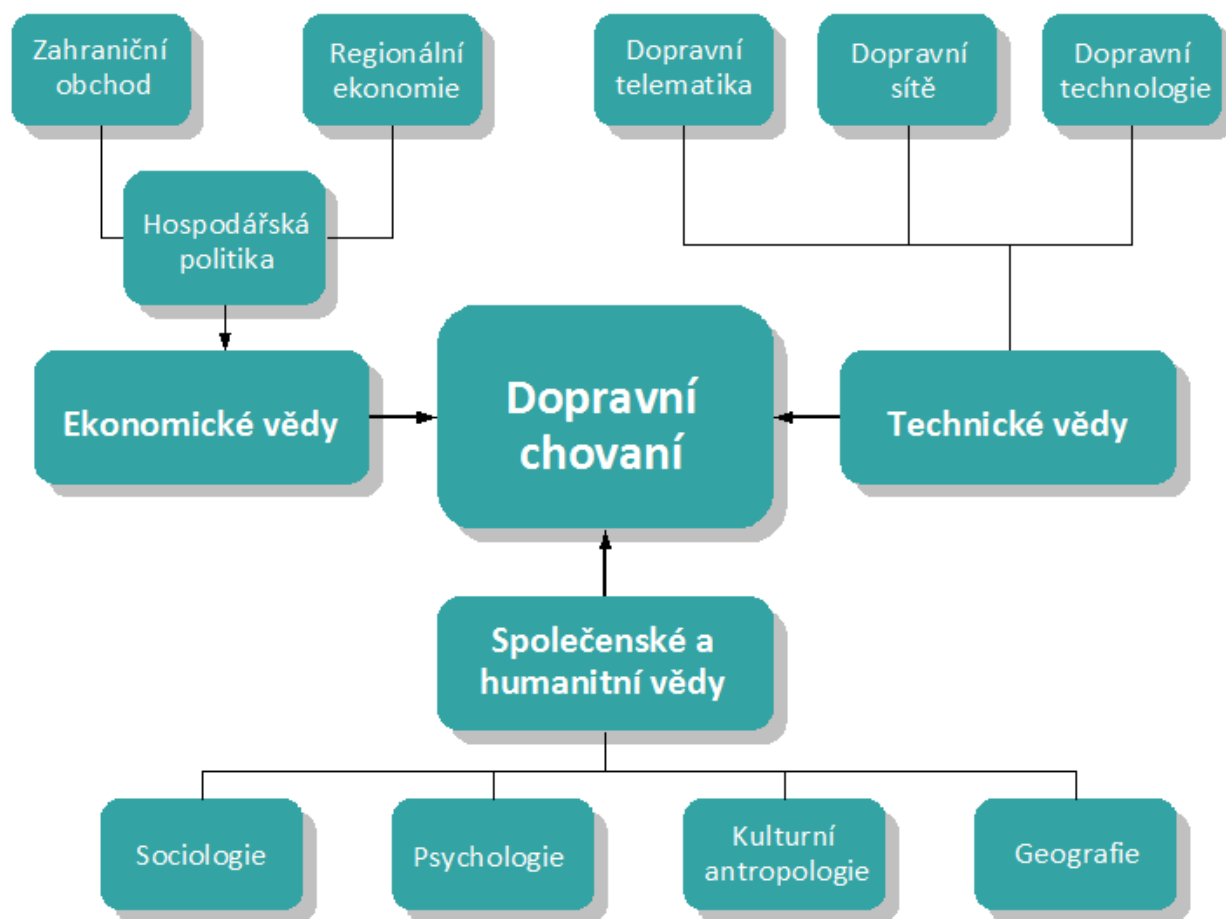
Podle Brinkeho (1999) je doprava obecně nejčastěji definována jako záměrné a organizované přemísťování věcí, osob a informací uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. Geografie dopravy, potažmo doprava v kontextu celku je jedním z nejprogresivnějších odvětví sociální geografie.

V současné době se z pohledu osob, nákladů a informací udává jako multidisciplinární subjekt a podstatná složka českého hospodářství. Pomalu, ale jistě se stává cílovým objektem studia ostatních věd, jakými jsou např. ekonomie, psychologie aj., viz výše. Poloha Česka ve středu Evropy podmiňuje český stát jako křižovatku transevropských cest, mající význam jak pro import, tak i export. Doprava v Česku je velice významným aspektem rozvoje, a to nejen na mikroregionální úrovni; její význam by byl však odlišný, pokud by se kvalita i kvantita dopravních cest v těchto oblastech nadále zvyšovala.

Důvodem narůstajícího zájmu geografů o dopravu je především souvislost dopravně-sociálních příležitostí a skutečností, které jsou na sobě přímo závislé a ovlivňují prostorovou dynamiku, obzvláště v transformačním období. Problematika dopravního chování a prostorové organizace dopravního systému České republiky, zejména jeho dynamiky v průběhu transformace, patří stále spíše k neprobádaným tématům české dopravní geografie. V řadě případů lze nalézt studie, které se tomuto tématu věnují spíše pouze částečně, bez hledání příčin a mechanismů proměn celkové organizace dopravního systému a jeho adekvátní empirické analýzy, výjimku tvoří snad jen publikace Vlčka (1964) či Marady et al. (2010). I přesto, že dopravní odvětví je jednou z nejvýraznějších součástí geografie samotné, k úplnému osamostatnění vědy dochází relativně v pozdějších dobách, a to přibližně někdy v období druhé poloviny 20. století.

Jisté šetření dopravního chování se poprvé etabluje na výzkumných platformách z počátku či průběhu 20. století, kdy za primární objekty studia dopravní geografie lze považovat gravitační modely a jejich využití v geografickém výzkumu. Nicméně, lze však říci, že během 19. století probíhaly již teoretické pokusy o „medializaci“ dopravy jako podstatného jevu ve vědecké oblasti geografie. Jako další oblast vědeckého zájmu byla objevena a poupravena „**geografie oběhu**“ („*géographie de circulation*“), jež se věnovala průběhu dopravních tras a sítí. Této problematice se věnovali zejména dva významní geografové tzv. francouzské školy, kterými byli Vidal de La Blache a Brunhes (Hay 2000). Výše zmíněná tematika byla cílovým objektem studia přibližně do 60. let 20. století, kdy jsou do geografie dopravy začleňovány kvantitativní metody představiteli, jako byl Ullman (1973) či Taaffe (1963).

**Obr. č. 1: Interakce faktorů a vědeckých disciplín v problematice dopravního chování**



Zdroj: vlastní zpracování

## 2.1.2 Vznik a vývoj dopravy

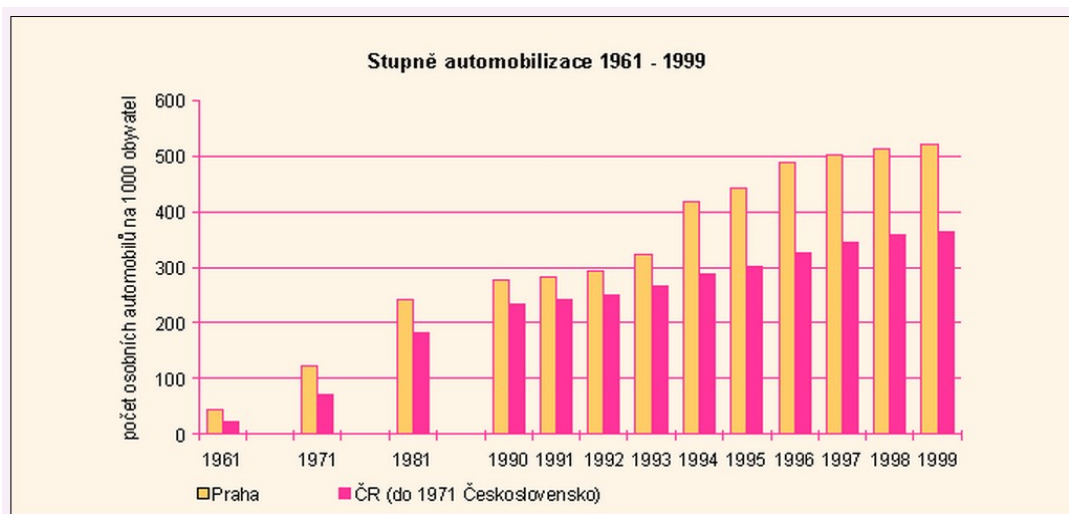
Počátky historie vzniku dopravy a potažmo dopravního chování jsou úzce spjaty s územním a technickým rozvojem dopravy v samých počátcích lidské civilizace samotné. Již s dynamickým vývojem lidských sídel a populací bylo zřejmé, že nutnost pohybu v každodenní periodě je více než potřebná. První zmínky o nejstarším typu dopravy lze časově zahrnout do období prvních sídel, ve kterých v převážné většině převládaly kmenové svazy. Nejstarší formou dopravy byla doprava pěší a doprava pomocí zemědělských zvířat (tahem), jelikož zemědělství bylo základní obživou obyvatel v zemích, jako byly například starověká Čína, Egypt, Mezopotámie či Babylonie. První zmínky o jistém dopravním „prostředku“ se datují do období přibližně asi 4000–3500 př. n. l.; kdy bylo vynalezeno první primitivní kolo, za jehož autory bývají s nejvyšší pravděpodobností považováni Sumerové či Asyřané. Posléze dochází v dopravě k mírné stagnaci a významnější rozvoj je zaznamenán až u vodní a silniční dopravy, ve kterých vynikají zejména státy, které se nacházejí kolem Středozemního moře, přesněji nejdokonalejší dopravní spojení je možné nalézt ve starověkém Římě (který vynikal i svou konektivitou silničních cest). Námořní doprava, ve které vynikaly obzvláště národy jako Španělé, Portugalci, Italové či Holanďané, se stala nejvýznamnějším typem dopravy v období 14. – 16. století.

Prvním významným nástrojem, který ulehčoval přepravu v prostoru, byl kompas, nicméně tím podstatnějším objevem, jenž měl vliv na změnu dopravního chování obyvatel, byl vynález parního stroje v druhé polovině 18. století. Za autora stroje, jehož princip je založen na kondenzaci páry ve válci, je považován J. Watt. Prvním klíčovým využitím parního stroje bylo užití v říční dopravě, založením paroplavebního koridoru na řece Hudson Robertem Fultonem v roce 1807 (Brinke 1999). V pořadí dalším významným využitím pak bylo užití parního stroje v suchozemské dopravě; železniční doprava se v 19. století (bývá nazýváno „století páry“) stala přelomovým objevem v nákladní přepravě na dlouhé vzdálenosti. Železniční tratě s nejvyšší hustotou na jeden kilometr čtvereční byly postaveny převážně v Evropě, jejich pozůstatky je v současnosti možné pozorovat převážně ve státech jako Belgie, Německo či Itálie.

Po několika revolučních objevech dochází na přelomu 19. a 20. století k rozvoji silniční dopravy a obecně automobilového průmyslu. Za počátky moderní dopravy bývá označována doba, kdy dochází k diferenciaci mobility. Především se však jedná o období 19. století, ve kterém dochází k výrazné přeměně celého dopravního odvětví, a to jak v segmentu železniční, tak i automobilové dopravy. Moderní dopravní chování, se ba právě etabluje na těchto nově vzniklých platformách, které mění toho času samotnou disciplínu dopravy. Nejvýznamnějšími osobnostmi, jež se dále podílely na uplatnění dopravních prostředků v silniční dopravě, byli například: Karl Benz – autor motorové tříkolky a benzínového automobilu, Gottlieb Daimler – autor motorového kola a současného spalovacího motoru, Rudolf Diesel – autor vysokotlakého spalovacího motoru, Nicolaus Otto – autor čtyřdobého spalovacího motoru.

K největšímu rozmachu dopravy a motorového odvětví dochází v Severní Americe, kde automobilizace zažívá výrazný nárůst. Zásadním dílem se o tento jev zasadil Henry Ford, jenž byl průkopníkem automobilové dopravy a ředitelem společnosti Ford Motor Company. Toto období je mnohými odborníky v geografii dopravy nazýváno též „fordismus“. V období od První světové války do poválečného období po Druhé světové válce je zaznamenáván nebývalý vývoj v letecké dopravě, zejména v proudových motorech. Dopravní chování v první polovině 20. století bylo vnímáno jako ojedinělý akt mobility, který jako pojem teprve vznikal. Nicméně v druhé polovině 20. století lze pozorovat zvyšující se individualizaci lidí. Tato individualizace s sebou pojí i nárůst samotné mobility, která determinuje první, nově vznikající prostorové analýzy dopravních systémů, jež ve většině případů svou pozornost upíraly na technické záležitosti dopravy samotné. Druhá polovina 20. století je charakterizována jako období růstu automobilizace a motorizace, a to nejen v Československé republice. Typické je zvyšování stupně automobilizace během 60. a 70. let 20. století, která ovšem v 80. letech 20. století opět stagnuje a opětný nárůst je zaznamenán po roce 1990, kdy například v Praze připadalo na jeden osobní automobil 3,6 obyvatele (TSK 2000).

**Obr. č. 2: Stupeň automobilizace na území Prahy a České republiky v letech 1961–1999**



Zdroj: TSK hl. města Prahy, 2000

## 2.2 Koncepty dopravního chování v geografii dopravy

### 2.2.1 Prostorová mobilita

Transporty osob, zboží a informací byly vždy základními složkami globální i regionální problematiky geografie dopravy. Současným trendem socioekonomických procesů ve společnosti se stává poptávka po vyšší mobilitě a přístupnosti. Pojem mobilita je jedním z významově základních prvků ve společensko-hospodářské aktivitě dopravního chování obyvatel jednotlivých států, včetně dojížděky, migrace, dopravní obslužnosti či jiných pohybů v dopravních systémech. Dopravní systémy jsou složené mimo jiné z infrastruktury a dopravních zařízení, jež jsou významnou součástí z pohledu uživatele jak individuální, tak veřejné dopravy. Adey (2009) např. do prostoru mobility zahrnuje i tzv. **aeromobilitu** a komplexně podává rozměry aeromobility ve světové dopravě.

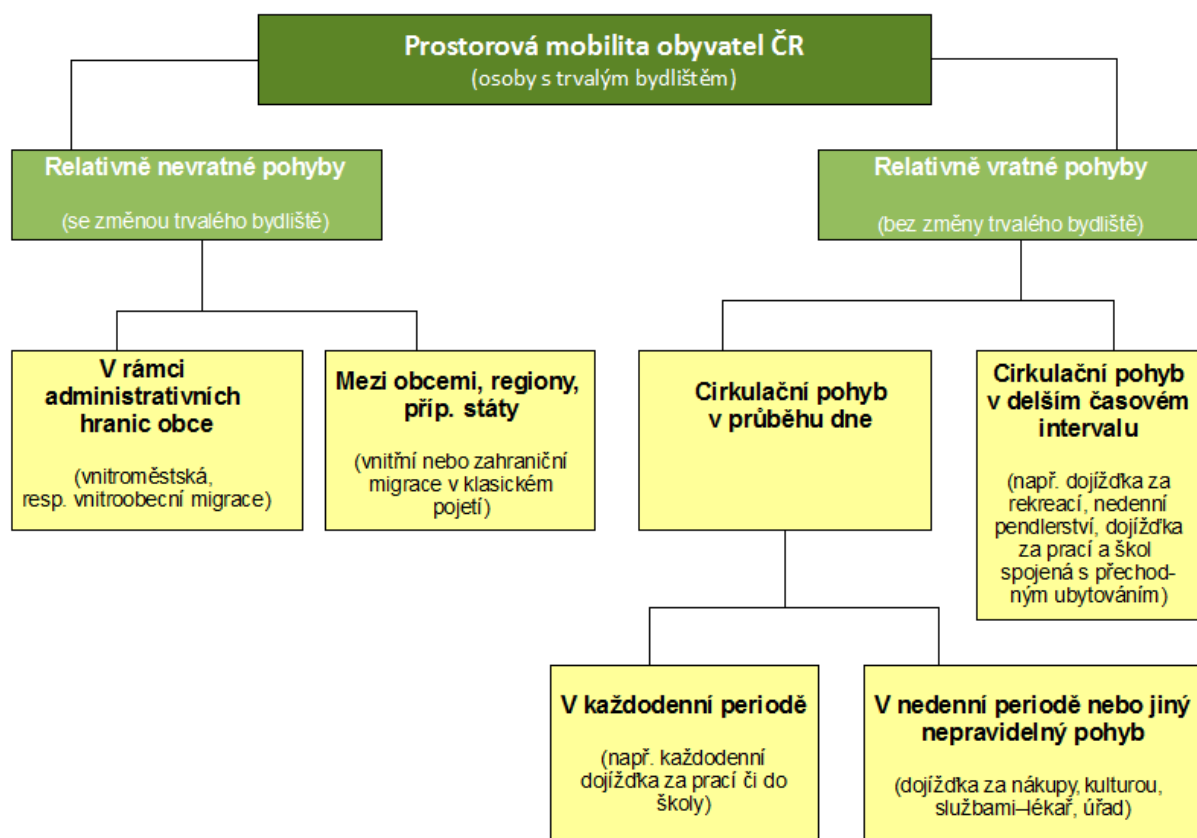
V několika předchozích kapitolách bylo již naznačeno, že prostorová mobilita není v současnosti profilována jako monotematická oblast výzkumu pouze specializovaných věd. Velmi přínosnou situací se stává oborové propojení s jinými vědami, jako je například ekonomie, matematika a zejména behaviorální segmenty sociologie, jejíž někteří čeští představitelé se snaží přenést část modelů a otázek lidského chování do transportní problematiky geografie dopravy. Lidské chování zahrnuje nejen mobilitu lidí, ale i objektů, informací, kapitálu či jiných předmětů.

Mobilita probíhá nezávisle na mnoha místech zároveň a je jednou ze součástí analýz výzkumů důležitých oblastí věd, jakými jsou hlavně sociologie a doprava. Urry (2000) argumentuje, že sociologie hledí na mobilitu jako na vícerázový akt ve společnosti, nicméně dále Urry tvrdí, že mobilita je součástí transformace v časovém prostoru, a tudíž pohled sociologie na mobilitu je značně neobjektivní. Tato skutečnost by se dle jeho názoru měla začít řešit a měla by být analyzována v korelaci např. s historickou geografii.

Hnací síla globální ekonomiky spočívá ve schopnosti dopravních systémů dodávat rozsáhlé množství nákladů a přizpůsobovat se obrovskému množství cestujících v integračním procesu globálního hospodářství. Přestože je doprava hlavně mikroregionálním ukazatelem socioekonomické vyspělosti v daném místě, používá globálních metod a aplikací v analyzované oblasti, ke které se vztahují nové dopravně prostorové techniky v rozvoji dopravních systémů, k nimž se počítají i široká spektra funkcí zdůrazňujících multidisciplinaritu geografie dopravy.

Společnost samotná se čím dál tím více stává závislou na neustále se zvyšující mobilitě a akcesibilitě, jež podporují široké spektrum zájmových aktivit v rámci dopravního chování v rozsahu povahy dojížděky do zaměstnání, do škol, migrace či volnočasových aktivit. Mobilita dle Urryho (2007) zahrnuje pohyby nejen hmotných, ale i nehmotných subjektů, jako jsou informace, data, virtuální cestování či komunikační spojení napříč krajinnou sférou.

**Obr. č. 3: Prostorová mobilita obyvatel podle Českého statistického úřadu**



Zdroj: ČSÚ 2001, vlastní úprava

Rozvoj mobility a dopravních systémů má nekonečnou potřebu uspokojit dopravní uživatele a poskytovat jim stále lepší a vyšší možnosti dopravních pohybů po cestách mezi dopravními uzly a ve výběru dopravních prostředků, jež zdůrazňují sociální roli ve společnosti. Prostorová mobilita je v současnosti základní složkou dopravních procesů ve světě, který se stává stále více závislým na širokém spektru východisek při výběru typu a časových možností dopravních prostředků ve funkcích globální ekonomiky. Prostorová mobilita, jež je jedním ze základních pojmů geografie dopravy, se za posledních několik málo let vyvinula ve velice dynamickou aktivitu, která určuje socioekonomickou vyspělost jednotlivých států. Zaměstnání, školství, volnočasové aktivity a obecně služby se staly fenoménem, pro který jsou lidé ochotni cestovat i několik hodin. Každodenní prostorová mobilita je pojem, který je definován jako schopnost dynamiky změn v prostoru a současně jsou v něm začleněny předměty sociálně-fyzických pohybů napříč společnostmi. Územní mobilita je jev, který je zachycován v převážně kratších časových intervalech, přesto je však možné ji rozdělit do několika typů mechanických pohybů. Podle Maryáše a Vystoupila (2004) je možné prostorovou mobilitu rozdělit do několika typů, mezi které lze zařadit dojíždku, nepravidelné pohyby, přechodné změny bydliště a migraci obyvatel.



Prostorová mobilita je ústřední pojem dopravní geografie, v poslední době však má její význam tendenci ještě stoupat, a to zejména v oblasti sociologie. Sociální mobilita se zabývá pohybem ve společnosti, vymezuje dva typy pohybů: vertikální a horizontální. Vertikální pohyb značí změnu jedince na společenském žebříčku hodnot v sociálních skupinách. Druhým typem je horizontální pohyb, který je definován jako změna pozice subjektu v geografickém prostoru. Pokud bychom rozdělili stroze prostorovou mobilitu, dostaneme dvě základní složky, a to segment dojížděky a migrace. Společně s migrací jsou do mobility zahrnovány i relativně vratné pohyby, jenž se dále dělí na cirkulační pohyby v průběhu dne a cirkulační pohyby v delším časovém intervalu. Stěžejním cirkulačním pohybem je dojížděka do zaměstnání, která je současně statisticky analyzována. Dojížděka do zaměstnání je statisticky zaznamenávána již od roku 1961 pomocí dotazníkového šetření, jehož cílem je vymezení spádových oblastí obcí a zjištění počtu obyvatel, kteří denně vyjíždějí do cílového střediska.

### **2.2.2 Dopravní akcesibilita**

Dopravní činnost je jednou z nejvíce důležitých skutečností, umožňující prostorové interakce, které jsou uskutečňovány napříč krajinnou sférou na zemském povrchu. Již od samého počátku vývoje dopravního chování, jehož historie sahá do daleké minulosti, je zřejmé, že mezi nejvíce zásadní pojmy bude patřit akcesibilita a mobilita. Pojem akcesibilita je mnoho let významným cílovým objektem studia geografie dopravy a za tu dobu se stal jedním z nejhůře a nejvíce definovatelných konceptů v sociální geografii. Slovo „accessibility“ se skládá ze dvou částí, které je možné přeložit jako „access“ (přístup) a „ability“ (schopnost).

Na základě překladu těchto dvou slov, lze akcesibilitu definovat jako schopnost pohybu mezi dvěma body po určité trase, kombinací okolností těchto procesů definuje lehkost a množství úsilí, s jakým se uživatel dopravního prostředku dopravil do určitého místa z počátečního bodu. Michniak (2002) dodává, že dostupnost je jedním z nejvýznamnějších pojmů v geografii dopravy, současně definuje akcesibilitu jako schopnost dopravního systému překonat levně a rychle vzdálenost mezi vymezenými cíli.

Prvním autorem, který se exaktně zabývá problematikou akcesibility, byl Stewart (1948), který se použitím rovnic pokusil o zjednodušené představy a zákony v demografickém chování obyvatel. Tento pojem je spojen s gravitačními modely, jejichž základním konceptem je sledování chování masy lidí v určitém regionu, přesněji mezi dvěma místy (body A a B). Dostupnost v bodě A je definována, jako součet dostupností z každého místa kolem bodu A a zároveň je dostupnost v bodě A přímo úměrná k určitému typu činnosti v bodě B jako její velikost v bodě B. Množství interakcí mezi těmito místy utváří nespočet činností, které svou gravitační silou ovlivňují dopravní chování obyvatel v regionech. Dle Rodriguea et al. (2006) je akcesibilita definována jako míra schopnosti dosažení místa či jiných (odlišných) lokací.

Z tohoto tvrzení vyplývá, že zásadními složkami dopravy se stávají kapacita a struktura dopravy, jež určují místa, která jsou z určitých důvodů přístupnější než ostatní. Dále Rodrigue vymezuje pojmy jako je **lokace** a **vzdálenost**. Lokace je posuzována jako místo, k jehož dosažení je zapotřebí vynaložit určité podpůrné prostředky (míněno dopravní infrastrukturu a dopravní prostředky). Vzdařenost je odvozena jako prostor, který je nutný překonat mezi body A a B. Dostupnost bývá často vyjádřena v jednotkách, jakými jsou např. čas, kilometry či proměnné, jako je náklad nebo energie. K dispozici jsou také dvě kategorie dostupnosti, které jsou ovšem vzájemně závislé. Lze je rozdělit na **topologickou** dostupnost a **souvislou** dostupnost. Topologická dostupnost definuje dostupnost v systému dopravních uzlů a předpokládá, že dostupnost je veličina, jež je měřitelná pouze v dopravních terminálech (letišť, přístavy, stanice metra aj.). Druhým typem je dostupnost souvislá, zahrnující dostupnost měřenou nad povrchem. V těchto podmínkách je však prostor považován za souvislý, a proto je dostupnost možné analyzovat na každém místě zemského povrchu.

Významnou studii, která se zabývala otázkou akcesibility v prostoru, byla disertační práce Hudečka (2008) *Akcesibilita a dopady její změny v Česku v transformačním období: vztah k systému osídlení*. Dle Seidenglanze (2007) například dopravní dostupnost a dopravní obslužnost představují dvě důležitá témata v souvislosti s trvale udržitelnou dopravou ve venkovském prostoru. Z obou těchto hledisek představuje současný venkov heterogenní území. Přestože se postavení hromadné dopravy v Česku po roce 1989 na venkově mění (pokles jejího významu v souvislosti s nástupem individuální dopravy a dalších sociálních změn), zůstává relativně kvalitní nabídka akcesibility dopravních prostředků (přínejmenším v ranních hodinách a dopravní špičce). Hornák například (2012) chápe akcesibilitu jako „velikost“ bariéry, kterou je nutno překonat k dosažení nějakého dopravního bodu, linie či služby.

## **2.3 Zásadní faktory ovlivňující dopravní chování**

### **2.3.1 Faktor ceny**

Sektor dopravy je velice podmiňující složkou ekonomie, mající vliv na socioekonomické změny ve společnosti. Ekonomické příležitosti v oblasti dopravy byly integrovány do sektoru pozitivních změn v rostoucím podílu dopravy v ekonomice jednotlivých států. Konečný uživatel individuálních či hromadných dopravních prostředků se rozhoduje na základě své finanční situace a platební schopnosti. Při přepravě je tedy nejdůležitějším faktorem cena, která určuje závislost jedince na dopravním prostředku, který definuje jeho volbu dopravního systému ve společnosti. Faktor ceny je nevýraznějším ukazatelem ve srovnání s ostatními faktory, a tudíž je například relativně lehce předvídatelné, jaký typ dopravního prostředku zvolí jedinci z odlišných sociálních skupin.

Tato premisa však není empiricky dokázána a lze se jen domnívat, že lidé z vyšších socioekonomických vrstev budou využívat spíše individuální automobilovou dopravu. Opakem je využití hromadné veřejné dopravy skupinami osob, které se v převážné většině případů nacházejí na společenském žebříčku na nižších pozicích. „Uživatel volí dopravní systém nebo druh dopravy do značné míry podle svých platebních možností, vlastní solventnosti a celkové finanční situace. Proto je pro uživatele asi nejdůležitějším faktorem cena dopravy, dokonce i bez ohledu na to, zda cena odpovídá skutečně vynaloženým nákladům nabízejícího a provozovatele a záměrům regulátora“ (Kunhart 2008). Z obecného pohledu na problematiku hlavních cenových faktorů, je však možné tyto zájmy rozdělit na přímé a nepřímé:

- **Přímé ekonomické zájmy**, umožňující změny v oblasti dopravní akcesibility a mobility, jež šetří náklady a čas v dopravním prostoru.
- **Nepřímé ekonomické zájmy**, umožňující variaci ve změnách multiplikačního efektu, který při rozmanitosti dopravní nabídky snižuje cenu produktu (autobus, vlak, automobil).

Z optiky dopravního chování a jeho významu pro lidskou společnost je možné posuzovat význam dopravního průmyslu v hospodářství z mnoha pohledů. Nejrozšířenější jsou však dle Rodriguea et al. (2006) tyto perspektivy:

- **Makroregionální úroveň** (makroekonomická), jejíž význam má na národní hospodářství neoddiskutovatelný vliv v mnoha vyspělých státech a tvoří důležitou součást tvorby HDP.
- **Mikroregionální úroveň** (mikroekonomická), mající vliv na specifickou oblast dopravy a její úzkou spojitost mezi dopravním chováním a faktorem ceny v místě komplexně dopravních vztahů.

Ekonomické faktory chápané jako bariéry pro přepravu v prostoru, jsou reprezentovány zejména příjmy domácností. V české odborné literatuře nenajdeme mnoho publikací, které by se zabývaly ekonomickými schopnostmi domácností majícími vliv na dojížděku do zaměstnání. Práce autorů, kteří se zabývali touto problematikou, brala v potaz pracovní profesi, příjmy, vzdálenosti při dojížděce do jádrových center zaměstnanosti a mnoho dalších podmínek. Cílem publikace od autorů Horák, Šeděnková (2005) bylo porovnání nákladů na dojížděku do zaměstnání na příkladu okresního města Bruntál a jeho okolí. Dopravní ekonomové jsou zainteresováni v problematice cenových faktorů, přepravy zboží, osob a informací stejným způsobem jako ostatní akademičtí pracovníci z řad geografie, sociologie či průmyslu, nicméně působnost každé subdisciplíny v dopravní ekonomii je v rámci předmětu ekonomie zkoumána individuálně a konečné výsledky dopravního chování z pohledu ekonomie mohou být značně zkrácené, jak dokazuje Button (2010) ve své publikaci *Transport Economics*.

Neznamená to však, že problémy jsou izolované od zbytku společnosti, která je nepodrobuje své optice. **Cenové odlišnosti** jsou dány, finančními podmínkami či místy, jež se nacházejí v oblastech s diverzifikovanou dostupností, tudíž mívají odlišné náklady na dopravu v určeném (cílovém) bodu; tento pojem se většinou týká hromadné dopravy. Většinou se jedná o málo dostupná či špatně dosažitelná místa, která jsou však například pro obyvatele horských oblastí životně důležitá, poněvadž se v mnoha případech jedná o místo jejich bydliště.

### 2.3.2 Psychologické faktory

V komparaci dopravních systémů a posuzování jejich výhod a nevýhod jsou kromě faktorů času a ceny podstatné psychologické jevy, vnímané uživatelem dopravy, a jejich působnost na dopravní chování a lidské podvědomí ve společnosti. Základním pojmem, na jehož základě je postaven výběr dopravní cesty, dopravního prostředku a obecně spolehlivost přepravy, je **stanovisko**, které determinuje postoje a vnímání dopravy jako fenoménu s pravděpodobností určitého narušení plynulosti přepravy (Kunhart 2008).

Cena, čas, prostor a lidské myšlenky jsou základními determinanty určujícími dopravní chování napříč celými společnostmi lidí. Prostorově psychologické metody a aplikace lidského chování jsou utvářeny pomocí procesů analyzujících fenomény konceptů, myšlenek a vzorců uplatňovaných v dopravě. Dopravní možnosti jsou utvářeny předpoklady podmiňujícími poptávku v dopravě a současně i sociokulturními složkami, jako jsou postoje lidí, názory, tradice či momentální rozpoložení lidské mysli. Tyto skutečnosti jsou determinovány jako uskutečňované každodenní aktivity, mající za úkol uspokojit společenskou potřebu jednotlivců. Lidé systematicky vnímají jednotlivé dopravní prostředky (automobily, autobusy, vlaky, lodě, letadla aj.), jejich využívání je však přímo závislé na samotném vjemu a postoji k dopravnímu prostředku.

Parametry a podmínky pro uskutečnění dopravního aktu vycházejí převážně z ekonomických a psychologických východisek, jejichž úkolem je izolace prvků majících parciální vliv na konečný výběr tras či dopravních prostředků při cestování dospělého obyvatelstva v každodenním městském systému (Brůhová-Foltýnová a kol. 2007). V kontextu ekonomických a psychologických faktorů je často zmiňována tzv. **Teorie racionální volby**, též „*Rational choice theory*“, která poukazuje na dopravní chování jako na socioekonomický přístup, vysvětlující uskutečňované dopravní akty dle předpokladu, že uživatelé vynakládají racionální úsilí a upřednostňují výhodnější typy přepravy a trasy, a to z ekonomického pohledu. V nedávné minulosti se výše zmíněnou teorií zabývaly zejména ekonomie a sociologie, avšak v současnosti se do popředí výzkumů dostává i geografie. Za jednoho z autorů, kteří se zabývali teorií racionální volby, lze považovat např. Beckera (1997).

Dle současných výzkumů jsou psychologické aspekty součástí teoretických aplikací podmiňujících potenciální dopravní chování, do kterého je zahrnováno spolupůsobení většího množství faktorů, jež vedou ke konečnému realizování pozorovaného chování. Na základě těchto předpokladů je možné se pokusit předvídat behaviorální činnosti jedince v komunitě a předejít tak nedostatkům či anomáliím v dopravním chování, respektive v teorii racionální volby, o což se v 90. letech 20. století pokoušel sociolog Ajzen (1991).

Cílem jeho práce byla analýza teorie plánovaného jednání, která pojednávala o aspektech teorie racionální volby, se zaměřením na empirické skutečnosti, jež s vysokou přesností určují odchylky, postoje a subjektivní názory v dopravě. Z toho plyne skutečnost, že obecnými předpoklady pro určité dopravní chování se stává určité výhodné, explicitní a obvykle správné (konstantní) chování jedince či osob jemu blízkých, jež pozorujeme v dopravních situacích a jejichž chování se stává normativním.

V souvislosti s dopravním chováním může být pohlíženo na samotný akt i negativní optikou (agrese v dopravním prostředí, neohledupnost, nezodpovědnost, impulsivní reakce aj.) a společně s dopravně-psychologickým šetřením řidičů, které proběhlo během let 2011–2014 pod záštitou Centra psychologie práce pro jihozápadní Čechy (obor dopravní psychologie), je možné konstatovat, že za společného jmenovatele pro nestandardní dopravní chování (behaviorální tendence, výběr dopravních prostředků, volba trasy aj.) je možné považovat disharmonické a neakceptovatelné sklony k egocentrismu, rozumovou nezodpovědnost, agresii či pokleslé kognitivní schopnosti. V dopravním chování jednotlivců je možné pozorovat **sociální dědictví**, mající podstatný vliv na podobu vzorce tvorby názorů, postojů a specifikací v posuzování dopravy jako celku (ŠumavaNet 2012).

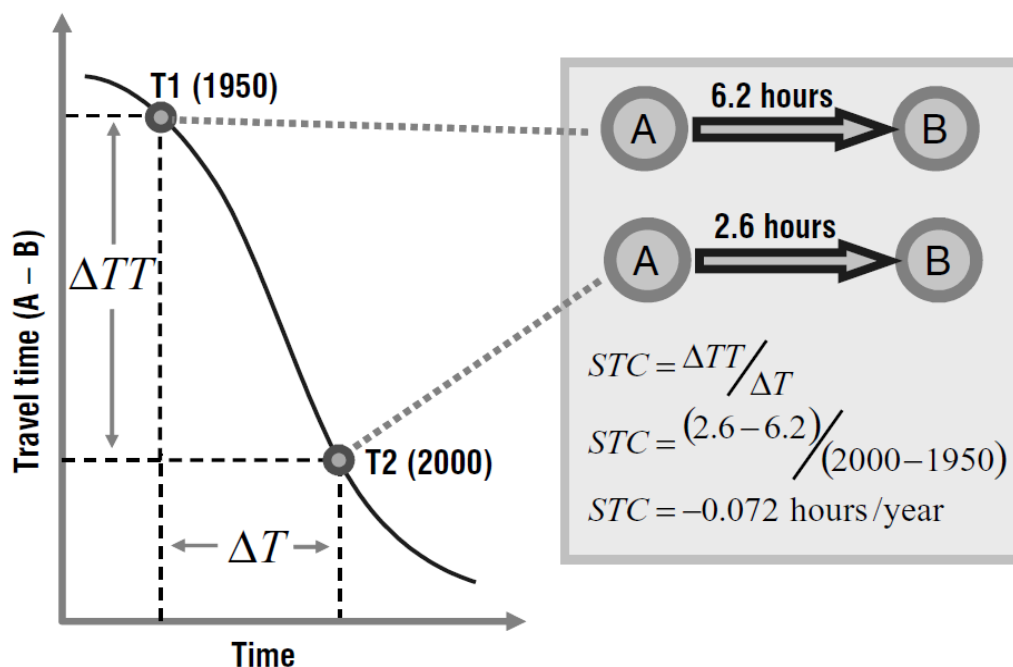
### 2.3.3 Faktor času

Dopravní chování obyvatel v České republice, ale i ve světě je dynamicky utvářeno nespočetným množstvím faktorů, jež mají vliv na konečné zařazení České republiky do čtvrtého sektoru dle Brinkeho (1999) typologie. Mezi nejvýznamnější jevy, mající vliv na rozhodování při volbě typů dopravních prostředků, bodů a cest, můžeme nejčastěji zařadit ekonomické faktory, respektive faktor ceny a tím druhým jevem, kterým je nejvíce ovlivňováno dopravní chování obyvatel České republiky, je faktor času. „Vedle ceny je významným faktorem, který uživatel dopravní služby bere v úvahu, také čas (doba jízdy nebo doba přepravy včetně doby nakládky a vykládky). Právě tento faktor je posuzován spíše z hlediska užitku a případných výhod, než přímo jako časové náklady, i když takové kalkulace vycházející z peněžní hodnoty času, vypočítané např. prostřednictvím hodinové sazby průměrné mzdy, se také používají. Úspora času navozená využitím dopravního systému nebo druhu dopravy s kratší dobou přepravy může mít větší váhu než finanční úspora z využití levnější dopravy“ (Kunhart 2008).

Jak již bylo v úvodu práce naznačeno, cílovou analyzovanou skupinou subjektů jsou fyzické osoby, jejichž konečným výsledkem dopravního chování je ve většině případů výběr dopravního prostředku. Melichar a Ježek (2004) uvádějí, že „...důležitý aspekt uživatele v analýze nabídky je, že chování uživatele často ovlivní náklady a ostatní úrovně vlastností služby. Funkce nabídky je tedy určena funkcí představující systém nákladů nabízejícího a provozovatele a jejich metody úhrady i dopad chování uživatele na tyto náklady a jejich vnímání uživatelem“ (Melichar, Ježek 2004). Ve skutečnosti to znamená, že konečný uživatel dopravních služeb, ať již individuálních či hromadných, volí mezi nejlevnější, nejpohodlnější a ve většině případů nejkratší možnou cestu z hlediska časové úspory.

S nárůstem intenzity dopravy po roce 1989 dochází k jevu, který můžeme nazvat „smršťování“, respektive časová konvergence (jak se jinak časoprostorové „smršťování“ nazývá), která se dostává do popředí zájmu českých geografů dopravy. Časoprostorová konvergence samotná je problematika, kterou se geografové dopravy zabývali již od druhé poloviny 20. století, ale v návaznosti na neustále rostoucí rychlost přepravy a schopnost přemístit se z jednoho místa na druhé byl kladen větší důraz na vytváření nových dopravních modifikací v prostoru. Proces časoprostorové konvergence zkoumá měnící se vztah mezi prostorem a časem a zejména dopady zlepšení dopravy v takovém vztahu (Rodrigue et al. 2006).

**Obr. č. 4: Schéma změny časoprostorové konvergence**



Zdroj: Rodrigue et al. 2006

## 2.4 Dopravní chování a specifika ve světové geografii dopravy

Jedním z podstatných pramenů při analýze dopravního chování obyvatel v České republice po roce 1989 na základě dojížděky do zaměstnání byla zahraniční literatura, věnující se geografii dopravy. Mezi základní publikace věnující se dopravní geografii je možné zařadit texty Rodriguea et al. (2006), který svou publikaci zaměřil na překonávání určitých překážek v dopravě a analýzu dopravy jako celku. Autory dalšího stěžejního textu jsou např. Knowles, Hoyle (1998), kteří se věnují například utváření a úloze prostoru, působícího v intermodální dopravě, a to jak na národní, tak na globální úrovni ve spojení se sídelním systémem.

Některé publikace Knowlese se mimo jiné zabývají i sociální exkluzí obyvatel, což je současný fenomén zvyšující omezení přístupu k dopravě některým společenským vrstvám. Tento jev ukazuje nerovnost přístupu obyvatel jednotlivých států k dopravě obecně a determinuje dopravní chování v sociálně vyloučených oblastech, ve kterých následně mohou vznikat i tzv. *disadvantaged groups*, neboli skupiny obyvatel, jež jsou určitým způsobem znevýhodněny v dopravě. Dalším významným autorem, který se zabýval problematikou dopravního chování v regionech, byl německý autor Zimpel (1958).

Ve svých textech často zmiňuje dopravní chování jako uskutečňování možností lidského jednání v prostoru – viz dojížděka do zaměstnání, jež se stala základním prvkem této kvalifikační práce. Zahraničním autorem, jehož cílem se též stalo vymezování dopravních regionů a spádových oblastí v místech s převahou sousedního střediska, byl Green (1953). Mezi texty, které se podstatným způsobem zabývají mobilitou, jsou publikace, jejichž autorem či spoluautorem je Urry (2007), který zkoumá nejen role sociálního kapitálu ve výběru dopravních prostředků. Podobnou problematikou se např. zabývali i Casse, Shove, Urry (2005).

Dynamika prostorových změn v dopravně geografické problematice po roce 1989 postihla následně i současné regionální výzkumy, jež se zaměřují právě na změny v oblastech prostorového uspořádání systému dopravní organizace, blíže např. Nuhn, Hesse (2006). Za zmínku stojí mimo jiné i publikace Adeyho (2009) *Mobility*, která je svým interdisciplinárním konceptem mobility vnímána jako diskuse nad tématem pomáhající propojit vědy jako geografie, politologie, sociologie, ekonomie aj. Jak již bylo v předchozích řádcích naznačeno, dopravní chování je široce zaměřeným tématem oblasti geografie dopravy, jež přesahuje i do jiných vědeckých sfér, jakými jsou například psychologie či sociologie. Sociologickým a psychologickým aspektům, jež jsou součástí behaviorálních jevů v dopravním chování, se například věnují autoři jako Krech, Crutchfield, Ballachey (1962).

## 2.5 Dopravní chování v postsocialistických státech

Dopravní systém České republiky je zahrnován do bloku států, které se svou polohou řadí mezi země nacházející se ve střední, respektive ve východní Evropě. Mezi nejvýznamnější determinující podmínky pro utváření dopravních systémů v jednotlivých státech patří historicko-hospodářské aspekty, které vyplývají z podmínek formování zemí v nedávné minulosti, kdy se postsocialistické státy transformovaly na tržní ekonomiky. Jelikož je oblast dopravního chování obyvatel v každé zemi velice diferenciována, je dle Brinkeho (1999) možné odlišit osm základních typů dopravních systémů. Dle Brinkeho metody lze zařadit postsocialistické státy do čtvrtého a pátého typu dopravních systémů, jež mezi sebe zahrnují státy střední a východní Evropy. „Dnes se tyto země nacházejí na různé úrovni transformace ekonomiky k tržnímu hospodářství. K čtvrtému typu náleží hospodářsky nejvyšší postkomunistické státy střední Evropy: Česká republika, Polsko, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko. Svými technicko-ekonomickými a dopravně geografickými zvláštnostmi se v řadě aspektů přibližují západoevropskému typu. Klesá podíl železnic na přepravě nákladů ve prospěch automobilové dopravy (s některými nepříznivými následky). Mobilita obyvatelstva je nejvyšší v České republice a Maďarsku. Rozvoji individuální automobilizace tu napomáhá poměrně kvalitní a hustá silniční síť“ (Brinke 1999).

Odvětví dopravního chování v bývalých socialistických státech bylo zásadně ovlivňováno samotným státem, který kladl důraz na kolektivní a proporcionální rozvoj celého hospodářství a tím i dopravy. V těchto zemích bylo zavedeno centrální plánování, jež mělo za úkol správu veškerých státních dopravních podniků, cest, zařízení i veřejných dopravních prostředků. Jedním ze základních prvků, který hrál roli v nízké úrovni dopravních systémů v postsocialistických státech, byla absence konkurence, jejíž přínos je vždy značný, a to v jakémkoliv odvětví hospodářství. V bývalých socialistických státech, které zahrnují státy střední a východní Evropy, je úroveň dopravy mnohem nižší než u prvního a druhého typu (dle Brinkeho metodiky), které je možné pozorovat ve vyspělých, dříve pejorativně označovaných kapitalistických státech, jako jsou USA, Kanada či země západní Evropy. V bývalých státech s centrálním plánováním byly před rokem 1991 veškeré komunikace součástí dopravních komplexů, jejichž primárním cílem byla absence konkurence v dopravě a zejména orientace na hromadnou veřejnou dopravu. V Maďarsku je dle několika specialistů na dopravu např. udržován názor, že napětí nahromaděné v dopravě a v dalších oblastech infrastruktury bylo jen důsledkem hospodářské politiky, což vedlo de facto k zapříčinění nekorigovaného růstu a následnému zvyšování zaostalosti dopravní infrastruktury v tomto typu států. Po roce 1991 dochází k intenzifikaci individuální dopravy, obzvláště té automobilové, automobilizace se stává nejdynamičtější transformací dopravních systémů v postsocialistických státech, což potvrzuje skutečnost, že tyto státy se čím dál tím více přibližují k západoevropskému dopravnímu systému.



## 2.6 Výzkum studia dopravního chování v kontextu Česka a Slovenska

Rok 1989 znamenal pro Českou republiku výrazný posun k integraci země mezi vyspělé západní státy, jejichž v převážně většině tržní ekonomiky stály za hospodářskými změnami, které měly zásadní vliv na zvýšení životních úrovní v jednotlivých státech. Po tzv. Sametové revoluci dochází k transformaci centrálně řízeného systému na systém tržní, který se z důvodu mnoha společenských, ekonomických, politických i jiných změn, otevřel volnému obchodu a tím České republice pomohl k relativnímu osamostatnění v oblasti tržní ekonomiky.

Během posledních tří dekad Československo, respektive Česká republika prošla mnohými socioekonomickými a sociokulturními změnami, docházelo k růstu automobilizace a obecně ke změnám ve využívání typů dopravních prostředků, tvořila se nová spádová centra, masivně byla stavěna suburbia a na několika místech docházelo i k tvorbě nevhodné (z ekonomického, sociálního i environmentálního pohledu) mozaikovitě struktury zástavby s názvem „*Urban sprawl*“, jejímž výsledkem je nepromyšlené a nekorigované umístění rezidenčních či komerčních oblastí do krajinné sféry, přispívající k rozpadu jádrových oblastí, čímž narušují ozdravné podněty v blízkosti centra (Brueckner 2000).

Před rokem 1989 docházelo k situacím, kdy tehdejší vládní garnitura zaručovala a podporovala jednotlivé typy hromadné veřejné dopravy. Automobilový průmysl tehdy nedoznal dramatických změn, jak by se snad po roce 1989 mohlo zdát. Československo se stává importním odbytištěm některých zahraničních automobilních společností, platové podmínky se zlepšují a společně s novým ekonomickým růstem a rozšiřováním urbanizovaných zón dochází i k nárůstu počtu osobních automobilů ve společnosti.

Změna životního stylu lidí a nižší cenové hladiny některých typů automobilů vedly k větší dostupnosti osobních vozidel. Změny ve struktuře dopravního chování (způsob využívání dopravních prostředků) zapříčinily markantní úbytek uživatelů veřejné dopravy a s tím spojené snižování kvality i kvantity služeb v oblasti hromadné veřejné dopravy. Proměny organizační struktury a ekonomických pravidel po r. 1989 včetně omezení přepravních potřeb podnikové sféry vyplynuly ze snížení úrovně poptávky, které souviselo s růstem intenzity individuální automobilizace. Z toho vyplývá situace, kdy podle Hercika (2008) dochází k:

- výraznému nárůstu počtu přepravených osob do zahraničí (Itálie, Francie – zájezdy)
- výraznému snížení vnitrostátní zájezdové dopravy (otevření hranic do západní Evropy)
- snížení počtu posilových spojů (šetření dopravních firem, restrukturalizace ekonomiky)

Současně s těmito jevy dochází i k negativním úkazům v dopravě, a to zejména v segmentu rozšiřování rezidenčních oblastí, k nárůstu hustoty dopravy, absenci dopravních služebností v sídelních útvarech vesnického charakteru či ke znečišťování ovzduší ve vícero významných sídelních jednotkách. Společně s neustále se zvyšující životní úrovní dochází v transformačním období k růstu individuální automobilové dopravy. Vyšší frekvenci i intenzitu koupě či využití automobilů bylo možné pozorovat převážně v regionech, které byly po roce 1989 více urbanizovány, a to z důvodu odlišné koupěschopné poptávky, která výrazně převyšovala potenciální poptávky v menších sídelních jednotkách, nacházejících se převážně na východě České republiky. Transformační proces ovlivnil řadu prostorových módů v dopravě, dochází k reorganizaci celé společnosti a tím i všeobecně dopravy. Jsou ustanoveny nové legislativní změny, jejichž výsledkem jsou nové zákony, směrnice, vyhlášky a zvláště dopravní programy, dopravní politika, dopravní sektorové strategie či Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (Ministerstvo dopravy ČR 2005). Samotnou českou geografii dopravy, respektive českou a slovenskou oblast dopravy lze rozčlenit na několik segmentů, které určitým způsobem kopírovaly světový vývoj geografie dopravy. I přestože se některé publikace věnovaly pouze parciálně určitým aspektům či dopadům dopravního chování v geografii samotné, exaktní tematika dopravního chování během období transformace v geografii dopravy nebyla nikdy výrazně rozpracována. Za jedny z prvních publikací, které se podílely na analýze jistého dopravního chování, lze považovat díla Vlčka (1964, 1973); jejich cílem byl pomocí teoretických kognitivních metod rozbor dopravy a cestování ve venkovských oblastech.

Mezi další díla, která ovlivnila tvorbu této práce nebo se jiným způsobem podílela na výsledném stanovisku v dopravním chování obyvatel, byly významné publikace od autorů Hůrského (1974a) či Šlumpy (1967), které se do jisté míry zabývaly společným tématem, a to vymežováním dopravně geografických regionů. Tyto publikace obecně změnily optiku a myšlení tehdejších československých geografů. Do skupiny předrevolučních autorů lze zahrnout tehdejší osobnosti geografie dopravy, jako byl například Víturka (1975), jenž svou publikační činnost zaměřoval převážně na silniční dopravu. V pořadí dalším neméně známým geografem dopravy, mimo jiné téměř Víturkovým současníkem, byl Holeček (1988), jehož cílovou oblastí bádání byl teoretický stav tehdejší geografie dopravy a její možný vývoj. Osobností v oblasti geografie se specializací na geografii dopravy je bezpodmínečně Mirvald (1988), který se svým odborným zaměřením a pojetím významu geografie dopravy stal jedním z nejčastěji citovaných akademických pracovníků v geografii dopravy. Jednou z posledních vážených osobností nejen předrevolučního období je i Řehák (1988, 1994), který byl za svou publikaci zabývající se hromadnou dopravou v prostoru struktury státu považován za jednoho z největších odborníků na geografii dopravy vůbec. Zásadní publikací pro geografii dopravy, potažmo pro didaktický segment determinující stručnou výuku dopravy v geografii, byla publikace s názvem *Úvod do geografie dopravy* od Brinkeho (1999).

Následně lze vymezit současné období a autory geografie dopravy, kteří se již nezabývají spíše kvantitativními metodami v geografii či gravitačními modely. Jistým způsobem lze vyřknout fakt, kdy vznik současného segmentu geografie dopravy je možné datovat přibližně od roku 2000 a je charakterizován, jako úsek vědní disciplíny geografie, jež se pokouší shrnout globální problémy dopravy, metodiku a aplikace a posléze je uplatnit v geografickém prostoru či v jiných disciplínách sociální geografie. Je poměrně racionální, že s dynamickým vývojem dopravy se pozornost české geografie upírá jiným pohledem.

Dopravní chování se etabluje z logické linky moderního pohledu na mobilitu, jež determinuje dostupnost každého jedince, jako individuální záležitost v diferenciovaném dopravním systému současné společnosti. Mezi podstatné geografie dopravy patří v současnosti zejména Marada (2008) a Seidenglanz (2005, 2007), jejichž specializací je podstata vztahů osídlení k dopravě. Za další významné sociálními geografie, kteří uplatňují ve studiu dopravy „západní“ aspekty a jejichž cílovým objektem studia geografie je doprava, lze zmínit např. Krafta (2011, 2014) či Květoně (2011a). Za aktuální trendy v současné literatuře geografie dopravy je možné současně dále označit publikace Nováka, Temelové (2012), kteří svou pozornost výzkumu upírali na každodenní mobilitu s využitím dat mobilních telefonů. Případně za jednu z publikací mapující změny v dopravním chování obyvatel lze označit text autorů Kvizdy, Seidenglanze (2014). Jako posledního zásadního autora, jehož práce určitě stojí za zmínku, je nutné zmínit Hudečka (2008), který svou disertační prací, jež se zabývala sférou dopravního chování obyvatel, přesněji akcesibilitou v transformačním období, opět posunul optiku nahlížení na dostupnost jiným, novým směrem.

### 3. Metodika práce a datová základna

Vzhledem k rozsahu objemového a prostorového vymezení problematiky dopravního chování obyvatel České republiky po roce 1989, bylo nutné přistoupit k metodické diskusi, dále k vymezení jednotlivých technik sběru dat, jejich použití a následné interpretaci. Pro lepší přehlednost a pochopení dané problematiky byly v následujících kapitolách použity mapové výstupy z prostředí softwaru GIS. Jak již bylo částečně naznačeno, předkládaná bakalářská práce je objemnou analýzou průběhu diferenciačních změn po transformačním období. Z důvodu náročnosti věci byly při výzkumu (nejen při slučování vyjížděkových proudů) použity netradiční metody sběru dat, kterými jsou například základy PHP, SQL či vysokoúrovňový programovací jazyk C#.

Z metodického hlediska je dále nutné vyzdvihnout detekci ohromného množství zpracovaných dat, jejichž původním analyzujícím subjektem byl Český statistický úřad. Jak již bylo naznačeno, studium základní problematiky bylo založeno na datech ze Sčítání lidu, domů a bytů v letech 2001 a 2011. Primárně byla cílem analýzy dopravního chování obyvatel Česka denní vyjížděka do zaměstnání. Rozsáhlá komplexní problematika dopravního chování obyvatel spočívá v nesnadném sběru primárních dat (např. dotazníkové šetření), z tohoto důvodu je možné použít pouze „sekundární“ data o dojížděce do zaměstnání z dat SLDB. Dojížděka do zaměstnání je pouhou jednou z forem mobility, mezi další typy mobility patří např. dojížděka do škol, za službami či nedenní pendlerství. V Česku není primárně dojížděka do zaměstnání analyzovaná, je pouze jakýmsi „vedlejším“ výkazem ve Sčítání lidu, domů a bytů. V rámci zpracování problematiky dopravního chování byla brána v potaz úvaha, že analyzovaná data nejsou nejvhodnějším ukazatelem dopravního chování v Česku. V současnosti jsou však nicméně nejvíce vhodnou datovou sadou pro zpracování a následné vykreslení či snadnou interpretaci výsledků. Naopak v mezinárodním kontextu je možné vyčlenit několik institutů, které se mobilitou primárně zabývají (např. German Mobility Panel, Transport Statistics Great Britain).

V pořadí dalšími zdrojovými subjekty při kompletaci potřebných dat pro šetření dopravního chování byla ministerstva České republiky, konkrétně Ministerstvo dopravy České republiky a Ministerstvo vnitra České republiky. Na základě studia veřejné správy byla od těchto subjektů (především z Centrálního registru vozidel) získána data o počtu obyvatel za jednotlivé obce republiky a současně s tím i počet osobních vozidel<sup>2</sup> registrovaných v jednotlivých obcích, a to za období let 2007–2014. Z předložených tuzemských, ale i zahraničních publikací vyplývá skutečnost, jak je problematika dopravního chování velmi komplikovaným segmentem, nejen samotného vědního oboru geografie. Samotná interdisciplinarita je patrná již např. z výčtu faktorů, majících vliv na cirkulační pohyby v rámci mobility.

---

<sup>2</sup> Konkrétně použita data za kategorii vozidel do 3 500 kg.

Po heuristickém přístupu ke studiu, vztahující se spekulativně k pojmu dopravního chování, byla analytická pozornost upřena k procesu zpracování dat. Za první krok analytické práce lze považovat sběr datových sad o počtu osobních automobilů za jednotlivé obce<sup>3</sup>. Za jistou absenci šetřených dat je možné označit ne zcela adekvátní identifikaci (v databázi) středisek, jejichž místo lokalizace a přiřazení identifikačního čísla pro potřeby použití v softwaru ArcMap 10.2, bylo možné přidělit až ex post. Následně byly vytvořeny nové datové sady s počty obyvatel v letech 2007<sup>4</sup> a 2014 a současně i s počty osobních vozidel opět za jednotlivá střediska. Posléze další krok spočinul ve vytvoření podílů<sup>5</sup> počtu osobních vozidel za jednotlivé obce Česka. Obdobným způsobem byla vytvořena data za index změny osobní automobilizace obcí, která svým relativním nárůstem či poklesem pouze vykreslila vývoj individuální automobilizace v českých domácnostech mezi lety 2007–2014.

V pořadí dalším analytickým krokem v problematice zpracování dat vyjížďkových proudů, bylo použití C Sharpu. Díky této aplikaci bylo možné sečtení všech dojížďkových proudů za jednotlivé dopravní prostředky v každé obci Česka. Výsledná data byla opět vložena do prostředí softwaru GIS a byly z nich vytvořeny podíly osob, které využívají k dojížďce do zaměstnání auto, autobus, vlak, veřejnou dopravu či kolo z celkového počtu vyjížďjících osob do zaměstnání. Konečné hodnoty vykazují relativní zastoupení jednotlivých dopravních prostředků na dělbě přepravní práce, pomocí tedy kartogramu a stupňů barevné škály. Získaná data z censů SLDB 2001 a 2011 bývají označována, jako souhrn pouze kvantitativních údajů sloužících jen pro parciální šetření v dopravním chování jednotlivých subjektů. Tudíž výsledná data sama o sobě nemají toliko vypovídající hodnotu v komparaci např. s případovými studiemi případně s jinou metodou kvalitativního výzkumu dopravního chování obyvatel.

Při jisté difúzi těchto dvou typů výzkumů by tedy bylo teoreticky možné hovořit o komplexní analýze dopravního chování, nicméně pro obsáhlost celé problematiky mobility je sjednocení dvou výše zmiňovaných šetření v této práci nemožné. Dále není možné v kontextu analýzy vypracovat kompletní výčet všech podmíněností z důvodu různé vysvětlitelnosti některých jevů a obecně z důvodu poměrně složitého sběru objemných dat. Interpretovatelnost veškerých zpracovaných dat z let 2001 a 2011 není optimální, avšak vhodnější datové sady pravděpodobně ani není možné systematicky pojmout. Z metodické optiky je podstatné poznamenat skutečnost, že při zpracování výsledné analýzy docházelo v některých krocích k jistým úskalím, především v problematice absentujících dat či duplicity počtu dojížďjících při využití více dopravních prostředků při cestě do zaměstnání. Mimo jiné i z tohoto důvodu je možné shledat některé abnormality v podílech využívání dopravních prostředků, jejichž hodnota dosahovala 100 a více %. Současně je však nutné poznamenat, že výsledná analýza je ve výsledku hrubým kvantitativním znázorněním reality dopravního chování obyvatel Česka.

---

3 V letech 2007 a 2014. Data za předchozí leta absentují.

4 Rok 2007 zvolen záměrně. 2007 – první rok, kdy se systematicky začala analyzovat osobní automobilizace.

5 Počet osobních vozidel přepočítán na 10 obyvatel.

Nicméně pro bližší pochopení složitosti územní diferenciacie prostorové mobility je zapotřebí detailní analýza geografických aspektů na hierarchicky co nejnižší úrovni. Tudiž dalším vhodným výzkumným procesem, jenž by teoreticky mohl být součástí této kvalifikační práce, je komplexní studium dopravních příležitostí a hodnocení charakteristik dopravních modů, naznačujících specifické dopravní chování na úrovni mikroregionu, resp. obcí. Téma dopravního chování obyvatel Česka je však velice obsáhlá a náročná studie, načež tedy výsledný elaborát nemá za cíl exaktní vymezení všech faktorů, jež mají mít byť parciální podíl na procesech každodenní mobility. Za jeden z několika druhů analýzy dopravního chování obyvatel, jenž lze považovat za patřičný, je možné označit tzv. dělbu přepravní práce, blíže např. Mees (2007). Nepochybně interpretativnější metodou pro výzkum dopravního chování obyvatel Česka by byly již zmíněné případové studie, které by dokázaly objasnit dopravní podmíněnosti na lokální úrovni. Potransformační vývoj dopravního chování poukazuje na vývoj statistik v mobilitě českého obyvatelstva a snaží se i jistým způsobem retrospektivně postihnout zásadní trendy a aspekty dojížděkových proudů právě před rokem 1989. Částečně se tento vliv promítl i do hierarchických aspektů sociálněgeografické regionalizace.

Problémem samotného výzkumu je však absence poptávky po dojížděci do zaměstnání. Mimo jiné, právě díky neochotě a absenci společenské poptávky docházelo v období socialismu k tomu, že prvním zásadním a explicitním důkazem sčítání dojížděky je možné datovat do roku 1970 a posléze lze jako plnohodnotné označit až sčítání v roce 2001. Nicméně i v tomto censu lze upozornit na ne zcela vhodnou metodiku zpracování. Primárně se pojednává o jakousi „duplicitu“ ve využití dopravních prostředků. Dalším úskalím byla zajisté pouhá parciální analýza dopravních prostředků (auto, autobus, vlak), další typy byly automaticky zařazeny do prostředku „ostatní“. Naopak v posledním sčítání dojížděkových proudů z roku 2011 je možné vyčlenit dopravní prostředky jako auto-řidič, auto-spolujezdec, autobus, mhd, vlak, kolo a motocykl.

Dále je možné spatřit výhodu nové metodiky ve sčítání dojížděky do zaměstnání v situaci, kdy lze analyzovat dojížděku za všechny hierarchicky řádovostní stupně. Pozitivním příkladem je i popis charakteru vyjížděky. Explicitně zda se jedná o pohyb okresní, meziokresní, krajský, mezikrajský či zahraniční. Podobné statistiky prostorového pohybu obyvatelstva byly v dřívějších censech spíše „utopii“. Samotné studie nemohly postihnout všechny aspekty prostorového rozmístění, nicméně ztráta zájmu o migrační pohyby před rokem 1989 je více než patrná. V pořadí dalším zásadním faktorem v členění dojížděky do zaměstnání je rozdělení celé databáze podle věku (9 kategorií), genderu, odvětví ekonomické činnosti (zemědělství, těžba, doprava, stavebnictví, zdravotní a sociální péče a jiné), podle času v minutách stráveného vyjížděkou (do 14, 15-29, 30-44, 45-59, 60-89, 90 a více) a na konec podle nejvyšší stupně dosaženého vzdělání (9 kategorií), což v předchozím censu bylo nemožné.

---

6 Pokud jedinec použil více dopravních prostředků, byl v šetření zaznamenán vícekrát.

## 4. Analytická část práce

### 4.1 Individuální automobilizace obcí Česka v letech 2007–2014

Automobilová doprava se řadí mezi jeden z nejmladších a nejprogresivnějších sektorů v přepravě a národním hospodářství vůbec. Transformační proces po roce 1989 umožnil dopravě nebývalý rozvoj, zejména ve spojení prostorových interakcí s rozvojem suburbii. Automobilový provoz je po tzv. Sametové revoluci doprovázen kvalitativními i kvantitativními změnami v dopravním systému. V současné době lze pozorovat situaci, kdy dochází k neustálému nárůstu intenzity individuální silniční dopravy, a to na úkor veřejné hromadné dopravy.

Nejvyšší míru automobilizace lze sledovat v ekonomicky nejvyspělejších státech světa. Některé ekonomicky vyspělé státy, které bývají dle Brinkeho (1999) metodiky řazeny do prvního či druhého typu, se vyznačují vysokou hustotou dopravních sítí a stabilizací vysoké míry individuální automobilizace. Celá řada publikací (např. Blaťák 2011, Kraft 2011) se věnují faktu, kdy transformační období přispívá k uvolnění, dynamickému vývoji a vyššímu ekonomickému potenciálu české společnosti po roce 1989. V Čechách obecně nastává po roce 1989 výrazná expanze výstavby suburbii. Oproti „klasickým“ sídelním jednotkám jsou suburbia typickým ukazatelem výraznějšího rozvoje příměstských sídelních struktur, které jsou čím dál tím více lokalizovatelné, a to zvláště díky vyšší míře urbanizace a automobilizace. Nejdynamičtější nárůst automobilizace v Československu lze datovat přibližně od 90. let 20. století, kdy některá česká města svým tempem růstu míry automobilizace převyšovala dokonce i západoevropské metropole.

Lokalizovaná střediska mající vyšší míru automobilizace tvoří zásadním způsobem nově urbanizované osy napříč Českem. Počet osobních automobilů v obcích většinou nepřevyšuje počet obyvatel, nicméně i přesto v některých regionech dochází k jistým abnormalitám, a to zvláště ve vojenských újezdech, které jsou typické svou rozlehlostí, malým počtem obyvatel a v mnoha případech bývá počet obyvatel shodný s počtem registrovaných automobilů. V některých nadprůměrně automobilizovaných obcích lze poukázat na skutečnost, že počet automobilů připadajících na 10 obyvatel je někdy nadsazován a nemusí mít vždy hlubší vypovídající hodnotu. Tento jev je například způsoben vyšší lokalizací orgánů státní správy, právnických osob, fyzických osob či jiných subjektů, které jsou pouze registrované v analyzovaném středisku. Tudíž počet registrovaných automobilů nemusí vždy odpovídat skutečnému počtu vozidel (do 3,5 t) v obci. Mezi nejvýznamnější faktory, které mají zásadní vliv na rozvoj individuální automobilizace v Česku, je možné zařadit obzvláště zvyšující se socioekonomický potenciál, a to zejména v městských a příměstských oblastech. Jako další faktor je nutné zmínit roztržitost sídelní struktury, jako je tomu zejména např. ve středních a jihozápadních Čechách. Tato skutečnost společně s rostoucí životní úrovní podmiňuje právě vyšší míru automobilizace.

Pro mnoho obyvatel příměstských regionů se totiž osobní automobil stává často jediným možným dopravním prostředkem k dosažení cílů, jako je právě dojíždka do zaměstnání, volnočasová aktivita či dojíždka do školy. Naopak nejnižší nárůsty individuální automobilizace po roce 1989 vykazují obecně krajská centra vyšších územně samosprávných celků. Důvod je celkem prozaický a to ten, že systém veřejné dopravy v krajských městech často vypovídá o kvalitní obsluze veřejné dopravy. Správa veřejné dopravy, ta právě náleží do gesce krajských úřadů, které jsou povinny v přenesené působnosti zaručit dopravní dostupnost a obslužnost pro vysoký počet obyvatel. I přesto, že pro moravskoslezské regiony je nižší typická míra individuální automobilizace, je z obr. č. 5 a 6 jasné, že nelze nižší podíly osobních vozidel paušalizovat na celé území Moravy a Slezska<sup>7</sup>.

Zmíněná moravská krajská města jsou v rámci automobilizace silně poddimenzována, tudíž jejich nárůst individuální automobilizace během let 2007–2014 je mnohonásobně vyšší, než je tomu například u obcí a měst v Čechách, v těch dochází z hlediska suburbanizace a automobilizace k výrazné saturaci. Míra automobilizace se tedy jistým způsobem stává „nasyčenou“, z tohoto důvodu je dynamika vývoje individuální míry automobilizace v západní části České republiky (z pohledu západo-východní zonality) nižší, než v regionech a obcích na Moravě či ve Slezsku. Doprava stagnuje, dosáhla maximálních kapacitních limitů, a tudíž není možné pozorovat vyšší míry individuální automobilizace. V posledních několika letech je však možné pozorovat skutečnost, kdy dochází k utlumení nárůstu registrovaných osobních automobilů v Česku. Vyšší nárůsty v počtu osobních automobilů lze nalézt snad jen v suburbiích, jak již bylo částečně naznačeno v úvodní části této kapitoly.

Zvláště v několika individuálních případech lze opětovně naznačit vysokou míru individuální automobilizace převážně v periferních oblastech Česka. Zřetelněji je však patrná při bližší analýze krajských hranic, kdy prostorové rozmístění výrazně automobilizovaných středisek lze relativně zasadit do schématu vnitřních periferií<sup>8</sup>, které vymezili Musil s Müllerem (2008). Oblasti, jež se svou polohou nacházejí na vnitřních periferiích, vykazují vysoce nadprůměrné hodnoty v rámci analyzovaného indexu změny. Daná situace je podmíněna odlehlostí těchto středisek od jádrových oblastí, tudíž osobní vůz se stává v mnoha případech jediným možným a vhodným dopravním prostředkem v daném mikroregionu. Mikroregiony s vysokou automobilizací se v roce 2007 nachází převážně na administrativních případně funkčních hranicích Středočeského kraje. Za silně automobilizované tzv. vnitřní periferie se eventuálně dají označit obce Mšené-lázně, Ostrovec-lhotka resp. Bohdaneč. Jak již bylo naznačeno, jedním z aspektů automobilizace obcí v Česku je sídelní struktura, především tedy ta disperzní, která je např. typická pro Kraj Vysočina.

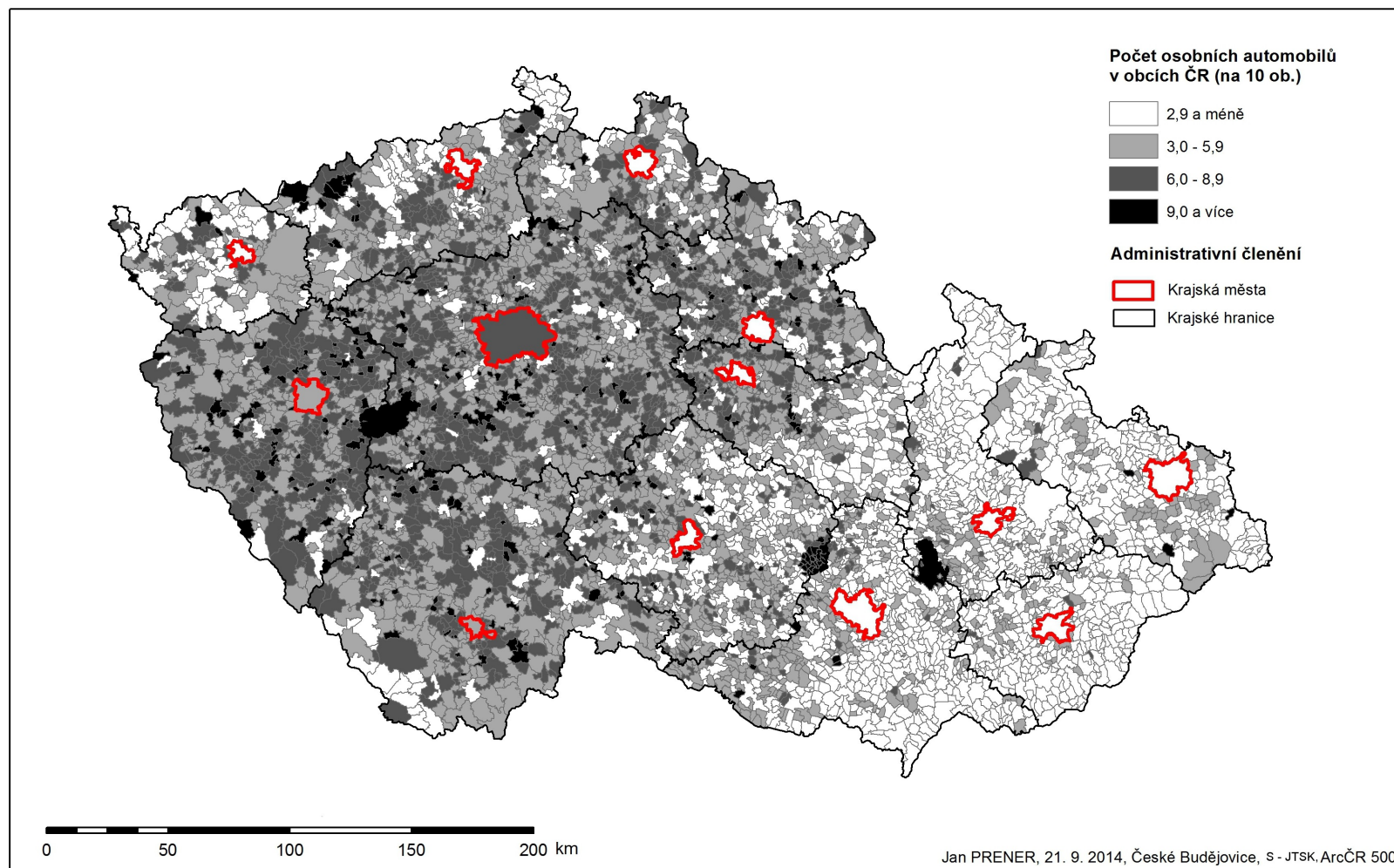
---

7 Stupeň automobilizace obcí v roce 2007 (obr. č. 5) vykazuje poměrně „netradiční“ údaje o počtu osobních automobilů v domácnostech, jejichž poloha v sídelním systému se nalézá v Moravskoslezském kraji (okres Frýdek-Místek, Nový Jičín a Bruntál).

8 Znatelnější progres individuální automobilizace je shledán v oblastech nazývaných jako tzv. vnitřní periferie. Patrné na obr. č. 7.



Obr. č. 5: Stupeň automobilizace obcí České republiky v roce 2007



Zdroj: ČSÚ, MV ČR, MD ČR, vlastní zpracování

Rozdrobený sídelní systém a vyšší automobilizace se projevují zejména v severozápadní-jihovýchodní linii, která prochází napříč krajem a výhradně kopíruje dálnici D1. Zajímavostí je jistě viditelná „dualita“ či gradient v Pardubickém kraji, jež zásadním způsobem vymezuje pomocí vyšší automobilizace přirozená centra v tomto regionu (Pardubice, Chrudim). Podobným způsobem je možné spekulovat o dalších podmiňujících jevech, které měly výrazný vliv na rozvoj osobní individuální automobilizace po roce 1989 a to hlavně v suburbánních oblastech, kde byl automobil ukazatelem socioekonomického statusu a prostředkem pro překonávání „bariér“. Mezi skutečnosti, které vedly k prudkému nárůstu počtu osobních automobilů v obcích Česka, je lze zařadit geograficky blízkou polohu vyspělých (sousedních) států, od kterých Česko přejímalo některé tendence v rámci dopravního chování. Jedním z podstatných faktorů, které stály za nebývalým nárůstem osobní automobilizace je skutečnost, že Česko společně s Maďarskem a Polskem se stávaly, významnými středisky výroby, ale i odbytu osobních automobilů, což mimo jiné podmiňuje další nárůst osobní automobilizace na území České republiky, o čemž se např. zmiňuje Kraft (2011). Po roce 1990 se objevuje trend v nárůstu počtu registrovaných vozidel, daná skutečnost je zapříčiněna obecně stagnací českého hospodářství v letech předchozích a současně i díky „přilivu“ zahraničního kapitálu<sup>9</sup>, který dal podnět k rozvoji českého hospodářství a to na všech hierarchických úrovních.

V rámci dojížděky do zaměstnání, ale i v nárůstu osobní automobilizace je možné poukázat na regionální disparity. Největší rozdíly lze shledat v roce 2007 mezi nově urbanizovanými oblastmi v Čechách a silně poddimenzovanými regiony na Moravě. Nejnížší stupně automobilizace je možné spatřit v krajích, kterými jsou např. kraj Olomoucký, Jihomoravský či Moravskoslezský a zejména jihovýchodní okresy Zlínského kraje. Naopak rychlé nárůsty počtu osobních automobilů po roce 1990 sledujeme v mírně urbanizovaném pásmu počínajícím od Mladé Boleslavi, přes Prahu až na hranici Jihočeského a Plzeňského kraje, které se obecně mimo jiné řadí do první poloviny regionů s vyšší mírou individuální automobilizace v Česku.

Primárním předpokladem, u kterého se domníváme, že stál za nárůstem míry registrovaných osobních vozidel ve výše zmíněných oblastech, lze pokládat vyšší míru rezidenční suburbanizace, obecně gravitační sféru vlivu (zvláště Prahy), lepší pracovní uplatnění ve větších městech, vyšší průměrné mzdy či vyšší naplnění socioekonomických služeb a interakcí atp. Současně stejně jako u některých jiných obcí lze formulovat kauzalitu vysoké individuální automobilizace v Praze se sekundárním jevem, který je právě spojován převážně se socioekonomickými interakcemi, obzvláště v Praze a jejího okolí. V Pražském kraji jest přes 460 tisíc ekonomicky aktivních subjektů, které ke své práci ve většině případů využívají osobní automobil, a jako registrované sídlo jejich činnosti je zvolena Praha<sup>10</sup>.

---

9 TPCA Kolín – Toyota Peugeot Citroën Automobile, Hyundai Motor Manufacturing Czech.

10 Přestože pole působnosti výše zmíněných subjektů nezaujímá pouze Prahu.

Samozřejmě, že i tato skutečnost přispívá ke zkreslenému statistickému údaji, který ne vždy má hlubší vypovídající hodnotu. Údaje o individuální automobilizaci v některých obcích mohou mít latentní význam, nicméně západovýchodní zonalitu individuální automobilizace v Česku lze analyzovat zcela zřetelně. Nejvyšší hodnoty počtu osobních automobilů připadajících na 10 obyvatel vypovídají v roce 2014 především o městských a blízkých příměstských sídelních jednotkách, které mají vyšší kupní potenciál. Částečně je tento jev způsoben hustotou zalidnění, absencí dopravní obslužnosti či charakterem sídelního systému.

Nižší míru hustoty zalidnění vykazují sídelní jednotky venkovského charakteru (zejména jihozápadní Čechy), pro které je i mimo jiné zároveň charakteristický jev vysoké individuální automobilizace. Naopak urbánní struktura na východní Moravě je tvořena spíše ucelenější sídelní zástavbou. Pro Moravu obecně jsou typické populačně větší obce, jejich počet obyvatel v mnoha případech převyšuje i několik tisíc jedinců. Tyto obce se nacházejí ve větších vzdálenostech od sebe a tudíž je zde kvalita (resp. rentabilita) dopravní obslužnosti veřejné dopravy na velice vysoké úrovni<sup>11</sup>.

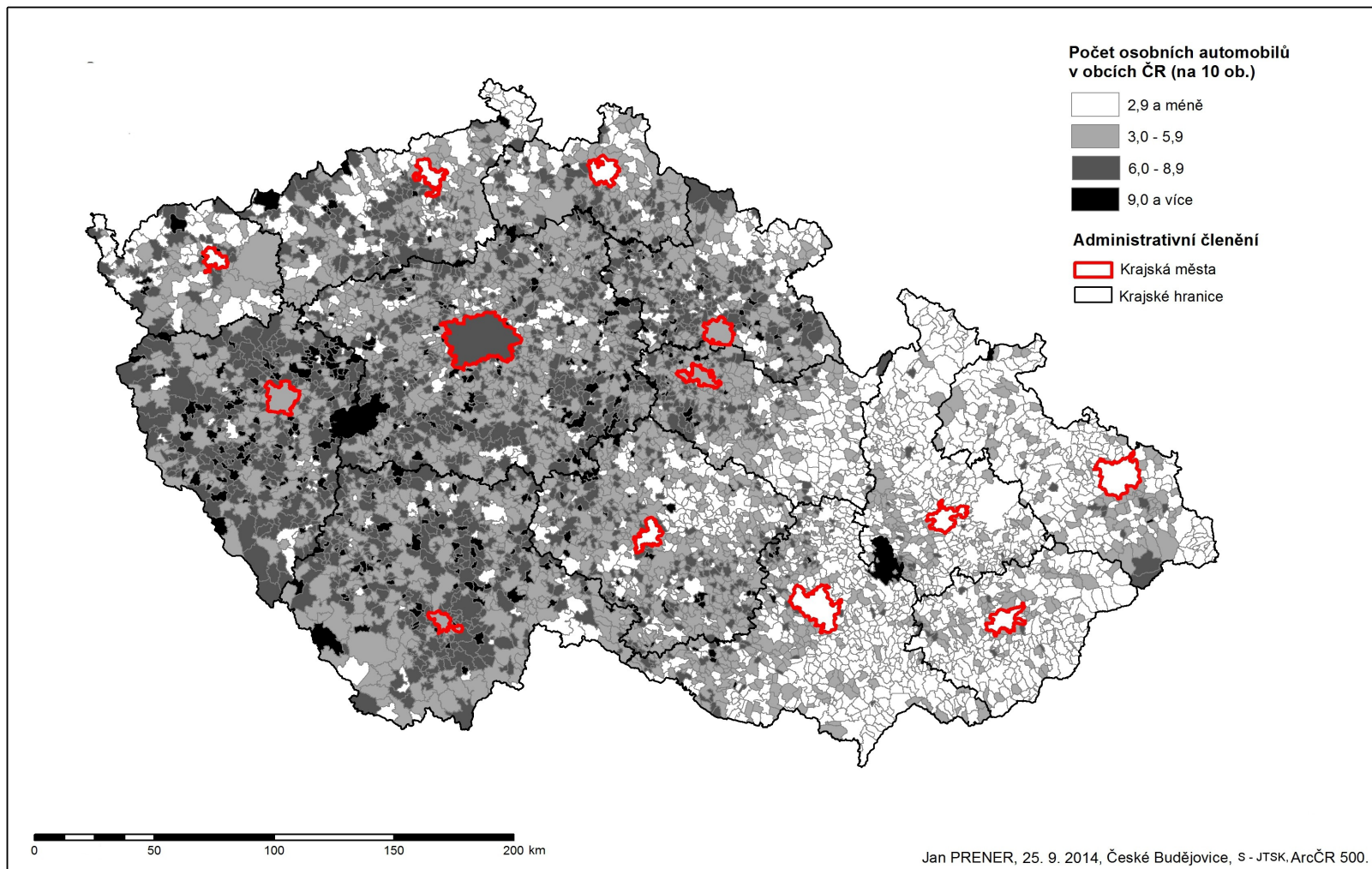
V komparaci mapových výstupů z let 2007 a 2014 výrazné disparity při prvotním pohledu pozorovány nejsou. Tudíž pro lepší orientaci a interpretaci dat byl využit poměrně méně sofistikovaný ukazatel a to index změny. Nicméně, index změny je metodická podpora, díky jejíž pomoci, lze snadněji analyzovanou situaci interpretovat a hledat bližší kauzality. Nejvyšší míry indexu změny nelze plošně typizovat, resp. určit jejich rozmístění v sídelním prostoru pomocí určitých podmínek<sup>12</sup>. Obce s nejvyšší mírou individuální automobilizace jsou nerovnoměrně rozmístěny po většině krajů Česka. Nicméně, několik obcí s kategorií intervalu 130 % a více lze lokalizovat poblíž česko-německých hranic. Pro účely exemplárnosti, je možné např. vybrat střediska, jako je Stožec, Strážný, Modrava, Železná Ruda, případně Nemanice v Plzeňském kraji. Pro účely hodnocení individuální automobilizace jsou extrémní zkoumaných datových sad méně podstatné, přesto se v analýze indexu změny některé „zvláštní“ hodnoty daří vykázat. Nabízí se zde obce, jejichž poloha v sídelním systému se nachází převážně ve Středočeském kraji, index změny náležící těmto obcím dosahuje hodnoty 200 % a výše.

Ze zveřejněných údajů individuální automobilizace vyplývají následující skutečnosti. Podobně jako v některých okresech Česka jsou zaznamenávány nadprůměrné hodnoty indexu změny a to především tedy v moravských regionech. Na základě bližšího šetření dokládá tento výzkum fakt, že populační velikost nejvýrazněji automobilizovaných středisek se průměrně pohybuje kolem 2000 obyvatel. Do skupiny výše zmíněných středisek např. ve středních Čechách je možné zahrnout střediska Mohelnice, Locket, Bukovec, Modlíkov, případně několik málo obcí z Moravy (Nižní Lhoty, Choryně a Hodonice). Naopak nejnižší hodnoty individuální automobilizace vykazují nejčastěji obce z okresu Karlovy Vary (Ostrov, Merklín, Krásný Les) a Louny (Jesenice, Olešná, Lubná).

<sup>11</sup> Mimo jiné i díky vysoké hustotě dopravních sítí.

<sup>12</sup> Vyjma nárůstu osobní automobilizace v moravských a slezských okresech.

Obr. č. 6: Stupeň automobilizace obcí České republiky v roce 2014

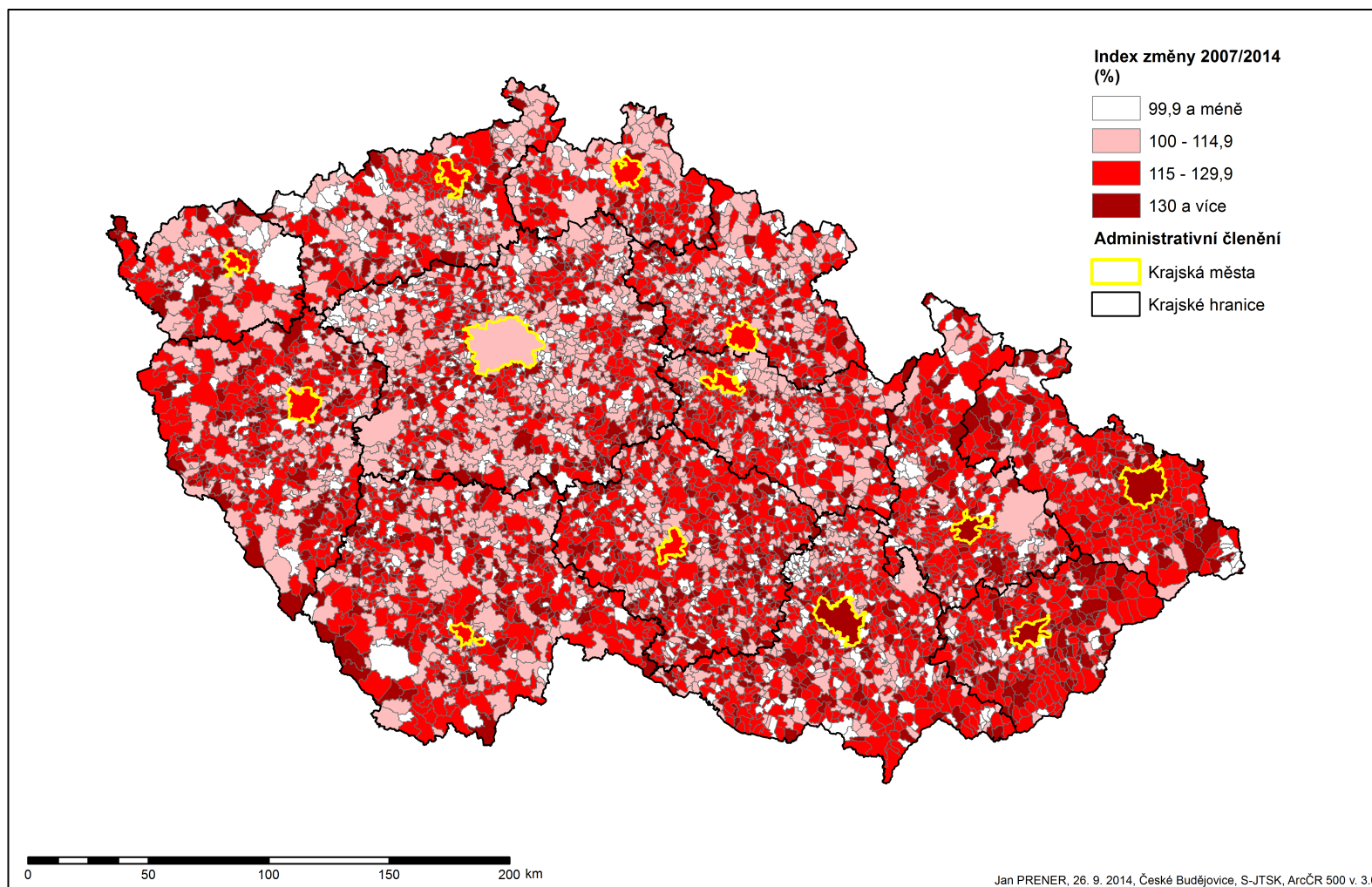


Zdroj: ČSÚ, MV ČR, MD ČR, vlastní zpracování

Nezanedbatelný počet obcí, jejichž míry indexu změny se pohybují pod hranicí 100 % se však mimo jiné nachází i v též v oblasti středních Čech, nicméně se jedná o střediska, které svou hladinou individuální automobilizace jsou již nasycena. Pravděpodobně se primárně jedná o neatraktivní místa z pohledu mladých perspektivních rodin, případně nejsou obce perspektivní pro právní subjekty, které by zvolily dané obce za svá sídla pro své podnikání. Plošně nejvýraznější změny v letech 2007–2014 vypovídají moravské regiony, což je poměrně přirozené, z důvodu nízké osobní automobilizace ve vstupním roce 2007. Tradičně vysokou míru indexu změny nabízí všechna moravská krajská města (Brno: 136 %, Olomouc: 140 %, Zlín: 131 %). Nabízí se zde i úroveň indexu změny v Ostravě (index změny: 135 %) a jejího blízkého okolí, které též vykazuje nadprůměrné hodnoty indexu změny (Morávka: 137 %, Třinec: 138 %, Jistebník: 134 %). Pravděpodobně regiony, jež prošly nejvýraznější změnou v rámci počtu osobních automobilů na 10 obyvatel v letech 2007–2014, jsou však okresy Břeclav, Hodonín, Uherské Hradiště, Zlín, Vsetín a Frýdek-Místek.

V rozpětí analyzovaných let 2007–2014 je vysoce znatelný gradient individuální automobilizace ze západu na východ, který rozděluje Českou republiku na západ a východ téměř na úrovni staré zemské hranice. Vzhledem k analyzovaným datům individuální automobilizace v jednotlivých obcích bylo nutné stanovit počáteční rok pro monitoring počtu osobních automobilů připadajících na 10 obyvatel. Archivy jednotlivých subjektů státní správy systematicky zaznamenávají údaje individuální automobilizace teprve od roku 2007. Samotný sběr dat je možné datovat do roku 2003, nicméně třídění dat a jejich řazení dle identifikačních čísel lze zaznamenat v již zmíněném roce 2007. Tudíž tento rok byl zvolen jako výchozí rok při analýze individuální automobilizace. Celá řada publikací (např. Blaťák 2011, Kraft 2011) se věnují faktu, kdy transformační období přispívá k uvolněnosti, dynamickému vývoji a vyššímu ekonomickému potenciálu české společnosti po roce 1989.

Obr. č. 7: Index změny automobilizace obcí České republiky mezi lety 2007–2014



Zdroj: ČSÚ, MV ČR, MD ČR, vlastní zpracování

## 5. Územní diferenciacie dopravních prostředků v dojížděce do zaměstnání

### 5.1 Dojížděka osobním automobilem v roce 2001

„Veřejnou dopravu v Česku ovlivnila v průběhu transformačního období řada výrazných ekonomických, institucionálních a legislativních změn, jejichž výsledkem byla proměna celkové dopravní obslužnosti. Od konce devadesátých let však došlo ve většině oblastí Česka k určité stabilizaci počtu nabízených spojů“ (Marada, Květoň 2010).

Česká republika je typická svou poměrně nekompaktní strukturou dopravy, ve které lze sledovat jisté diferenciacie ve využívání jednotlivých dopravních prostředků na úrovni lokálních či regionálních center. Tyto disparity vykazují jak individuální, tak i hromadné dopravní prostředky. Lze tedy hovořit o odlišném rozmístění jednotlivých typů dopravních prostředků v regionech Česka. Jestliže by se prostorové disparity dojížděky do zaměstnání znázornily pomocí kartogramu, lze usuzovat, že vyšší intenzita dojížděky se bude nalézat v okolí krajských, bývalých okresních či jiných měst s institucionálními funkcemi. Současně, vyšší podíly dojížděky do zaměstnání pomocí automobilu bude možné též sledovat v semiperiferních oblastech poblíž krajských měst, zejména ve Středočeském kraji. Typickým příkladem území, jehož dopravní chování je založeno na vysoké automobilizaci a dojížděce automobilem, jsou dle Marady a Květoň (2010) jihozápadní Čechy, jejichž obyvatelé využívají převážně automobily ke každodenní mobilitě, a to zejména z důvodu nedostatečné dopravní obslužnosti hromadnou dopravou.

Neefektivita veřejné dopravy v malých sídlech tudíž posiluje automobilovou dominanci, čímž se mobilita osobním vozidlem dostává na podobnou úroveň, jako je tomu např. v regionech západní Evropy. Evropské vozové parky v centrech s vyšší urbanizací jsou značně široké a moderní, což by mohlo stejně jako u venkovských sídel evokovat nutnost automobilu, jako prostředku pro naplnění lidských potřeb. Avšak tuto hypotézu je možné vyvrátit podstatným faktorem, jenž se podílí na důvodech vyšší automobilizace ve větších městech. Odlišnou skutečností je v mnoha případech především vyšší socioekonomická pozice jednotlivců ve společnosti, jejíž základním ukazatelem je prestižní povolání, se kterým je v mnoha případech spojený i vysoký plat, tudíž i vyšší pravděpodobnost koupě automobilu. V odlišnostech s ostatními typy dopravních prostředků, je možné podotknout, že automobilová doprava je nejvíce rozšířeným odvětvím v rámci dopravního chování obyvatel v Česku. V mnoha případech se však jeví důvod koupě automobilu pouze v úrovni sociologicko-psychologického fenoménu zvaného „kult automobilu“, o kterém se zmiňuje například Urry (1999).

Vlastnictví automobilu značí vysokou prestiž na společenském žebříčku hodnot, svobodu jedince a umožňuje snadnějším způsobem překonávat sociální i fyzické bariéry. Automobilová doprava bývá často označována za jeden z nejmladších a nejvíce se rozvíjejících typů dopravních segmentů. Automobilové odvětví se pomalu, ale jistě stává jednou z předních složek v celosvětové přepravě osob, nákladů a informací. V segmentu dopravních cest po celém světě, potažmo v automobilizaci obecně, lze pozorovat kvalitativní i kvantitativní změny, jenž jsou závislé na fyzickogeografických, ale i socioekonomických faktorech. Dopravní sítě po celém světě jsou neustále zkvalitňovány, nicméně i v některých mikroregionech a makroregionech je možné naleznout podmínky pro dopravu značně nerovnoměrně rozmístěné. Nejen dopravní sítě, ale i jiné faktory hrají roli při překonávání bariér v krajině, o kterých se zmiňuje například Rodrigue et. al. (2006).

Oproti železniční dopravě má automobilová doprava mnohem vyšší extenzivní náklady. Hustota sítí silnic a dálnic je nejvíce markantní ve vyspělých státech. V této kapitole bude kladen důraz zejména na dopravu individuální a její geografické aspekty. Mezi několik hlavních výhod automobilové dopravy, hrající primární roli při výběru dopravního prostředku, lze zejména zařadit tyto vlastnosti:

- pohodlnost
- rychlost
- nezávislost
- efektivnost obzvláště na krátké vzdálenosti
- schopnost tzv. přepravy „door-to-door“

V souladu s analýzou dopravního chování obyvatel České republiky během let 2001– 2011, lze poukázat na fakt, že z hlediska dynamiky nárůstu počtu osobních vozidel jasně dominují moravské a slezské regiony. Nicméně z optiky počtu osobních automobilů připadajících na 10 obyvatel stále vévodí jihozápadní Čechy. Tento trend vykazuje i obr. č. 8, který téměř kopíruje západovýchodní gradient z obr. č. 5. Do jisté míry příčiny podmiňující použití osobního vozidla při dojížděcí do zaměstnání bývají způsobeny výhodnými vlastnostmi automobilu (viz výše). Stejně, jako u analýzy individuální automobilizace je patrný západovýchodní gradient ve využívání osobních vozidel při cestě do zaměstnání.

Obdobně je možné shledat hranici gradientu končící teoreticky na linii staré zemské hranice (lépe teoreticky patrné u vyjížděky než dojížděky). Vzhledem k rozmístění středisek, jejichž obyvatelé primárně užijí osobní vozidlo při cestě do zaměstnání, je možné hodnotit komplexní význam okresních, resp. převážně krajských měst. Krajská města, se ba právě mimo jiné stávají spádovými centry pro méně urbanizované příměstské oblasti v zázemí krajských středisek (zejména v Čechách).



Zpravidla obce, mající podíl využití osobního automobilu při dojížděcí do zaměstnání z celkového počtu vyjíždějících vyšší než 50 %, se nalézají právě v periferních, případně semiperiferních regionech. Obdobně lze definovat i příčiny významu dojížděčky do zaměstnání pomocí automobilu. Jak již bylo částečně naznačeno, střediska jejichž podíl využití automobilu přesahuje 50 % z celkového počtu vyjíždějících obyvatel, vykazují vyšší míru vyspělosti dopravního chování. Velikost interakce mezi jádrem a periferiemi pomocí automobilu je určena především odlehlostí zmíněných periferních oblastí a obzvláště vyšším socioekonomickým potenciálem domácností v Čechách.

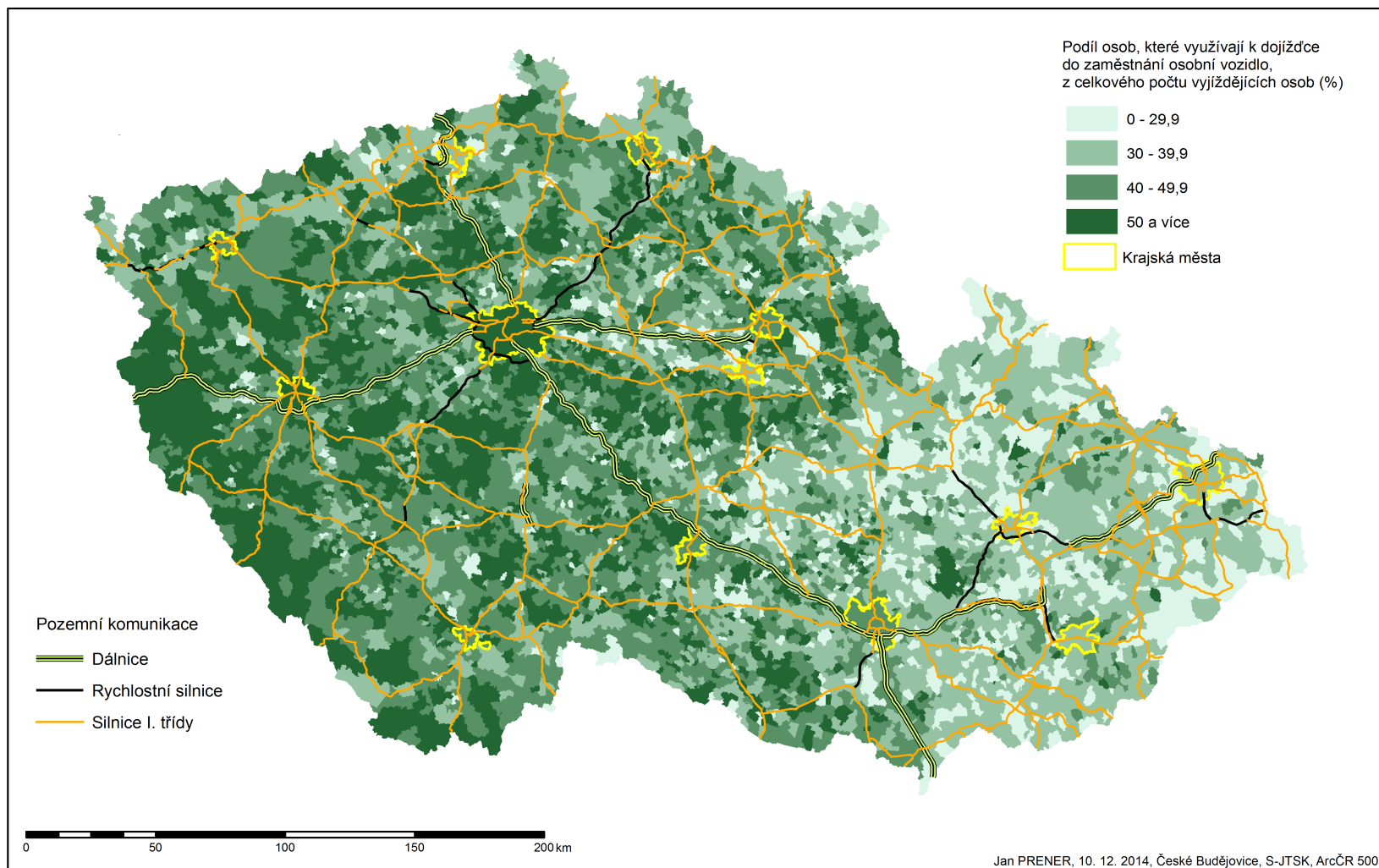
V případě počtu dojíždějících obyvatel, kteří využívají osobní automobil při dojížděcí do zaměstnání, existuje jistá dichotomie, projevující se mezi českými a moravskými regiony. Nejvyšší míru mobility s využitím automobilu vykazují příměstské okresy kolem hlavního města Prahy, Plzně, Českých Budějovic, částečně i Karlových Varů. Již tradiční poměrně vysokou automobilizaci je možné sledovat v příhraničních obcích, naznačující četnou přeshraniční dojížděčku do zaměstnání, nejčastěji s cílovými destinacemi Pasov, Řezno či Norimberk. Obdobnou tendenci ve využívání osobních vozidel při dojížděcí do zaměstnání vypovídají tzv. vnitřní periferie obzvláště v oblastech, kde se střetávají administrativní hranice krajských regionů (Ústecký kraj, Středočeský kraj a Karlovarský kraj). Mezi obce spadající do této oblasti patří Lubenec, Žihle nebo Velečín.

V případě dalších regionů s převažujícími vysokými podíly využití osobních vozidel při dojížděcí do zaměstnání, nacházejíc se opět na vnitřních periferiích je možné jmenovat střediska při linii styku administrativních hranic Středočeského a Jihočeského kraje (Kovářov, Petrovice, Sedlčany aj.). Poměrně významný shluk obcí s velice intenzivní dojížděčkou automobilem je pozorován v trojúhelníku mezi středisky Louny, Slaný, Mělník a to z důvodu blízkosti dálnice D8 a nekvalitní obsluhy městské hromadné dopravy na lokální úrovni (viz Slatina u Kralup nad Vltavou).

Je vysoce pravděpodobné, že právě výše zmíněné sídelní jednotky se budou svou polohou nalézat ve velmi odlehlých oblastech, které se při plánování obslužnosti veřejnou dopravou často opomíjí. Případně dalšími oblastmi s vysokým podílem automobilů na celkové dojížděcí budou reflektovány v obcích, v jejichž blízkosti není lokalizována silnice I. třídy a současně důvodně naznačené regiony, se ba právě opět nachází na střetu hranic administrativních krajů (např. Středočeský a Jihočeský, Středočeský a Plzeňský).

Jako doklad o zjištění vysoké míry mobility osobním vozidlem, lze považovat údaje z několika středisek, ležících právě na střetu těchto administrativních hranic, podíl ve využití osobního vozidla při cestě do zaměstnání vykazuje shodně téměř 90 % u obcí Nerestce, Budyně a Slověnice. I přes jisté naznačení vysoké intenzity dojížděčky automobilem za prací, je nutné poznamenat, že celková mediánová hodnota šetřeného osobního vozidla při dojížděcí dosahuje 42 %.

Obr. č. 8: Využití osobního automobilu při dojíždění do zaměstnání v roce 2001



Zdroj: SLDB 2001, vlastní zpracování

V důsledku primárního porovnání sumárních údajů z dojížděky do zaměstnání pomocí osobního vozidla z roku 2001, bývá poukazováno na výrazné disparity ve využití osobního vozidla, obzvláště mezi českými a moravskými regiony. Tato skutečnost nepochybně souvisí s dynamickým rozvojem nejen dopravních vztahů v rámci mezoregionálních středisek v Česku. V rámci analýzy Sčítání lidu, domů a bytů je patrné, že míra využívání osobního vozidla v dojížděce do zaměstnání se snižuje od západu na východ, nejzřetelněji v městských a příměstských regionech. Za relativně nejjednodušší interpretaci vyhodnocení dopravního chování v dojížděce do zaměstnání bývá označován diferenciální západovýchodní gradient, kterému se např. blíže věnovali Marada s Květoněm (2010). V rámcovém šetření dojížděky vozidlem a následné interpretace dat ze statistického cenzu (SLDB 2001), existují určité geografické disparity, jenž jsou patrné zejména v mapovém výstupu *Využití osobního automobilu při dojížděce do zaměstnání v roce 2001*. Tuto skutečnost je možné ilustrovat v mikroregionech či obcích s nízkými podíly osob, které využívají osobní vozidlo při dojížděce do zaměstnání. Ve výše zmíněných střediscích, která jsou označena světlejšími odstíny zelené barvy, jsou vykazována diametrálně odlišná data v rámcovém srovnání s okolními obcemi. Nižší podíly v použití automobilu při dojížděce do zaměstnání způsobuje lokalizace železničních tratí. Obce, v jejichž datové základně se projevují nižší podíly, se dále rozkládají svou polohou přímo na železničních tazích, případně v jejich nejbližším okolí. Explicitními doklady této teze jsou tyto železniční tratě: č. 011, 020, 061, 091, 120, 171, 174, 190, 230, 240, 260 a 270.

## **5.2 Dojížděka osobním automobilem v roce 2011**

Zřetelnější představu o vývoji dopravního chování v Česku poskytuje komparace jednotlivých typů dopravních prostředků v jednotlivých letech, a osobní automobil toho není výjimkou. Prostorové rozložení determinujících charakteristik v dojížděce do zaměstnání je pouze důsledkem transformačního období, které mělo vliv na celkovou změnu dopravního systému a jeho obslužnosti. Stávající dopravní situace však pochopitelně nevyhovuje veškerým sociálním vrstvám obyvatelstva, a tak dochází ke snižování poptávky po veřejné dopravě. Současně je autobusová i železniční doprava vystavována čím dál tím větší konkurenci z řady individuální automobilové dopravy. Zvláště typickým rysem je stabilizace některých spojů veřejné dopravy. Je tudíž logické, že střediska s malým podílem veřejné dopravy na celkovém objemu přepravy, inklinují k vyšší vybavenosti domácností osobním vozidlem. Tento pravděpodobnostní fakt je do větší míry spojen s výstavbou suburbií na počátku 90. let 20. století. Obecně cílem této kapitoly není podchycení veškerých statistik a faktorů, ovlivňující volbu typu dopravního prostředku při cestě do zaměstnání, spíše se jedná o jakési „zabřednutí“ do problematiky každodenní automobilové mobility obyvatel Česka.

V případě bližší analýzy geografických aspektů a grafického znázornění prostorové diferenciaci by bylo v budoucnu spíše vhodnější zaměřením se na exaktnější analýzu dané problematiky, např. v rámci případových studií. Díky novým vztahově sociogeografickým procesům lze pozorovat progres v modernitě dopravního chování obyvatel Česka. Železniční, ale i autobusová doprava vykazují jasné a výrazné územní diferenciaci ve využívání těchto druhů dopravy. Naopak u automobilové dopravy jsou vizualizovány exaktní shluky, jejichž prostorovou diferenciaci, zejména v jihozápadních Čechách lze poměrně snadno objasnit.

Územní diferenciaci ve využívání osobního vozidla, jako prostředku při cestě za prací je silně vázána na míru individuální automobilizace českých domácností a to i v roce 2011. Parciálně se např. mírou automobilizace domácnosti zabýval Kraft (2011)<sup>13</sup>. Míra automobilizace domácností postupuje západovýchodním gradientem a současně koreluje s využíváním automobilu<sup>14</sup> jak při dojížděcí v roce 2011, tak i v roce 2001, jak již bylo popsáno v kapitole předchozí.

Avšak předchozí vyřčená teze neplatí pro index změny analyzovaného období z let 2007–2014, kdy z uvedených let (2007, 2014) vyplývá jistá „dvojdílnost“ v nárůstu počtu vozidel mezi českými a moravskými regiony. V rámci výzkumu individuální automobilizace v obcích Česka v letech 2007–2014, vzrůstá počet osobních vozidel směrem od východu na západ. Tento fakt nepochybně souvisí i s vývojem automobilové dojížděčky za prací v letech 2001–2011. I přes mírné změny prostorového rozmístění automobilové dojížděčky ve střednědobém horizontu, jsou očividně rozeznatelné proměny zejména v podílech využitelnosti vozidla v jednotlivých obcích.

V již zmíněné dekádě je zřejmý nárůst počtu osobních automobilů téměř ve všech okresech, tudíž je naprosto přirozené, že s tímto jevem roste i automobilová dojížděčka za prací. Díky posunu celkové relativní průměrné intenzity v denních cirkulačních pohybech, bylo nutné zvolit odlišné<sup>15</sup> intervaly pro kartogramové znázornění (obr. č. 9). Pro preciznější komparaci analyzovaných let 2001 a 2011 by jistě bylo vhodnější použití stejného intervalového rozmezí. Avšak pokud by teoreticky tyto intervaly byly použity, došlo by k nesnadné, téměř nemožné interpretaci výsledných dat. V komparaci šetřených let 2001 a 2011 je patrný významný progres, průměrný počet dojíždějících obyvatel narostl o 42 procentních bodů. Mediánová hodnota činí 84 % (medián 2001: 42 %). Z tohoto důvodu byly použity pro posouzení platnější intervalové rozdíly. V současnosti je však patrné, že analýza z roku 2011 poukazuje na stále dominující druh dopravního prostředku v hlavní problematice cesty do zaměstnání, kterým je automobil.

---

13 Období v letech 2007–2011.

14 Směry jihozápad – severovýchod.

15 Početně však téměř shodně zastoupené intervaly.

Tuto tezi je možné potvrdit na kartogramovém výstupu *Využití osobního automobilu při dojížděce do zaměstnání v roce 2011*, kde je ve srovnání s rokem 2001 vidět poměrně zřetelný nárůst v intenzitě cirkulačních pohybů v každodenní periodě a to především i v Moravskoslezském kraji. V identifikace s rokem 2001 je stále možné vycházet ze „zonality“ jihozápad-severovýchod (Marada, Květoň 2010). Při pohledu na mapu z roku 2011 lze nahlédnout na jistou disproporci mezi západem a východem a naznačit zde jistou kontinuitu s analýzou z roku 2001, ve využívání osobního vozidla při dojížděce, ovšem s větší intenzitou. Tuto skutečnost je možné přičíst na vrub jak zvyšující se individuální automobilizaci v obcích, tak i neustále se zvyšující ekonomické úrovni českých domácností či marginalizaci veřejné dopravy ve venkovských mikroregionech. I přes některé narůstající odlišnosti v dopravním chování mezi českými a moravskými regiony, lze vyprofilovat několik dojížděkově-automobilových shluků.

Již tradičními oblastmi s výraznou dojížděkou do zaměstnání vesměs vykazují příhraniční oblasti na jihozápadě, resp. severozápadě Čech. Zmíněné homogenní shluky se v některých případech nalézají jistým způsobem v sociální exkluzi. V nemalém množství středisek absentuje vyšší úroveň služeb, administrativních, obchodních či jiných. Převážně se lze zmiňovat o venkovských mikroregionech s nedostatečnou infrastrukturní a sociální vybaveností či obslužností veřejné dopravy. Výrazný předěl v dojížděce vozidlem rovněž prolíná celé Čechy, a to v linii od severu na jih<sup>16</sup>. Příčiny dosavadního nárůstu dojížděky automobilem jsou patrně začleněny ve vztahu mezi jádrovými oblastmi a semiperiferními jednotkami. Tedy ve vztahu dvou prostorově vymezených oblastí, jež mezi sebou „kooperují“ v jisté gravitační spádovosti. Při pohledu na obr. č. 9, je možné sledovat nárůst intenzity automobilové dojížděky v typicky venkovských mikroregionech, s nízkou hustotou zalidnění, nižší populační velikostí a vysoce nekompaktní sídelní strukturou, která často disponuje absencí spojů či sítí veřejné dopravy.

Důkazy této teze je možné spatřovat v jihozápadní části okresu Klatovy, v obcích v okolí Petrovic<sup>17</sup>, Neveklova ve Středočeském kraji a ve shlucích několika desítek obcí v okresech Plzeň-sever, Karlovy Vary a Louny. V těchto oblastech existuje rovněž vysoká nedenní dojížděka a primárně se jedná o odlehlé obce s absencí železničních tratí, případně silnic I. třídy. Netradičně je vidět i vyšší dojížděka v horských a podhorských oblastech, především v regionu Krušnohorské subprovincie a Krkonošsko-jesenické subprovincie. Vzhledem ke specifčnosti sídelní struktury v Ústeckém kraji, je možné pozorovat formující se silně automobilizované obce (patrný vliv vysoké nedenní dojížděky do Prahy) v jižní části kraje a současně s tímto faktem, je ale nasnadě poukázat obecně na poměrně vysoké využití spojů autobusové dopravy.

---

16 Linie směřující od Liberce, přes Mladou Boleslav, Český Brod, Neveklov, Jistebnice až po severní část okresu České Budějovice.

17 Okres Příbram.

V případě Krkonoš a jejich okolí se jedná o jistou „povinnost“ výbavy osobním vozidlem v těžce přístupných obcích a střediscích v horských či podhorských oblastech s nízkou intenzitou autobusové dopravy. Vzhledem ke kontinuitě započatých trendů na přelomu roku 2001, je možné vnímat v průběhu analyzované dekády znatelný nárůst intenzity v dojížděcí do zaměstnání, hlavně v periferiích, vnitřních periferiích a v okolí krajských měst na území Čech. V případě dalších zásadních dojížděčkových shluků pomocí automobilu, lze označit oblasti Praha-východ a Praha-západ. Rozvoj v těchto okresech byl socialistickým režimem značně opomíjen a chyběla zde jistá občanská vybavenost či infrastrukturní zázemí, tudíž vysoké podíly automobilem z celkového počtu dojíždějících (jako následek), jsou zde poměrně racionálně vysvětlitelné. Blíže k této problematice např. Sýkora ed. (2002).

Za charakteristické suburbánní oblasti s vysokou denní dojížděčkou jsou považovány např. Průhonice či Povltaví. V pořadí dalšími dominantně vyprofilovanými dojížděčkovými shluky je možné vymezit některé obce podél dálničních koridorů<sup>18</sup>. Zajímavostí je teoretický předpoklad nejen Květoně (2011a) o nízkém podílu dojíždějících osob automobilem v okresech a obcích s vysokou nezaměstnaností. Tato hypotéza však zůstala částečně bez verifikace. Potvrzené vysoké podíly osob využívajících osobní automobil při dojížděcí do zaměstnání v regionech s vysokou nezaměstnaností jsou lokalizovány v okresech Most, Břeclav, Hodonín, případně v okresech kolem Ostravy. Přesto nelze hovořit o shlucích plošně rozmístěných nízkých podílů automobilové dojížděčky v okresech s vysokou nezaměstnaností. Z regionů v nichž je patrná vysoká míra nezaměstnanosti<sup>19</sup>, ba je dokonce možné spíše vyčlenit několik desítek obcí s vysokým podílem dojíždějících osob do zaměstnání osobním vozidlem. Platí to zejména pro obce, jejichž poloha se nalézá v okresech Znojmo, Karlovy Vary, Tachov a obecně v celém Ústeckém kraji. Významným rozšířením individuální automobilizace disponují především obce ve Zlínském a Moravskoslezském kraji, ke kterým je však nasnadě ještě přiřadit několik okresů v severní části Olomouckého kraje<sup>20</sup>. Tento fakt posiluje i důkaz skutečnosti, že většina obcí v moravskoslezských regionech používá k dojížděcí za prací osobní vozidlo v intervalovém rozmezí 50 % a více. Z tohoto hlediska je tedy nutné označit Moravu a Slezsko za již poměrně vysoce automobilizovaná pásma Česka (ve srovnání s rokem 2001).

Částečně nižší koncentraci ve využívání aut vymezují obce ležící na železničních koridorech s vysokou mírou vytíženosti, převážně je pojednáváno o obcích směrem na východ a západ od Prahy<sup>21</sup>, případně dále lze zmínit několik mikroregionů poblíž tratí<sup>22</sup> v moravských okresech. Výzkum dopravního chování v roce 2011 dozajista generuje určité anomálie a zvláštnosti, které jsou spíše vysvětlitelné mikroregionálními nebo lokálními tradicemi či zvyky.

18 Především obce podél dálnic D1 a D5. D1: Průhonice – Mirošovice – Humpolec. D5: okresy Rokycany a Příbram.

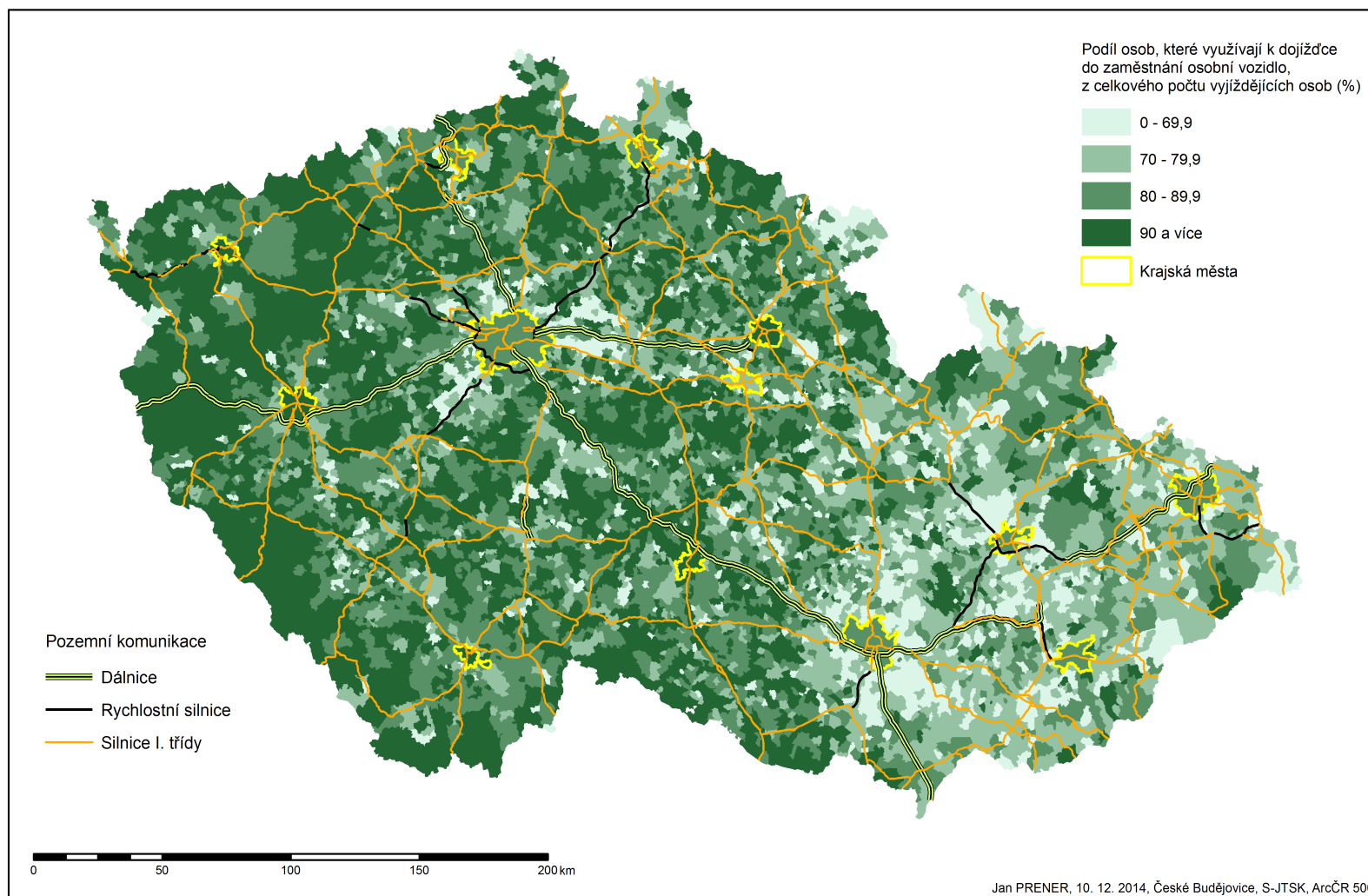
19 Ústecký kraj: 12,9 %, Olomoucký kraj 11,4 %, Moravskoslezský kraj 11,2 %, Karlovarský kraj 9,8 %, Jihomoravský kraj 9,8 %. ČSÚ 2011 (31. 12. 2011).

20 Viz obr. č. 7: Index změny automobilizace domácností Česka mezi lety 2007–2014

21 Nymburk, Kolín, Rakovník, Beroun.

22 Česká Třebová → Brno, Brno → Ostrava.

Obr. č. 9: Využití osobního automobilu při dojíždění do zaměstnání v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

### 5.3 Dojížd'ka autobusem v roce 2001

Dalším typem z dopravních prostředků, které jsou stěžejním objektem při analýze dopravního chování obyvatel na základě dojížd'ky do zaměstnání, je doprava autobusová. Dojížd'ka do zaměstnání bývá v České republice ovlivněna regionálními disparitami (životní styl, fyzickogeografické podmínky, sídelní struktura aj.) v některých méně urbanizovaných oblastech. Frekvence spojů autobusové dopravy v současnosti obecně již nebývá vysoká, avšak ve spojení s jiným dopravním prostředkem, např. vlakem se tento typ jeví jako konkurenceschopným individuální automobilové dopravě. Veřejná linková doprava je jedním typem z dopravních prostředků, které přímo či částečně navazují na železniční síť a zároveň plní doplňkovou funkci v dopravě. Autobusová doprava v České republice byla významným fenoménem zejména v období socialismu, a to zvláště díky vynikající dopravně-regionální obslužnosti.

Po roce 1990 však dochází k mnoha socioekonomickým a institucionálním změnám a oblast dopravy, respektive autobusové dopravy nebyla vynechána. V současnosti je provoz mnoha autobusových linek nadále optimalizován a snižován, a to zvláště díky ztrátovosti spojů a nutnosti placení těchto linek z veřejných rozpočtů. Autobusová doprava je momentálně využívána v mnohem menším měřítku, především díky absenci větších finančních podpor ze strany státu.

Na základě těchto a dalších aspektů dopravního chování obyvatel na všech hierarchických stupních regionů je možné konstatovat, že jedním z mnoha faktorů, které hrají roli při výběru dopravního prostředku je infrastrukturní vybavenost v daném regionu. Využití autobusové dopravy v subregionech a mikroregionech je především určené pomocí polarizace mezi jádrem a periferií, přičemž hlavním faktorem ovlivňujícím tento typ dopravy je intenzita dopravní interakce mezi sídelními středisky v horizontální struktuře. Současně je možné pozorovat vyšší využití spojů hromadné veřejné dopravy na západ hlavního města Prahy a v sídelních střediscích v oblasti Krušnohoří, vyznačující se celkově jedněmi z nejvyšších podílů autobusové dopravy při průměrné či vyšší úrovni automobilizace.

I přestože dochází k redukci některých spojů hromadné veřejné dopravy, je v jistých regionech možné shledat poměrně kvalitní dopravní spojení autobusové dopravy, tyto regiony je možné lokalizovat ve Slezsku a na jihovýchodě Moravy. Jako příznačný důvod lze označit velikost středisek a rozložení sídelní struktury. Naopak nejnižší počty spojů je možné analyzovat v severovýchodních Čechách, kde z dopravního významu převládá železniční doprava. Vzhledem k údajům ze SLDB 2001 lze identifikovat slabé podíly dojížd'kově-autobusových proudů v pohraničních okresech na jihozápadě Čech. V převážné většině případů je daný jev způsoben řídkým osídlením, nekompaktní strukturou a vysokou mírou automobilizace z důvodu absence jádrových center.



Tudíž autobusová doprava se stává v těchto vyšších nadmořských partiích neefektivní a to jak z pohledu obyvatel, tak i z pohledu rentability autobusových přepravců. Pokud by pozornost studia měla být upřena na nízké podíly využití autobusu v Čechách (interval 0–20 %), je možné argumentovat tím faktem, že obce s takto nízkým podílem na celkovém objemu vyjíždějících osob, se svou polohou ztotožňují s vysoce automobilizovanými obcemi či obcemi, jejichž katastrální území se nalézají poblíž, resp. přímo na dopravně intenzivních železničních koridorech. Na druhé straně, předmětem analýzy dopravního chování je i koncentrace homogenních shluků s vyšší nabídkou spojů hromadné veřejné dopravy, již je možné typizovat zejména v obcích v jihovýchodní části Moravy. Jelikož autobusová doprava je označována za velice subvencované odvětví národního hospodářství, dá se tedy označit za jakousi základní službu poskytovanou veřejnosti prostřednictvím státu. Ve svém důsledku plní autobusová doprava svou roli především v blízkém zázemí krajských měst v západní části Česka, obzvláště v Plzni a Českých Budějovicích a to z důvodu kvalitní dopravní obslužnosti autobusových přepravců zřizovanými krajskými úřady. Vysokou koncentraci silné autobusové dojížděky vykazuje pruh obcí směrem na západ od Prahy. Lze předpokládat, že vysoké podíly autobusové dojížděky jsou způsobeny „gravitační“ silou Prahy. Pro obyvatelstvo z těchto obcí je typická kombinovaná doprava (auto – vlak, autobus – vlak), kterou právě využívají při cestě za prací do hlavního města Prahy. Odlišným způsobem lze posléze identifikovat početné zastoupení intervalového rozpětí 40–59,9 %, jenž je mimořádně zastoupeno v severních Čechách. Zásadní dojížděku autobusem vykazují obce, jenž se svou polohou nalézají na přímém silničním tahu<sup>23</sup> z České Lípy do Prahy. Obdobnou situaci vykazuje silnice R10, která podle pentlogramu dopravní intenzity z roku 2010 vyjadřuje výraznou denní intenzitu dopravy.

Avšak vzhledem k lokalizaci podniku ŠKODA AUTO a.s., je možné předjímat určitou souvislost mezi dopravním chováním místních obyvatel a právě tímto podnikem, který pro své zaměstnance denně vyčleňuje několik autobusů a sváží své zaměstnance do zaměstnání. Společně s měnící se polohou obcí v sídelním systému od západu na východ lze sledovat zvyšující se podíl ve využívání autobusu při cestě do zaměstnání. Poloha středisek není jediný aspekt, který se společně s intenzitou autobusové mobility mění, současně s ní se mění i typizace obcí v moravskoslezských okresech. V převážné většině se jedná o vzdálenostně daleké, populačně četné a méně automobilizované obce s nižším socioekonomickým potenciálem a jistými mikroregionálními specifiky. Z pohledu několika těchto málo příčin je racionálně prokazatelná vyšší míra autobusové dojížděky v daných regionech. Vysoká míra podílu autobusů na celkové přepravě osob za prací je již tradičně přičítána okresům v brněnské aglomeraci, obzvláště směrem severovýchodně a jihovýchodě od Brna. Brno jako druhé největší město Česka, lze z řádovostního pohledu označit za „metropolitní“ středisko s velice kvalitní dopravní obslužností, zejména autobusové přepravy.

---

23 Na rozdíl od železničních tratí č. 070, 080, 081, 090, 091.

Zcela dominantním krajem s převažující dojížděnkou autobusem je zřetelně Zlínský kraj (obr. č. 10), což lze primárně přičítat na vrub nízké individuální automobilizaci a relativně vyšší nezaměstnanosti, tím pádem i k nižšímu koupěschopnému potenciálu místních obyvatel, který vede právě k neschopnosti pořízení osobního vozidla. Tradičním regionem poukazujícím na jedny z nejzřetelnějších podílů v dojížděnce autobusem bývá označován okres Jeseník.

Nelze však předpokládat, že zásadní roli zde plní přeshraniční dojížděnka, bližší kauzality by bylo pravděpodobně žádoucí hledat v jisté doplňkovosti autobusové a železniční dopravy, případně v lokalizaci ne zcela vhodně umístěné železnice, blíže např. Ivan, Boruta (2009). Další výraznou dominanci autobusové dojížděvky vykazují obce v okolí Opavy, která svou polohou, diverzifikovaným průmyslem, železničním uzlem a radiální silniční sítí „stahuje“ ekonomicky aktivní obyvatelstvo z celého okresu. Z pohledu autobusové dojížděvky je poukazováno i na oblast Krušnohoří, která je typická svým poměrně výrazným zastoupením autobusové přepravy, resp. dopravy veřejné i přes současně vykazující vysoké podíly v rámci dojížděvky automobilem<sup>24</sup>.

Marada, Květoň (2010) rozlišují faktory, mající vliv na diferenciaci ve využívání dopravních prostředků na subjektivní (organizace dopravy, směřování dopravy, frekvence spojů) a objektivní (populační velikost, charakter osídlení, aj.), nicméně dle Hampla, Blažka, Žížalové (2008) rozlišujeme faktory geografické, ekonomicko-sociální, sociokulturní a „nadstavbové“ (plánování veřejné dopravy a její obslužnosti), které mají podstatný vliv na dopravní chování obyvatel Česka.

Přesto však není možné jednoznačně vyčlenit pouze několik málo podmínek majících vliv na dopravní chování obyvatel Česka, vždy se totiž jedná o spolupůsobení všech výše vyjmenovaných a několika dalších jevů. Diferenciaci ve využití typů dopravních prostředků je však možné pozorovat zejména u autobusové a železniční dopravy. V některých mikroregionech dominuje autobusová doprava a železniční plní pouze funkci komplementární. Popsanou situaci lze obdobně sledovat ve venkovských regionech, nejčastěji v příhraničních obcích či v oblastech vnitřních periferií, jejichž železniční síť na lokální úrovni vykazují nízkou hustotu a posléze se napojuje na hlavní železniční koridory.

Významnými oblastmi v diferenciaci výběru dopravních prostředků jsou mimo jiné i obce v zázemí měst Olomouc, Teplic či Ústí nad Labem, ve kterých je typický vysoký počet vyjíždějících osobním vozidlem i veřejnou hromadnou dopravou a to díky kvalitní geografické poloze k jádrovým oblastem. Například Morava je typickým mezoregionem, který se vyznačuje relativně ucelenou sídelní strukturou s nízkou automobilizací a dostatečným množstvím spojů hromadné dopravy (zvláště autobusové). Dopravní chování obyvatel v Česku je korigováno funkcí jednotlivých dopravních typů. Jedním z dopravních prostředků, jehož využívání v prostorovém rozmístění lze považovat za silně diverzifikované, je tedy autobus.

---

24 Viz komparace obr. č. 8, 10 a 12.

Vzhledem ke strukturálním rozdílům v dopravním chování, je možné z hlediska analýzy využívání dopravních prostředků v jednotlivých regionech Česka, vyhodnotit určité mezoregiony, resp. mikroregiony, kde převažujícím dopravním prostředkem je právě autobus. Využití autobusu, jako prostředku zvoleného k dojížděcí do zaměstnání je signifikantním ukazatelem poptávky po autobusovém spojení v daném regionu. Z celkového vyhodnocení výzkumu využití autobusu při dojížděcí do zaměstnání v roce 2001, lze konstatovat, že silně naddimenzovaným regionem z pohledu využitelnosti autobusu je obecně Morava, která zásadně převyšuje Čechy počtem dojíždějících, ale i vyjíždějících osob do zaměstnání. Autobusovou dopravu je možné považovat za subvencované odvětví dopravních služeb v České republice, což se jasně projevuje ve zjištěné mediánové cifře, jenž u autobusové přepravy dosahovala hodnoty 42 %.

Částečně byla potvrzena i teze, že populačně větší moravské obce vykazují i vyšší podíly autobusové dojížděčky, což je verifikováno u intervalového rozmezí „60 a více“. Střediska, jež svými podíly dojížděčky právě náleží do tohoto intervalu, vykazují počty obyvatel v oscilaci 900–1300 jedinců<sup>25</sup>. Přesto je však nutné vyřknout rys povahy dopravního chování obyvatel Česka a to ten, že směřuje k nadále pokračující podpoře veřejné dopravy státem v přenesené působnosti na krajské úrovni. Za dojížděčková centra autobusů bývají nejčastěji považovány jádrové oblasti moravských krajů, zejména tedy Moravskoslezského, Jihomoravského a Zlínského kraje.

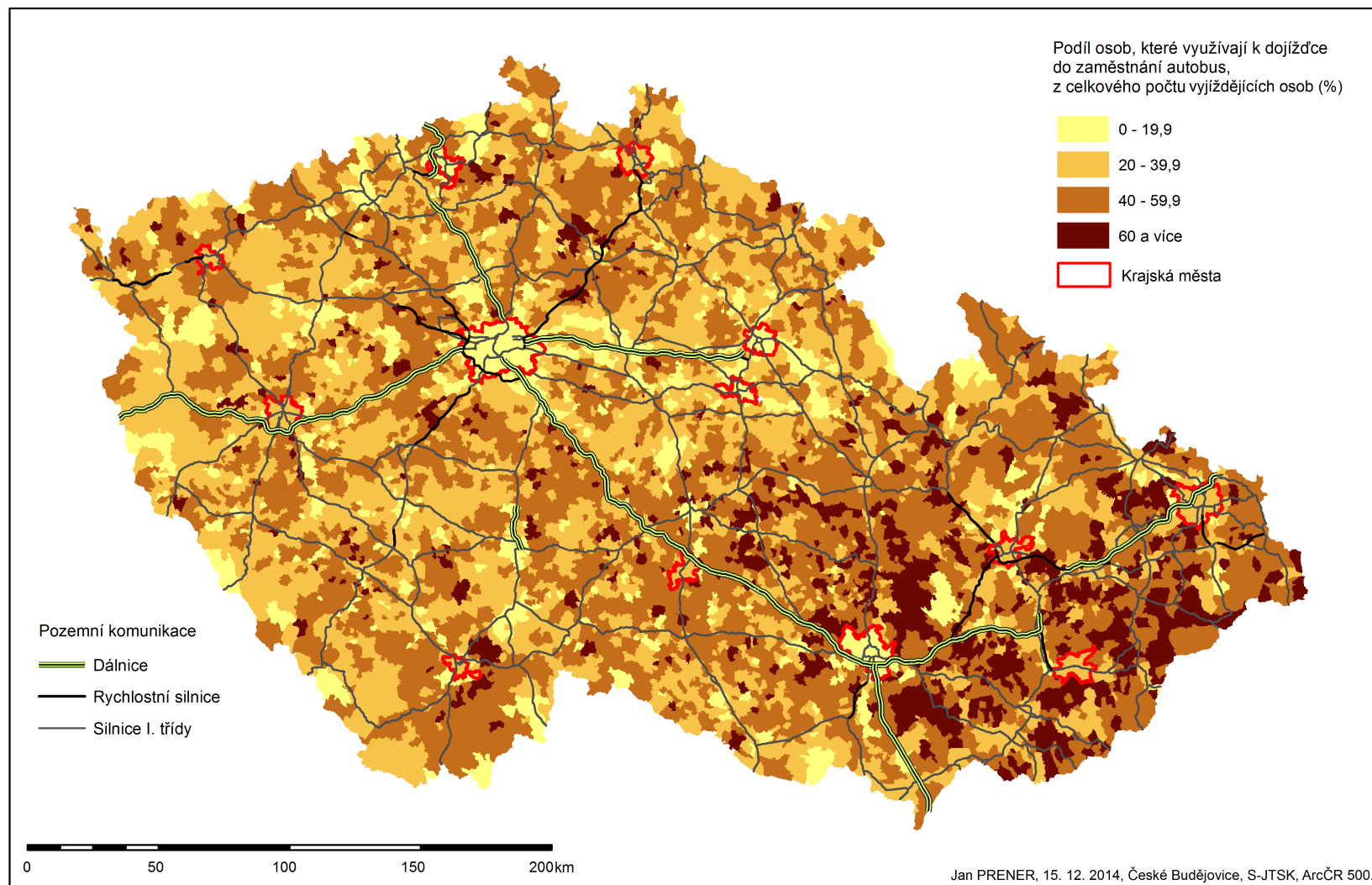
V regionech, které svou polohou obklopují krajská města výše zmíněných regionů, byla variabilita ve využívání dopravních prostředků poměrně vysoká. Obecně však počet obyvatel, kteří využívají veřejnou dopravu při cestě do zaměstnání, výrazně převyšuje sumu jedinců vyjíždějících osobním automobilem. Z tohoto pohledu je kvalitní dopravní obslužnost veřejnou dopravou pro okolí Brna či Ostravy již tradicí.

Díky trolejbusovým či tramvajovým linkám narůstá počet suburbií, které je schopna veřejná doprava v moravskoslezských okresech pojmut. Převážně lze však konstatovat, že za velice podmiňující jevy při dopravní obslužnosti i dostupnosti veřejnou dopravou, bývají považovány absence fyzickogeografických bariér, množství spojů a diferenciovaná populační velikost a struktura moravských sídelních jednotek. Moravské regiony jsou typicky odlišné od regionů českých svou sídelní strukturou, která do jisté míry způsobuje genezi dopravního chování v tomto místě. Dalším významným faktorem je silná tradice průmyslu. Průmyslové závody během období socialismu zajišťovaly pro své zaměstnance pracovní autobusy, které svázely pracovníky do místa výkonu pracovní činnosti. Zvyk jízdy do práce autobusem zde zůstal i v současnosti a s ním i možná lokalizace autobusových zastávek.

---

25 Sídelní struktura moravskoslezských okresů je charakteristická většími obcemi (1 000–2 000 ob.), nacházejících se ve větších vzdálenostech od sebe.

Obr. č. 10: Využití autobusu při dojíždění do zaměstnání v roce 2001



Zdroj: SLDB 2001, vlastní zpracování

Jiným relativně paralelním ukazatelem využití autobusu při dojíždění do zaměstnání je analýza automobilizace, která poukazuje na poddimenzovanost počtu osobních aut v moravských regionech. V současnosti se sídelní struktura na Moravě výrazně nemění (proti masivnímu nárůstu suburbií v Česku po roce 2000). Samostatnou kapitolou je však poloha jednotlivých středisek v sídelním systému České republiky a jejich populační velikost.

Lze předpokládat, že obyvatelé žijící v odlehlých obcích Čech s nižším počtem obyvatel, budou ve vícero případech využívat osobní vozidlo a to hned z několika důvodů, pro jejich mobilitu je totiž rychlejší, pohodlnější a obecně více praktické (odstraní prostoje na čekání autobusu, na železničních zastávkách aj.). Právě tyto vzdálenosti sídelních jednotek od spádových center častokrát způsobují závislost na osobních automobilech, a v mnoha případech se tudíž vozidla stávají jediným možným prostředkem k dopravě za službami, zaměstnáním či volnočasovými aktivitami.

Prostorová diferenciací využití autobusu, jako dopravního prostředku je nejvíce markantní mezi západní částí Čech a východní Moravou. Výrazné disparity v objemu autobusové dopravy vykazuje jak sledovaná dojížděka, tak i vyjížděka do zaměstnání. V případě vyjížděky do zaměstnání jsou prostorové disparity mnohonásobně lépe interpretovatelné. U vyjížděky do práce v roce 2001 je patrný vysoký podíl využitelnosti autobusu do zaměstnání a to hlavně v okolí krajských měst, vyjma Pardubic a Hradce Králové<sup>26</sup>. Autobusová doprava vykazuje mimořádně příznačné areály v oblasti kolem Českých Budějovic a Karlových Varů, kde autobusová doprava plní primární roli z veřejné dopravy. České Budějovice jsou denně spádovým centrem pro tisíce obyvatel z blízkého okolí.

Mezi nejčastější obce, z nichž lidé dojíždějí do Českých Budějovic, a využijí při této cestě autobus, lze označit Trhové Sviny, Horní Stropnice, Dolní Dvořiště, Ledenice či Lišov. Celkově zásadní význam autobusové dopravy z mikroregionálního pohledu vykazují i další obce, jejichž poloha se nachází v perimetru 35 km od statutárního města Karlovy Vary. Míra intenzity využívání autobusu při vyjížděce do zaměstnání je zde poměrně vysoká a to i přes nižší populační velikost města. Analyzovaná data z roku 2001 mají částečně omezenou vypovídající hodnotu. Vzhledem k důvodu blízkosti státních hranic by bylo možné usuzovat o vysokém odlivu obyvatelstva za prací do sousedního Německa automobilem. Přesto však při prvotním hodnocení vysokých podílů ve využívání autobusu při vyjížděce do zaměstnání vykazují vyšší podíly obce nacházející se na severu, resp. jihu od Karlových Varů, tudíž předpoklad je takový, že za primárně spádové středisko je racionální označit statutární město<sup>27</sup>. Za významná vyjížděková centra lze z optiky exponovanosti vymezit tyto sídelní jednotky: Bochoř, Lohotky, Krásný les případně obec Ostrov.

---

26 Vliv efektivní příměstské železniční dopravy.

27 Víceméně díky přítomnosti silnic I. třídy, institucionálních funkcí a socioekonomické vyspělosti.

## 5.4 Dojížd'ka autobusem v roce 2011

Předchozí diskuze a analýza dopravního chování obyvatel Česka poukazují na transformaci dopravního trhu po roce 1989. Na trh vstupují noví investoři a nespočet ekonomických subjektů, jenž se částečně transformovaly z dosavadních struktur veřejné dopravy. Zásadní změny proběhly zejména ve veřejném sektoru, který byl nejvíce zasažen změnou dopravní organizace společnosti. Zatímco na začátku transformačního období docházelo zřetelně k převaze veřejné hromadné dopravy nad dopravou individuální, momentálně dominuje již doprava automobilová.

Selekce tratí veřejné dopravy v posledních dvou dekadách byla způsobena ve většině případů jistou nerentabilitou těchto tratí, a postihla plošně téměř všechny mikroregiony či okresy Čech, Moravy i Slezska. Masivně doznívající podpora veřejné dopravy, resp. dopravy autobusové způsobila regionální disparity, které je možné vidět na obr. č. 10 a 11. V souvislosti se srovnáním dojížd'ky do zaměstnání z let 2001–2011, se projevují určité změny v prostorovém uspořádání obcí, využívající autobus jako dopravní prostředek při cestě do zaměstnání. Autobusová doprava bývá vázána na silně populační střediska, jimž však chybí jisté administrativní či sociální funkce, tudíž vyšší „pracovní atraktivitu“ a dojížd'ku do zaměstnání, lze sledovat v okolí krajských měst a částečně i v pohraničí s Rakouskem či Polskem.

V analýze dojížd'ky do zaměstnání autobusem v roce 2011, převládají podíly ve využití autobusu při dojížd'ce již tradičně v moravských a slezských regionech. Avšak v komparaci s rokem 2001, již tato dominance není až tak markantní. Na první pohled je zřejmé, že k nejvýraznějšímu úbytku obyvatel, kteří využívali k dojížd'ce do zaměstnání autobus, dochází ve všech moravských i slezských okresech a částečně i na Vysočině. Posléze je patrné zaznamenání úbytku několika homogenních shluků obcí v blízkosti statutárních měst Karlových Varů, Mladé Boleslavi, Kladna či Českých Budějovic a obecně na jihozápadě Čech. Nejvýraznější disparity jsou shledány v okresech Jihlava, Pelhřimov, Blansko, Žďár nad Sázavou, Svitavy, Šumperk, Hodonín a dále v celém Zlínském kraji

Relativní parciální úbytky v podílech využitelnosti autobusu při dojížd'ce do zaměstnání vykazuje i několik málo desítek obcí či shluků ve Středočeském kraji a částečně oblast Českého středohoří. Naopak poměrně konzistentní podíly dojížd'ky autobusem jsou rozmístěny v horských a podhorských oblastech (Náchod, Jeseník<sup>28</sup>, Bruntál). V rámci srovnání s českými regiony jsou v moravskoslezských regionech viděna odlišná kritéria pro výběr dopravního prostředku při cestě do zaměstnání. Zásadní roli zde hrají především efektivita dopravy, populační velikost středisek a jistá neroztříštěnost obcí, tradice či jiné, převážně sociologické podmíněnosti.

---

28 Blíže např. Seidenglanz (2001).

Celkově je však autobusová doprava více zastoupena v moravských a slezských regionech, kde již tradičně převládá veřejná doprava při dojížděcí do zaměstnání. V případě autobusové dojížděčky lze charakterizovat některé mikroregiony či oblasti, ve kterých není typické předpokládat vyšší míru<sup>29</sup> dojížděčky autobusem. Přesto bezesporu je možné vyčlenit několik málo středisek, jež jsou situovány netradičně v jihozápadních Čechách a vykazují vyšší podíly v autobusové přepravě. Pro přesnější lokalizaci je možné explicitně jmenovat tyto obce, jedná se tedy o střediska Kvilda, Borovany, Týn nad Vltavou a Vlachovo Březí. V prostorovém rozmístění kartogramu *Využití autobusu při dojížděcí do zaměstnání v roce 2011* nelze pozorovat zcela jasně výrazné geografické vymezení (západo-východní, severo-jihní či jiné gradienty), přesto dominance podílů autobusové dopravy moravských okresů nad českými je více než patrná. Dalšími z výsledků geneze kartogramového znázornění mobility autobusem za prací jsou považovány obce s nižší intenzitou dojížděčky. Nízké úrovně intervalového rozpětí 0–20 % přísluší střediskům na severozápadě Plzeňského kraje, jenž je možné označit spíše za periferní oblasti s absencí kvalitní dopravní infrastruktury.

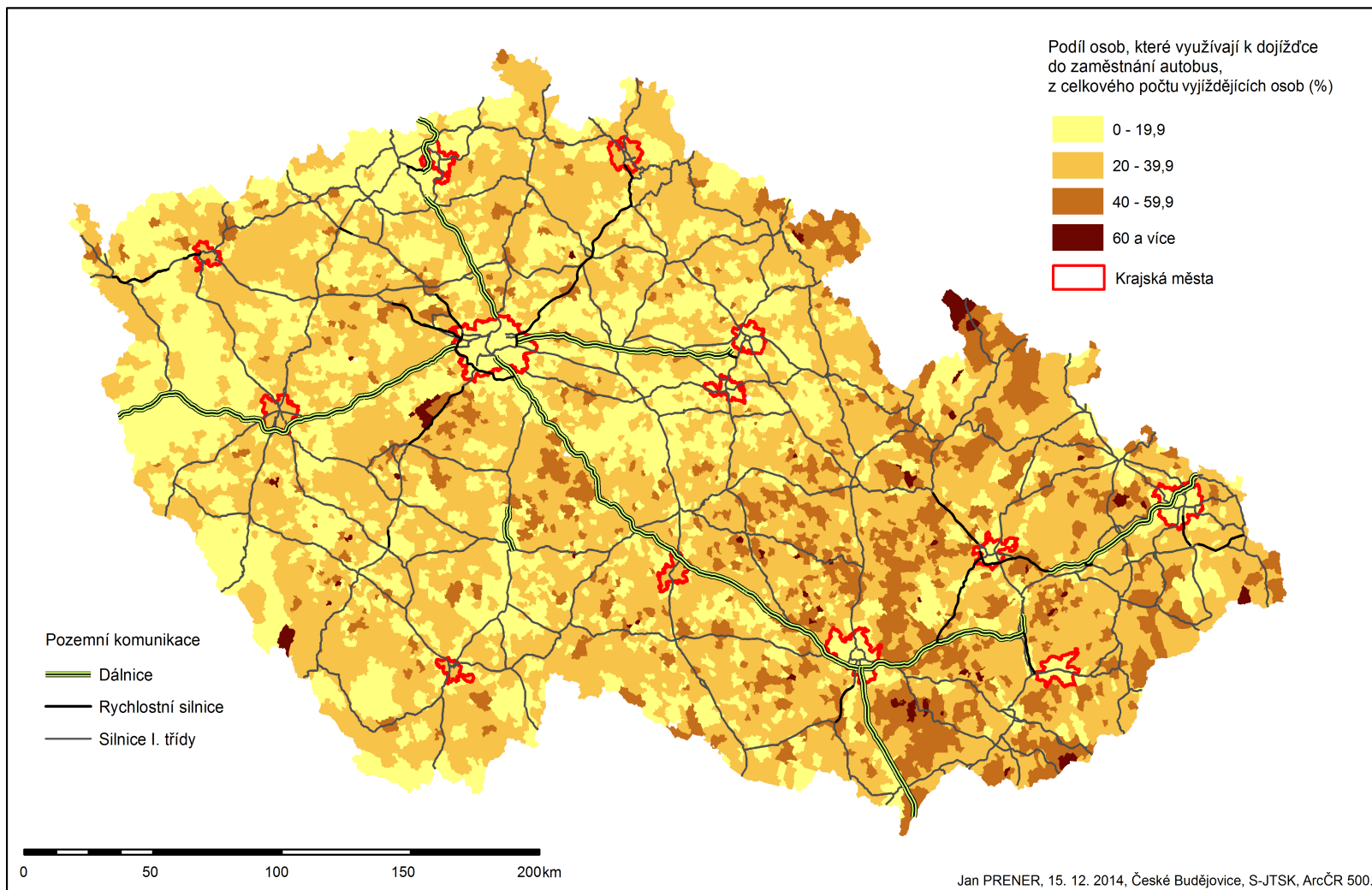
Vyřčený předpoklad mimo jiné potvrzuje i poměrně vysoká automobilizace v tomto území na západě Čech, která je předložena na obr. č. 6. Za racionální je v tomto ohledu tedy možné považovat spíše vyšší mobilitu osobním vozidlem (viz obr. č. 9). Jak již bylo zmíněno, autobusová doprava plní dominantní roli přepravce obzvláště v moravských a slezských regionech, přesto je možné v Čechách vysledovat několik naddimenzovaných okresů (Příbram, Klatovy a Žďár nad Sázavou) z pohledu dojížděčky do zaměstnání. Specifika meziobecní dojížděčky nelze částečně logicky vysvětlit, je však patrné, že určitými faktory při dojížděcí do zaměstnání bude celá řada proměnných, jenž jsou charakteristické pro lokální dopravní chování obyvatel (zvyky, kvalita a kvantita dopravních sítí, sídelní struktura, ekonomický potenciál, počet obyvatel aj.). Hlediska rozdílu by patrně bylo i možné naleznout ve vyšší míře v moravskoslezských regionech a jistě v zázemí krajských měst, a to především díky radiálním silničním sítím, jenž nejčastěji přivádí do dojížděčkových regionů pracující obyvatelstvo. Značnou diferenciaci z pohledu poskytování dopravní obslužnosti autobusovou dopravou vykazují zázemí Středočeského kraje, které jsou dopravně orientovány směrem na Prahu.

Dopravní poměry ve Středočeském kraji bývají podmíněny populační velikostí obcí, která zajišťuje kvalitní dopravní obslužnost veřejnou dopravou. Nicméně, tato asociace se striktně neprojevuje ve všech mikroregionech v okolí Prahy. Vliv na počet vyjíždějících ze zázemí do střediska (Prahy), kteří pro svou cestu volí autobus, lze spatřit ve vysoké míře individuální automobilizace ve vnitřních periferiích Středočeského kraje, kde současně obce vykazují nízké podíly ve využití autobusu při cestě do práce. Opětovně je možné poukázat na nízké zastoupení autobusové dopravy na celkovém objemu dojížděčky do práce v okresech Pardubice a Hradec Králové, a to z důvodu vysoké efektivity příměstské železniční dopravy.

---

29 Podíl dojížděčky autobusem 40 % a více.

Obr. č. 11: Využití autobusu při dojížděce do zaměstnání v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování



Je však nutné dodat, že na základě výsledků z analýzy dopravního chování obyvatel (SLDB 2011), je zřejmé, že autobusová doprava se řadí na druhé místo<sup>30</sup> v pořadí využití dopravních prostředků při cestě do zaměstnání. Klíčový úbytek dojížděky do práce autobusovou dopravou je vymezen v téměř souvislých velikostně významových regionech. Využívání dopravních prostředků při cestě za prací je přímo závislé na struktuře sídelního systému, na což jasně poukazuje právě i prostorové rozmístění shluků, které jsou typologicky rozesety po regionech Česka. Jelikož k bližšímu zhodnocení dopravního chování obyvatel Česka lze využít datovou základnu poskytnutou Českým statistickým úřadem z let 2001 a 2011, je nasnadě naznačit podrobnější disparity v rámci využívání autobusu, jako primárního dopravního prostředku při cestě do zaměstnání. Mezi krajskými či okresními rozdíly ve využívání jednotlivých dopravních prostředků působí jistě celá řada proměnných, nicméně v moravských a slezských regionech lze mezi nejzásadnější faktory řadit zvyšující se automobilizaci, tradici, nezaměstnanost a sídelní strukturu, jež silně podmiňuje dopravu autobusovou. Zásadními odchylkami v dopravním chování v rámci autobusové dopravy v letech 2001 a 2011, je možné označit okres Žďár nad Sázavou, Zlínský kraj, Moravskoslezský kraj a částečně některé okresy v Olomouckém kraji. Předchozí vyřčené oblasti jsou charakteristické vyšším nárůstem automobilizace, vytvářející určité prstencovité shluky kolem krajských měst, pro příkladnost jistě poslouží několik obcí v okolí Zlína či Ostravy. Detailnější určení středisek není tak zásadní, pokud se v této záležitosti jedná spíše o plošné rozmístění daného jevu.

K přesnější analýze by zajisté pravděpodobně přispěla mikroregionální studie, nicméně účelem zde byla spíše formulace nejvýraznějších změn v podílech dojížděky do zaměstnání. Dopravně geografické, ale i sociální výzkumy explicitně nepotvrzují primární příčinu změn v dopravním chování obyvatel v moravskoslezských regionech. Avšak pravděpodobně je na místě, za původní faktor označit zvyšující se individuální automobilizaci<sup>31</sup>, jejíž důsledky jasně korelují s ubývajícím podílem dojížděky autobusem do zaměstnání<sup>32</sup>. Výsledkem jistého ponížení podílů autobusové dopravy na celkovém dopravním chování obyvatel Česka patřičně dokresluje i mediánová hodnota šetřených dat. Reálná mediánová cifra dojížděky autobusem v roce 2011 činí 25 % a to při interpretaci výsledné standardní odchylky, jež vykazuje +/- 13 %.

Závěrem je nutné naznačit teoretický vývoj autobusové dopravy v další dekádě, lze předpokládat, že dosavadní trend ve využití autobusu při dojížděce do zaměstnání bude i nadále pokračovat. Nižší podíly na přepravní dělbě práce bude možné shledat plošně na celém území České republiky, nicméně zásadní vliv autobusové dopravy v brněnské aglomeraci, či Zlínském kraji zůstane zachován. Za primární jev lze v této souvislosti označit pokračující progres individuální dopravy v celkovém objemu přepravených osob za prací a stagnaci vlakové dojížděky.

---

30 Za osobní automobil.

31 Obr. č. 7.

32 Komparace dojížděky autobusem v letech 2001–2011.

## 5.5 Dojížd'ka vlakem v roce 2001

Železniční doprava, stejně jako železniční síť je v České republice podmiňována regionálním významem veřejné dopravy. Vliv železnice na lokální úrovni je momentálně podroben určité difúzi historicko-geografických předpokladů. S odkazem na historické kauzality je možné říci, že železniční doprava, jako součást národního hospodářství je výrazně rozvíjena přibližně od dob průmyslové revoluce. Zvláště ve 2. polovině 19. století dochází k vzestupným tendencím ve výstavbě železničních tratí na území tehdejšího Rakouska-Uherska. Železniční doprava v té době sloužila více jako prostředek pro přepravu materiálů, než-li pro transport osob na střední a delší vzdálenosti. Již z dob Rakouska-Uherska je patrné, že Čechy tvořily přibližně 2/3 průmyslové produkce celé monarchie. Železniční infrastruktura umožnila průmyslu nebyvalou expanzi a současně s ní došlo ke zvýšení konektivity významných industrializovaných měst, zejména směrem na jihovýchod od českých zemí.

Důsledkem zvýšené produktivity průmyslových podniků dochází k intenzifikaci železničních sítí a k rozšiřování městských zázemí. Za implikaci pozitivních vlivů v rozvoji železnic na regionální úrovni lze spatřit ekonomický růst několika měst (Žatec, Chomutov, Louny, Plzeň, Praha, Kutná Hora, Brno, Olomouc a Ostrava), jenž vznikly na ložiscích nerostných surovin, zejména černého a hnědého uhlí. Zlepšená dopravní infrastruktura zapříčinila bezpodmínečný socioekonomický rozmach periferií. Hlavním impulsem pro druhotný efekt v transformaci sídelních jednotek byl příliv nových pracovních míst na trhu práce, se kterým byla spojena právě i dojížd'ka do zaměstnání. Dominantní pracovní dojížd'ku za prací, při níž byl primárně využit vlak jako dopravní prostředek, lze datovat přibližně do druhé poloviny 20. století, kdy Československý stát masivně podporoval veřejnou dopravu.

V tomto období představovala veřejná doprava zásadní typ dopravního prostředku, nejčastěji využívaného pro mobilitu v Československých regionech, obzvláště na mikroregionální úrovni. Po transformaci Československa po roce 1989 je z povahy diskuze zřejmé, že došlo k nejedné proměně společnosti a to jak v oblastech institucionálních, tak i v oblastech sociálně-ekonomických. Vzhledem k nárůstu polarizace mezi jádrovými oblastmi a venkovem po roce 1989, lze konstatovat, že nodální regiony dojížd'ky do zaměstnání korelují s průmyslovými oblastmi<sup>33</sup> tehdejšího Rakouska-Uherska (na českém území). Hodnocení intenzity pracovní dojížd'ky po roce 1989 komplexně poukazuje na koncentraci a nárůst počtu obyvatel do měst či regionů s vysokým podílem určité socioekonomické a institucionální vyspělosti a s vysokým podílem průmyslových podniků. Zároveň je nutné dodat fakt, že Česká republika se po transformaci nalézá v jisté regionální diferenciaci hustoty železnic na českém území. Železniční doprava v Česku dominuje zvláště v oblastech s historickým významem, tento úkaz je možné sledovat např. ve středních a severních Čechách a zvláště u hlavního města Prahy a jeho okolí.

---

33 Žatec, Chomutov, Louny, Plzeň, Praha aj.

Relativně silná pozice železniční dopravy je ovlivněna zejména historickým vývojem železnice dále např. na Ostravsku, kde výskyt nerostných surovin zapříčinil určení vhodnosti průmyslového odvětví do pánevních oblastí. Hustota železničních sítí a jejich lokalizace je silně vázána na průmyslové oblasti v Česku. Z toho plyne jev, že nejvyšší četnost železnic vykazují Ústecký kraj, Praha a její okolí, Pardubický kraj, Jihomoravský kraj, Zlínský kraj a kraj Moravskoslezský. Velké průmyslové závody bývají koncentrovány do oblastí s vysokou hustotou obyvatel, vhodnými fyzickogeografickými podmínkami (reliéf, přítomnost nerostných surovin), které v tehdejší době podmiňovaly žádoucí předpoklady pro výstavbu železnic. Železniční transport je mnohem více závislý na přírodních bariérách, než je tomu například u autobusové či automobilové dopravy. Dopravní chování obyvatel Česka je zásadně propojeno s vlivem dopravní infrastruktury, jež je označována za dominantní faktor pro rozvoj a lokalizaci železničních sítí. V závislosti na naznačené interakci je nutné brát v úvahu i ekonomickou a polohovou situovanost průmyslových subjektů, do jejichž zázemí nejčastěji obyvatelstvo, jehož primárním dopravním prostředkem je právě vlak, nejčastěji dojíždí. Jistým důkazem předchozích tezí je poslední stádium vývoje železniční sítě, kterým je stádium selekce (Brinke 1999).

Typickým příkladem selekce je rušení primárně venkovských, případně nerentabilních železnic stanic, které svou absencí ba právě podmiňují vyšší polarizaci venkovského prostoru v Česku, tedy zejména po roce 1989. Denní dojíždka do zaměstnání je základním cirkulačním pohybem v každodenní periodě. Již na první pohled jsou z obr. č. 12 zřejmé výrazné meziokresní disparity, jenž jsou ve většině případů způsobeny lokalizací železničních tratí, efektivitou železniční dopravy a úrovní individuální automobilizace, případně lokalizací pracovních pozic na nabídce trhu práce. Dojíždka za prací je fenomén, jenž je převážně vázán na významná administrativní střediska s jistou institucionální vyspělostí. Přesto je však možné zaznamenat výrazné tendence v dojíždce vlakem v příměstských oblastech kolem měst Plzně, Ústí nad Labem, Prahy, Brna, Olomouce, částečně i Ostravy.

Obecně jsou tyto regiony považovány za semiperiferní oblasti, jejichž území je protínáno příměstskými železničními tratěmi, které následně přímo navazují na zbylou venkovskou infrastrukturu. Z hlediska dojíždky do zaměstnání patří železniční doprava k méně využívaným dopravním prostředkům. Přesto jedny z nejvyšších podílů ve využití vlaku při cestě do zaměstnání, je možné shledat v okresech Plzeň-jih, Nymburk, Kolín, Benešov, Břeclav, Olomouc a částečně v oblasti na střetu administrativních hranic okresů Ústí nad Labem, Litoměřice a Teplice (tratě č. 090, 130, 072). Naopak nejnižší míry využití vlaku, jako dopravního prostředku pro cestu do zaměstnání vykazují okresy odlehlé od hlavních dopravních tahů. Častokrát tyto územní jednotky disponují nízkou hustotou obyvatel, vyšší mírou nezaměstnanosti, respektive obecně tyto střediska je možné typizovat, jako oblasti venkovské či periferní. Mezi sídla, která splňují právě výše zmíněná kritéria, je možné vklínit obce nalézající se nejčastěji v okresech Příbram, Pelhřimov, Znojmo a resp. Klatovy (jižní cíp okresu).

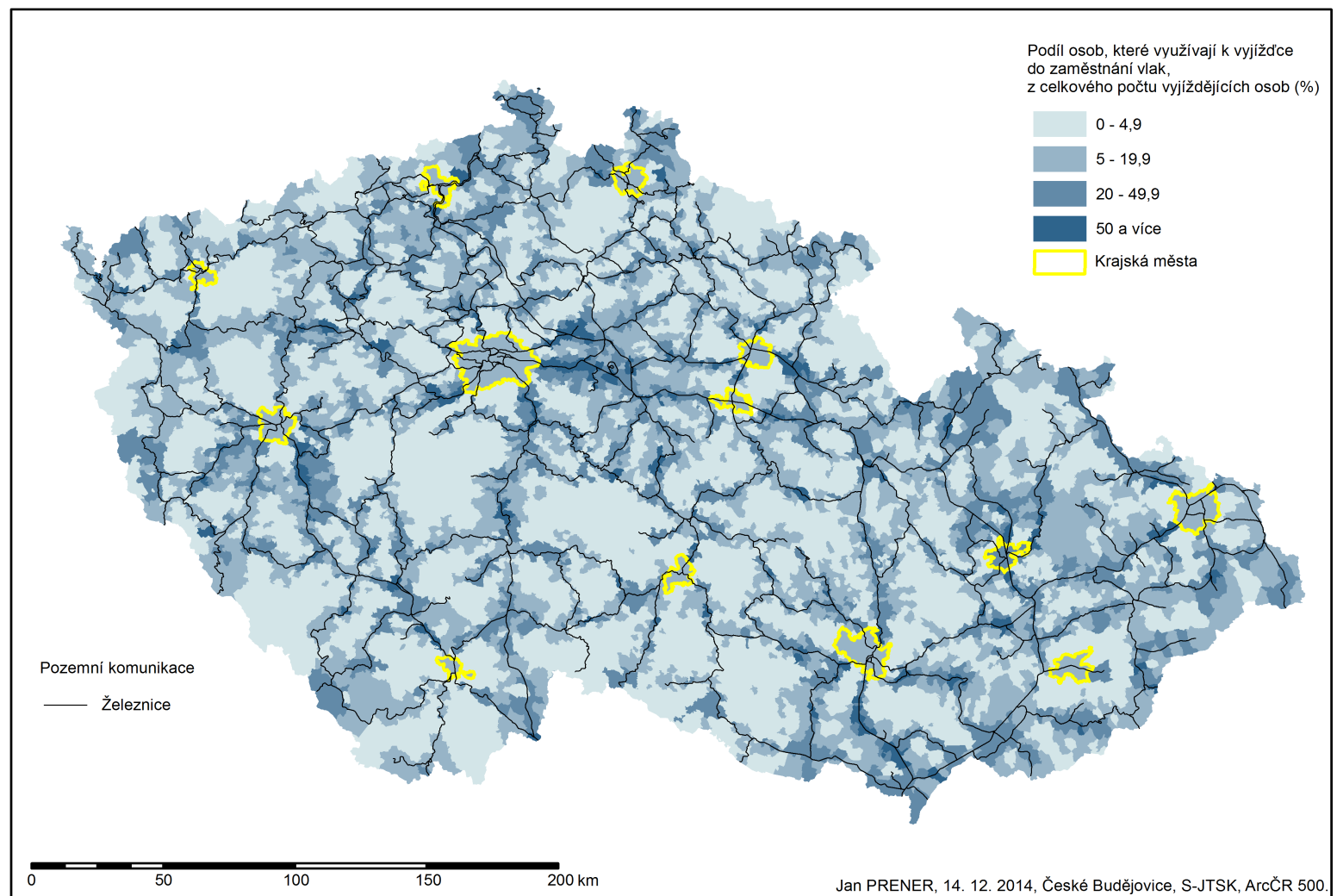
Početně nejvíce zastoupeným intervalem je z pohledu dojížděky do zaměstnání pomocí vlaku interval 0–4,9 %. Medián celkového šetřeného vzorku vlakové dojížděky osciluje hodnotu 4,3 %, což je poměrně nesignifikantní ukazatel a určitým způsobem spíše méně významný indikátor. Nicméně za průměrný podíl využití vlaku při dojížděce do zaměstnání v roce 2001, lze označit cifru 10,6 %. Celkově této explicitní hodnotě se nejvíce blíží obce Dobšice, Silůvky, Stratov a Sibřina, jejichž poloha je situována ve Středočeském či Jihomoravském kraji, kde lze naleznout i nejčastější průměrné hodnoty dojížděky vlakem. Naopak za obce, jenž se svou polohou nacházejí v okresech Příbram, Pelhřimov, Znojmo či Klatovy a vykazují velice nízké relativní podíly při dojížděce vlakem, je možné označit střediska Svatý Jan, Humpolec a Horní Dunajovice, Rejštejn a okolí.

Výběr železniční dopravy, pro uskutečnění dojížděky do zaměstnání je v současnosti závislé na regionech, jejichž geografická poloha se nachází ve vhodné blízkosti železničního koridoru či železniční tratě náleží přímo do katastru dané obce. Dále je možné předpokládat zvýšení nárůstu objemu přepravených osob z koncentračních zón center osídlení, do obcí mimo trvalé bydliště, nacházejících se v okolí hlavních (větších a důležitých) sídelních jednotek. Z mapového výstupu obr. č. 12 je však patrné, že železniční doprava plní spíše roli komplementárního typu dopravního prostředku. Nicméně v mnoha menších sídelních strukturách je železniční doprava sice méně využívána, avšak v souvislosti s dopravou autobusovou tvoří konkurenceschopnou kombinaci druhů dopravy, jenž se může snadno měřit s individuální automobilovou dopravou (efektivita a rychlost).

Obecně z výsledků šetření (SLDB 2001) je patrné, že železniční doprava v kontextu národního segmentu objemu přepravených osob vykazuje spíše nižší podíly z celkového počtu dojíždějících obyvatel. V rámcové komparaci počtu dojíždějících obyvatel, byl vlak zařazen v pořadí až na třetí místo. Tento fakt je možné exaktně potvrdit i v kartogramovém vyjádření (obr. č. 12) a současně tudíž i z průměrných podílů jedinců, kteří při cestě do zaměstnání použili vlak. „Z hlediska vyjížděky do zaměstnání vlakem existují mezi okresy v Česku výrazné disparity, které jsou způsobeny zejména historickým vývojem železniční sítě a celkovými podmínkami pro železniční dopravu. Železnice má výraznější význam pouze v několika okresech a celkově má jen sekundární význam při dopravě do zaměstnání“ (Marada et. al. 2006). Tento jev přikládáme většinou za důsledek ztrátivosti „venkovských“ tratí, a tudíž k následnému snižování počtu spojů do konečné stanice v daném mikroregionu. Obecně lze předpokládat, že nejintenzivnější dojížděky obyvatel do zaměstnání bude možné pozorovat podél hlavních železničních koridorů, jejichž cílovými stanicemi dojížděky budou převážně krajská města s vyšším sociálním statutem. Dále je možné předpokládat, že i v budoucnosti bude docházet i k další selekci nerentabilních tratí<sup>34</sup> a naopak „objem“ přepravovaných obyvatel bude přemístěn do gesce autobusové dopravy.

34 Např. trasa: Rybník – Lipno nad Vltavou. Jedna z několika železničních tratí (č. 195), o níž se hovoří, jako o budoucím zrušeném železničním tahu.

Obr. č. 12: Využití vlaku při dojížděcí do zaměstnání v roce 2001



Zdroj: SLDB 2001, vlastní zpracování

## 5.6 Dojížd'ka vlakem v roce 2011

Z již několika provedených diskuzí a analýz je zřejmé, že dopravní chování obyvatel z hlediska dojížd'ky za prací vlakem, je již tradičně z historické optiky silně vázáno na průmysl a průmyslové oblasti s vysokými zásoby nerostných surovin. Vzhledem k podílu dojížd'ky na celkovém objemu dojíždějících obyvatel do zaměstnání, vykazuje mobilita, při níž je výchozím dopravním prostředkem použit vlak, spíše marginální význam. Tuto skutečnost je možné sledovat v obou zmíněných letech, jenž prošly analýzou, tedy roky 2001 a 2011.

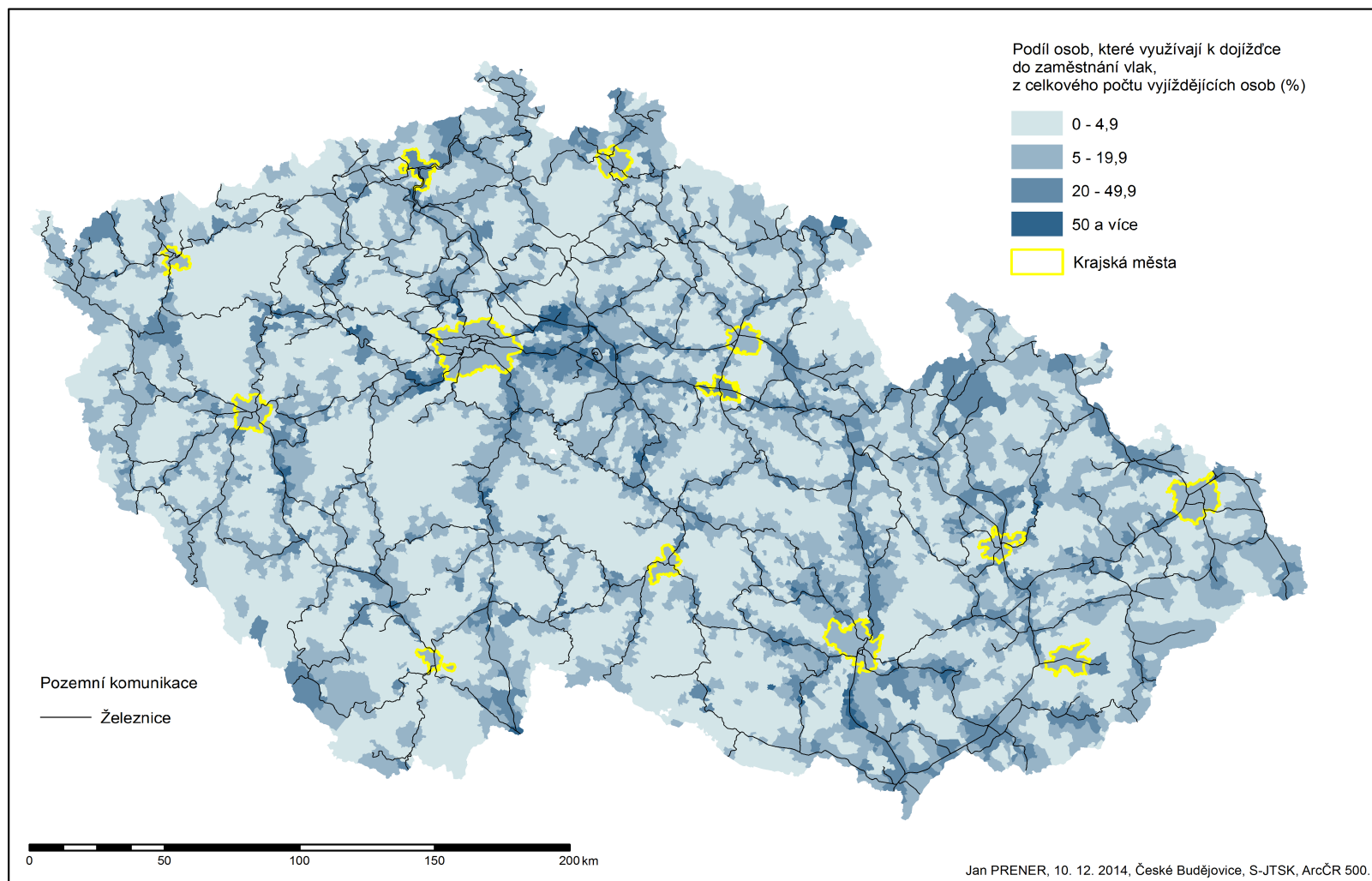
Například v kontextu celkového objemu vyjížd'ky v roce 2011, dle zvoleného druhu dopravního prostředku, použilo vlak při cestě do zaměstnání „pouhých“ 110 tisíc obyvatel, což se z celkového počtu vyjíždějících osob jeví jako výrazná menšina. Ze strukturálního hlediska je předně nutné poukázat na fakt, že během analyzované dekády dopravního chování obyvatel Česka došlo k výrazným změnám a to jak na silničních a železničních komunikacích, tak ale i v socioekonomickém pojetí obyvatel ve společnosti. Nicméně, i přesto lze stále železniční dopravu zařadit na třetí pozici ve vytiženosti obyvatelstvem při dojížd'ce do zaměstnání. Problematika dopravní obslužnosti je spatřována ve veřejné dopravě, obzvláště v dopravě železniční, kde je po roce 1989 možné doložit selekci spojů ve venkovských a nerentabilních okresech Česka. Blíže se této problematice obslužnosti věnoval např. přední český geograf Hůrský (1974a), jenž svou činnost podrobněji věnoval městům v dopravních sítích. K jisté redukci spojů železniční dopravy vybízela střediska „venkovského typu“ s nekompaktní a rozdrobenou strukturou, jež je typická pro regiony Čech. U železniční dopravy v Česku lze bližší kauzality spatřovat dávné historii, ba právě lze její vývoj označit za nerovnoměrný a to především v lokalizaci a hustotě železničních tratí.

Z výsledků analýzy SLDB 2011, lze usuzovat fakt, že nedochází k výraznému nárůstu tempa dojížd'ky do zaměstnání s využitím vlaku, jako primárního dopravního prostředku. Dojížd'ka vlakem je v současnosti v mírné regresi a lze se domnívat, že tento nastolující trend bude i v další dekádě nadále pokračovat. V komparaci prostorového rozmístění jednotlivých podílů v dojížd'ce do zaměstnání, z celkového objemu dojíždějících v segmentu vlakové dopravy, je možné shledat téměř shodné rozložení daných intervalů v dekádě 2001–2011. Díky po „listopadové polarizaci“ železniční dopravy ve venkovském prostoru se dopravní intenzita dojížd'ky do zaměstnání velice silně shlukuje v území kolem většiny krajských měst. Územní variabilita v denních cirkulačních pohybech je integrována zejména ekonomickými a společenskými změnami v asymetrické hierarchizaci českých a moravských měst, o které hovoří např. Hampl (2005). Je tedy nanejvýš zřejmé, že intenzita dojížd'ky vlakem za prací úzce souvisí s administrativní a socioekonomickou vyspělostí, většinou silně průmyslově založených sídelních jednotek.

Výsledný kartogram problematiky dojížděky do zaměstnání vlakem v roce 2011 vykazuje téměř shodné prostorové disparity s kartogramem dojížděky v roce 2001. Míra intenzity počtu dojíždějících osob do spádových středisek je však nižší. Vyšší podíly v počtu dojíždějících osob logicky je možné nalézt v regionech s lokalizací důležitých železničních koridorů či dopravních uzlů. Ve většině případů lze vysokou intenzitu dojížděky vlakem zaznamenat podél hlavních, příměstských železničních tahů. Tyto tratě disponují velice výhodnou časovou úsporou jak v dojížděce do jádrové oblasti, tak i v časových intervalech v prostojích na zastávkách, a to z důvodu vysoké četnosti počtu vypravených vlaků do spádového centra. V případě dojížděky vlakem nelze shledat určité sofistikované faktory, které by měly vliv na cestu za prací. S největší pravděpodobností, zásadním faktorem bude přítomnost samotné železnice a časová úspora, kterou lidé získají z důvodu krátkodobých intervalů mezi příjezdy vlaků do železničních stanic. Až na několik výjimek, lze železniční síť ve většině krajských měst typizovat sítěmi radiálními, jenž do měst přivádějí ekonomicky aktivní obyvatelstvo. Víceméně, většina významných železničních tahů v Česku byla pojmenována v kapitole 5.1, tudíž opětovné vyřčení dojížděkově-intenzivních tratí je pravděpodobně zbytečné. Bylo by možné předpokládat, že vlaková doprava bývá podmiňována fyzickogeografickými náležitostmi, nicméně tuto skutečnost, výsledný kartogram částečně neguje. Naopak, ve vyšších nadmořských výškách se dojížděka vlakem střetává s průměrnou či nadprůměrnou poptávkou po železniční dopravě, což je možné např. zaznamenat na hranicích Všerubské vrchoviny a Šumavy, Českého středohoří, Jizerských hor či Hanušovické vrchoviny.

Přítomnost několika geomorfologických jednotek v posouzení primárních faktorů však není podmiňujícím jevem při cestě vlakem, většinou se totiž jedná o příměstské tratě s poměrně nízkou časovou dostupností do spádového střediska. Významným úkazem při dojížděce vlakem je zajisté i *faktor ceny*, který v mnoha případech je rozhodujícím při volbě dopravního prostředku. Za již tradiční spádové oblasti dojížděky za prací lze považovat krajská města typu Ústí nad Labem, Praha, Hradec Králové, Pardubice, Brno a Olomouc. Podrobnější výzkum vlakové dojížděky poukazuje na záležitost, že ve střednědobém horizontu (jedné dekády) lze charakterizovat dopravní chování, resp. dojížděku do zaměstnání pomocí vlaku, za poměrně konstantní a to jak z pohledu intenzity, tak prostorového rozmístění. Některé již tradiční dojížděkové oblasti byly popsány, nicméně za další dojížděkově-intenzivní okresy je možné označit Břeclav, Cheb, Most, Šumperk, Vsetín a Olomouc. Dále lze zpravidla vyčlenit menší dojížděkové shluky obcí, jenž se svou katastrální polohou nalézají přímo na železničních tratích, případně v jejich blízkém okolí. Především se jedná o oblasti Kralupska, Ústecka, Nymburska, Kolínska, Berounska, Rakovnicka a Benešovska. Okrajově bylo naznačeno, že intenzita vlakové dojížděky je jasně patrná východním směrem od hlavního města Prahy, což je v zásadě způsobené hustotou železničních sítí a přítomností jednoho z hlavních železničních koridorů v Česku, a tím pádem je racionálně dána i vyšší efektivita obslužnosti.

Obr. č. 13: Využití vlaku při dojížděce do zaměstnání v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování



Ačkoliv je tato domněnka zcela přijatelná, předně je třeba poukázat i na přítomnost železničního zkušebního okruhu Cerhenice, jež je součástí nedalekého zkušebního centra Velim, poblíž Poděbrad. Svým technickým vybavením středisko vytváří celou řadu pracovních příležitostí, zejména tedy v oboru železniční dopravy a právě mimo jiné i z tohoto důvodu, je možné na lokální úrovni shledat vyšší míru dojížděky do zaměstnání. O jisté saturaci vlakové dopravy však nelze hovořit zejména v mikroregionech v zázemí Prahy, pro které je právě typická dojížděka vlakem (Kolínsko, Nymbursko, Kralupsko) resp. se svou polohou nalézají přímo nebo poblíž železničních magistrál (Česká Třebová, Týniště nad Orlicí, Stříbro, Mariánské Lázně atd.)<sup>35</sup>. Železniční doprava v Česku nevykazuje takovou závislost na populační velikosti obcí, jako je tomu např. u dopravy autobusové.

Typické pro dojížděku vlakem je liniové uspořádání vyjížděkových obcí. Přesto je však zřejmé, že populační faktor zde částečnou roli hraje a to z důvodu většího množství potenciálních zákazníků, kteří svojí denní dojížděkou vykazují jistou rentabilnost obslužnosti jejich regionů. Vhodnou teorií pro prostorové rozmístění podílů dojíždějících do práce vlakem, by se mohla jevit tzv. teorie racionální volby, jež usiluje o maximalizaci užitku v mnoha segmentech lidské činnosti, tudíž i dopravy. Zjednodušeně to znamená, že lidé volí vlak, jako typ dopravního prostředku se rozhodující na základě jistého pragmatismu<sup>36</sup>. Částečně se tento jev vyskytuje u obcí nacházejících se poblíž železničních tratí (vliv regionálních specifik<sup>37</sup>), případně u středisek, jejichž autobusová obslužnost se jeví jako nedostačující.

Dalším příkladem tzv. teorie racionální volby lze uvést ekonomicko-sociální podmíněnosti, o kterých se zmiňují Hampl, Blažek, Žízalová (2008). Ekonomicky racionální dopravní chování, bude v tomto smyslu možné doložit v příhraničních oblastech, případně v regionech s nižším socioekonomickým potenciálem obyvatel, resp. s vysokou nezaměstnaností<sup>38</sup>. Je tedy zřejmé, že s nižší kupní silou obyvatel se snižuje i individuální automobilizace, a tím se logicky zvyšují finanční náklady na veřejnou dopravu. Z analýzy vlakové dojížděky v roce 2011, je zřejmé, že při dojížděce nepůsobí žádný faktor osamoceným vlivem. Odůvodnění je takové, že na výběr dopravního prostředku má vliv nespočetné množství objektivních i subjektivních faktorů, které jsou v mnoha případech i historicky podmíněny. Obecně je železniční odvětví tradičním segmentem dopravy v severních Čechách, na Ostravsku případně v oblastech vázaných na průmysl. Jako další typické regiony s výrazným vlivem železniční dopravy při dojížděce do zaměstnání, lze charakterizovat střediska s vysoce kompaktní zástavbou sídelních struktur v Ústeckém, Jihomoravském a Zlínském kraji. Výsledná provedená analýza se ztotožňuje i s výsledky Marada, Květoň (2010), kteří za své výsledky kauzality v dopravním chování považují např. i určitou „společenskou“ tradici v „solitérních“ mikroregionech Tábora, Veselí nad Moravou, Uherského Brodu, Uničova apod.

35 Marada, M., Květoň, V. (2010).

36 Spolupůsobení racionálních a polohových aspektů.

37 Kvizda, M. (2005).

38 Břeclav, Hodonín, Prostějov a Sokolov.

## 6. Rozbor prostorových disparit u výběrových typů dopravních prostředků

### 6.1 Veřejná doprava v letech 2001 a 2011

Souvislost geografických aspektů dopravního chování a jejich prostorové rozmístění je zásadně spjata se strukturálními změnami v organizaci dopravního systému Česka. Je třeba připomenout, že většina společenských, institucionálních, ekonomických a jiných změn, které nastaly po roce 1989, měly bezesporu hlavní dopad na dopravní obslužnost na úrovni víceméně lokálních středisek. V procesu nového spoluutváření dopravního systému České republiky nastávaly jisté modifikační a strukturální procesy, jejichž působením vzniká nová geografická organizace dopravy v Česku. Toto období lze charakterizovat, jako období dynamických změn, kdy dochází k interakcím zejména mezi vývojem sídelní struktury a jednotlivými typy dopravních prostředků. Vliv vývoje charakteru sídelního systému na veřejnou dopravu je zřejmý především v populačně menších obcích venkovského rázu, které svým rozvojem v letech 1991–2001 nebyly schopny konkurovat, v té době stále narůstajícímu počtu suburbií. Po roce 1989 čím dál tím méně lidí spatřuje výhody ve veřejné dopravě. S narůstajícím počtem osobních vozidel se snižuje i poptávka po spojích veřejné dopravy. Snížená poptávka po veřejné dopravě poníží i počty vystavených spojů do sídelních středisek.

V závislosti na snížené poptávce dochází i k navyšování ceny. Tudíž z důvodu nedostatečného využívání a tím i nerentability vyplývá selekce některých veřejných spojů, se kterou je samozřejmě spojena i nedostatečná obslužnost některých mikroregionů a současně dochází i k situaci tzv. bludného kruhu, o kterém se zmiňuje např. Nutley (1998). Nedostatečnou kvalitu dopravní obslužnosti veřejné dopravy ve venkovském prostoru lze např. vymezit ve studii Seidenglanze, Krejčího (2006). Nabídka veřejné dopravy a její význam tedy ubývá obzvláště v periferních regionech, s nízkou hustotou obyvatel a simultánně se v těchto oblastech dostává na významu individuální automobilové dopravy. I přesto, že v rozmezí let 1991–2001 vykazují české domácnosti vysoké podíly automobilizace, tak lze předpokládat vyšší koncentraci veřejné dopravy v zázemí krajských měst, zejména těch moravskoslezských. Částečně je tuto tezi možné sledovat na mapovém výstupu obr. č. 14, kde je patrná dominantní dojížděka do zaměstnání veřejnou dopravou. Především se jedná okresy Frýdek-Místek, Blansko, zejména pak kraj Zlínský. Dále je možné zmínit Vysočinu, jižní část Jihočeského kraje, Karlovarský kraj, Ústecký kraj a to i přes masivní dynamiku nárůstu počtu osobních vozidel v Čechách. Jednu z nejrozsáhlejších homogenních skupin vysokých podílů veřejné dopravy vykazují severní Čechy, kde lze spatřovat současně vysokou nabídku jak vlakového spojení, tak i spojení autobusového. Exaktním příkladem je Ústecký kraj, kde i přes vyšší individuální automobilizaci je možné spatřovat vysoký podíl veřejné dopravy. Tuto záležitost jde přisoudit vlivu hustoty železničních sítí, se kterými se současně rozvíjela i těžba nerostných surovin.

Dalším charakteristickým rysem je vysoká hustota zalidnění, která byla během 20. století uměle navýšena dosídlením obyvatel. Naprosto příkladná dojížděková střediska, jejichž obyvatelé při každodenní cestě do zaměstnání využívají dopravu, jsou situována podél administrativních hranic statutárních měst. Vzhledem k difúznímu charakteru rozpínavosti veřejné dopravy, lze mimo jiné posoudit mnohé další obce s intenzivní dojížděkou veřejné dopravy. Přirozeně lze poukázat na střediska nacházející se na důležitých dopravních „tepnicích“ železnic či silnic. Tento jev je patrný zejména v linii od Liberce přes Mladou Boleslav, okres Prahu - východ, Benešov až po okres České Budějovice.

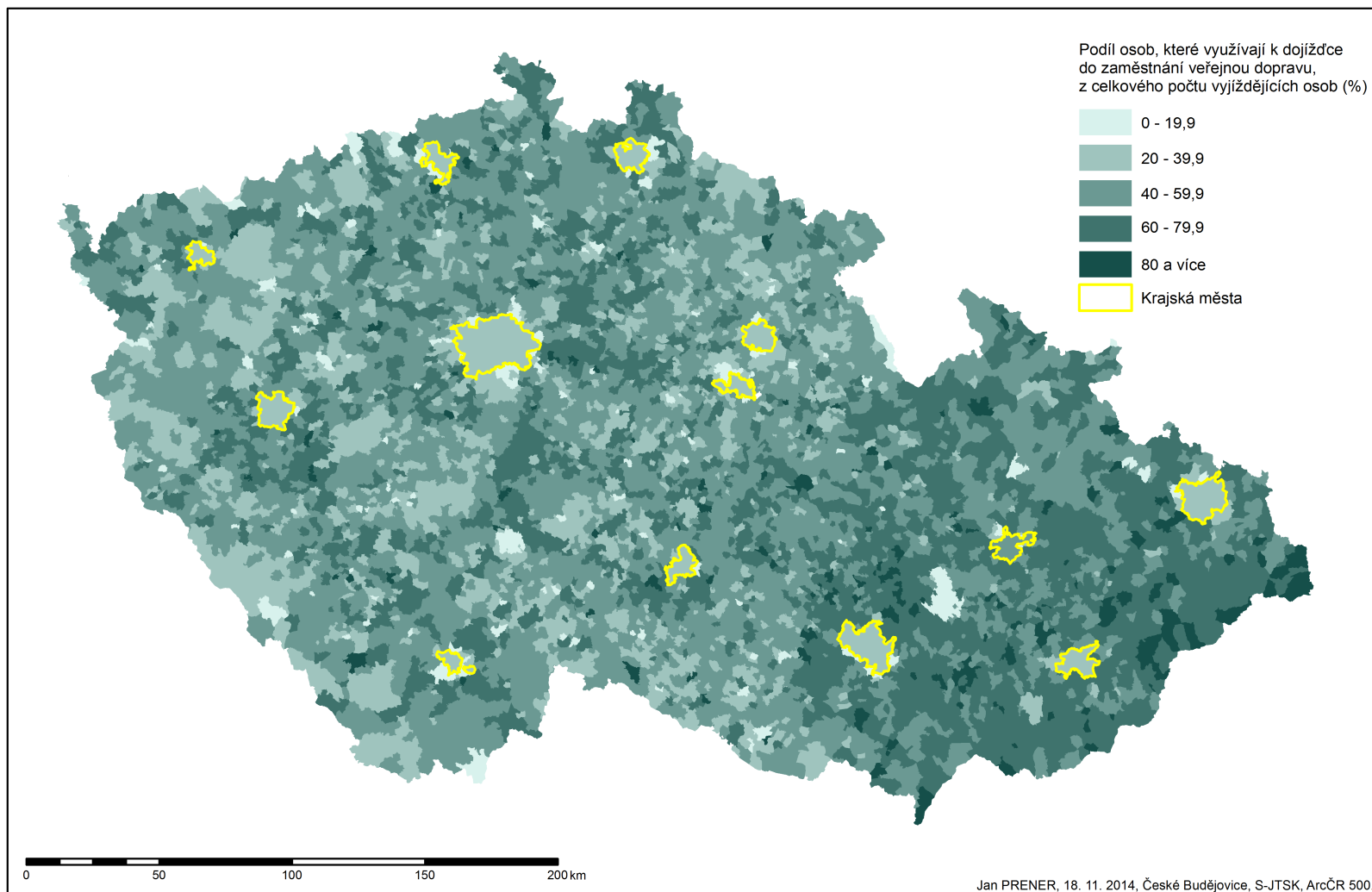
Výrazné vazby v rámci dojížděky veřejnou dopravou představují střediska mezi Českými Budějovicemi a Plzní, kde je jasně zřejmý vliv silnic I. třídy a železnice č. 190. Pravděpodobně další jádrovou oblastí, jejíž střed je nejčastěji považován za centrum dojížděky veřejné dopravy je brána Ostrava, což opět potvrzuje mapový výstup analýzy SLDB z roku 2001 (obr. č. 14). Nejčastěji v zázemí Ostravy jsou spatřovány obce, jejichž podíl přepravených osob veřejnou dopravou na celkovém objemu přepravených osob do práce činí 50 % a více. Na druhé straně, jedny z nejnižších podílů veřejné dopravy z celkové dojížděky se utváří v určité vzdálenosti od silnic I. třídy, tento jev je způsoben absencí spojů veřejné dopravy v daných mikroregionech. Z toho plyne vymezení středisek<sup>39</sup> s naznačenými podíly, v místech s vysokou automobilizací či logicky ve vojenských újezdech, kterými jsou např. Březina či Brdy. Tudíž dochází k situaci, kdy obyvatelé těchto středisek kompenzují nedostatečnou obslužnost svých sídel koupí automobilu a při cestě do zaměstnání raději volí osobní vozidlo.

V případě však obecně platných závěrů je jasné, že poloha výše zmíněných, nedostatečně obsluhovaných regionů, se bude nalézat zejména v Čechách, v oblastech s nízkou hustotou osídlení a výraznou nekompaktní zástavbou v sídelním systému. Podle prvotních předpokladů je možné identifikovat klíčové a nejnižší podíly na dojížděce veřejnou dopravou. V případě jisté korelace s kartogramem individuální automobilizace, lze poukázat na nižší podíly veřejné dopravy v okresech ve Středočeském kraji, na západě kraje Plzeňského a na několik dalších desítek shluků obcí v kraji Vysočina (jižní cíp kraje) a obecně v jihozápadních Čechách. S masivním nárůstem individuální automobilizace v českých domácnostech se přirozeně mění i dopravní chování obyvatel Česka. Tato obecná pravidelnost se projevuje viditelně na mapovém výstupu *Využití veřejné dopravy při dojížděce do zaměstnání v roce 2011*, jenž jasně potvrzuje hegemonii automobilové dopravy, potažmo dojížděky automobilem za prací. Následná analýza dopravního chování mimo jiné poukazuje opět na souvislosti s individuální automobilizací a dojížděkou do zaměstnání. V rámci komparace šetřených let 2001 a 2011 je při prvotním pohledu viditelná změna podílů veřejné dopravy v prostorových diferenciacích Česka. Radikální proměna veřejné dopravy je jasně viditelná ve strukturních shlucích v celém Česku.

---

39 Okresy Plzeň-sever, Karlovy Vary či Příbram.

Obr. č. 14: Využití veřejné dopravy při dojížděce do zaměstnání v roce 2001



Zdroj: SLDB 2001, vlastní zpracování

Při pohledu prvotního srovnání obr. č. 14 a 15 je jasně viditelný úbytek intenzity ve využívání veřejné dopravy při cestě do zaměstnání, téměř ve všech okresech. Tím došlo plošně ke zjevnému poklesu dojížděky veřejnými prostředky, což mimo jiné dokazuje i komparace mediánových hodnot<sup>40</sup>. Vyjma okresů Prahy-západ a Prahy-východ došlo ke snížení podílů vyjížděky veřejnou dopravou ve všech regionech Čech. I přes některé změny v dopravních vztazích, lze hovořit o symetrickém uchování dojížděkových shluků v severních Čechách, především ve výběžcích v Libereckém a Ústeckém kraji, dále v Krkonoších, na Kladensku a částečně v okrese Karlovy Vary. Současně je nadměru viditelný východo-západní gradient, který si uchovává svůj rozsah i též přes znatelný úbytek v dojížděce veřejnou dopravou.

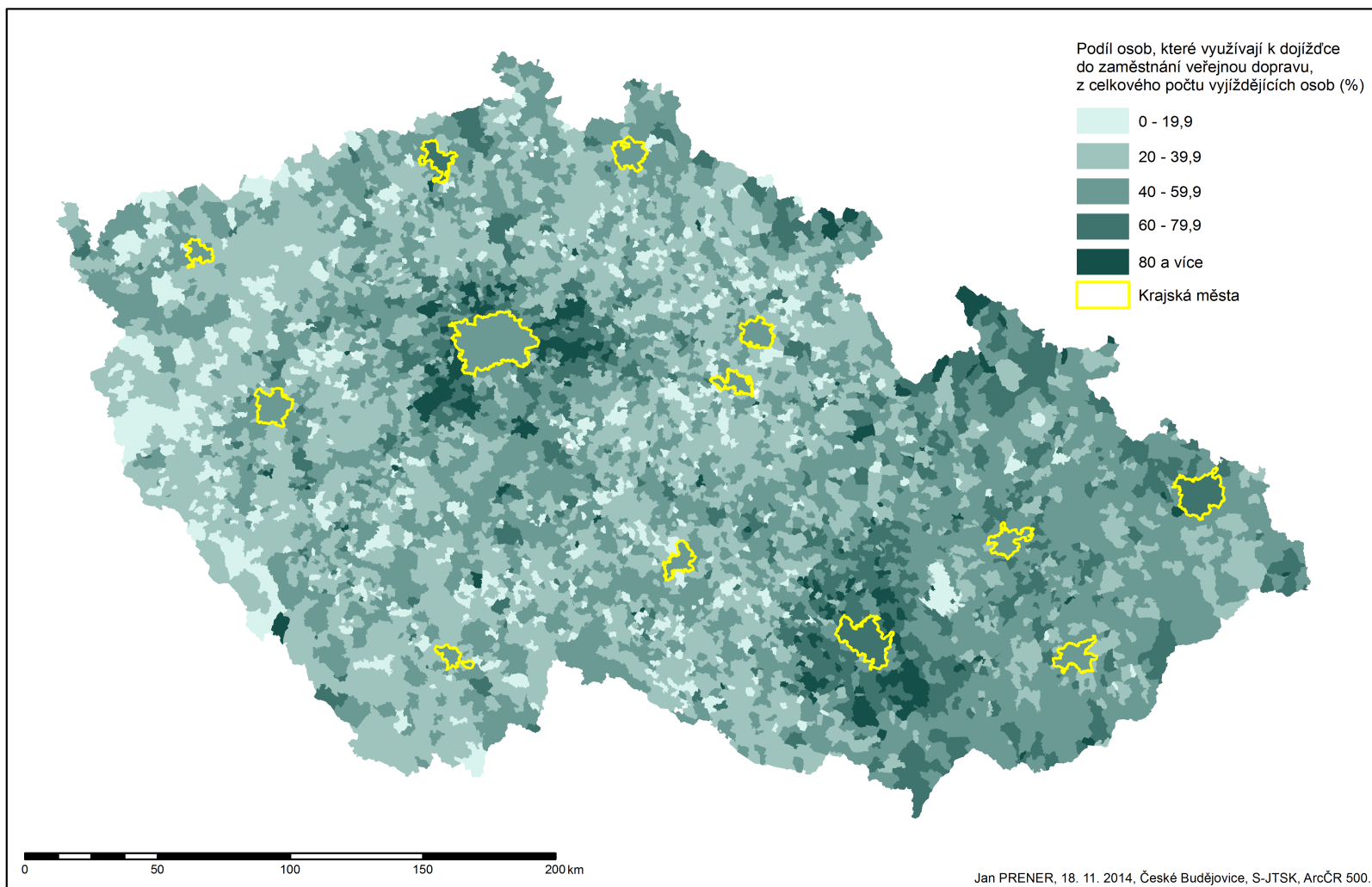
Prostorové disparity v moravských regionech zůstaly až na výjimky konstantní, zvláště typickou ukázkou jsou okresy Šumperk a Jeseník. Ve všech ostatních sídlech moravskoslezských okresů se potvrzuje stagnace spojů veřejné dopravy a to pravděpodobně z důvodu nárůstu míry osobní automobilizace. Z analýzy veřejné dopravy v roce 2011 je však viditelné jednoznačné posílení integrity veřejné dopravy v okolí Brna, jež zvýšenými počty autobusových a vlakových spojů reaguje na rozrůstající se brněnskou aglomeraci. Z šetření je patrné, že veřejná doprava je vystavována konkurenceschopnosti automobilové dopravy, nicméně v rámci prostorového vývoje je zjevné, že tento stav je dále neudržitelný a veřejná doprava se stává pouze sekundárním segmentem dopravního systému společnosti.

V souvislosti s expanzí individuální dopravy, lze zmínit mírnou regresi některých spojů veřejné dopravy v roce 2011 a to i především ve výrazných dojížděkových centrech veřejné dopravy, za které lze obecně považovat okresy v jihovýchodní části Moravy. Tyto regiony jsou rozhodujícím způsobem oslabovány a fakticky je zde možné hovořit o částečné dominanci automobilové dopravy, obzvláště u obcí v okrese Zlín. Dojížděkové podíly veřejné dopravy v roce 2011 40 % a více vykazují přirozeně všechna krajská města. I přes nepříznivou situaci na poli dojížděky do zaměstnání veřejnou dopravou, šetření shledává několik osamostatněných shluků, které jsou již tradičně „baštou“ autobusové či železniční dopravy, a z tohoto pohledu je nutné o veřejné dopravě hovořit, jako o nezastupitelném prostředku v dojížděce do práce. Specifickými regiony v obslužnosti veřejné dopravy nadále zůstávají okresy, jako Jeseník, Brno-venkov a Blansko. Na základě výsledků analýzy dopravního chování obyvatel Česka v segmentu veřejné dopravy, je nutné poukázat na fakt spíše určité doplňkovosti veřejné dopravy, již téměř ve většině okresech Česka. Několik shluků s výraznějšími podíly veřejné dopravy lze shledat v okresech Praha-východ, Kladno, Sokolov či Ústí nad Labem. Prostorové rozmístění obcí z výsledků výzkumu dopravního chování z roku 2011 se ztotožňují s výsledky autorů Marada, Květoň (2010), jenž charakterizují, že „obdobným způsobem lze vymezit oblasti s nízkou nabídkou veřejné dopravy, které se nachází zejména v prostoru středních a jižních Čech a také v Kraji Vysočina“ (Marada, Květoň 2010).

---

40 2001: 52 %, 2011: 39 %.

Obr. č. 15: Využití veřejné dopravy při dojížděce do zaměstnání v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

## 6.2 Kolo v roce 2011

Cyklistika a její vliv na dopravní chování obyvatel Česka, patří mezi neprávem opomíjené aspekty fenoménu, jež si v českém prostředí nedokázal z hlediska geneze vytvořit přímý vztah a vliv na nevyužitý potenciál v cyklistické dopravě. Distribuční funkce kola, jako dopravního prostředku, sloužícího pro přepravu osob či materiálů není efektivní a ideální, přesto lze cyklistickou dopravu označit, jako relativně neprobádanou oblast geografie dopravy, jež v sobě integruje zatím nevyužitý potenciál výzkumu. Převážná část české odborné literatury zabývající se dopravní geografii, často považuje cyklo dopravu za ne zrovna aktuální problematiku dopravy v Česku.

Z hlediska efektivity je kolo vhodným individuálním dopravním prostředkem pro obyvatelstvo, zejména na mikroregionální úrovni s vhodnou infrastrukturou, žádoucím fyzikogeografickým reliéfem a patřičným legislativním rámcem, jenž eliminuje a snižuje počet bariér pro využití kola, jako vhodného dopravního prostředku, pro pohyb v silně urbanizovaných lokalitách. Jednou z vůbec hlavních tendencí k podpoře cyklistiky, jako plnohodnotného odvětví dopravy, je nutnost vhodného a citlivého přístupu obcí k cyklistům. Momentálně je kolo, jako primární dopravní prostředek při dojížděce do zaměstnání vnímáno spíše nekonvenčně. Současně je tento předsudek parciálně vnímán i představiteli především statutárních měst, v jejichž zázemí dochází k neustále zvyšující se polarizaci prostoru.

U většiny inovačních aktivit, souvisejících s lokálním či regionálním rozvojem jsou čelní zástupci měst zvláště relativně obezřetní. Cyklistický dopravní systém představuje způsob, jak efektivně využít skrytý potenciál cyklo dopravy, pro eficienci prostorové organizace v městských aglomeracích. Problematice podpory ve využití cyklo dopravy, jako nástroje pro pečlivé plánování regionálního rozvoje se např. blíže věnují Andersen, Hall (2013).

Současným trendem v dopravním chování obyvatel je narůstající podíl počtu osobních automobilů na obyvatele. Tudíž pozornost větších obcí bývá soustředěna spíše na uživatele osobních vozidel. Dochází k novým výstavbám parkovacích domů, které lze z hospodářského hlediska považovat za mnohonásobně rentabilnější, než např. cyklostezky. I to je mimo jiné důvod, proč cyklo dopravě nebývá věnováno tolik pozornosti. Zajištění institucionálních prvků v legislativním rámci pro rozvoj cyklistiky v obcích je poměrně náročné, a ne vždy je pozitivně vnímáno a to jak představiteli města, tak i občany samotnými. V rámci institucionálních prvků, jež mají vliv na rozvoj cyklo dopravy, je možné vymezit několik základních elementů. Přítomnost vhodné infrastruktury je základním pilířem pro rozvoj či relokaci cyklo dopravy v obcích. Pro rozvoj cyklistické dopravy v Česku je nutné vybudovat silné zázemí pro cyklisty (v obchodních centrech, v práci, atd.), povědomí o cyklo dopravě, vhodně bezpečnou infrastrukturu a dostatek parkovacích ploch pro kola.

Na území České republiky vykazuje dojíždka do zaměstnání s využitím jízdního kola, jako prostředku při dopravě do zaměstnání, velice silně poddimenzované dojíždkové proudy. Podíly osob, využívajících kolo při dojíždce z celkového počtu vyjíždějících jedinců do vybrané obce dosahují výše až 61 %, přičemž mediánová cifra se nachází na hodnotě 3,6 %. Jelikož je kolo při dojíždce do zaměstnání využíváno spíše v menší střediscích, lze předpokládat, že četná většina obcí Česka bude tudíž vykazovat relativní podíly do 10 %. Mezi sídelní jednotky, které dosahují explicitně stanovených 10 % a více, je možné zařadit obce jako např. Grygov, Lysá nad Labem, Drunče, Onšov, Kolšov či Pátek. Charakter úhrnu dojíždkových proudů disponuje evidencí podílů na celkové vyjíždce s využitím jízdního kola, jako dopravního prostředku. Tudíž lze vyřknout fakt, že celkovým relativním zastoupením na vyjíždce do zaměstnání se interval 0–10 % podílí hodnotou přes 80 %. Interval 50 % a více nelze víceméně označit, jako signifikantní koeficient analýzy dojíždky do zaměstnání s použitím jízdního kola. Vzhledem k tomu, že vypovídací hodnota intervalu 50 a více je velmi zanedbatelná<sup>41</sup>, lze z pohledu interpretace výše zmíněný interval označit, jako více marginální ukazatel. Kromě toho však analýza dojíždky do zaměstnání disponuje dalšími, ne zcela specifickými podíly na celkové dojíždce. Po bezprostřední analýze, lze deklarovat, že dojíždkové obce, jenž prokazují vyšší než 50% zastoupení ve využitelnosti jízdního kola při dojíždce za prací vykazují skutečnost, že jejich poloha v sídelním systému je ryze náhodná. Obce se nenachází téměř zcela rovnoměrně rozmístěné a nevykazují jakékoliv bližší kauzality. Z výše uvedených sídelních jednotek (interval „50 a více“) lze např. zmínit obce Trpík, Maňovice či Opočno. Výsledný výzkum poukazuje na identifikaci maximálního využití kola, jako dopravního prostředku v regionech tvořící velice specifický tvar.

V tomto ohledu lze vyjíždkové obce typizovat, jako sídelní jednotky, populačně menšího charakteru se semiperiferními prvky. Obecně je možné však zmínit skutečnost, že výzkum použití jízdního kola při dojíždce do zaměstnání může obsahovat i jisté „anomálie“ a to z důvodu ne zcela optimální metodiky při sběru dat Českým statistickým úřadem. Velice omezeně totiž nakládá s dopravními prostředky, jenž jsou využité spíše sekundárně<sup>42</sup> (komplementárně). V některých případech právě ne zcela vhodně zvolená metodika tudíž může ovlivňovat téměř nepříznivou interpretaci výsledných hodnot. Komplexní pohled k problematice rozmístěných vyjíždkových středisek však poukazuje na velice významné zastoupení jízdního kola z celkového počtu vyjíždějících v pásu středisek, jež je vymezen „fialovým banánem“, táhnoucím se přes okresy Praha-východ, Nymburk, Hradec Králové, Pardubice, Ústí nad Orlicí poté přes Olomoucký kraj a směrem dále na jih ke Zlínu. Využití kola v dojíždce do zaměstnání v těchto oblastech, je podmiňováno komplexním zpracováním problematiky cyklodopravy, jako zásadní součásti „kostry“ tvořící místní dopravní systém.

41 Relativní zastoupení daného intervalu na celkovém objemu dojíždky do zaměstnání činí do 5 %.

42 Pokud osoba využije více dopravních prostředků při cestě za prací, započítány jsou oba bez rozlišení (jedinec je v databázi „duplikován“).



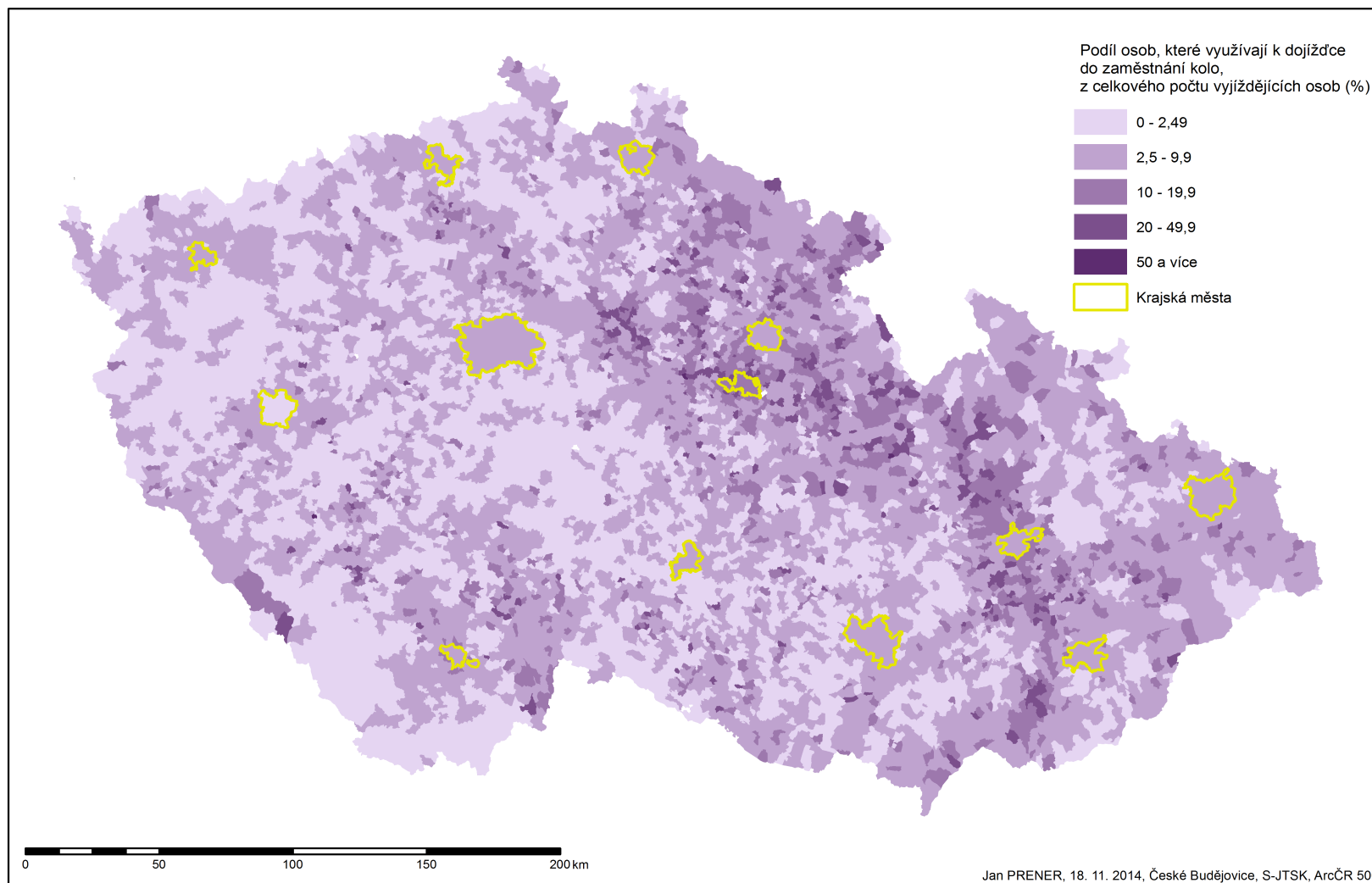
Několik předchozích středisek nalézajících se ve zmíněných shlucích tzv. „fialového banánu“ se zavázalo k podpoře a zefektivnění cyklistické dopravy, zejména v oblastech intravilánu. Za jisté cíle výsledné kooperace mezi městy lze zařadit tyto systematicky utříděné závazky: zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce, odstraňování bariér cyklistické dopravy či zefektivnění podmínek a propagace cyklistiky. Mezi střediska, která se zavázala k plnění tzv. Uherskohradištské charty (výše zmíněných několik bodů), lze zařadit úhrnem 24 středisek, včetně 8 krajských měst: České Budějovice, Jihlava, Hradec Králové, Pardubice, Ostrava, Olomouc, Zlín a část Prahy (Uherskohradištská charta 2011). Cyklodopravu v rámci dopravního chování Česka, lze přinejmenším z metodického hlediska analyzovat velmi diferenciovaně (absence dat z roku 2001). V první fázi interpretace výsledných hodnot, je nutné zmínit, že v konečném důsledku vyšší koncentrace využití kola při cestě za prací není způsobena socioekonomickými či sociokulturními faktory, ale ryze fyzickogeografickými, legislativní, případně institucionálními aspekty v lokálních dopravních systémech. Z výše uvedených závěru, lze potvrdit domněnku, že střediska, jenž vykazují vysokou míru intenzity využití jízdního kola, metodicky podporují cyklistickou dopravu ve svém zázemí. Ve většině naddimenzovaných střediscích dochází prostřednictvím poskytnutých financí k rozvoji cyklistické infrastruktury či jiných potenciálních systémů, sloužících k optimalizaci cyklodopravy (jízdní pruhy, stojany, resp. tzv. sharing site či cyklogenerel). Dalším společným znakem je menší populační velikost obcí a metodicky vhodné čerpání evropských dotací pro rozvoj a plánování, projekci a obecně výstavbu veškerého infrastrukturního zázemí pro cyklisty.

V další fázi je nutné poukázat na kvalitní informační systém, který prostřednictvím radnice poskytuje cyklokoordinátor. Určitou roli, spíše minimální, však ve využití kola jako dopravního prostředku představují fyzickogeografické podmínky, nicméně za primární kauzalitu přírodní reliéf spíše označit nelze. Díky dlouhodobé podpoře některých radnic dochází k odstraňování bariér, a tudíž cyklodoprava může sloužit, jako plnohodnotný dopravní prostředek při cestě za prací. Z výše uvedené analýzy je možné vyčlenit několik středisek s vysokým podílem využití jízdního kola při dojížděce do zaměstnání, mezi tyto střediska patří např. Praha-východ, Pardubice, Nymburk, Ústí nad Orlicí, Mohelnice, Uherské Hradiště či oblast Třeboňsko. Závěrem je nutné zmínit i několik regionů s nízkými podíly dojížděky jízdním kolem do zaměstnání. Primárně se jedná kraje regiony na jihozápadě Čech, resp. oblast Šumavy a prostoru mezi krajskými městy Plzní a Karlovými Vary, kde místní dopravní systém je typizován vysokou dojížděkou automobilem a absencí silnic I. třídy. V pořadí dalšími regiony se zřetelně velice nízkými podíly dojížděky na kole vykazují konvenční okresy či kraje s patrně zřejmou dominancí automobilové či veřejné dopravy, jako např. Středočeský kraj. Vzhledem k tomu, že dojížděka na jízdním kole do zaměstnání je pouze parciálním výstupem analytické části této práce, nelze používat kolo, jako jednu z hlavních metod pro validní hodnocení<sup>43</sup>.

---

43 Např. nestandartní, leč nejvhodnější volba rozpětí intervalů v obr. č. 16.

Obr. č. 16: Využití kola při dojížděce do zaměstnání v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

## 7. Závěr

Předkládaná bakalářská práce přináší celou řadu relevantních procesů odehrávajících se v intercensálním vývoji dopravního chování obyvatel mezi lety 2001–2011. Problematika dopravního chování utváří obsáhlý segment současných dopravně geografických výzkumů, tudíž lze tuto práci označit spíše za parciální analýzu a jakousi pilotní studii charakterizující nové možnosti v přístupu k dopravnímu chování obyvatel na území České republiky. Cíle práce předně naplňují často diskutované otázky dopravně prostorové organizace společnosti, jež je možné determinovat pomocí dojížděky do zaměstnání. Fenomén dopravního chování se blíže etabluje již v druhé polovině 20. století, avšak nicméně na významu získává teprve po roce 1989. Právě období před rokem 1989 bylo charakteristické určitou absencí společenské poptávky po procesech v dopravní organizaci společnosti, a to z důvodu vyplývajícího z dopravního přístupu státu ke koncepcím veřejné dopravy.

Z hlediska hodnocení aktuálních podmínek pro rozvoj dopravního chování obyvatel v Česku, lze empiricky ověřit tzv. západovýchodní gradient v míře automobilizace. Rovněž lze ověřit snižující se rozdíly mezi západní a východní částí Česka; v počtu automobilů, jež připadají na jednu domácnost. Je zřejmé, že za primární příčinu tzv. západovýchodního gradientu je možné označit disperzní sídelní strukturu s populačně nízkými počty obyvatel v Čechách, vyšší socioekonomický potenciál rodin v českých okresech, jistou tradici dopravního chování, geografickou polohu, či subvenci koncentrace pracovních příležitostí, se kterými je do jisté míry spojen i úbytek rozdílů v příjmové úrovni obyvatel mezi českými a moravskými okresy. Vzhledem k působení převážně socioekonomických faktorů (pracovní příležitosti, výše příjmu, atd.) na individuální automobilizaci, je možné předjímat skutečnost, že i nadále bude docházet ke snižování rozdílů míry automobilizace v Česku. Předpoklad je takový, že obecně bude docházet k nárůstu počtu vozidel i dojížděky automobilem a to na celém území České republiky.

Momentálně je možné v některých jihozápadních regionech Čech pozorovat saturaci míry automobilizace (tzv. bod nasycení), současně lze predikovat skutečnost, že v následujících letech se počet osobních vozidel bude i nadále mírně zvyšovat a to převážně v moravských okresech, které v současnosti vykazují nebývalý nárůst v počtu osobních vozidel, ovšem se starší datací. Vzhledem k výsledným šetřením lze rovněž potvrdit první výzkumnou hypotézu, která polemizuje nad vyšší mírou automobilizace a zvyšující se dojížděkou automobilem do zaměstnání (2001, 2011) ve vnitřních periferiích Česka. Jako příčinu je možné označit jistou vzdálenost od jádrových oblastí či mezoregionálních středisek, společně ve spolupůsobení s nedostatečnou obsluhou veřejné dopravy právě v těchto oblastech. Se snižováním hierarchické úrovně ba právě dochází k nižší míře variability komplexní obslužnosti všemi typy dopravních prostředků. Mezoregionální střediska bývají obsluhována komplexně, což v mnoha případech podporuje lokaci integrovaných dopravních systémů v zázemí měst.

Problematiku dojížděky automobilem do zaměstnání lze vymezit i v pořadí druhé hypotéze, která svou teoretickou pozornost upírá na pravděpodobně markantní nárůst dojížděky automobilem za prací, která i mimo jiné způsobuje snižující se podíl veřejné dopravy na celkovém objemu přepravených osob. Hypotéza č. 2 předpokládá významně zvýšené podíly dojížděky automobilem na celkové přepravě osob v mobilitě za prací po celém území Česka v roce 2011 (ve srovnání s r. 2001). Současně je z výsledné analýzy odhadováno, že právě automobilová doprava více či méně způsobuje v průběhu jedné dekády změny ve využití veřejné dopravy<sup>44</sup>. Tímto je parciálně potvrzena i druhá hypotéza, která odkazuje na zvyšující se mobilitu vozidel při dojížděce do zaměstnání v letech 2001–2011, a současně poukazuje na obecně snižující se podíly veřejné dopravy na přepravní dělbě práce. Veřejná doprava vykazuje nižší podíly ve využití veřejných dopravních prostředků na celém území Česka, nicméně zásadní podíly na přepravě osob bývají zachovány v okolí města Prahy, Brna, Ostravy, částečně i Plzně (obr. č. 15). V zásadě hlavní předložené výsledky bakalářské práce jsou převážně uvedeny v jednotlivých signifikantních kapitolách. Přesto je nutné závěrem nastínit některé aspekty, jež mají zásadní vliv na dopravní chování obyvatel v Česku.

Silniční doprava, resp. doprava automobilová, patří obecně mezi nejrozvinutější dopravní módy v Česku, ale i na světě. Mezi hlavní aspekty, jež podmiňují územní diferenciaci ve využití automobilu při dojížděce za prací lze zařadit tyto faktory: dopravní polohu, uspořádání sídelního systému, socioekonomický potenciál obyvatel, absence spojů veřejné dopravy v místě obvyklého či trvalého bydliště, vzdálenost spádové oblasti do zaměstnání či jistou tradici v dopravním chování. Obecně lze však říci, že při volbě automobilu při dojížděce za prací hrají zásadní roli subjektivní faktory. Výsledky kapitol 5.3 a 5.4 poukázaly na úpadek autobusové dopravy plošně v celém Česku, převážně však v moravských okresech, kde podíly automobilové dojížděky a indexu změny v individuální automobilizace logicky korelují s výsledky analýz autobusové dopravy v dojížděce do zaměstnání. Autobusová doprava v roce 2001 v zásadě vykazuje nejvyšší podíly na přepravě osob tradičně v moravskoslezských okresech, především kolem měst Brna, Olomouce, Zlína a Ostravy. Naopak v roce 2011 lze shledat autobusovou dopravu jako méně významný dopravní prostředek při cestě za prací, nicméně tradiční dojížděková osa autobusové dopravy Jeseník-Staré Město-Žarošice je více než zřetelná.

Během let 2001–2011 došlo v autobusové dopravě k zásadním změnám. Vzhledem k působení celé řady objektivních, ale i subjektivních faktorů při dojížděce do zaměstnání, lze identifikovat autobusovou dopravu jako výsledek exponovanosti a perifernosti center osídlení. Mezi hlavní jevy, které ovlivňují využití autobusu při dojížděce za prací, je právě možné označit marginalizaci periferních regionů, dopravní polohu, sídelní hierarchii, tradici či přírodní podmínky. Obecně lze závěrem říci, že autobusová doprava je silně vázána na hlavní centra osídlení a se zvyšující se vzdáleností od jádrové oblasti dochází ke snižování jak autobusové obslužnosti, tak i dostupnosti. V pořadí mezi další subjekty, lze z analytické optiky dopravního chování vyčlenit následující typ dopravního prostředku, jímž je možné označit vlak.

---

44 Rozdíl podílů veřejné dopravy v letech 2001 a 2011 (obr. č. 14 a 15)

Ve sledovaném intercensálním období působí na vlakovou dopravu celá řada faktorů, které více či méně ovlivňují železniční přepravu. I přes tyto změny podmiňující dopravní chování obyvatel Česka je nasnadě naznačit vývoj územní diferenciacie železniční dopravy. Výrazné disparity v segmentu železniční dopravy v analyzované dekádě shledány nejsou, což potvrzují prostorové diferenciacie (obr. č. 12 a 13), ale i mediánové hodnoty (blíže kap. 5.5 a 5.6). Dopravní vazby v tomto kontextu dojížd'ky vlakem ve střednědobého horizontu lze považovat za poměrně stálé a slouží jako obecný indikátor vývoje železniční dopravy v Česku. Železniční doprava je velice významně provázána zejména s průmyslem a s vysokou koncentrací socioekonomických interakcí, jenž jsou nejčastěji uskutečňovány v krajských metropolích. Dojížd'ková střediska mají nejčastěji liniový charakter, který výhradně identifikuje hlavní železniční tahy či přímo hlavní železniční koridory v Česku. Obecně lze mezi podmiňující faktory při dojížd'ce vlakem označit dopravní polohu, významnou lokalizaci průmyslu, vzdálenost vyjížd'kových středisek od železničních tahů příp. přírodní podmínky.

Výsledky kapitoly 6. poukazují na výběrové typy dopravních prostředků, jenž byly použity v šetření pro bližší dokreslení výsledného dopravního chování obyvatel v Česku. Veřejné dopravě se upírala pozornost již částečně výše, nicméně závěrem je nutné shrnout zásadní fakta. Veřejná doprava v analyzované dekádě vykazuje výrazné proměny ve využití dopravních prostředků. V roce 2001 nelze shledat v prostorové diferenciaci ve využití veřejné dopravy tak markantní rozdíly, nicméně již v roce 2011 je možné výrazné disparity ve využití jasně odlišit, lze předpokládat, že tento jev je způsoben téměř totožnými faktory jako u dopravy autobusové. Veřejná doprava vykazuje přímý vztah s populační velikostí sídelních jednotek, z čehož profitují převážně menší sídelní jednotky, které se svou polohou nalézají mezi dvěma středisky. Za jedny z hlavních podmíněností dojížd'ky veřejnou dopravou lze tudíž označit vliv sídelní hierarchie, dopravní polohy, populační velikosti obcí, koncentraci pracovních příležitostí či přítomnost a kvalitní obslužnost IDS v jádru a blízkém okolí spádové oblasti dojížd'ky za prací. Poslední analyzovaným prostředkem při dojížd'ce do zaměstnání lze označit kolo. Aktuální podmínky pro rozvoj dojížd'ky na kole a cyklistiky obecně, bývají v Česku obsahově založeny spíše na institucionálních a fyzickogeografických jevech, než například na jevech socioekonomických.

Závěrem je nutné poznamenat skutečnost, že při zpracování této práce byl brán zřetel na ne zcela vhodné datové sady pro analýzu (nevhodná metodika, absence dat). Nicméně i přesto bylo poukázáno na dosavadní trendy dopravního chování obyvatel Česka. Lze se domnívat, že vhodnější metodou pro zpracování by zajisté bylo kvalitativní šetření, z něhož by např. bylo možné určit některá doporučení pro rozvoj dopravního sektoru v Česku. I přes jistá technická omezení lze v této práci poukázat na charakter dojížd'kových proudů, které identifikují dopravní osy napříč celou Českou republikou. Předkládaná bakalářská práce slouží jako nástroj pro další možnosti vývoje obecných procesů v dopravě a zároveň se snaží podat jednoduchý a výstižný pohled na trendy v dopravním chování v letech 2001–2011. Teoreticky případné další uplatnění práce je možné shledat v rámcovém zasazení regionálního rozvoje, dopravní politiky, kvalitativního šetření pomocí GPS, dopravních deníků či mobilních aplikací.

## 8. Literatura

- ADEY, P. (2009): *Mobility*. London, Routledge.Taylor & Francis, 288 p.
- AJZEN, I. (1991): The Theory of planned behaviour: *Organizational Behaviour and Human Decision Process*, vol. 50, pp. 179–211
- ANDERSEN, M., HALL, M. L. (2013): *Protected Bike Lanes Mean Business*. PeopleForBikes, Alliance for Biking and Walking. 35 p.
- BECKER, G., S.(1997): *Teorie preferencí*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing/Liberální institut, 344 s.
- BLAŽÁK, M. (2011): *Transformace systému veřejné dopravy v ČR po roce 1989 (vybrané aspekty)*. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, katedra geografie. 86 s.
- BRINKE, J. (1999): *Úvod do geografie dopravy*. Univerzita Karlova v Praze, Karolinum, 112 s.
- BRUECKNER, J.K., (2000): *Urban sprawl: Diagnosis and remedies*. *International Regional Science Review*, vol. 23, pp. 160-171.
- BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, H. a kol. (2007): *Analýza každodenního dopravního chování dospělého městského obyvatelstva a nástroje regulace dopravy*. Přehledová studie: Rešerše literatury 2.1. projektu MD 24/2006-430-OPI/3 z OP „Infrastruktura“ – Priorita 2 (2.4). Univerzita Karlova v Praze, Centrum pro otázky životního prostředí, 52 s
- BUTTON, K. (2010): *Transport Economics*, UK: Edward Elgar, 3rd. ed. Cheltenham, 528 p.
- CASS, N., SHOVE, E.,URRY, J. (2005): *Social exclusion, mobility and access*.*The Sociological Review*, vol 53, no. 3, pp. 539–555.
- ČEKAL, J. (2006): *Jihočeský kraj: regionálně geografická analýza prostorové mobility obyvatelstva*. Disertační práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický Ústav, Brno, 105 s.
- GREEN, F. (1953): *Community of Interest Areas in Western Europe – Some Geographical Aspects of local passenger traffic*. *Economic geography*. Clark university Concord, New Hampshire, pp. 283 – 298.
- HAMPL, M. (2004): *Současný vývoj geografické organizace a změny v dojížděcí za prací a do škol v Česku*. *Geografie, ČGS*, Praha, s. 205 – 222.
- HAMPL, M. (2005): *Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 147s.
- HAMPL, M., BLAŽEK, J., ŽÍŽALOVÁ, P. (2008): *Faktory-mechanismy-procesy v regionálním vývoji: aplikace konceptu kritického realizmu*. *Ekonomický časopis*, 56, č. 7, s. 696–711
- HAY, A. (2000): *Transport Geography*. In: Johnston, R., Gregory, D., Pratt, G., Watts, M. (eds.): *The Dictionary of Human Geography*, 4th edition, pp. 855 – 856.
- HERCIK, J. (2008): *Dopravní systémy České republiky a Slovinska se zaměřením na veřejnou dopravu*. Olomouc, Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci. 117 s.

- HOLEČEK, M. (1988): Současný stav a perspektivy dopravní geografie, Geografický Ústav ČSAV, Brno, 168 s.
- HORÁK, J., ŠEDĚNKOVÁ, M. (2005): Stanovení reálných nákladů na dojíždění do zaměstnání a jejich porovnání s cenou práce. In: Sborník referát konference „GIS ve veřejné správě“, Brno, 8.-9. 6. 2005, 11 s.
- HORŇÁK, M. (2003): Niektoré aspekty rozmiestnenia obyvateľstva SR vo vzťahu k dostupnosti železnickej siete. *Horizonty dopravy*, č. 2, VÚD, Žilina, s. 25 – 27.
- HORŇÁK, M. (2004): Vývoj dopravy Slovenska po roku 1989 (s dorazom na vybrané aspekty dynamiky transformačných procesov a priestorové rozdiely vo vybavenosti dopravnou infraštruktúrou). Disertační práce. Univerzita Komenského Bratislava, Prírodovedecká fakulta, katedra humánnej geografie a demogeografie, Bratislava, 161 s.
- HORŇÁK, M. (2012): Dopravné náklady ako bariéra v dochádzke do zamestnania. In: *Geographia Cassoviensis* VI, č. 1, s. 23-31
- HUDEČEK, T. (2008): Akcesibilita a dopady její změny v Česku v transformačním období: vztah k systému osídlení. Disertační práce, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 119 s.
- HŮRSKÝ, J. (1969): Metody grafického znázornění dojížděky do práce. *Rozpravy ČSAV*, řada matematických a přírodních věd, ročník 79, sešit 3. Praha: Nakladatelství ČSAV, 85 s.
- HŮRSKÝ, J. (1974a): Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích. *Sborník ČSSZ*, 79, č. 2, s. 101–107.
- HŮRSKÝ, J. (1974b): K regionalizaci ČSR na základě výsledků sčítání silniční dopravy. *Doprava*, 16, Praha, s. 143 – 151.
- HŮRSKÝ, J. (1978a): Metody oblastního členění podle dopravního spádu – Úvod do teorie předělů osobní dopravy. *Rozpravy ČSAV*, 88, sešit 6, Praha, 95 s.
- HŮRSKÝ, J. (1978b): Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní hromadné dopravy. *Studia Geographica*, 59, Geografický Ústav ČSAV, Brno, 182 s.
- IVAN, I., BORUTA, T. (2009): Současný stav intraregionální dopravní obslužnosti na Jesenicku. *Vzdělávání v oblasti geoinformatiky a geoinformačních technologií*, VSB - TU Ostrava, 25. - 28. 1. 2009, GIS Ostrava 2009.
- KNOWLES, R., HOYLE, B. (eds.), (1998): *Modern Transport Geography*, Wiley and sons, Chichester, 374 p.
- KRAFT, S. (2007): Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje. Diplomová práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 85 s.
- KRAFT, S. (2011): Aktuální změny v dopravním systému České republiky: geografická analýza. Disertační práce. Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Brno, 153 s
- KRAFT, S. (2014): Daily spatial mobility and transport behaviour in the Czech Republic: Pilot study in the Písek and Bystřice nad Pernštejnem regions. *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography*, vol. 8, No. 2, pp. 51 - 67

- KRECH, CRUTCHFIELD, BALLACHEY (1962): *Individual in society*, New York City, McGraw Hill, 564 p.
- KUNHART, J., (2008): Faktory ovlivňující volbu dopravního systému uživatelem dopravní služby. *Perner's Contacts*, ročník 3., č. 5, s. 190–195
- KVĚTOŇ, V. (2011a): Územní diferenciacie dopravních příležitostí v Česku: podmiňující faktory a dopravní interakce. *Disertační práce*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 47 s.
- KVĚTOŇ, V. (2011b): Vyjížděka veřejnou a individuální dopravou v Česku a její regionální specifika, Kvalitní vzdělání je efektivní investice do lidského kapitálu – cesta k uplatnění absolventů VŠE na trhu práce; CZ.2.17/3.1.00/32102 13 s.
- KVIZDA, M.(2005): Problémy železniční dopravy v historické perspektivě. *Národohospodářský obzor*, 4, Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita, Brno, s. 52 – 67.
- KVIZDA, M., SEIDENGLANZ, D. (2014): Out of Prague: A week-long intermodal shift from air to rail transport after Iceland's Eyjafjallajökull erupted in 2010. *Journal of Transport Geography*, Oxford: Elsevier, , roč. 2014, č. 37, s. 102-111.
- MACKA, M. (1965): Změny ve vývoji dojíždění do zaměstnání do Brna v letech 1946 – 1961. *Zprávy Geografického ústavu ČSAV 1965*: 3. Brno: s. 11–19.
- MACKA, M., KRÁLOVÁ, M. (1984): Pohyb obyvatel za prací jako rozhodující činitel mezisídelních vazeb v ČSR. In: Bína, J. (ed.): *Vybrané aspekty geografie obyvatelstva a sídel ČSR*. *Studia geographica*, 77, s. 47 – 73.
- MARADA, M. (2003): Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. *Disertační práce*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 116 s.
- MARADA, M. (2008): Transport and geographic organization of society: Case study of Czechia. *Geografie – Sborník České geografické společnosti*, 113, č. 3, s. 285 – 301.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciacie nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie – Sborník ČGS*, 110, č. 1, s. 21 – 43
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. *Národohospodářský obzor*, 6, Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, Brno, s. 51 – 59.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. *Geographica*, sv. 2, Česká geografická společnost, Praha, 165 s.
- MARYÁŠ, J., VYSTOUPIL, J. (2004): *Ekonomická geografie: distanční studijní opora: pracovní texty*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita v Brně. 151 s.
- MEESE, P. et al. (2007): *Travel to work in Australian capital cities 1976–2006*. GAMUT Australasian Centre for the Governance and Management of Urban Transport. The University of Melbourne . 23 p.
- MELICHAR, V., JEŽEK, J. (2004): *Ekonomika dopravního podniku*. 3. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 192 s.



- MICHNIAK, D. (2002): Dostupnosť ako geografická kategória a jej význam pri hodnotení územno-správneho členenia Slovenska. Disertační práce. Geografickej Ústav SAV, Bratislava, 124 s.
- MIRVALD, S. (1988): Význam dopravy a predmet výzkumu dopravní geografie. In: Holeček, M. (ed.): Současný stav a perspektivy dopravní geografie, Geografický Ústav ČSAV, Brno, s. 25 – 29.
- MIRVALD, S. (1993): Geografie dopravy I., Obecná část. Západočeská univerzita, Plzeň, 80 s.
- MUSIL, J. (1988): Nové pohledy na regeneraci našich měst a osídlení. In Územní plánování a urbanismus, ročník 15, číslo 2, s. 67-72.
- MUSIL, J., MÜLLER, J. (2008): Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze. Sociologický časopis/Czech Sociological Review, 2008, Vol. 44, No. 2: s. 321–348
- NOVÁK, J., TEMELOVÁ, J. (2012): Každodenní život a prostorová mobilita mladých Pražanů: pilotní studie využití lokalizačních dat mobilních telefonů. Sociologický časopis/Czech Sociological Review 48(5): s. 911-938.
- NUHN, H., HESSE, M. (2006): Verkehrsgeographie – Grundriss, Allgemeine, Geographie. Paderborn, 379 p.
- NUTLEY, S. (1998) Rural areas: the accessibility problem, Modern Transport Geography 2<sup>nd</sup> ed. In: Hoyle, B. and Knowles, R. (eds.), Chichester, John Wiley and Sons,. pp. 185–215
- RODRIGUE, J.-P., COMTOIS, C., SLACK, B. (2006): The Geography of Transport Systems, Routledge, New York, 296 p.
- ŘEHÁK, S. (1982): Geografická struktura dopravy a dopravní střediskovost v ČSR. Zprávy Geografického ústavu ČSAV, 19, č. 1, Brno, s. 25 – 28.
- ŘEHÁK, S. (1987): Dojíždka v ČSSR na úrovni dojíždkových regionů i v mezistřediskovém pojetí. Sborník ČSGS 93 (3), s. 169-182.
- ŘEHÁK, S. (1988): Možnosti dalšího rozvoje naší geografie dopravy. In: Holeček, M. (ed.): Současný stav a perspektivy dopravní geografie, Geografický Ústav ČSAV, Brno, s. 15 – 20.
- ŘEHÁK, S. (1994): Hromadná osobní doprava ve výzkumu prostorové struktury státu (na příkladu někdejšího Československa). Habilitační práce, Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, katedra geografie, Brno, 75 s.
- SEIDENGLANZ, D. (2001): Vývoj veřejné dopravy na příkladu okresů Šumperk a Jeseník. In: Novák, S. (ed.): Geografické aspekty střeoevropského prostoru – předpoklady vstupu ČR a SR do Evropské unie. Sborník příspěvků z IX. Ročníku konference. Sborník prací PedF MU, sv. 161, řada přírodních věd č. 21, Geografie XII, s. 170 – 173.
- SEIDENGLANZ, D. (2005): Vývoj železniční dopravy v Evropě a její pozice v evropské dopravní politice. Národohospodářský obzor, č. 4, Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, Brno, s. 92 – 104.
- SEIDENGLANZ, D. (2007): Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Disertační práce, Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta, Brno, 170 s.

- SEIDENGLANZ, D., KREJČÍ, T. (2006): Doprava a venkovský prostor, příklad Znojemska. In IX. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. 1. vyd. Brno: Ekonomicko-správní fakulta MU, 2006. s. 93-103
- STEWART, J.Q. (1948): Demographic Gravitation: Evidence and Application. *Sociometry*, Vol. XI, pp. 31-58.
- SÝKORA, L. (ed.) (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., 191 s.
- SÝKORA, L. (2010): Rezidenční segregace. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta. 144 s.
- ŠLAMPA, O. (1967): Všeobecná geografie dopravy. Učební text, UJEP Brno, Praha, 97 s.
- ŠLAMPA, O. (1972): K pojetí a způsobu vymezení dopravních oblastí. *Scripta Fac. Sci. Nat. UJEP Brunnensis, Geographica 1-2*, Brno, s. 19 – 28.
- TAAFFE, E. J., MORRILL, R. L., GOULD, P. R. (1963): Transport Expansion in Underdeveloped Countries: A Comparative Analysis, *The Geographical Review*, 53, pp. 503 -529.
- TOUŠEK, V., BAŠTOVÁ, M., KREJČÍ, T., TONEV, P. (2005): Změny v dojížděcí za prací do českých velkoměst v letech 1991-2001. In: Změny v štruktúre krajiny jako reflexia súčasných spoločenských zmien v strednej a východnej Európe. Košice : Vydavateľstvo Univerzity P.J. Šafárika, s. 9-14.
- ULLMAN, E. (1973): The Role of Transportation and the Bases for Interaction. In: Blunden, J., Brook, Ch, Edge, G., Hay, A. (eds.): *Regional Analysis and Development*, London, pp. 52 – 65.
- URRY, J. (1999): *Automobility, Car Culture and Weightless Travel: A discussion paper*. Department of Sociology, Lancaster University, Lancaster, <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Urry-Mobile-Cultures.pdf>, 16 p.
- URRY, J., (2000): *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. London, Routledge. International library of sociology. 255 p.
- URRY, J., (2007): *Mobilities*. London, Polity. 336 p.
- VITURKA, M. (1975): Střediska silniční dopravy v ČSR. Rigorózní práce, UJEP v Brně, Přírodovědecká fakulta, Brno, 66 s.
- VLČEK, I. (1964): Dopravní spojení venkovských sídel se středisky. *Sborník ČSZ*, 69, č. 3, Praha, s. 200 – 212.
- VLČEK, I. (1973): *Doprava pro venkovské obyvatelstvo*. 1. vyd. VÚVA, Praha. 249 s
- ZIMPEL, H. G., (1958): *Verkehrsbestimmte Systeme und Kulturraum bzw. Kulturlandschaftsliederung*. *Berichte z. dt. Landeskunde*, Bd. 21, Berlin.

## 9. Ostatní zdroje

- Dojíždka do zaměstnání a škol ČR, ČSÚ, 2001
- Dojíždka do zaměstnání a škol ČR. ČSÚ, 2011
- Počet obyvatel v obcích ČR k 1. 1. 2007, ČSÚ, 2007
- Počet obyvatel v obcích ČR k 1. 1. 2014, ČSÚ, 2014
- Počet osobních automobilů k 1. 1. 2007, Centrální registr vozidel, MV ČR
- Počet osobních automobilů k 1. 1. 2014, Centrální registr vozidel, MD ČR
- Ředitelství silnic a dálnic, [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)
- Sdružení automobilového průmyslu, [www.autosap.cz](http://www.autosap.cz)
- ŠumavaNet – Centrum psychologie práce pro JZ Čechy 2012, [www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)
- Technická správa komunikací hl. města Prahy, [www.tsk-praha.cz](http://www.tsk-praha.cz)
- Uherskohradištská charta – Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2011
- Zákon č. 111/1994 Sb.

## 10. Seznam obrázků

- Obr. č. 1: Interakce faktorů a vědeckých disciplín v problematice dopravního chování
- Obr. č. 2: Stupeň automobilizace na území Prahy a České republiky v letech 1961–1999
- Obr. č. 3: Prostorová mobilita obyvatel podle Českého statistického úřadu
- Obr. č. 4: Schéma změny časoprostorové konvergence
- Obr. č. 5: Stupeň automobilizace obcí České republiky v roce 2007
- Obr. č. 6: Stupeň automobilizace obcí České republiky v roce 2014
- Obr. č. 7: Index změny automobilizace obcí České republiky mezi lety 2007–2014
- Obr. č. 8: Využití osobního automobilu při dojíždce do zaměstnání v roce 2001
- Obr. č. 9: Využití osobního automobilu při dojíždce do zaměstnání v roce 2011
- Obr. č. 10: Využití autobusu při dojíždce do zaměstnání v roce 2001
- Obr. č. 11: Využití autobusu při dojíždce do zaměstnání v roce 2011
- Obr. č. 12: Využití vlaku při dojíždce do zaměstnání v roce 2001
- Obr. č. 13: Využití vlaku při dojíždce do zaměstnání v roce 2011
- Obr. č. 14: Využití veřejné dopravy při dojíždce do zaměstnání v roce 2001
- Obr. č. 15: Využití veřejné dopravy při dojíždce do zaměstnání v roce 2011
- Obr. č. 16: Využití kola při dojíždce do zaměstnání v roce 2011