

Uplatnění dopravní sociologie v regionální geografii

Mgr. Emil Drápela

emil.drapela@cdv.cz

*Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Vinohrady 10, 639 00 Brno
tel.: +420 543 215 050, fax: +420 543 211 215*

Emil Drápela: *Application of transport sociology in regional geography.* The transport plays one of the key roles in the life of the present-day society. Within one day, everybody usually travels somewhere several times, be that to work, school, shops, looking for entertainment or anywhere else. The location of the places a person visits, their type and the selected transport mode show a lot about the person's lifestyle. The housing location often strongly influences this style, and vice versa, the inhabitants' lifestyle shapes the spatial structure of the locality. This poses a question how the housing location influences the transport behaviour of the inhabitants and how this transport behaviour is reflected in the land use of municipalities and cities.

Modern lifestyle trends significantly influence spatial structure of municipalities; however, this is not always a positive phenomenon. One may observe creation of barriers, impeding or preventing regional development, conflicts between groups of different lifestyles, assertion of unilaterally advantageous solutions, non-observance of the sustainability principles and many other lapses, whose accumulation may impact negatively the development of the region for years. Conversely, by creating a suitable multi-functional backbone structure, in particular the transport structure, it is possible to create an environment that stimulates development. However, during its planning, it is necessary to take into account the mobility of individual groups of inhabitants and the social inclusion conditioned thereby.

Key words: Transport geography, regional development, mobility, suburbanization, marginal areas, transport planning, sustainable types of transport.

1 Vliv dopravní infrastruktury na rozvoj regionů

Kvalitní dopravní infrastruktura se v podmínkách stále globalizovanějšího světa stává nutností, bez níž se nelze do globálního ekonomického systému dokonale zapojit. Na výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury jsou z veřejných rozpočtů vydávány nemalé peníze, je známo bezpočet případů, kdy stavbou páteřní komunikace byl sledován rozvojový záměr (i když samozřejmě ne vždy s očekávanými výsledky – př. Transamazonská dálnice, Bajkalsko-amurská magistrála). V řadě vědeckých prací, zabývajících se otázkou centrality a marginality, případně rozvinutostí regionů, je hodnocení dopravní infrastruktury jedním ze stěžejních bodů.

Z české literatury, věnující se rozvoji regionů s přihlédnutím k dopravní infrastruktuře, je třeba jmenovat zejména práci HAMPLA, GARDAVSKÉHO A KÜHNLA (1987) nebo méně známou práci ŘEHÁKA (1979), z novějších prací stojí za zmínku např. TOUŠEK ET AL. (2005), nebo rozsáhlá komplexní studie DOKOUPILA, HAVLÍČKA, JEŘÁBKA ET AL. (2004). Na problematiku významu dopravní infrastruktury však narážíme téměř v každé práci na toto téma.

Klíčovou otázkou z hlediska rozvoje ovšem není existence či absence dopravní infrastruktury, ale její využití. Poddimezovanost komunikací je významnou překážkou rozvojových snah, neboť dopravní infrastruktura v tomto případě selhává ve své funkci.

Naopak jejich předimenzovanost je vzhledem k objemu prostředků, nutných k vybudování kvalitních komunikací, neuváženým plýtváním, ne-li drancováním veřejného rozpočtu. Právě kvůli odpovědnosti, kterou s sebou plánování dopravní infrastruktury přináší, je třeba se opírat o co nejpřesnější data, monitorující poptávku po dopravě.

Dnes se v tomto ohledu musíme spolehnout na data o dojížděcí a vyjížděcí ze Sčítání lidu, domů a bytů, případně na údaje o intenzitě dopravy, pořizované zejména správci komunikací. Avšak v případě dojížděcí a vyjížděcí jsou údaje nekompletní, pokrývající pouze jeden faktor poptávky po dopravě, a to nutnost dopravy do práce nebo do školy. Ačkoli jde o faktor nejvýznamnější, s růstem životní úrovně a s ním spojeným nárůstem potenciální mobility obyvatel stále více ztrácí na významu, neboť lidé začínají stále více cestovat ve svém volném čase, ať už za zábavou, nákupy, či kamkoli jinam. Intenzita dopravy pak sice dává poměrně přesnou informaci o hlavních dopravních tocích, ovšem díky tomu, že žádné šetření není schopno pokrýt celou síť (byť jen regionální), nelze z nich vyfiltrovat spolehlivou informaci o motivaci k dopravě a poptávce po ní.

2 Prostorová mobilita

Jedinou možností, jak získat komplexnější informace o poptávce po dopravě a reálné prostorové mobilitě obyvatel, je zrealizovat výzkum prostorové mobility. Je s podivem, že s mobilitními výzkumy, tématem především geografickým, operují dnes v Česku častěji sociologové, než geografové. Z příspěvků na toto téma lze vyzdvihnout např. SCHMEIDLERA ET AL. (2005) a SCHMEIDLERA (2006A, 2006B, 2007A). Národní výzkumy prostorové mobility jsou dnes v zemích západní Evropy již standardem, který v českých podmínkách zatím chybí.

Výzkumy prostorové mobility – tzv. national travel surveys (NTS) zjišťují informace o všech cestách, použitých dopravních prostředcích (včetně nemotorových a chůze), o (časové) délce a účelu cesty a o spotřebě paliva při cestách motorovými dopravními prostředky. Pokrývají kompletní časové spektrum (tedy 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, dobu svátků, dovolených atd.). Jde o výzkum multidisciplinární, data slouží zejména dopravním geografům, ekonomům, sociologům, ale i demografům. V geografii nejde o téma nijak nové, otázkou prostorové mobility se zabýval např. už HÄGERSTRAND (1970, 1982) v rámci svého konceptu time geography.

Neustále aktualizovaná data o mobilitě a dopravním chování osob jsou nepostradatelná především pro rozhodovací proces a pro dopravní plánování, neboť jsou vstupem do predikčních modelů. Na základě těchto dat lze vytvářet a udržovat dopravní infrastrukturu v takové podobě, která vyhovuje požadavkům populace (SCHMEIDLER ET AL. 2005).

Poznání toho, v jakých prostorech se odehrávají různé formy lidských aktivit, což je hlavním výsledkem výzkumů prostorové mobility, je v sociální geografii široce využitelné. Tyto poznatky lze uplatnit v rámci tvorby funkčně vyvážených měst, lépe vyhovujících potřebám obyvatel, lze díky nim lépe poznat procesy spojené se suburbanizací, reurbanizací a deurbanizací, bojovat se sociální exkluzí, na jejich základě lze v regionech budovat efektivní síť veřejné dopravy, tvořit střediskovou strukturu, lépe rozhodovat o lokalizaci významných staveb atd.

Z geografického hlediska je důležité, aby data o prostorové mobilitě byla opatřena co nejkompletnějšími údaji o šetřeném subjektu: věku, pohlaví, bydlišti, nejvyšším

ukončeném vzdělání, příjmu domácnosti, počtu dětí, zaměstnání, případně národnosti, vyznání, rodinném stavu apod. Je nutné si uvědomit, že prostorová mobilita „je prostředkem sociální stratifikace v širším měřítku, v souvislosti s procesy globalizace, kdy vzniká štěpení mezi vysoce mobilní globální elitou a s lokalitou spjatými chudými lidmi“ (SCHMEIDLER ET AL. 2005). Proto je potřebné získat co nejvíce dat o sociálním statusu dotazovaného. Z hlediska dopravního je pak nezbytné zaznamenávat i průběh trasy mezi startovním a cílovým bodem – ten může záležet na mnoha objektivních i subjektivních faktorech a být i v rámci jediného dne různý (např. v době dopravní špičky lidé volí méně frekventované komunikace, v noci naopak volí nejkratší či nejrychlejší trasu).

V České republice každoročně probíhá pouze opakovaný průzkum v rámci omnibusového šetření agentury TNS Factum. Sběr dat probíhá pouze jednomu týdnu v roce, respondenti jsou dotazováni na značně relativní kategorie časové délky cest, nejsou dotazováni na přesný počet cest v nějakém určitém časovém období, mezi kritérii pro kvótní metodu chybí prostorové kritérium (např. okres, kraj), atd. Toto šetření tedy nelze považovat za odpovídající zdroj dat, ale spíše průzkum informativního charakteru.

3 Mobilita, životní styl a sociální inkluze

Výsledky výzkumů prostorové mobility jsou vzhledem ke své komplexnosti široce využitelné. Uplatnění najdou zejména v sociologii a geografii. Pomocí kvalitních dat o mobilitě obyvatel lze zjistit, které sociální skupiny ve kterých lokalitách jsou méně či více mobilní, zda je tato mobilita vynucená nebo dobrovolná, za jakým účelem byly cesty realizovány, jakým dopravním prostředkem, po jaké trase a proč právě po této trase. Zprostředkovaně se tak dozvídáme cenné informace o dopravním chování obyvatel, které jsou úzce spojeny s jejich životním stylem a sociálním statutem.

Obyvatelé, jejichž mobilita výrazně zaostává za průměrem společnosti, jsou vystaveni hrozbě sociální exkluze. Pokud by v některém regionu mimo centrální polohy byl podíl obyvatel s nižší prostorovou mobilitou vyšší, je důvodné domnívat se, že region je alespoň částečně marginálním. V centrálních polohách je naopak nižší prostorová mobilita obyvatel známkou koncentrace aktivit a tedy síly centra, kdy je dokonce možné, že cesty obyvatel jsou realizovány převážně na území jediné čtvrti. V periferních lokalitách se dá očekávat vyšší vynucená mobilita, lidé potřebují dojíždět za prací, středním a vyšším školstvím, za nákupy, za lékařem apod. Ovšem právě vyšší mobilita je důkazem vazeb mezi subregionem a centrální oblastí, tedy důkazem zdravé periferie.

Informace o módu dopravy a výběru trasy pak slouží jako cenný podklad pro plánování dopravy.

4 Závěr

Použití výsledků výzkumu prostorové mobility obyvatel je samozřejmě pouze jednou z metod studia socioekonomických procesů, probíhajících v regionech, je tedy vhodné ji doplnit metodami dalšími. Dle autorova mínění však tyto výzkumy přinášejí nezastupitelné informace, bylo by tedy vhodné je zrealizovat i na území České republiky. Inspirovat se lze v zemích západní Evropy (např. viz NATIONAL STATISTICS, DEPARTMENT FOR TRANSPORT, 2007).

Vzhledem k zaměření konference si příspěvek nekladl za cíl systematickým způsobem shrnout výsledky metodologického výzkumu, ale spíše poukázat na vybrané poznatky

z praxe, kdy díky diskurzu s odborníky z příbuzných oborů došlo k obohacení geografického know-how autora. Mezioborový diskurz autor považuje za velmi přínosný právě z metodologického hlediska, neboť různé vědy nahlízejí na stejné objekty různými pohledy. Cílem vědce by však měla být co nejkomplexnější znalost problému, jeho snahou by tedy měl být multidisciplinární pohled na věc. Dnes se již nelze zabývat např. městem z ryze geografického pohledu, bez znalosti urbanismu, sociologie nebo psychologie. Socioekonomická sféra je systém natolik složitý, že je nutné jej studovat co nejkomplexněji. Tento stav je samozřejmě nejsnadněji dosažitelný ve výzkumných týmech složených z odborníků z různých oborů, které autor považuje za nejefektivnější výzkumný prostředek.

Literatura

- DANĚK, P. 2005. Vývoj regionálních rozdílů a jejich odraz v politických preferencích obyvatel. In: KLÍMOVÁ, V., VYSTOUPIL, J. (eds.): VIII. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. MU v Brně, ESF, s. 31-40. ISBN 80-210-3888-8.
- DOKOUPIL, J., HAVLÍČEK, T., JEŘÁBEK, M. ET AL. 2004. České pohraničí – bariéra nebo prostor zprostředkování? Academia, Praha, 302 s. ISBN 80-200-1051-3.
- DRÁPELA, E. 2005. Marginální oblasti a hodnocení jejich přínosu pro trvalou udržitelnost. Diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, 95 s.
- FLEURY, D. ET AL. 2002. A city for pedestrians: policy making and implementation. Cost Action C6 – final report. Office for official publications of the European Communities, Luxembourg, 296 s. ISBN 92-894-3563-1.
- HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNL, K. 1987. Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Univerzita Karlova, Praha, 255 s.
- HAMPL, M., JEŽEK, J., KÜHNL, K. 1978. Sociálně geografická regionalizace ČR. Acta Demographica 2, Praha, 246 s.
- HÄGERSTRAND, T. 1970. What about people in regional science? Papers Regional Science Association, 24/1970, s. 7-21.
- HÄGERSTRAND, T. 1982. Diorama, path and project. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geographie, 73/6, s. 323-339.
- MARADA, M. 2003. Transport typology of settlement centres of Czechia from public passenger transport point of view. In: Acta Universitatis Carolinae Geographica, 1/2003, s. 259-269.
- NATIONAL STATISTICS, DEPARTMENT FOR TRANSPORT 2007. Transport statistics bulletin. National Travel Survey: 2006 [online, cit. 31. 10. 2007]. Dostupné z WWW: <<http://www.dft.gov.uk/pgtr/statistics/datatablespublications/personal/mainresults/nts2006/pdf/nattravelur06.pdf>>.
- TOUŠEK, V. ET AL. 2005. Polohová diferenciacie obcí v regionu NUTS II Jihovýchod. In: KLÍMOVÁ, V., VYSTOUPIL, J. (eds.): VIII. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. MU v Brně, ESF, s. 199-204. ISBN 80-210-3888-8.
- ŘEHÁK, S. 1979. Prostorová struktura obslužného systému hromadné osobní dopavy. Kandidátská disertační práce, PřF UJEP Brno.
- SCHMEIDLER, K. 2005A. Urban form and structure of Czech cities and growing mobility. In Life in the Urban Landscape : Proceedings, 29. 5. - 2. 6. 2005.
- SCHMEIDLER, K. 2005B. Udržitelná mobilita a sociální inkluze v dopravě. Horizonty dopavy, 2005, roč. XIII., č. 3, s. 23-28.
- SCHMEIDLER, K. ET AL. 2005. COST 355 – výzkumná zpráva. CDV Brno, nestr.

- SCHMEIDLER, K., PLÍŠKOVÁ, R. 2005. Mobility Management - příspěvek k řešení ekologické problematiky dopravy. *Silniční obzor*, 2005, roč. 66, č. 12, s. 314-316. ISSN 0322-7154.
- SCHMEIDLER, K. 2006A. Car dependency, Land Use and Transportation, International COST 355 Action Conference, University of Piraeus, Athens, Greece, 18. 4. 2006.
- SCHMEIDLER, K. 2006B. Relationship between Land Use, Mobility, Accessibility and Transport Demand in the Czech Republic. In *Proceedings of the 2nd World Planning Schools Congress - Planning for diversity and multiplicity : A new agenda for the World Plannig community*, Mexico-City (Mexico), 12. - 16. 7. 2006. Mexico-City : Universidad Nacional Autonoma de Mexico, Facultad de Arquitectura, Licenciatura en Urbanismo, 2006, p. 337-338.
- SCHMEIDLER, K. 2006C. Doprava a mobilita v kvalitě života. In *Rozvoj dopravních systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility a přístupnosti : mezinárodní konference*, Univerzita Pardubice, dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky, 14. 11. 2006. Univerzita Pardubice : Dopravní fakulty Jana Pernera, 2006, s. 140-146. ISBN 80-7194-904-3.
- SCHMEIDLER, K. 2007A. Czech Suburbanization and its Consequences for Mobility and Transport. In *A New Paradigm for Urban Change : International Conference on Sustainable Urbanism*, College Station, Texas (USA), April 1-3, 2007 [CD-ROM]. Center for Housing and Urban Development, Department of Landscape Architecture and Urban Planning (USA).
- SCHMEIDLER, K. 2007B. Transport, Mobility and Urban forms - Synergy or Contradiction? *Slovak Journal of Civil Engineering*, 2007, vol. 15, no. 1, p. 2-7. ISSN 1210-3896.

