



**CENARS**

Centre for Analysis of Regional Systems

# ➤ Nodální dopravní regiony v Jihočeském kraji: implikace pro regionální dopravní politiku

Stanislav Kraft

Katedra geografie PF JU v Českých Budějovicích

# Obsah příspěvku

- Nodální regiony a problematika jejich vymezování
- Metodické poznámky
- Vymezení nodálních dopravních regionů v Jihočeském kraji
- Implikace dopravních regionů pro regionální dopravní politiku

# Koncept nodálního regionu

- Jeden z nejvíce využívaných konceptů při systematickém studiu funkčních vztahů v území
- Vychází z heterogenity geografického prostoru – vznik různě velkých a prostorově diferencovaných interakcí
- Interakce mezi jádrem regionu (centrum socioekonomických aktivit = zpravidla města) a jeho funkčně integrovaným zázemím
- Intenzita interakcí se určuje na základě regionálních procesů (dojíždka za prací, migrace, dojíždka do škol, dojíždka za službami apod.) nebo pomocí modelů prostorových interakcí
- Při vymezení se používají induktivní nebo deduktivní (obvyklejší) regionalizační postupy
- Zásadní otázkou je stále kvalita a dostupnost vztahových ukazatelů – nejfrekventovanější jsou studie založené na ukazatelích dojíždky za prací (Hampl et al. 1987; Hampl 2005; Bezák 2000; Sýkora, Mulíček 2009; Halás et al. 2009 apod.)

# Nodální regiony vymezené na základě dojížděkových vazeb

- Dominance studií založených na dojížděce za prací – klíčový regionální proces s velkou vypovídací schopností
- Časté kritiky týkající se relevance a přeceňování významu dojížděky za prací (například Andersen 2002; Sohn 2005)

## Výhody:

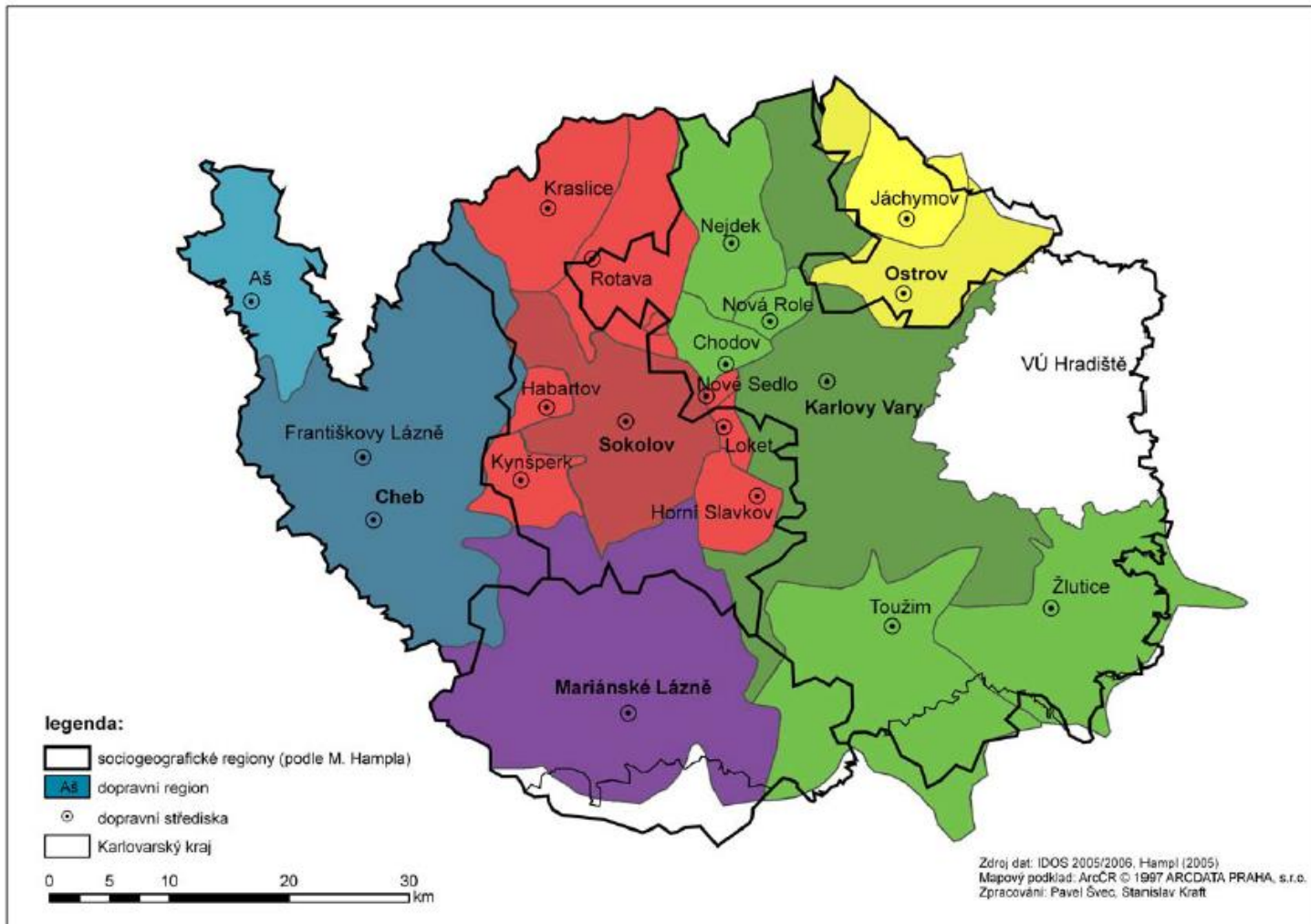
- Jeden z nejvýznamnějších každodenních a periodických procesů
- Relativně kvalitní datová základna
- Vhodná pro vymezení zázemí jednotlivých center i pro jejich vlastní hierarchizaci
- Územně velmi přesné informace

## Nevýhody:

- Malá frekvence zjišťování údajů (v rámci SLDB)
- Každodenní dojížděky za prací se účastnila v roce 2001 se účastnila cca 1/3 ekonomicky aktivních osob
- Jaký je podíl pracovních cest na všech regionálních pohybech obyvatel???

# Role dopravních vazeb při vymezení nodálních regionů

- Uni
- doj
- soc
- Doj
- jed
- vyn
- sch
- Noc
- 30.
- Hla



by,  
h

d

# Metodické poznámky



## INTENZITY DOPRAVY

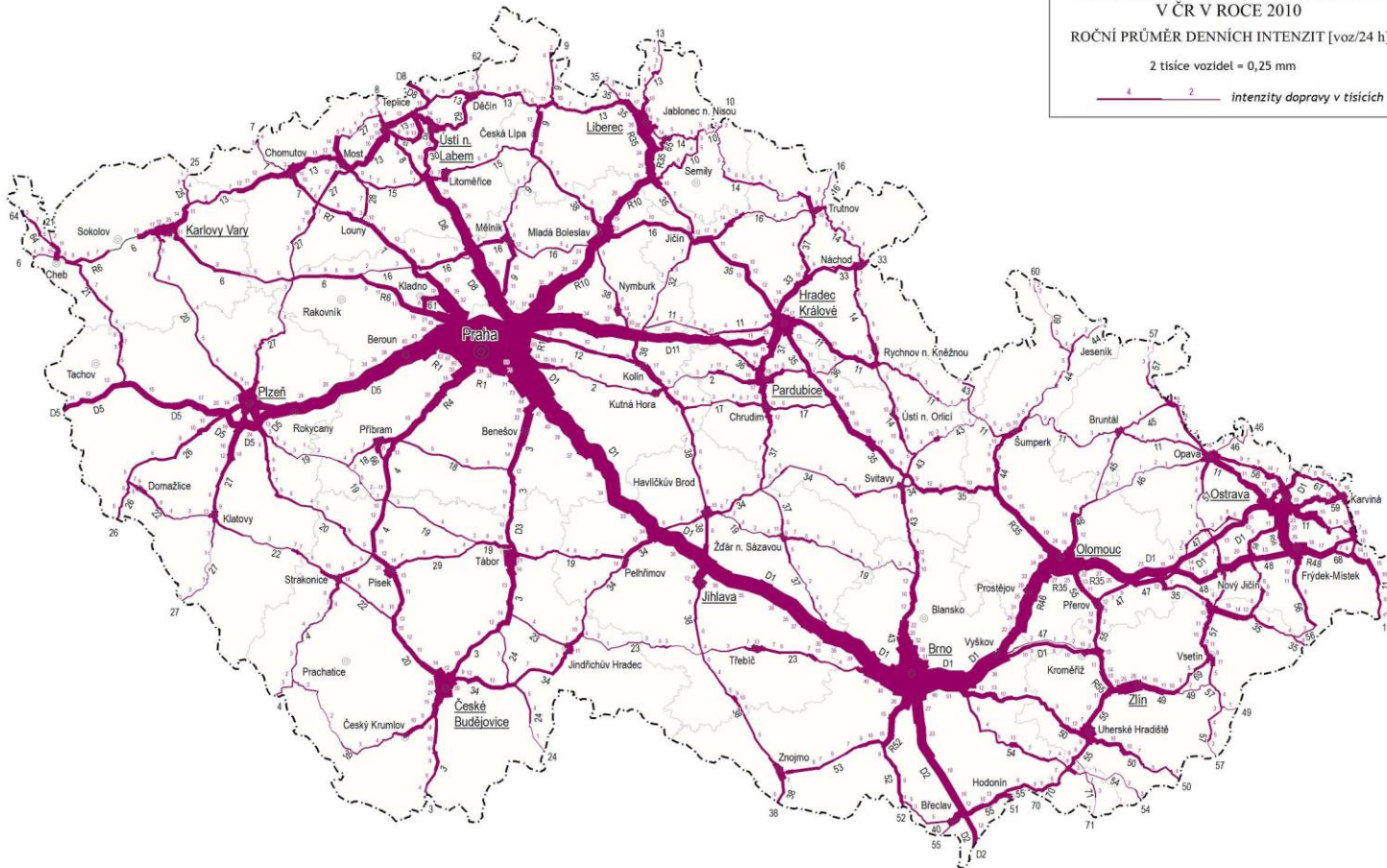
NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍDY  
V ČR V ROCE 2010

ROČNÍ PRŮMĚR DENNÍCH INTENZIT [voz/24 h]

2 tisíce vozidel = 0,25 mm

4 2 intenzity dopravy v tisících

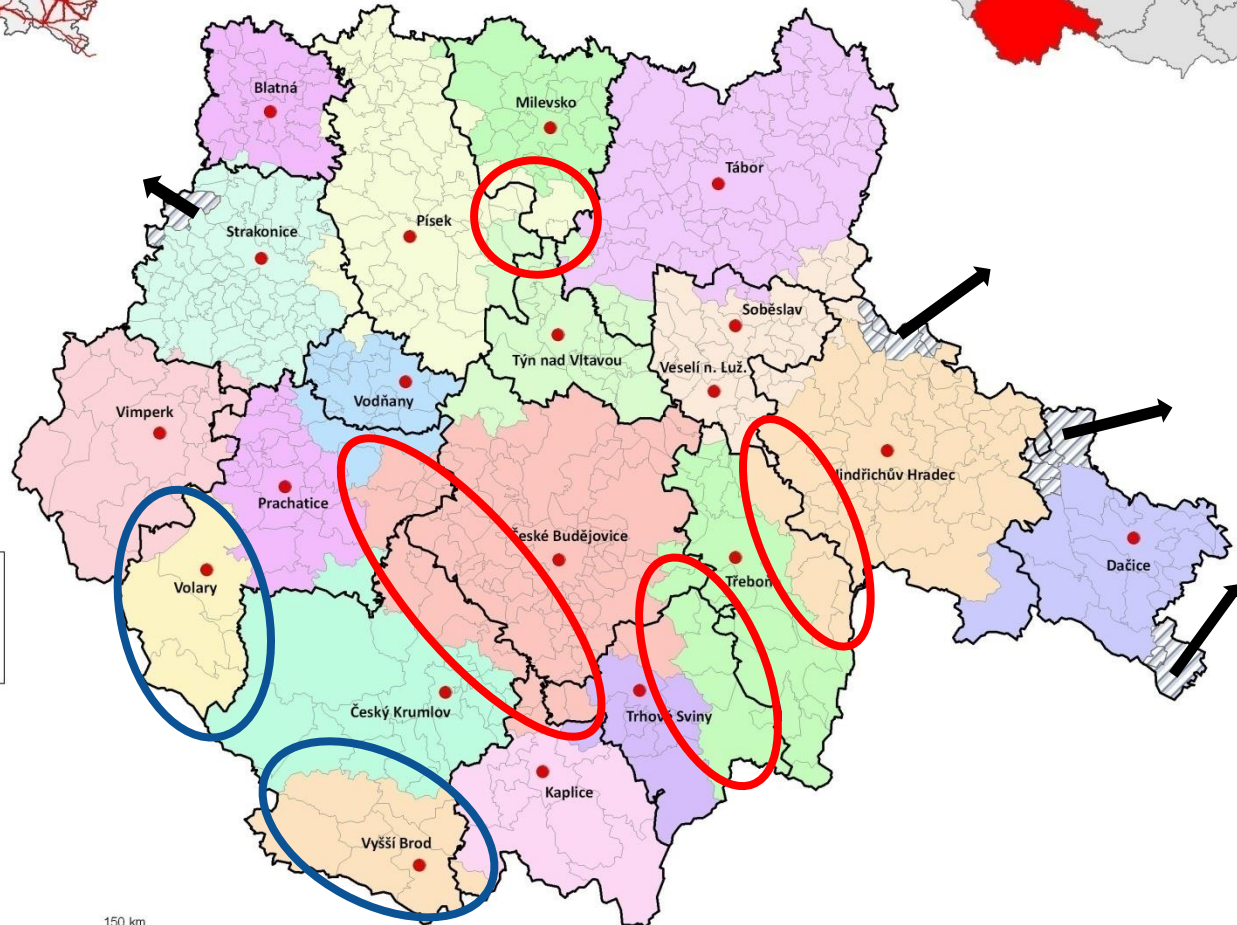
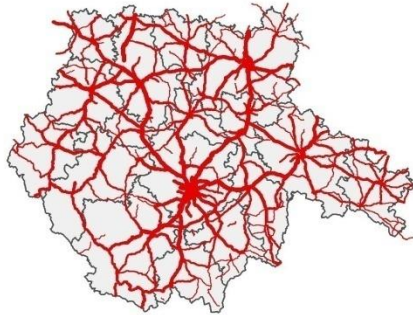
- 1.
- 2.
- 3.
- 4.



1:1 200 000

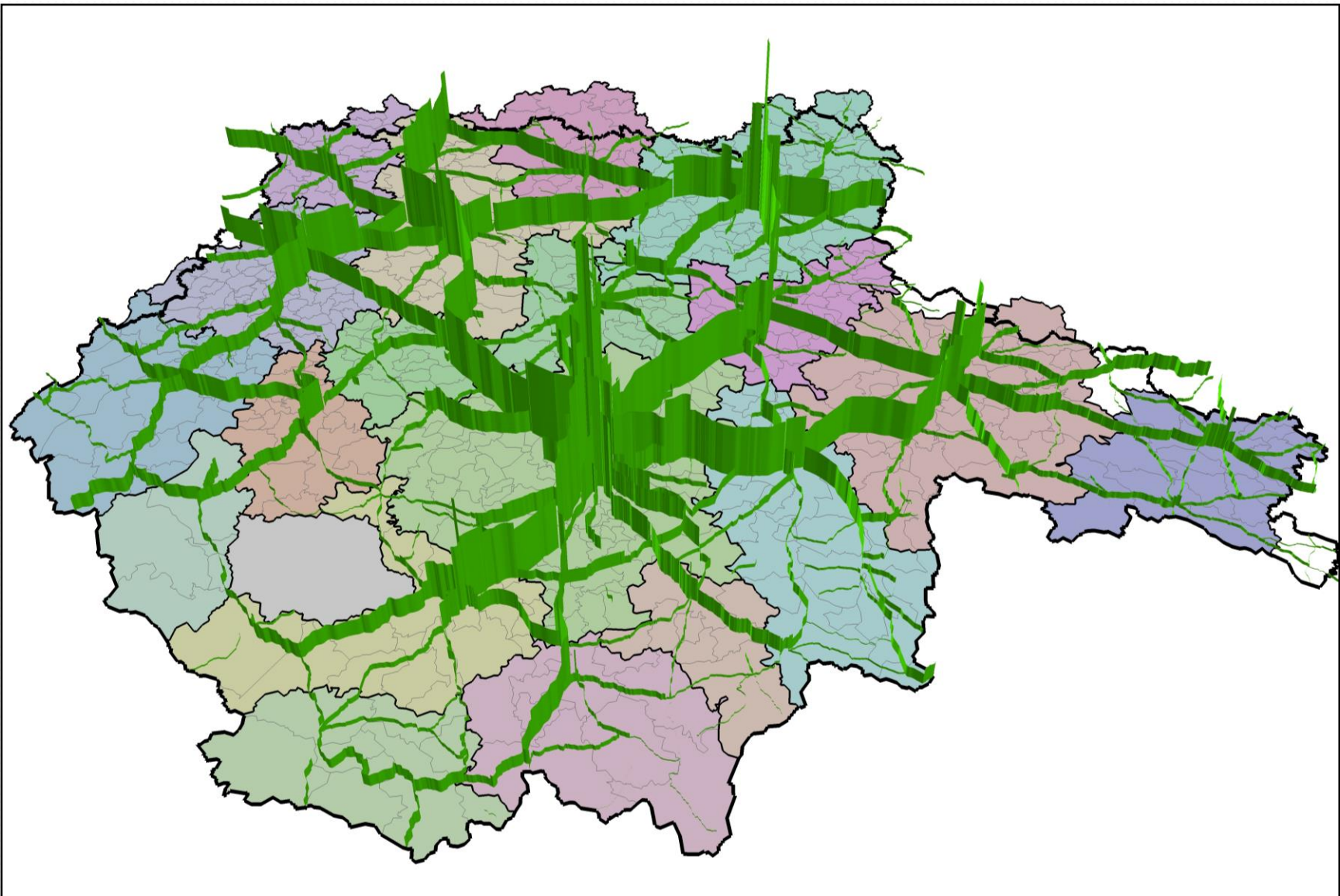


# NODÁLNÍ DOPRAVNÍ REGIONY V JIHOČESKÉM KRAJI



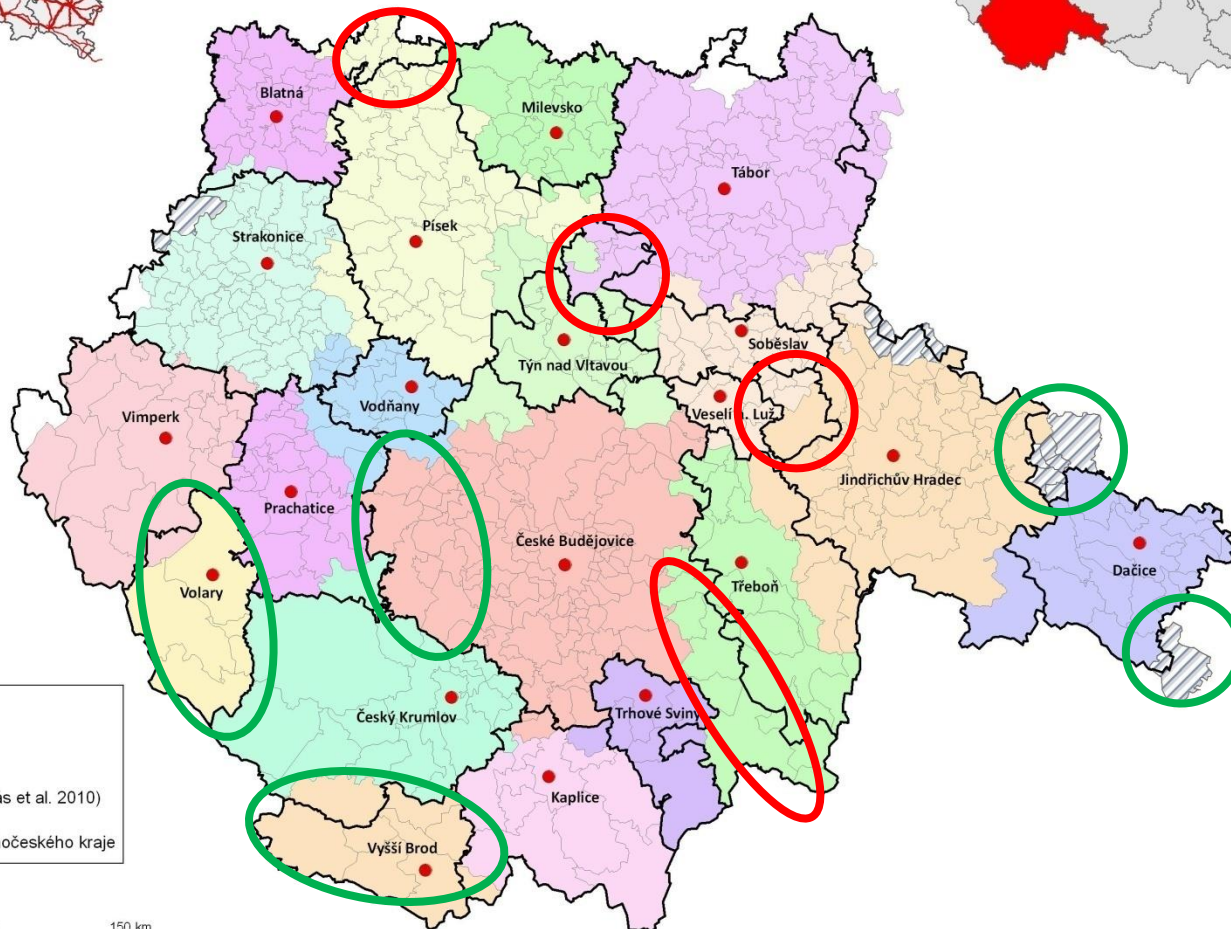
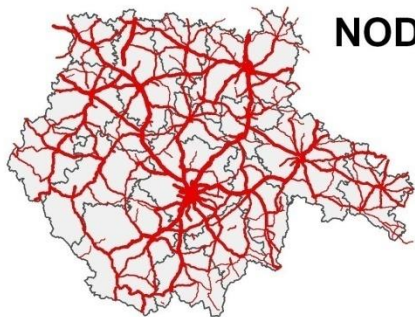
- Centra dopravních regionů
- Dopravní regiony
- Obvody ORP



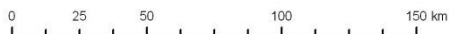




# NODÁLNÍ DOPRAVNÍ REGIONY A DOJÍŽDKOVÉ REGIONY V JIHOČESKÉM KRAJI

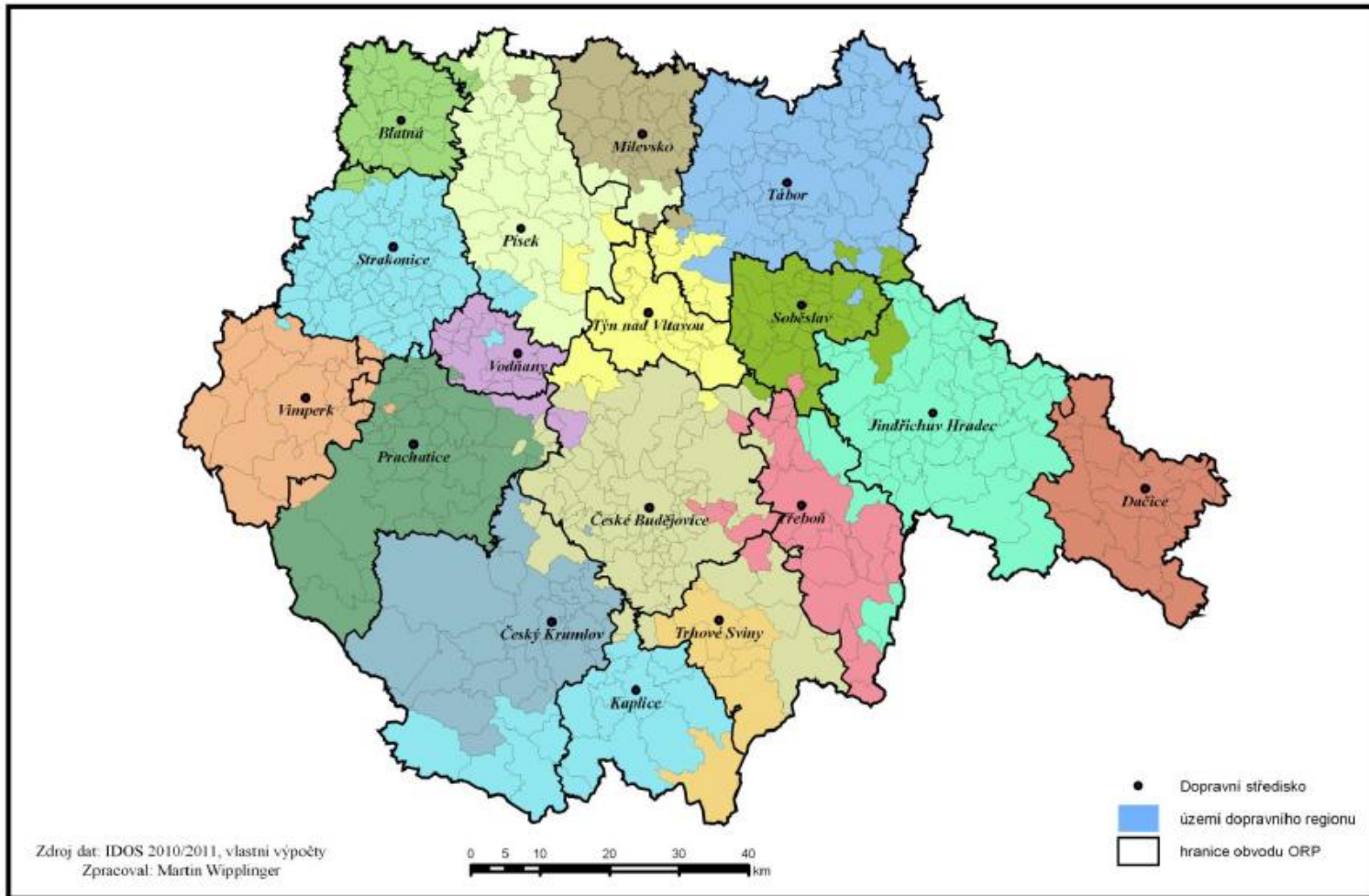


- Centra dopravních regionů
- Dopravní regiony
- Regiony dojíždky za práci (Halás et al. 2010)
- ▨ Obce spádující mimo území Jihočeského kraje



# Implikace pro regionální dopravní politiku

- V
- O
- C
- H



ní



# Děkuji za pozornost

RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.  
Katedra geografie PF JU v Českých Budějovicích  
Jeronýmova 10, 371 15 České Budějovice  
E-mail: [kraft@pf.jcu.cz](mailto:kraft@pf.jcu.cz)  
[www.cenars.upol.cz](http://www.cenars.upol.cz)