

STŘEDISKA A MÍSTNÍ STŘEDISKA V JIHMORAVSKÉM KRAJI V SOUVISLOSTI S HROMADNOU OSOBNÍ DOPRAVOU

STANISLAV ŘEHÁK

Geografický ústav ČSAV, Brno, Mendlovo nám. 1, ČSSR

Резюме

**КРУПНЫЕ И МЕЛКИЕ ГОРОДА ЮЖНОМОРАВСКОЙ ОБЛАСТИ
В СВЯЗИ С ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ**

Станислав Ржехак

Автор показывает возможность использования некоторых характеристик пассажирского транспорта для исследования роли городов и других населенных пунктов как централизирующих факторов. Подчеркивается значение исследований автобусных и железнодорожных сообщений с точки зрения городов как их конечных пунктов. Анализ данных показывает, что между предусматриваемыми категориями городов (крупные и мелкие города) можно найти лишь мало выраженное количественное размежевание.

Summary

**CENTRES AND LOCAL CENTRES IN SOUTH MORAVIAN
REGION IN CONNECTION WITH MASS PERSONAL
TRANSPORT**

The author draws an attention to the possibility of utilisation of some characteristics of mass personal transport for judging the centrality of settlements. It seems to be profitable to study bus and train courses, terminating in the given settlements. The difference among the presumed catherogies of centres and local centres is not too distinct.

Vztah sídelní struktury a hromadné dopravy je natolik těsný, že jej respektují v té či oné formě všichni autoři studující sídelně geografické poměry různých územních celků. Důslednější pojetí klasifikace sídel na základě charakteristik dopravně geografické povahy lze u nás nalézt především u J. Hůrského (J. Hůrský, 1970). Dosavadní úkoly a pracovní zaměření jej však nutily věnovat pozornost zejména sídlům s významnou a nespornou střediskovostí. Doufám však, že určitá dopravně geografická kritéria vycházející z hromadné osobní dopravy mohou mít význam i pro samotné určení středisek.

Z hlediska geografie dopravy mne zaujaly autobusové a vlakové spoje končící v daném sídle (označují je zatím jako spoje terminální) a jejich identifi-

kační funkce pro stanovení středisek z hlediska hromadné osobní dopravy. Výskyt terminálních autobusových spojů mezi dalšími autobusovými spoji v sídlech je do jisté míry zákonitý, je důsledkem geografického rozložení autobusových linek (a tudíž i spojů) a nevykazuje v celkovém pohledu tolik nahodilostí, jak by se mohlo zdát. Současně je třeba podotknout, že:

- úhrn terminálních spojů v sídle zřejmě mnohem výstižněji než prostý počet spojů odráží dopravní význam určitého sídla (případně střediska),
- počet terminálních spojů autobusových ve spojitosti s jejich podílem na všech autobusových spojích v sídle umožňuje vyjádřit i postavení sídla v obslužném systému autobusové dopravy a tudíž i určitou míru střediskovosti sídla z tohoto aspektu,
- použití takového kritéria umožňuje zároveň vyčlenit a studovat i sídla s nižším stupněm střediskovosti, než jaký se vyskytuje u běžně studovaných středisek. Pro tato sídla prozatím užívám označení „místní střediska“. Za hranici mezi místními středisky a středisky (vlastními) jsem považoval 50 terminálních spojů denně, a to úhrnem autobusových a vlakových. Výhodou této metodiky, použité zatím pro území Jihomoravského kraje (S. Řehák, 1975), je to, že základní prameny jsou všeobecně přístupné — jde totiž především o jízdní řády.

Pro rozlišení středisek a místních středisek jsem sledoval míru poklesu počtu spojů hromadné osobní dopravy ve dni pracovního klidu v porovnání s počtem spojů v pracovním dni. Zde se sice potvrdilo, že podíl obou hodnot je právě u středisek důležitějších poměrně vysoký a dosti stálý (zhruba 40 až 50 % u spojů terminálních a 50 až 60 % u všech spojů pro střediska na úrovni středně velkých okresních měst), zatímco sídla řazená mezi místní střediska vykazují značnou rozkolísanost tohoto podílu, vlastní tedy ostatním, málo významným sídlům. Tento postup však nebyl aplikován pro celé území Jihomoravského kraje, takže závěry je nutno přijímat zatím s určitou rezervou.

Zkoumání vztahu počtu terminálních spojů (autobusových i vlakových) k počtu obyvatel sídla a k počtu dojíždějících do daného sídla mělo prokázat existenci skoku v těchto hodnotách mezi středisky a místními středisky a zároveň i posoudit oprávněnost empiricky dříve stanovené hranice mezi oběma předpokládanými kategoriemi sídel.

Rozbor závislosti terminálních spojů na počtu obyvatel sídla a tím spíše na počtu dojíždějících do sídla skutečně ukázal poměrně významné vazby, a to právě v oboru sídel se 30 až 300 terminálními spoji denně, a naopak souvislost velmi problematickou, pokud uvažujeme ne terminální, ale všechny spoje. Souvisí to s tím, že určité nevyužívání všech dopravních příležitostí, časté právě u menších sídel s velkou nabídkou spojů, se zpravidla netýká spojů terminálních.

Grafický rozbor výše uvedených závislostí ukázal, že vcelku neexistuje nějaký výrazný předěl mezi středisky a místními středisky v Jihomoravském kraji. Jistá dílčí diskontinuita souboru, zejména ve vztahu k počtu dojíždějících, se však zde vyskytuje a odpovídá hodnotě 43 terminálních spojů denně. V souvislosti s tímto poznatkem je nutno dříve uvedenou hranici mezi středisky a místními středisky snížit na tuto hodnotu. Vzhledem k dalšímu rozšíření kategorie středisek (nově sem musíme zařadit Bzenec, Rousínov, Ždánice, Ivančice, Svatku, Polnou, Jemnici a Nezamyslice, naopak sporné jsou Hrušovany u Brna) se pak vnucuje možnost vyčlenění vyššího stupně středisek

na základě analýzy městské hromadné dopravy, podle stupně stability počtu spojů hromadné osobní dopravy během celého týdne či podle jiného kritéria.

Jinak se zdá potřebné provést šetření pro celé území ČSR. Rozbor problematiky na území jednoho kraje naznačil ostatně, že je možné využít nepříliš komplikovaného strojně početního zpracování konečné fáze.

LITERATURA

- Hůrský J. (1970): Hospodářsko-geografická střediska České socialistické republiky, jejich klasifikace z hlediska dopravy. Dílčí závěrečná zpráva výzkumného úkolu č. III-0-1/2. Praha.
- Hůrský J. (1971): Závěrečná zpráva dílčího úkolu III-0-1-2-5a/2 „Dopravně-geografická rajonizace ČSSR — osobní doprava, kraje Středočeský, Jihočeský, Severočeský, Jihomoravský a Severomoravský“. Praha.
- Řehák S. (1975): Terminální autobusové spoje v sídlech a dopravě geografická klasifikace sídel Jihomoravského kraje. Scripta fac. sci. nat. UJEP Brunensis, Geographia 1, 5 : 15—22, Brno.
- Votrubec C. a kol. (1963): K problému hospodářskogeografických středisek (Střediska středních a severních Čech). Rozpravy ČSAV, řada společenských věd 73 : 1—91, Praha.

