

DOPRAVNÍ SYSTÉMY
A
JEJICH REGIONÁLNÍ ROZDÍLY

Dopravní systém

○ je tvořen navzájem provázanými složkami:

1. Dopravní prostředky
 - soubor pohyblivých zařízení
2. Dopravní cesty
 - část prostoru upravená či používaná pro dopravu (pohyb dopravních prostředků)
3. Dopravní zařízení
 - (ostatní dopravní infrastruktura)
 - soubor technických objektů sloužících k dopravě



Základní pojmy

● **dopravní cesta (komunikace)**

- pás terénu spojující dva koncové body, na němž se uskutečňuje doprava

● **dopravní bod**

- místa ležící na dopravních cestách, na nichž se uskutečňuje vykládka x nakládka x překládka nákladu, resp. výstup x nástup x přestup cestujících

● **dopravní uzel**

- je dopravní bod, v němž se sbíhají nejméně tři dopravní cesty

dopravní cesty + dopravní body = dopravní síť

● **dopravní linka**

- pravidelné dopravní spojení uskutečňované konkrétním dopravním prostředkem, mezi konkrétními body a v konkrétním čase

● **dopravní tah**

- svazek dopravních linek ve stejném směru

● **další pojmy viz. Brinke 1998**

Dopravní systém

přepravní výkon
-v t.km nebo v os.km

objem přepravy
- počet osob nebo tuny

- ⊙ **dopravní síť (dopravní cesty, dopravní body, uzly – dopravní infrastruktura a dopravní zařízení) + dopravní prostředky + proces přemístování (přeprava osob, nákladu) na určitém území**
 - území může být různě velké
 - od místního měřítka po měřítko globální (město, stát, makroregion, světadíl, celá Země)
- ⊙ vyvíjely se v jednotlivých částech světa různě (vlivem různých podmínek – přírodních, ekonomických, politických) a ještě dnes se dopravní systémy v různých částech (regionech) světa více či méně liší
- ⊙ regionálně je lze členit podle zastoupení jednotlivých druhů dopravy v systému, kvality a kvantity dopravních sítí a přepravních výkonů
- ⊙ velké rozdíly i uvnitř jednotlivých regionálních systémů – jádrové X periferní oblasti atd.

- ⊙ s rozvojem společnosti a ekonomiky roste i objem přepravních prací
 - objem přepravy však roste rychleji než výroba (rozvoj hospodářství), resp. počet obyvatel, ale i rychleji než délka komunikací
- ⊙ světová dopravní síť je výsledkem nerovnoměrného vývoje jednotlivých druhů dopravy

Zatížení celosvětového dopravního systému (2004)

	tun	tkm	výnosy (USD)
nákladní silniční	?	6 000 to 8 500 mld.	796 miliard
nákladní železniční	8 930 mil.	7 773 mld.	330 miliard
námořní	cca. 6 770 mil.	44 474 mld.	484 miliard

Základní typy dopravních systémů

(dle Brinke, 1999)

1. Severoamerický typ

- tradiční tržní systém ekonomiky
- velmi výrazný tržní aspekt v dopravě

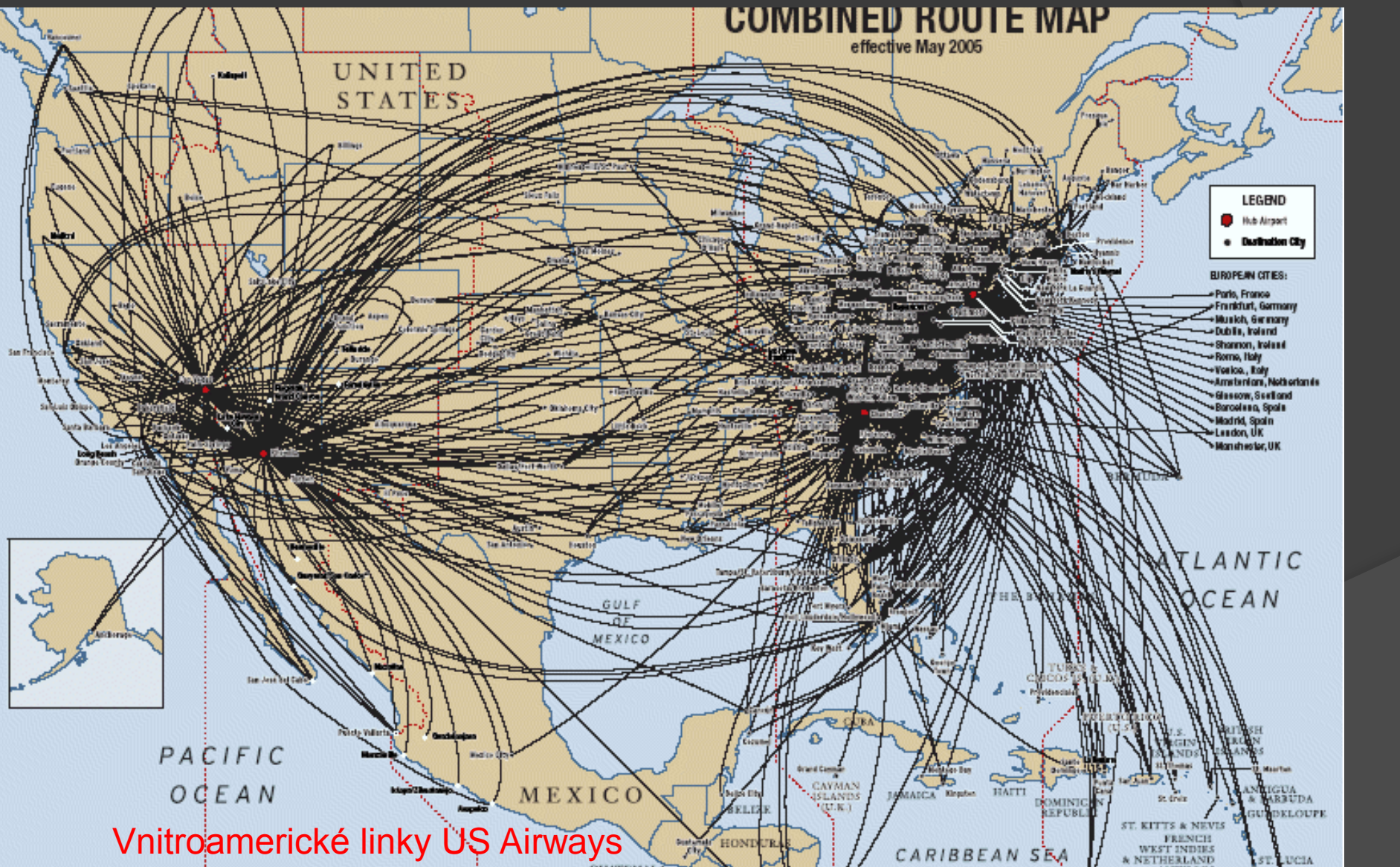
- hustá a kvalitní dopravní síť
 - rozvinutá síť dálnic
 - oproti západní Evropě nízký podíl elektrifikovaných tratí
 - především ve 2. polovině 20. století došlo k výraznému zkrácení železniční sítě
- vysoká technická úroveň dopravních prostředků
- v pozemní dopravě velice vysoký podíl silniční dopravy
 - vysoký stupeň individuální automobilizace
 - 746 aut na 1000 obyv. – Severní Amerika (2003)
 - 766 aut na 1000 obyv. – USA (2003)

 - ČR – 363 aut na 1000 obyv. (2003)
 - Azerbajdžán – 49 aut na 1000 obyv. (2003)
- typická nákladní automobilová doprava i na dlouhé vzdálenosti
- železniční doprava významná především na východním pobřeží a v blízkosti velkých měst – významná především nákladní doprava
- velký význam vnitrostátní letecké dopravy (díky velkým vzdálenostem)
- námořní doprava – moderní námořní flotila a přístavy (ani jeden však není v první desítce přístavů světa); důležitá pro export a import – cca. 15 % námořního obchodu světa
- moderní vnitrozemská plavba
 - především Mississippi, Missouri a Velká jezera



COMBINED ROUTE MAP

effective May 2005



Vnitroamerické linky US Airways

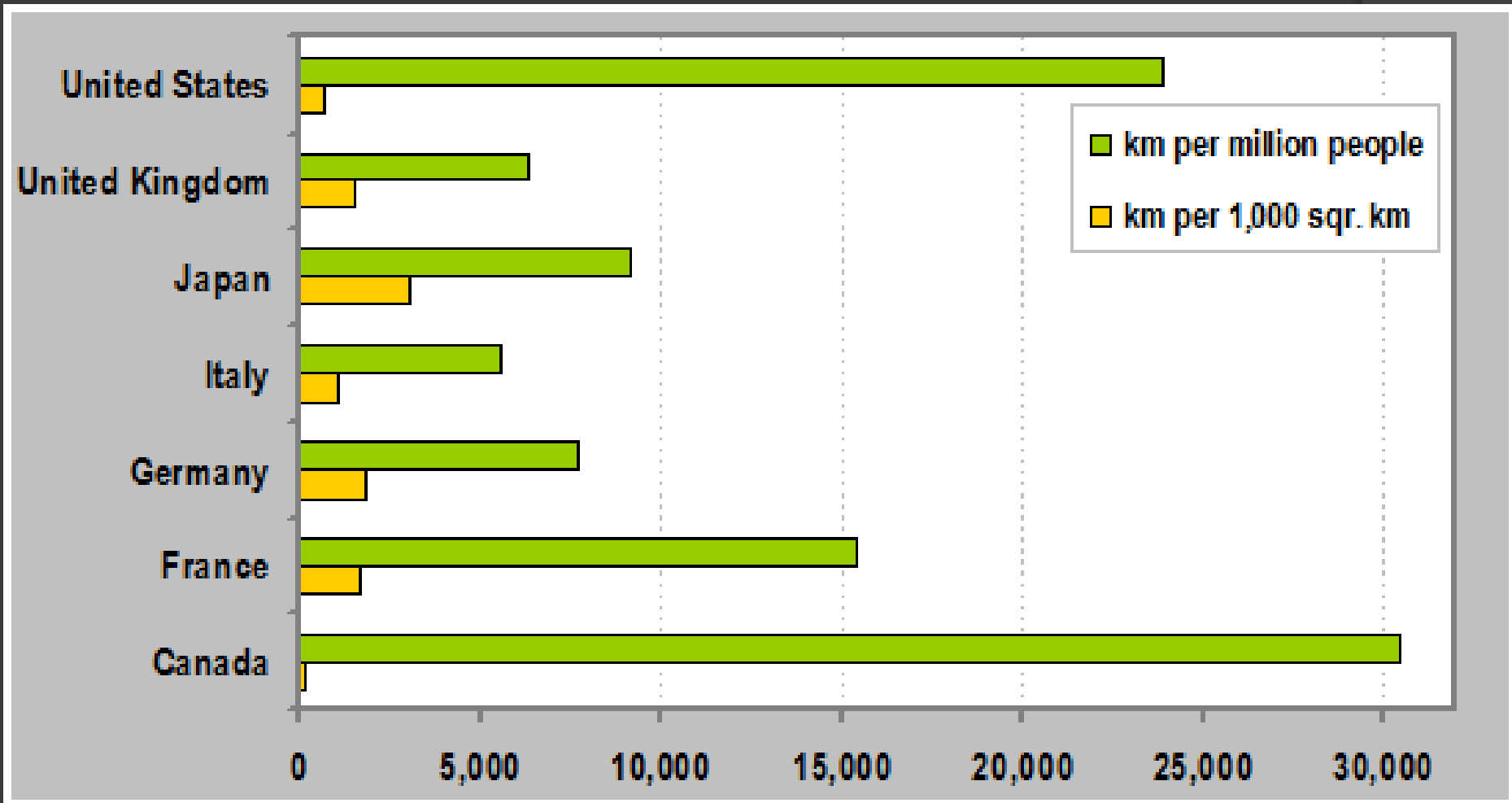
2. Západoevropský typ

- západní Evropa kolébkou moderní dopravy
- přirozený kontinuální vývoj v prostředí (sociálního) tržního hospodářství v posledních letech s důrazem na ochranu životního prostředí
- historicky podmíněná velice hustá a modernizovaná železniční i silniční síť
 - hustá síť dálnic a provoz a plán stavby evropské sítě vysokorychlostních železnic, vysoký podíl vícekolejných a elektrifikovaných tratí
 - plán dalšího rozvoje jak silniční (dálniční), tak železniční (VTR i 160 až 200 km/h) sítě
- zaměřeno na moderní technologie v provozu i ve stavbách
- v posledních letech velký důraz na ekologické dopady dopravy
 - podpora rozvoje alternativních paliv a alternativních způsobů dopravy
- dosud významná veřejná hromadná doprava osob
 - především v železniční dopravě důraz na rychlost a komfort
 - železniční osobní doprava i na delší vzdálenosti, velice důležitá jako příměstská doprava
 - dosud velký význam MHD
- vysoký stupeň individuální automobilizace
- moderní námořní flotily a přístavy (Rotterdam) a relativně hustá síť splavných řek a umělých kanálů

3. Dopravní systémy Austrálie, Japonska, Nového Zélandu a JAR

- jedná se o později industrializované státy s tržním hospodářstvím
- v některých aspektech se přibližují prvnímu a druhému typu
- **specifika jednotlivých států:**
 - Japonsko – rozvoj vysokorychlostních železnic
 - JAR, Nový Zéland, Austrálie – obrovské rozdíly v kvalitě dopravní sítě mezi jádrovými oblastmi na pobřeží a vnitrozemím
- **společné**
 - nulová říční doprava
 - v jádrových oblastech moderní síť dálnic a železnic
 - významná námořní doprava
 - moderní technologie

Hustota silniční sítě zemí G7 v roce 2007

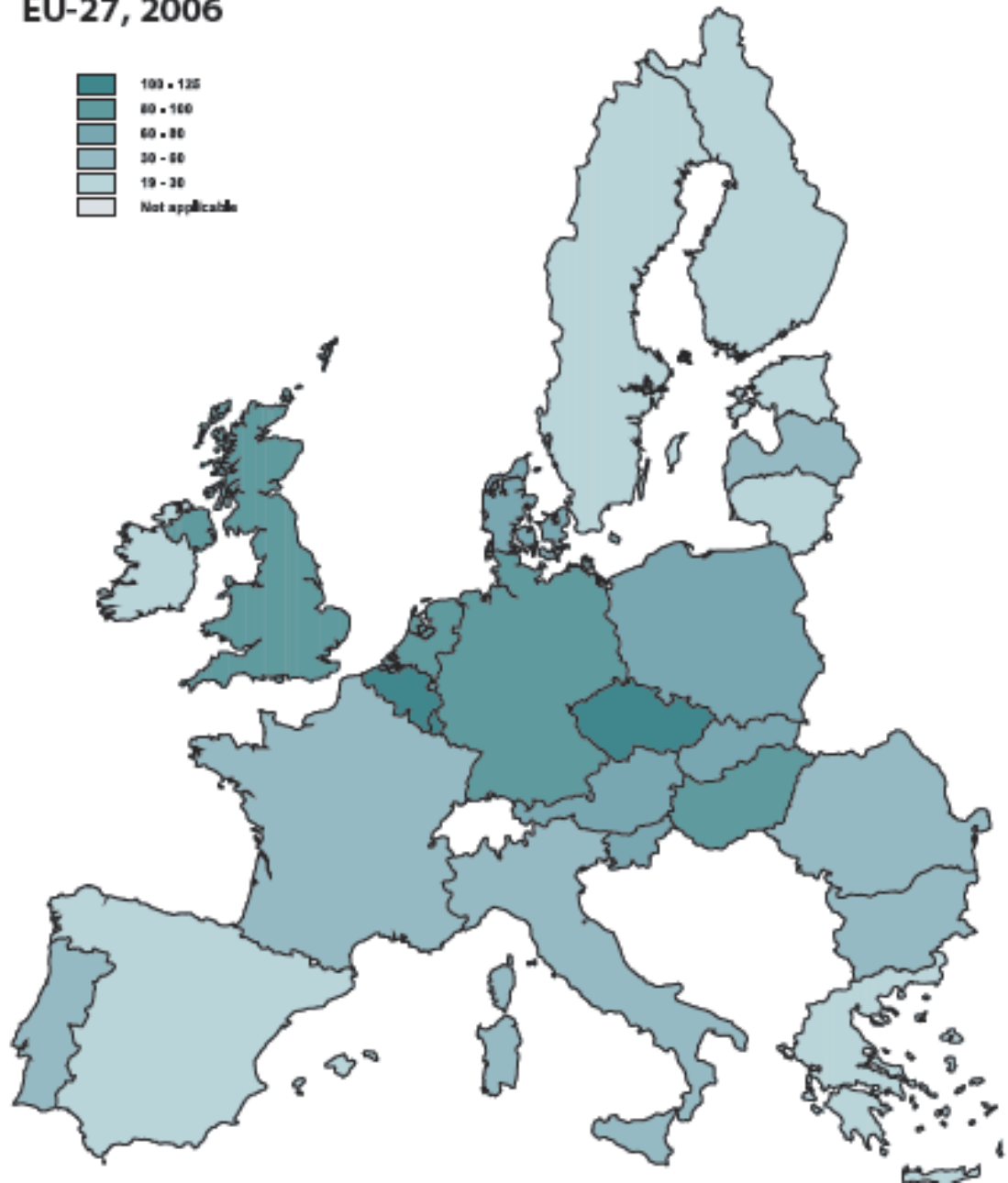


4. Postkomunistické státy střední Evropy

- ve druhé polovině 20. století přirozený (tržní) vývoj dopravy deformován plánovaným hospodářstvím a jednostrannou orientací na SSSR
- hustá železniční i silniční síť
 - nízká kvalita sítí
 - nízká hustota dálniční sítě
- od 90. let přibližování se západoevropskému typu
 - rychlý růst individuální automobilizace
 - vysoká mobilita obyvatelstva
 - růst objemu přepravy nákladní silniční dopravy na úkor dopravy železniční
 - zapojení národních leteckých dopravců do nadnárodních aliancí

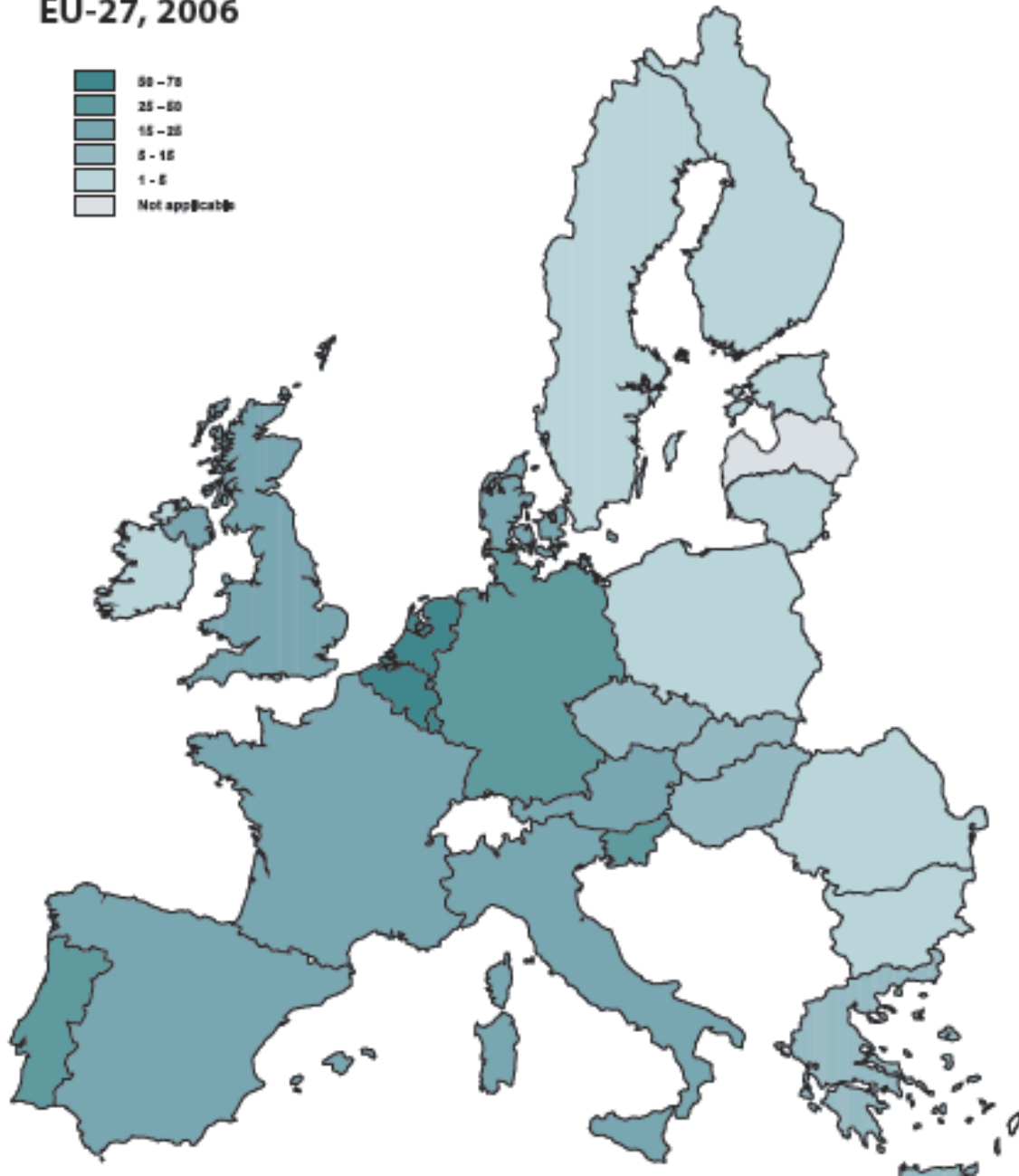
Railway density (km/1000km²)

EU-27, 2006



Motorway density (km/1000km²)

EU-27, 2006



Individuální automobilizace ve vybraných zemích

	1995	2004
EU 25	394	463
EU 15	430	495
Belgie	422	467
Bulharsko	196	314
Česká republika	295	373
Lucembursko	568	659
Maďarsko	217	280
Polsko	195	314
Rakousko	452	501
Rumunsko	97	149
Řecko	207	348
Slovinsko	357	456
Slovensko	189	222
SRN	495	546

5. Postkomunistické státy východní Evropy a východního Balkánu

- zde značné rozdíly

6. Nejvyspělejší rozvojové státy

- Latinská Amerika
 - Mexiko, Argentina, Chile, Brazílie
- Asie
 - nově industrializované státy (Asijští tygři)

7. Socialistické státy s centrálním plánováním

- Kuba, Vietnam, KLDR

◎ Čína

- velice specifické postavení
- výrazné regionální rozdíly (vyspělý východ a zaostalý střed a východ země)

8. Ostatní rozvojové státy

SAMOSTUDIUM

- Doprava v ČR – dopravní síť, organizace přepravy
- Dopravní politika ČR – viz. mdcr.cz