

---

# Dálnice může způsobit odliv mozků do velkých center, upozorňuje dopravní geograf

---

## Dálnice může způsobit odliv mozků do velkých center, upozorňuje dopravní geograf

Ráno autobusem a tramvají do práce, v poledne metrem na pracovní oběd, večer vlakem na návštěvu a domů po dálnici autem s přáteli. Bez dopravních prostředků, silnic a železnic si dnes asi málokdo umí život představit. Doprava a dopravní obslužnost ovlivňují životy jednotlivců, vesnic, měst i celé společnosti, vybudování dálnice může naprosto změnit fungování nově pokrytého regionu. Všechny tyto fenomény se snaží ve svých výzkumech zachytit dopravní geografové [Přírodovědecké fakulty UK](#).



Mezi hlavní témata, kterými se dopravní geografové zabývají, patří problematika dopravní dostupnosti, prostorových interakcí, volby dopravního prostředku anebo vliv dopravy na regionální a lokální rozvoj. Všichni, kdo žijí mimo velká městská centra, vědí, jakou změnu do jejich života přinese vybudování nové komunikace, která je spojí s jinými městy a regiony.

„Nově otevřená dálnice může vyvolat tři efekty. Za prvé vznik nových firem a pracovních míst v blízkosti dálnice. Ne vždy však dojde ke genezi něčeho nového. Druhou z variant je tak pouze redistribuce, přesun aktivit. Tento efekt byl vyvolán například vznikem nákupních center v Čestlicích a Průhonicích u Prahy. Zpočátku tam sice byly otevřeny nové obchody, jinde ale ty původní zkrachovaly (například samoobsluhy na Jižním Městě v Praze). Pracovní síla i zákazníci se přesunuli na předměstí. Třetím efektem je tzv. odsávání. Může se stát, že nová komunikace nepřinese do slabších regionů nic pozitivního, naopak situaci v oblasti ještě zhorší, protože dosavadní aktivity z regionu ‚odsaje‘. Silná konkurence ze vzdálenějších míst zlikviduje drobné místní podnikatele a může dojít i k odlivu mozků, lidé začnou dojíždět do vyspělejšího centra za lepší a lépe placenou práci. Časem tam pak zůstanou,“ vysvětlil RNDr. Miroslav Marada, Ph.D., z Přírodovědecké fakulty UK, který patří mezi odborníky na dopravní geografii v Česku.

Dálniční sítě však nejsou jedinou oblastí, kterou se tým doktora Marady zabývá. „Vedle dalšího nás zajímá třeba problematika dopravní dostupnosti. Geografické informační systémy nám dnes přinášejí obrovské možnosti usnadnění územních analýz, můžeme rychle a oproti minulosti i jednodušeji modelovat různě vyjádřenou dostupnost. Dopravní dostupnost, respektive nedostupnost, je důležitým tématem pro život společnosti. Největší odlehlostí trpí periferní, okrajové oblasti, jejichž obyvatelé se tak musejí vypořádávat s řadou problémů a různými negativními efekty včetně slabší možnosti participace na životě společnosti,“ podotkl doktor Marada.

V extrémních případech hovoříme o tzv. dopravně podmíněné sociální exkluzi, kdy jsou lidé natolik izolovaní od okolního světa, že se sami bez vlastních automobilů nedostanou za službami, k lékaři nebo třeba do škol. Dopravní geografové pak sledují i to, jak lidé z takto periferních oblastí spolupracují a svoje děti nebo starší spoluobčany svépomocí svázejí za potřebnými službami hromadně jedním vozem a sdílenou individuální dopravou tak nahrazují chybějící dopravu veřejnou.

I když je dopravní geografie relativně malý obor, výzkumy, na kterých vědci Přírodovědecké fakulty UK pracují, přinášejí radnicím měst, krajským i celostátním i evropským úřadům, potažmo celé veřejnosti důležité informace o problematice dopravy a jejím vlivu na život současné společnosti. Výzkum o prostorové dynamice dopravních vztahů v Česku před časem finančně podpořila i Grantová agentura ČR.