

## NEJVÝZNAMNĚJŠÍ PRÁCE PRO HABILITAČNÍ ŘÍZENÍ

1. KLAPKA, P., KRAFT, S., HALÁS, M. (2020): Network based definition of functional regions: a graph theory approach for spatial distribution of traffic flows. **Journal of Transport Geography**. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102855>

IF 2020: 4,986 / poslední dostupný IF: 5,899

Citační ohlas (WoS): 5

Článek využívá korektní metody funkční regionální taxonomie pro verifikaci existence funkčních dopravních regionů (FDR) v České republice. Zásadně tak přispívá ke konceptualizaci FDR s využitím metod teorie grafů a studia vnitřní koherence a uzavřenosti FDR. V článku je představen inovativní přístup pro vymezování FDR, který navazuje na předchozí práce uchazeče a vychází ze specifík dopravních dat. Regionalizační procedura spočívá v identifikaci lokálních minim (úseků s nejnižšími intenzitami individuální automobilové dopravy), které pak rozdělují danou dopravní síť na příslušné subgrafy. Článek analyzuje data z celostátního sčítání dopravy z let 2000 a 2016. Článek rovněž zásadně přispívá ke zjištění relativně velmi vysoké stability prostorové organizace dopravních interakcí v tomto období. Podle těchto výsledků se prokazuje, že FDR jsou jak z hlediska počtu regionů, tak z hlediska jejich hranic mimořádně stabilními jednotkami. Tato zjištění jsou poměrně překvapivá, neboť řada studií analyzujících český regionální systém prostřednictvím dojížděkových dat v tomto období potvrzuje relativně velké změny v počtu a uspořádání funkčních regionů. Článek rovněž dochází k závěru, že použitý metodický postup zvyšuje oproti předchozím studiím vnitřní uzavřenost vymezených FDR, jakožto jeden z nejvýznamnějších znaků funkčních regionů.

2. KRAFT, S., MARADA, M. (2017): Delimitation of Functional Transport Regions: Understanding the Transport Flows Patterns at the Micro-regional Level. **Geografiska Annaler: Series B, Human Geography**, 99 (1), 79-93. <https://doi.org/10.1080/04353684.2017.1291741>

IF 2020: 0,630 / poslední dostupný IF: 2,450

Citační ohlas (WoS): 14

Článek vymezuje FDR v regionálním systému Česka. Metodicky navazuje na předchozí pokusy jiných autorů k vymezení FDR na základě dat o intenzitách automobilové dopravy. Článek zásadně metodicky přispívá k vyřešení této problematiky zvolenou specifickou regionalizační procedurou (bottom-up), která je pro tento typ dat nejvhodnější. Na základě použitého metodického postupu bylo v regionálním systému Česka vymezeno 235 FDR. Článek přispěl ke zjištění, že podstatná část dopravních interakcí vázaných na individuální automobilovou dopravu a její intenzitu má zejména mikroregionální charakter. Intenzity automobilové dopravy mají tendenci vytvářet zřetelné nodální struktury, které velmi dobře odrážejí polarizaci vztahu jádro-periferie na mikroregionální úrovni. V neposlední řadě článek prokazuje největší korelaci mezi vymezenými FDR a regiony dojížděvky do škol, resp. za základními druhy služeb. Toto zjištění potvrzuje dříve učiněné závěry jiných autorů, že dopravní regiony odrážejí podstatné rysy dojížděvky za službami, která ovšem není statisticky evidována.

3. KRAFT, S., HALÁS, M., VANČURA, M. (2014): The delimitation of urban hinterlands based on transport flows: A case study of regional capitals in the Czech Republic. *Moravian Geographical Reports*, 22 (1), 24-32. <https://doi.org/10.2478/mgr-2014-0003>

**IF 0,872 / 2,311**  
**Citační ohlas (WoS): 25**

Článek přispěl k zásadním poznatkům o prostorové organizaci individuální automobilové dopravy v České republice. Na základě zjištění o výrazné asymetrii prostorové distribuce intenzity automobilové dopravy na české silniční a dálniční síti jsou zde vymezena dopravní zázemí hlavních středisek osídlení, která jsou označena jako dopravní metropolitní regiony. Klíčové je především zjištění, že úseky s nejvyššími intenzitami automobilové dopravy přiléhají k hlavním centrům osídlení (resp. krajským městům České republiky) a mají tendenci vytvářet zřetelné nodální struktury sahající poměrně daleko od těchto regionálních metropolí. Vymezené dopravní metropolitní regiony se proto skládají z regionů, které jsou ke krajským městům integrovány mimořádně vysokými intenzitami individuální automobilové dopravy. Dopravní metropolitní regiony jsou dále porovnávány s vymezením metropolitních regionů na základě dojížděky za prací. Článek dochází k závěru, že intenzitu dopravních toků lze využít jako vhodný indikátor vztahové propojenosti jednotlivých mikroregionů a prostřednictvím nich lze vymezit i nadnodální jednotky osídlení v podobě dopravních metropolitních regionů.