

ZMĚNY DOPRAVNÍCH VZTAHŮ MEZI KRAJSKÝMI MĚSTY V LETECH 2001–2008 NA PŘÍKLADU VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Viktor KVĚTOŇ, Miroslav MARADA

*Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta,
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje*

Dopravní dostupnost jako podmínka rozvoje

- ✓ kvalitní dopravní poloha je považována za nutnou, nikoliv za postačující podmínku rozvoje sídel
- ✓ další faktory: velikost a hierarchické postavení v systému osídlení, administrativní funkce (statut hlavního či krajského města) nebo polohová exponovanost (na různých řádech)
- ✓ vzájemná propojenost významných středisek osídlení dopravními komunikacemi umožňuje rozvoj procesů dvojího typu:
 - ✓ konkurenčních = růst silnější center na úkor slabších
 - ✓ kooperačních = územní specializace, difúzi progresivních aktivit a inovací apod.
- ✓ Zlepšující se dopravní dostupnost tak může přispět k prohlubování i k zeslabování regionálních rozdílů (sídelní hierarchie).
- ✓ Otázkou zůstává, jak tyto procesy rozlišit

Studium dopravní dostupnosti jejích dopadů

- ✓ Datová základna:
- ✓ Pohyby obyvatelstva za prací a školami (SLDB, ČSÚ, perioda sledování 10 let)
- ✓ Stěhování (migrace; průběžná evidence)
- ✓ Linky veřejné dopravy (analogové a elektronické jízdní řády)
- ✓ Sčítání silniční dopravy (ŘSD ČR, perioda 5 let)
- ✓ při současném stavu evidence dat převládají v geografii dvě pojetí:
- ✓ Hodnocení změn časové dostupnosti , popř. ve vztahu k velikosti interakce (vč. grafického vyjádření pomocí grafů „distance-decay“, izochron, smršťujících se map aj.)
- ✓ Modelování interakcí – gravitační model a modely z něj odvozené (zohledňují časovou dostupnost a velikost center)

Metodika sledování

- ✓ sledována linková autobusová a vlaková doprava jako počet přímých spojů v referenční dny (středy 16. května 2001 a 14. května 2008) mezi krajskými městy Česka
- ✓ předpoklad, že krajská města se silnou vazbou „si vyžádala“ zavedení přímého spojení bez ohledu na geografickou vzdálenost (viz např. přímý spoj Praha – Zlín)
- ✓ zároveň sledován průměrný cestovní čas
- ✓ Data exportována z databází firmy CHAPS spol. s.r.o. (zajišťuje elektronický jízdní řád IDOS za Česko jako celek)
- ✓ celková interakce vyčíslena jako suma váženého počtu spojů veřejné dopravy - počet vlakových spojů byl vážen třemi pro jejich nižší frekvenci přitom ovšem vyšší kapacitu proti spojům autobusovým, počet spojů autobusových bez váhy

Změny intenzity dopravních vztahů

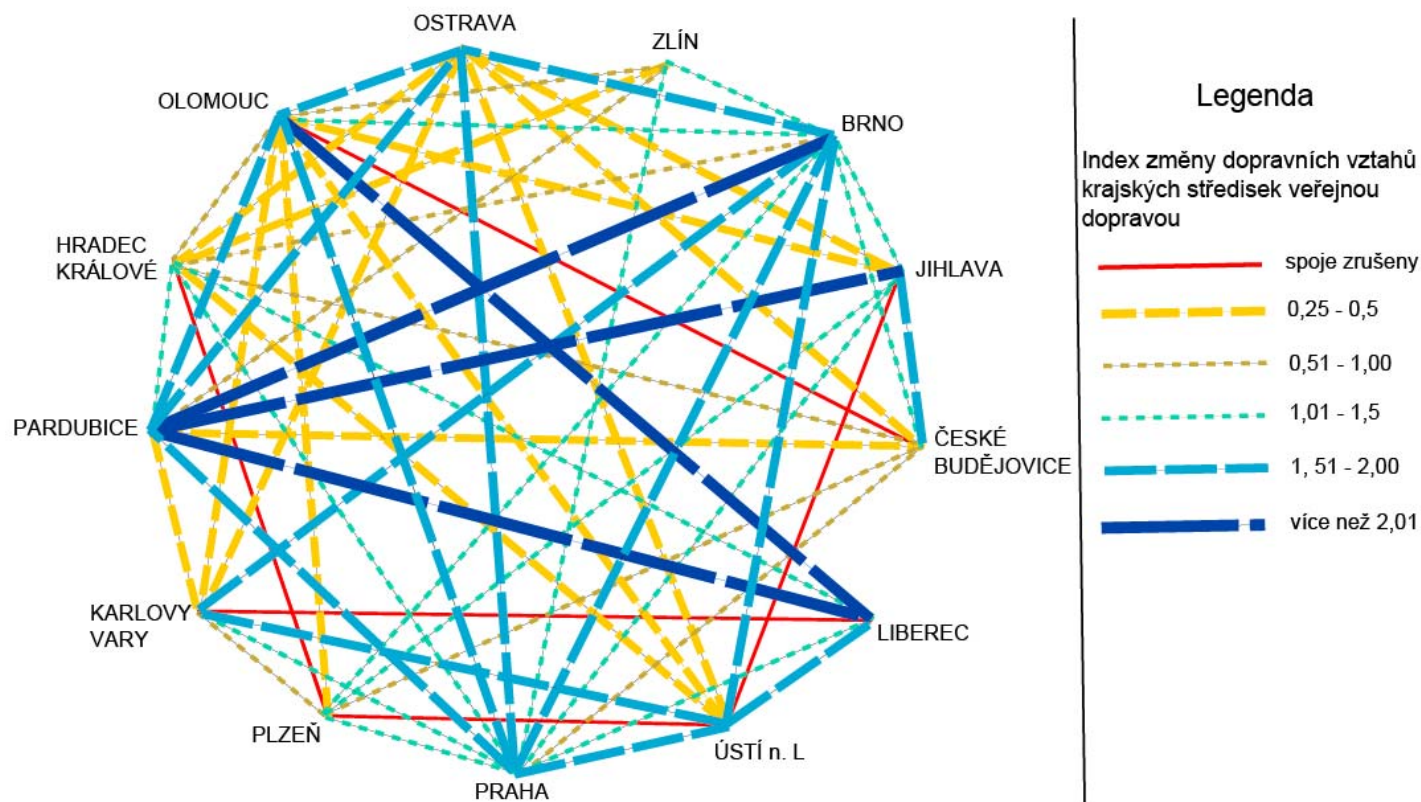
- ✓ Ve sledovaném období (2001-2008) bylo zaznamenáno průměrné 10% navýšení spojů mezi krajskými městy
- ✓ rozdílné tendence ve vývoji kontaktů mezi jednotlivými krajskými středisky
- ✓ nejintenzivnější dopravní svazky samozřejmě vykazují krajská města největší populační velikosti a s administrativní významností (Praha, Brno)
- ✓ Centrální geografická poloha a výhodná dopravní (železniční) poloha se projevuje v případě Pardubic a Olomouce
- ✓ logický faktor geografické vzdálenosti - blízká města jsou silněji propojena (např. Pardubice – Hradec Králové)

Krajská města s nejvyšší intenzitou spojení veřejnou dopravou (2008)

SPOJENÍ MĚST	POČET VLAKOVÝCH SPOJŮ	POČET AUTOBUSOVÝCH SPOJŮ	VÁŽENÝ POČET SPOJŮ
Praha–Pardubice	142	2	428
Hradec Kr.–Pardubice	72	115	331
Praha–Plzeň	73	89	308
Praha–Brno	46	165	303
Praha–Ústí n. L.	80	30	270
Praha–Olomouc	75	14	239
Pardubice–Olomouc	78	2	236
Olomouc–Ostrava	50	22	172
Praha–Hradec Králové	33	65	164
Pardubice–Brno	49	6	153

Změny dopravních vztahů krajských středisek veřejnou dopravou mezi roky 2001 a 2008

- ✓ posílení vztahů v ose Liberec – Pardubice – Olomouc – Brno
- ✓ Ostrava posílila s Olomoucí a Brnem (blízkost), ale i s Prahou (nadřazená národní metropolí)
- ✓ orientace Jihlavy: posílení dopravních svazků s Českými Budějovicemi a Prahou více než s Brnem
- ✓ Zlín zvýšil dopravní vazbu rovněž na Prahu (více než na Brno)
- ✓ V prostoru Čech celkový nárůst radiální dopravní orientace na Prahu a oslabením tangenciálních vztahů (např. zánik přímých spojení Karlovy Vary – Liberec, Olomouc – České Budějovice, Ústí nad Labem – Plzeň)
- ✓ relativní oslabení vztahu Českých Budějovic k Praze, posílení vztahu Karlovy Vary – Ústí nad Labem (konkurence IAD?)

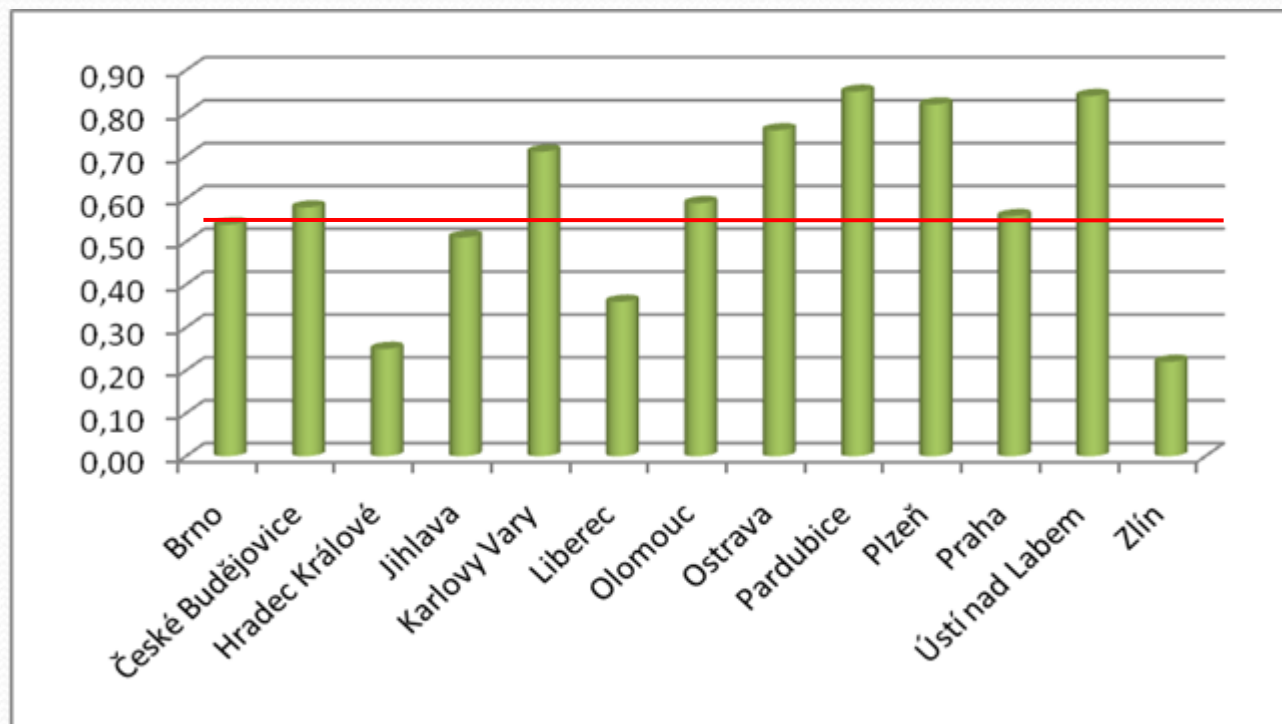


Změny časové dostupnosti

	BM	CB	HK	JI	KV	LB	OC	OV	PD	PM	Pha	UL	ZL
BM		8	x	-4	x	x	2	-60	17	3	-11	-9	x
CB	7		x	8	x	x	-417	-118	-349	-36	11	x	x
HK	4	-9		x	x	-27	x	x	x	-200	-2	x	x
JI	-10	X	-5		x	x	-226	-89	139	-11	-142	-256	x
KV	344	X	x	x		-288	10	-15	25	-189	-48	-26	x
LB	10	X	1	x	x		x	x	-10	x	-196	-22	x
OC	-6	X	-12	9	x	28		-28	1	1	2	66	-14
OV	-25	X	4	x	x	x	-14		-49	-31	-50	27	x
PD	15	-6	5	5	x	1	-80	x		23	-6	-1	-26
PM	-43	-229	-245	-235	-1	x	x	x	x		-25	-236	x
Pha	1	-11	-2	-15	-4	-18	-14	-100	15	-15		-8	-14
UL	x	X	-2	x	x	x	x	x	310	-220	-5		x
ZL	x	X	x	X	x	60	11	10	-310	x	-12	x	

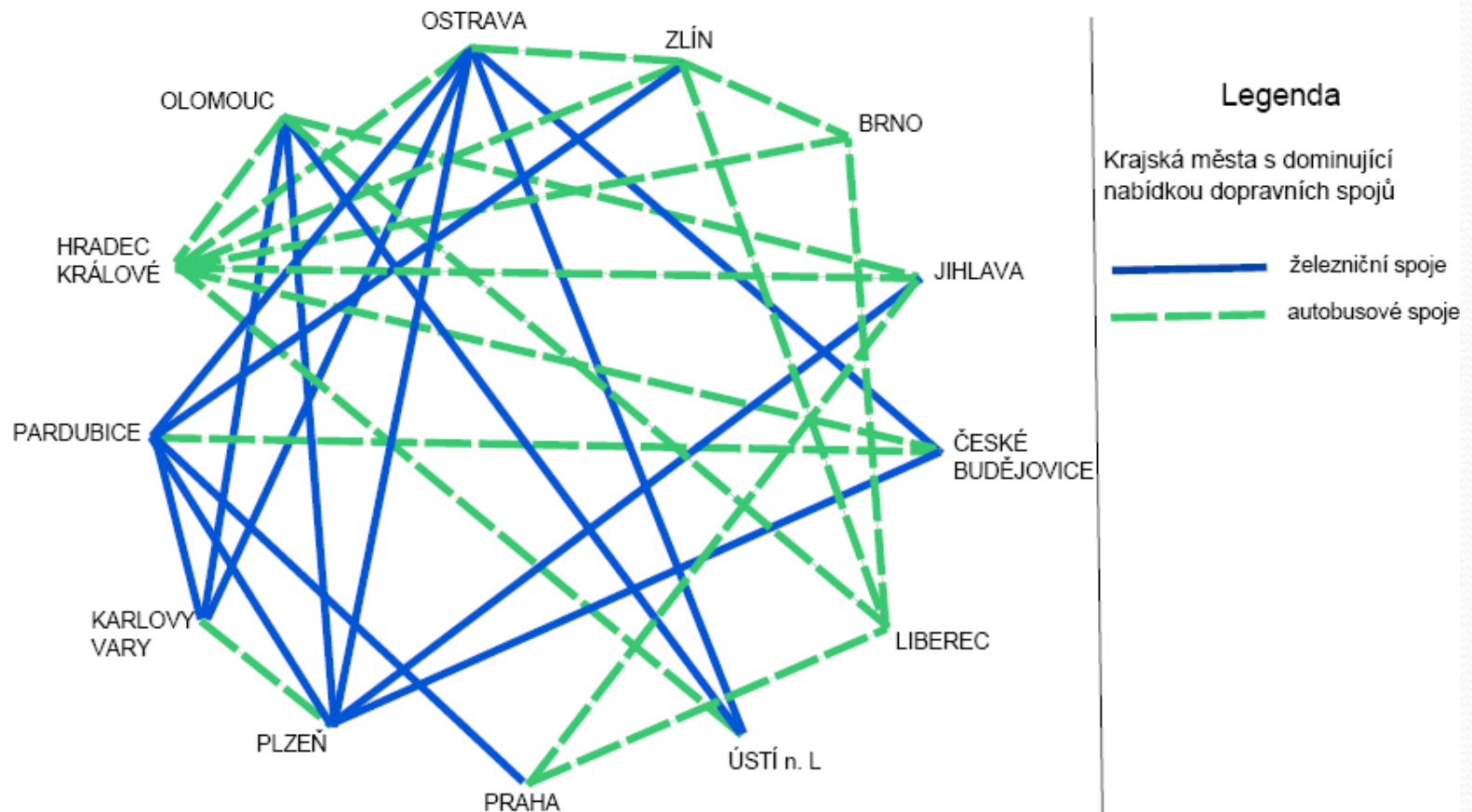
Význam železniční dopravy v kontaktech krajských měst

- ✓ uplatnění železnice je diferencované podle polohy krajského města v železniční síti dopravních sítích, která určuje i kvalitu dostupnosti a tedy i konkurenceschopnosti
- ✓ vyšší dopravní zajištění kontaktů železniční dopravou logicky u center ležících na hlavních železničních koridorech (Ostrava, Pardubice, Ústí nad Labem)
- ✓ Karlovy Vary – pravděpodobně vliv výrazné integrace kraje s pánevní oblastí severních Čech
- ✓ Plzeň - kromě polohy na koridorové trati pravděpodobně i výhoda radiální železniční sítě



Krajská střediska spojená výhradně jedním druhem veřejné dopravy

- ✓ dálková spojení po hlavních železničních koridorech
- ✓ Mimo hlavní koridory: Karlovy Vary - Pardubice, Olomouc a Ostrava;
- ✓ propojení Zlín – Pardubice, Jihlava - Plzeň



Závěry

- ✓ limity použité metody
- ✓ rozdělení hlavních komunikačních os Česka mezi autobusovou a vlakovou obslužnost, kdy např. osa severní Čechy (Liberec) – východní Čechy (Hradec Králové) – střední Morava (Olomouc) a osa jižní Čechy (České Budějovice) – Vysočina (Jihlava) – jižní Morava (Brno) pravděpodobně budou i v budoucnosti obsluhovány – pro nevýhodné položení železničních tratí – dopravu silniční železniční doprava by se proto měla zaměřit zejména na zkvalitnění obslužnosti v dosud úspěšně obsluhovaných relacích.
- ✓ pro konkurenceschopnost železniční dopravy je patrně nejzásadnější vyšší rychlost přepravy ve srovnání s dopravou autobusovou a automobilovou – kvalita časové dostupnosti je ovšem výrazně vázána na kvalitu železniční sítě, která ovšem vznikla v minulosti a její modernizace je ve stávajícím trasování omezená.
- ✓ Pokud má železniční doprava jako ekologičtější a bezpečnější dopravní mód obstát v konkurenci se silniční dopravou, musí být současný mohutný rozvoj dálniční sítě doplněn adekvátní podporou modernizace sítě železniční, a to alespoň ve směrech, kde má využití železnice tradici.

Děkujeme za pozornost

Miroslav Marada

(marada@natur.cuni.cz)

Viktor Květoň

(viktor.kveton@seznam.cz)