

Vývoj dopravních vztahů přes krajské hranice v období 2001-2011

Miroslav Marada, Jakub Chmelík

Viktor Květoň, Karel Mikula

Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Úvod – struktura příspěvku

- Proč se zabývat dopravou veřejnou dopravou při krajských hranicích?
- Které faktory ovlivňují stav veřejné dopravy v těchto oblastech?
- Jaká je územní diferenciaci těchto faktorů?
 - Obecné podmínky
 - Specifika Středočeského kraje a kraje Vysočina
- Závěry...?

Proč se zabývat dopravou veřejnou dopravou při krajských hranicích?



- Jedná se o venkovské oblasti (často periferního charakteru) a dopravní obslužnost patří k nejvíce zmiňovaným pojmům v souvislosti se životem ve venkovských oblastech
- Výzkum v tomto typu území je běžný i v zahraničí
- V Česku má podpora veřejné dopravy v „příhraničních“ oblastech několik hlavních důvodů:
 - Zákonné důvody - zajištění dopravní obslužnosti kraje
 - Systémové – zajištění fungování státu
 - Sociální – „rovné“ příležitosti, problém sociální exkluze
 - Ekonomické – podpora regionálního rozvoje, politika zaměstnanosti, multiplikační efekty aj.

Které faktory ovlivňují stav veřejné dopravy v těchto oblastech?



- Ekonomické: efektivita, poptávka, objem dotací, apod.
- Institucionální: zejména přístup krajů a obcí k financování regionální dopravní obslužnosti
- Dopravní: konkurenční módy (automobilizace), ceny přepravy, kvalita dopravních sítí aj.
- Geografické: velikost sídel, poloha center osídlení poskytujících práci a služby vůči svému zázemí či typ osídlení obecně
- Individuální volby uživatelů dopravy – který druh dopravního prostředku preferují.

Které faktory ovlivňují stav veřejné dopravy v těchto oblastech?



- Uvedené faktory způsobují rozdíly v dopravní obslužnosti mezi jednotlivými regiony.
- Největší problémy v periferních oblastech, kde vzniká tzv. začarovaný kruh veřejné dopravy na venkově (např. Nutley 1996, 2000)
- Malá populační velikost obsluhovaných sídel podmiňuje malou poptávku a ekonomickou ztrátu spojů → nutnost dotací ; snaha o zvýšení rentability vede ke zrušení málo využívaných spojů → snížení nabídky a kvality obslužnosti → další odliv cestujících na jiné módy

Institucionální faktor: Dotace krajů na regionální autobusovou dopravu (2006)

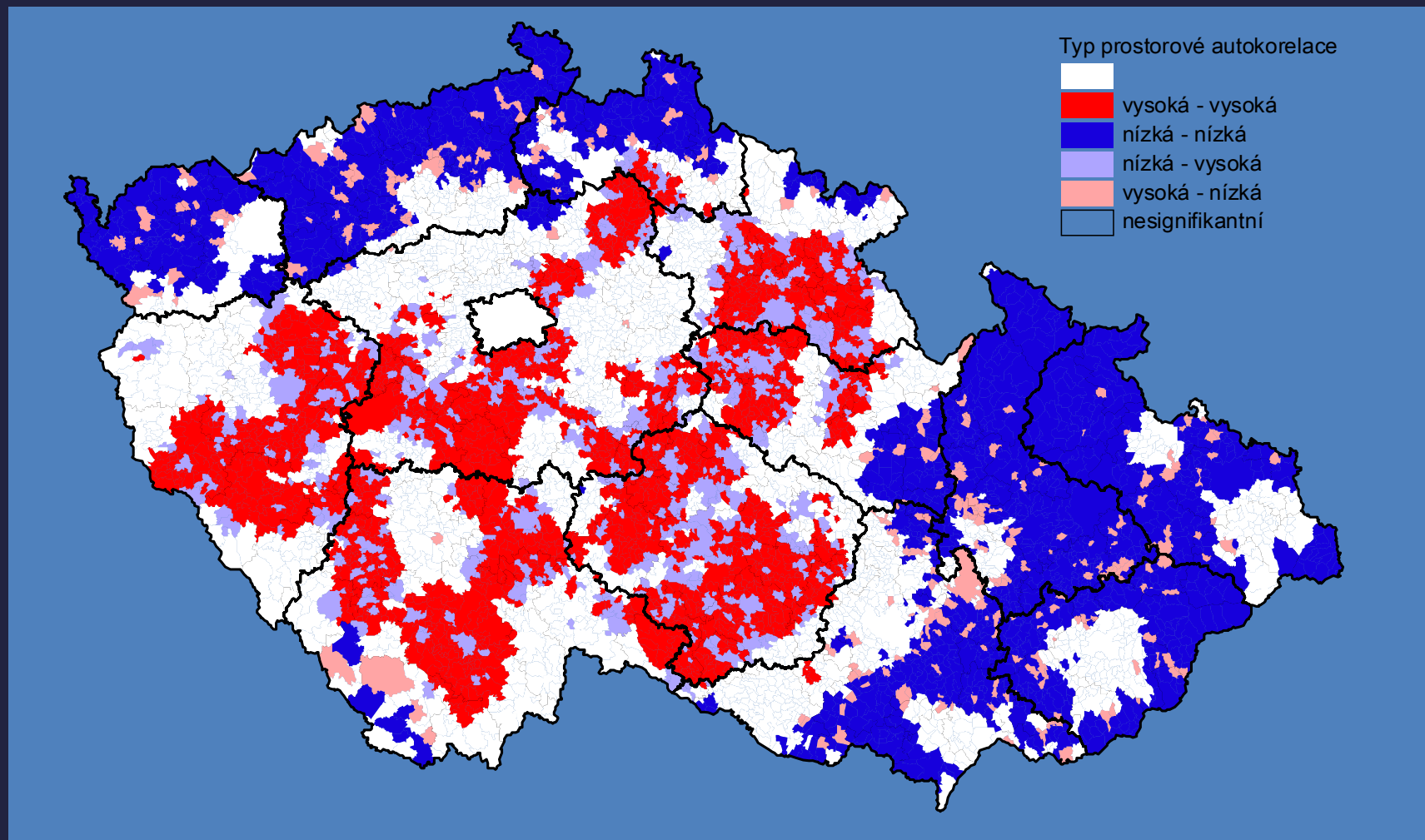


	Počet částí obcí	Počet obyvatel	Počet obyvatel na část obce	Dotace do tržeb z kraje na část obce (Kč)	Dotace do tržeb z kraje na obyvatele (Kč)	Dotace do tržeb z rozpočtu obcí (tis. Kč)	Dotace do tržeb z rozpočtu kraje (tis. Kč)
Středočeský	2786	1 158 108	416	148149	356,40	113 923	412 744
Jihočeský	1979	627 766	317	130545	411,54	3 200*	258 349
Plzeňský	1544	551 528	357	98604	276,04	12 290	152 245
Karlovarský	518	304 274	587	212992	362,60	0	110 330
Ústecký	1140	823 173	722	189425	262,33	22 823	215 945
Liberecký	762	429 031	563	195605	347,41	1 025	149 051
Královéhradecký	1072	548 368	512	136892	267,61	996	146 748
Pardubický	995	506 024	509	154536	303,87	507	153 763
Vysočina	1402	510 767	364	140210	384,86	19 065	196 575
Jihomoravský	912	1 130 358	1239	244432	197,21	10 419	222 922
Olomoucký	767	639 161	833	256338	307,61	45 331	196 611
Zlínský	438	590 142	1347	449048	333,28	901	196 683
Moravskoslezský	624	1 250 769	2004	397191	198,16	42 849	247 847
Česko – celkem	15086	10 251 079	680	176589	259,88	330 753	2 664 026

Zdroj: oficiální statistika MD, formulář 2-04

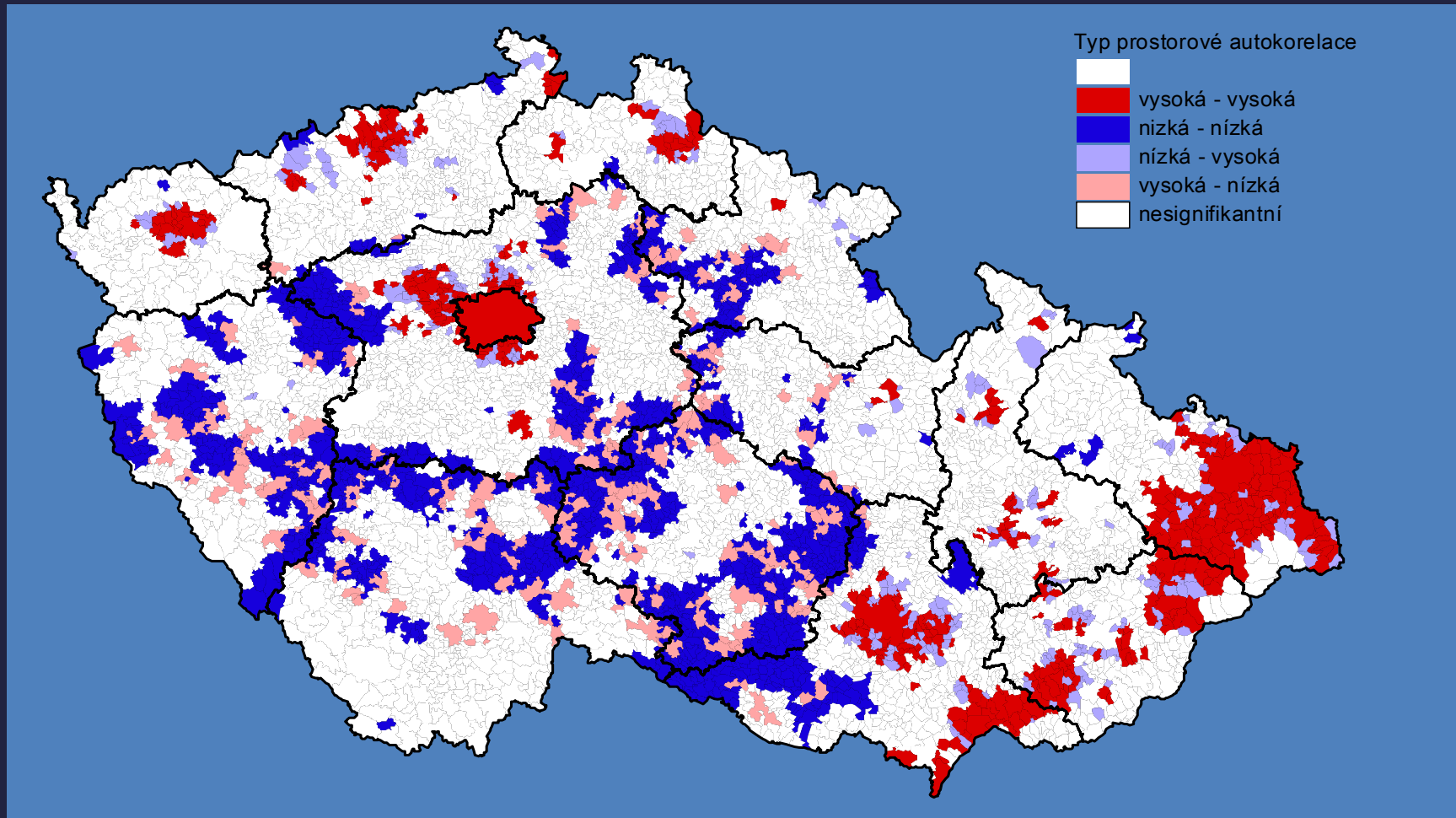
Územní diferenciacie dopravní nabídky

Prostorová autokorelace - automobilizace



Územní diferenciacie dopravní nabídky

Prostorová autokorelace – veřejná doprava



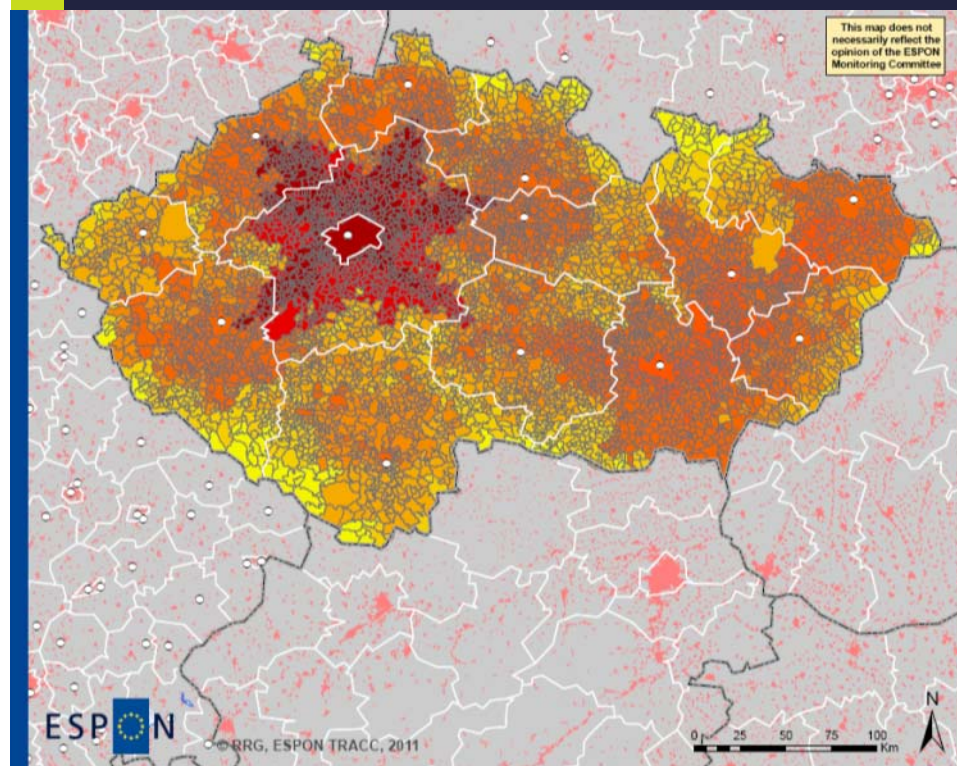
Zdroj: electronic time-table IDOS, software GeoDa, SPSS

Územní diferenciacie dopravní nabídky



- Potřeba a nezbytnost dostupnosti v řídce zalidněných oblastech podmiňuje vyšší míru automobilizace těchto regionů (na rozdíl od bohatých urbanizovaných oblastí „rovněž mnoho automobilů, ale starých“)
- Nízká nabídka veřejné dopravy generuje problémy především pro velkou část starší populace , kteří nemohou osobní automobily využívat, z důvodu různých indispozic
- Tento stav může vyústit v sociální exkluzi

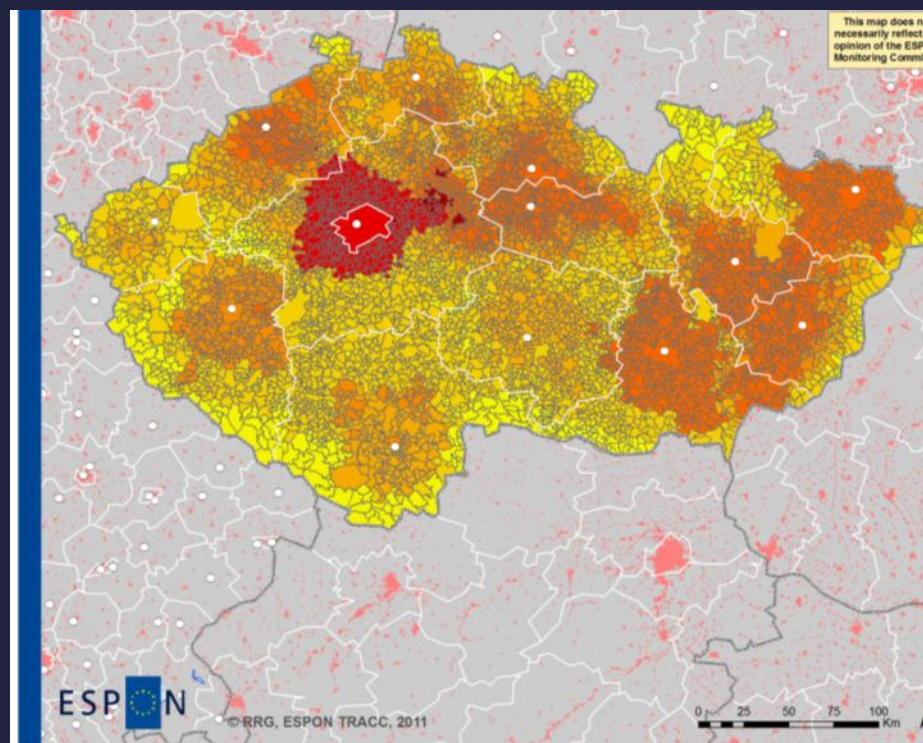
Dostupnost pracovních příležitostí



ESPON
EUROPEAN UNION
Part-financed by the European Regional Development Fund
INVESTING IN YOUR FUTURE

Source: Population and Housing Census, 2001
PrF UK Prague - accessibility model CAR
Origin of data: ESPON Databank Project, 2010/2011
© EuroGeographics Association for administrative boundaries

Czech Republic Case Study Daily accessibility of jobs by car



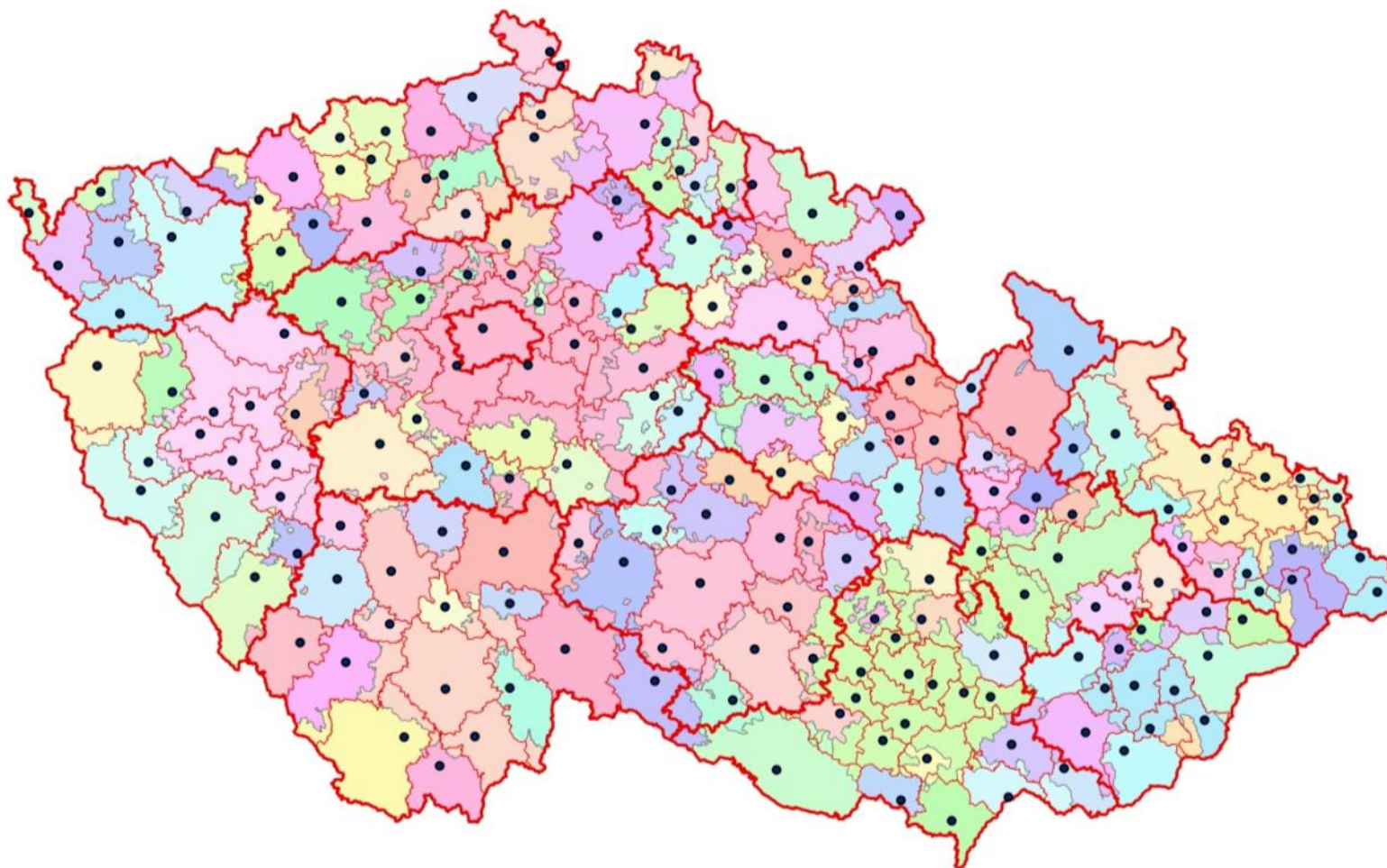
ESPON
EUROPEAN UNION
Part-financed by the European Regional Development Fund
INVESTING IN YOUR FUTURE

Source: Population and Housing Census,
PrF UK Prague - accessibility model PUBLIC TRANSIT
Origin of data: ESPON Databank Project, 2010/2011
© EuroGeographics Association for administrative boundaries

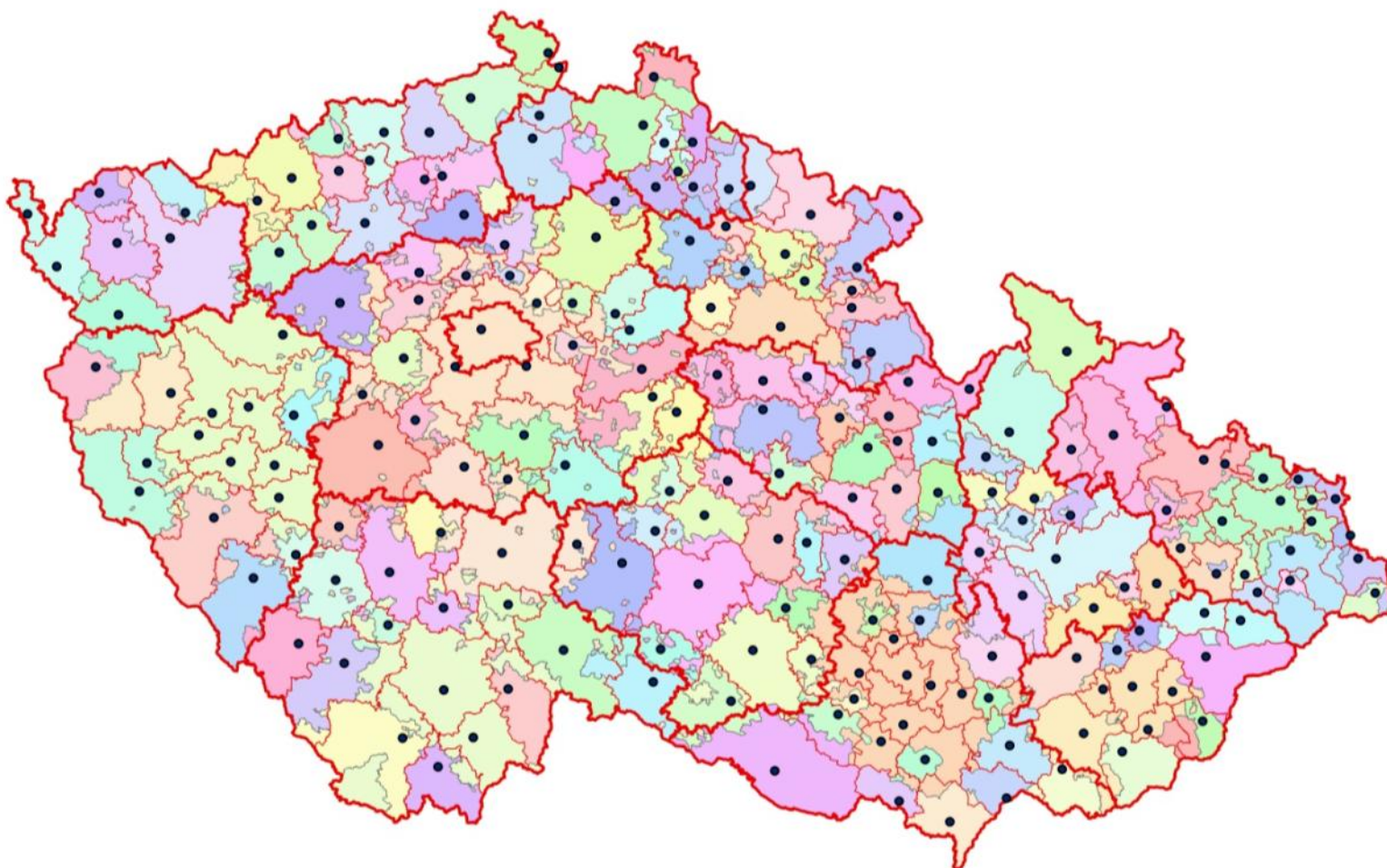
Czech Republic Case Study Daily accessibility of jobs by public transport



Souvislost poptávky a institucionálního rámce: Srovnání správních obvodů ORP s regiony dle celkové dojížděky 2011



Souvislost poptávky a institucionálního rámce: Srovnání správních obvodů ORP s regiony dle školské dojížděky 2011



Hodnocení dopr. vztahů přes hranice krajů v období mezi SLDB 2001 a 2011



- Pro základní analýzu jsou použity vybrané párové relace sousedících center obcí s rozšířenou působností, které jsou rozděleny krajskou hranicí
- Nejprve bude jsme hodnotily dojížděkové proudy za prací a školami (pouze nenulové proudy), která jsou konfrontovány s nabídkou spojení veřejnou dopravou (váha 3 pro vlak, 1 pro bus)
- Cílem příspěvku je zjištění, zda a jak byly přeshraniční dopravní vztahy ovlivněny vznikem samosprávných krajů, které se nově staly rozhodujícími aktéry v plánování dopravní nabídky.

Hodnocení dopr. vztahů přes hranice krajů v období mezi SLDB 2001 a 2011



- Vybrány dva kraje, u kterých se předpokládá odlišný vývoj
- Kraj Vysočina, u kterého lze očekávat nízkou integritu a větší návaznost ORP na střediska v sousedících krajích
- Naopak u Středočeského kraje lze očekávat vyšší uzavírání a prohlubující se spádovostí do Prahy, díky její neustále se zvětšující dominanci

Dojížd'kové proudy příhraničních ORP v kraji Vysočina v roce 2001 a 2011



ORP vyjížd'ky	ORP dojížd'	2001_proudy	2011_proudy	abs. rozdíl	rel. rozdíl	2001_spojeni	2011_spojeni	abs. rozdíl	rel. rozdíl
Bystřice nad Pe	Polička	19	4	-15	-79%	4	8	4	100%
Bystřice nad Pe	Boskovice	6	3	-3	-50%	6	7	1	17%
Bystřice nad Pe	Tiřnov	27	15	-12	-44%	81	81	0	0%
Havlíčkův Brod	Čáslav	24	25	1	4%	118	148	30	25%
Humpolec	Vlašim	2	1	-1	-50%	9	8	-1	-11%
Chotěboř	Hlinsko	34	8	-26	-76%	83	77	-6	-7%
Chotěboř	Chrudim	27	21	-6	-22%	82	77	-5	-6%
Náměšť nad Os	Ivančice	3	4	1	33%	31	36	5	16%
Náměšť nad Os	Moravský Kru	2	2	0	0%	27	52	25	93%
Náměšť nad Os	Rosice	22	5	-17	-77%	91	128	37	41%
Nové Město na	Polička	13	2	-11	-85%	8	10	2	25%
Pacov	Vlašim	12	1	-11	-92%	8	10	2	25%
Pacov	Tábor	136	75	-61	-45%	75	69	-6	-8%
Pelhřimov	Jindřichův Hra	46	41	-5	-11%	53	56	3	6%
Pelhřimov	Tábor	42	11	-31	-74%	68	66	-2	-3%
Světlá nad Sázav	Čáslav	39	37	-2	-5%	117	148	31	26%
Světlá nad Sázav	Kutná Hora	27	17	-10	-37%	108	136	28	26%
Třebíč	Moravský Kru	6	2	-4	-67%	39	54	15	38%
Třebíč	Znojmo	38	23	-15	-39%	39	37	-2	-5%
Velké Meziříčí	Tiřnov	5	1	-4	-80%	49	44	-5	-10%
Žďár nad Sázav	Hlinsko	10	8	-2	-20%	38	43	5	13%

Zdroj: SLBD 2001, 2011, IDOS 2001, 2011

Dojížděkové proudy příhraničních ORP do krajského města na Vysočině v roce 2001 a 2011



ORP vyjížděky		kr. město	2001	2011	absolutní rozdíl	relativní rozdíl %
Bystřice nad Pernštejnem		Jihlava	22	21	-1	-5
Havlíčkův Brod		Jihlava	443	599	156	35
Humpolec		Jihlava	191	184	-7	-4
Chotěboř		Jihlava	42	44	2	5
Náměšť nad Oslavou		Jihlava	14	9	-5	-36
Nové Město na Moravě		Jihlava	39	40	1	3
Pacov		Jihlava	7	16	9	129
Pelhřimov		Jihlava	150	265	115	77
Světlá nad Sázavou		Jihlava	55	73	18	33
Třebíč		Jihlava	310	610	300	97
Velké Meziříčí		Jihlava	216	233	17	8
Žďár nad Sázavou		Jihlava	154	203	49	32

Zdroj: SLBD 2001, 2011

Kraj Vysočina

- Ačkoliv počet spojení vzrostl, tak počet přepravených osob naopak téměř ve všech případech poklesl, nenaplnil se tak předpoklad výrazných dezintegrujících proudů v hraničních ORP kraje Vysočina
- Naopak se významně zvýšila úloha krajského města, kam dojíždí výrazně více obyvatel než v roce 2001
- Velká přeshraniční dojíždka zůstává pouze tam, kde je nějaké významné centrum, nebo důležitý zdroj ekonomické aktivity

Dojížděkové proudy příhraničních ORP ve Středočeské kraji v roce 2001 a 2011

ORP vyjížděky	ORP Dojíždě	2001_proudy	2011_proudy	abs. rozdíl	rel. rozdíl	2001_spojeni	2011_spojeni	abs. rozdíl	rel. rozdíl
Beroun	Rokycany	2	1	-1	-50%	132	180	48	36%
Čáslav	Chrudim	12	17	5	42%	16	46	30	188%
Čáslav	Přelouč	6	8	2	33%	62	59	-3	-5%
Čáslav	Havlíčkův Bro	24	12	-12	-50%	126	146	20	16%
Čáslav	Chotěboř	1	5	4	400%	46	51	5	11%
Hořovice	Rokycany	22	12	-10	-45%	138	196	58	42%
Kolín	Hradec Králov	66	64	-2	-3%	92	143	51	55%
Kolín	Přelouč	23	17	-6	-26%	140	190	50	36%
Kralupy nad Vlt	Roudnice nad	16	45	29	181%	157	171	14	9%
Kutná Hora	Přelouč	4	8	4	100%	56	53	-3	-5%
Kutná Hora	Světlá nad Sá	8	3	-5	-63%	105	130	25	24%
Mělník	Litoměřice	16	22	6	38%	114	136	22	19%
Mělník	Roudnice nad	58	40	-18	-31%	50	57	7	14%
Mělník	Česká Lípa	7	3	-4	-57%	44	40	-4	-9%
Mladá Boleslav	Česká Lípa	16	7	-9	-56%	60	92	32	53%
Mladá Boleslav	Jičín	18	22	4	22%	69	106	37	54%
Mnichovo Hradi	Česká Lípa	2	3	1	50%	35	33	-2	-6%
Mnichovo Hradi	Liberec	72	56	-16	-22%	58	66	8	14%
Mnichovo Hradi	Turnov	89	44	-45	-51%	136	128	-8	-6%
Mnichovo Hradi	Jičín	3	9	6	200%	40	48	8	20%
Nymburk	Jičín	6	4	-2	-33%	80	87	7	9%
Poděbrady	Hradec Králov	32	44	12	38%	109	112	3	3%
Poděbrady	Jičín	8	4	-4	-50%	46	56	10	22%
Poděbrady	Nový Bydžov	2	2	0	0%	30	56	26	87%
Příbram	Blatná	11	4	-7	-64%	37	40	3	8%
Příbram	Písek	28	9	-19	-68%	66	77	11	17%
Příbram	Blovice	7	3	-4	-57%	2	2	0	0%
Příbram	Rokycany	6	2	-4	-67%	43	38	-5	-12%
Rakovník	Louny	12	3	-9	-75%	72	68	-4	-6%
Rakovník	Podbořany	12	9	-3	-25%	32	25	-7	-22%
Rakovník	Žatec	5	5	0	0%	67	35	-32	-48%
Sedlčany	Milevsko	3	1	-2	-67%	4	7	3	75%
Sedlčany	Písek	4	1	-3	-75%	4	8	4	100%
Sedlčany	Tábor	12	5	-7	-58%	30	32	2	7%
Slaný	Louny	14	9	-5	-36%	119	77	-42	-35%
Slaný	Roudnice nad	6	5	-1	-17%	52	55	3	6%
Vlašim	Tábor	20	5	-15	-75%	35	53	18	51%
Vlašim	Humpolec	3	1	-2	-67%	8	8	0	0%
Vlašim	Pelhřimov	6	3	-3	-50%	17	12	-5	-29%
Vlašim	Světlá nad Sá	2	1	-1	-50%	1	2	1	100%
Votice	Tábor	55	50	-5	-9%	110	128	18	16%

Zdroj: SLBD 2001,
2011, IDOS 2001, 2011

Dojížděkové proudy příhraničních ORP do krajského města ve Středočeském kraji v roce 2001 a 2011



ORP vyjížděky	kr. město	2001	2011	absolutní rozdíl	relativní rozdíl %
Beroun	Praha	1958	2099	141	7
Čáslav	Praha	370	373	3	1
Hořovice	Praha	317	348	31	10
Kolín	Praha	1748	1409	-339	-19
Kralupy nad Vltavou	Praha	1829	1920	91	5
Kutná Hora	Praha	799	628	-171	-21
Mělník	Praha	1437	1295	-142	-10
Mladá Boleslav	Praha	911	828	-83	-9
Mnichovo Hradiště	Praha	184	129	-55	-30
Nymburk	Praha	944	896	-48	-5
Poděbrady	Praha	804	921	117	15
Příbram	Praha	1974	1908	-66	-3
Rakovník	Praha	717	738	21	3
Sedlčany	Praha	439	363	-76	-17
Slaný	Praha	1755	1546	-209	-12
Vlašim	Praha	746	559	-187	-25
Votice	Praha	272	231	-41	-15

Zdroj: SLBD 2001, 2011

Středočeský kraj

- V tomto kraji rovněž poklesla dle předpokladů přeshraniční dojíždka, obdobně jako u kraje Vysočina
- Na druhou stranu poklesla i dojíždka do Prahy z hraničních ORP tohoto kraje, což je jistě překvapivý výsledek, protože se dominantní postavení Prahy všeobecně zvyšuje
- Je to pravděpodobně způsobené nárůstem důležitosti některých regionálních center s významnými zaměstnavateli, jako je např. Kolín, Kutná Hora, nebo Mladá Boleslav

Závěry – obecné trendy

- Pokračuje koncentrace cílů dojížděky do vyšších center
→ rostou nároky na frekvenci spojů
- Zároveň dochází k diversifikaci směrů vyjížděky ze zázemí v souvislosti s měnící se nabídkou práce → jde proti efektivitě veřejné dopravy
- Dojížděka za pracovními příležitostmi a školami je pravděpodobně v organizaci dopravní obslužnosti klíčová
- Nutná flexibilita v plánování dopravy
- Kraje by měly „vidět za plot své zahrádky“

Děkujeme za pozornost

PODĚKOVÁNÍ

Příspěvek vznikl v rámci projektu Grantové agentury České republiky č. P404/12/1035. Autoři děkují za podporu.