

Tratě vysokých rychlostí v Česku optikou dopravního geografa

Miroslav Marada, Václav Jaroš

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

Geografický kontext VRT v Česku



Hlavní faktory podporující rentabilitu VRT (Ch. Nash 2013, Y. Crozet 2013):

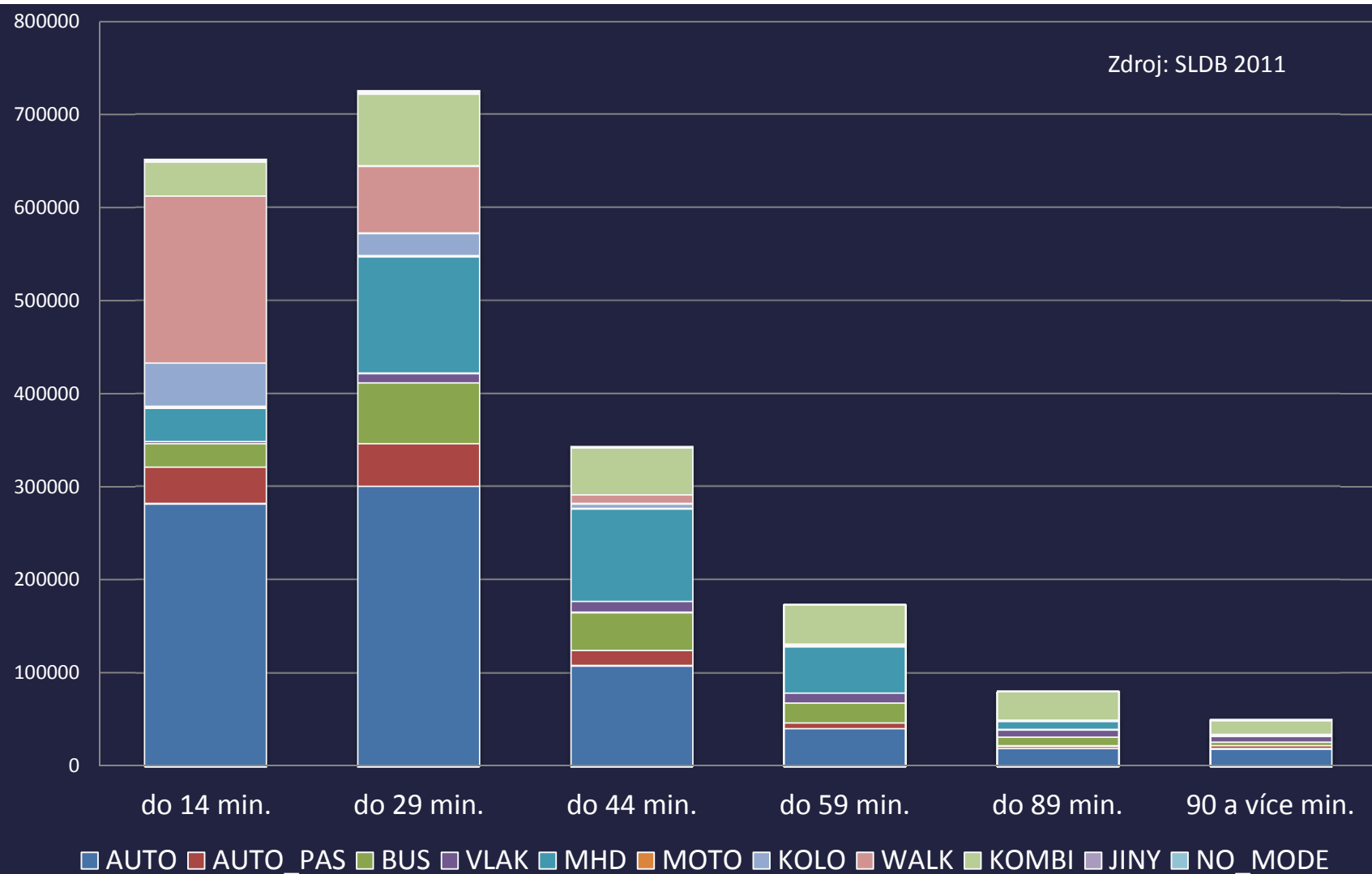
- Ušetřit na tunelech lokalizací terminálu VRT mimo centrum aglomerace
- Větší časové úspory pokud VRT převezme cestující z pomalejších dopravních prostředků než letadlo
- Výhodou je hustě zalidněné území velkých aglomerací či konurbací, podpůrné je navazující vnitřní propojení aglomerací IDS
- Kongesce na existující síti podporují přechod pasažérů na vysokorychlostní železnici a tím snížení škod na životním prostředí.
- Crozet: pro úspěch VRT je důležitější geografie území nežli ekonomika
 - Velká rozloha = velké vzdálenosti; velké aglomerace
 - Ale též: organizace sídelního a regionálního systému; existující interakce (dojíždka); frekvence spojů; důsledné prověření alternativ

Geografický kontext VRT v Česku



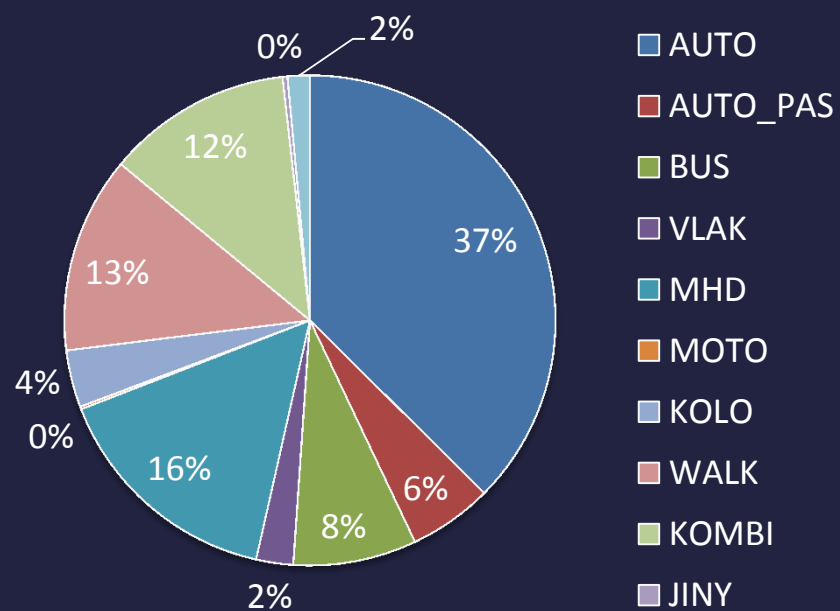
- Doprava zajišťuje cesty obyvatel, proto je účelné znát územní trendy v **mobilitě** a spádovosti obyvatel.
- Doprava obsluhuje sídla, proto je podstatné znát trendy **vývoje sídelního systému**.
- Doprava operuje na různých regionálních řádech, proto je dobré uvažovat o **interakcích na pozadí regionální/sídelní hierarchie** (vč. dalších dopravních módů).
- Územní **dopady** dopravní infrastruktury **nejsou pouze lokální**, ovlivňují širší území (zázemí středisek), mění význam celých dopravních os (koridorů).

Zdroj: SLDB 2011

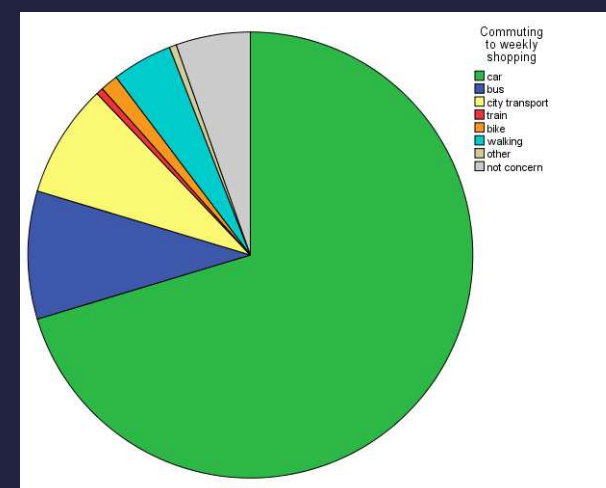
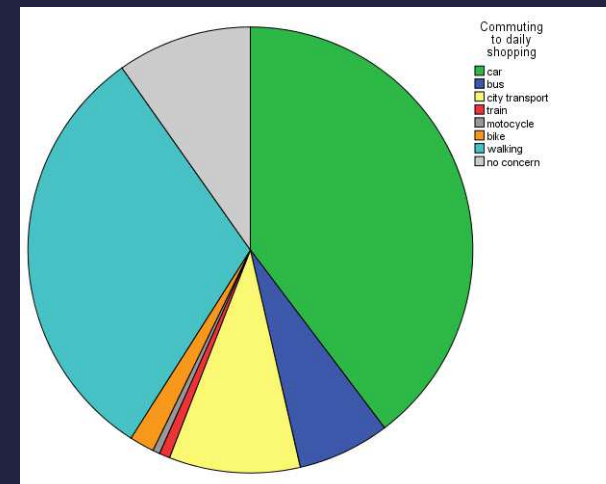


Pracovní mobilita

Struktura dopravních prostředků
používaných k dojíždě (2011)

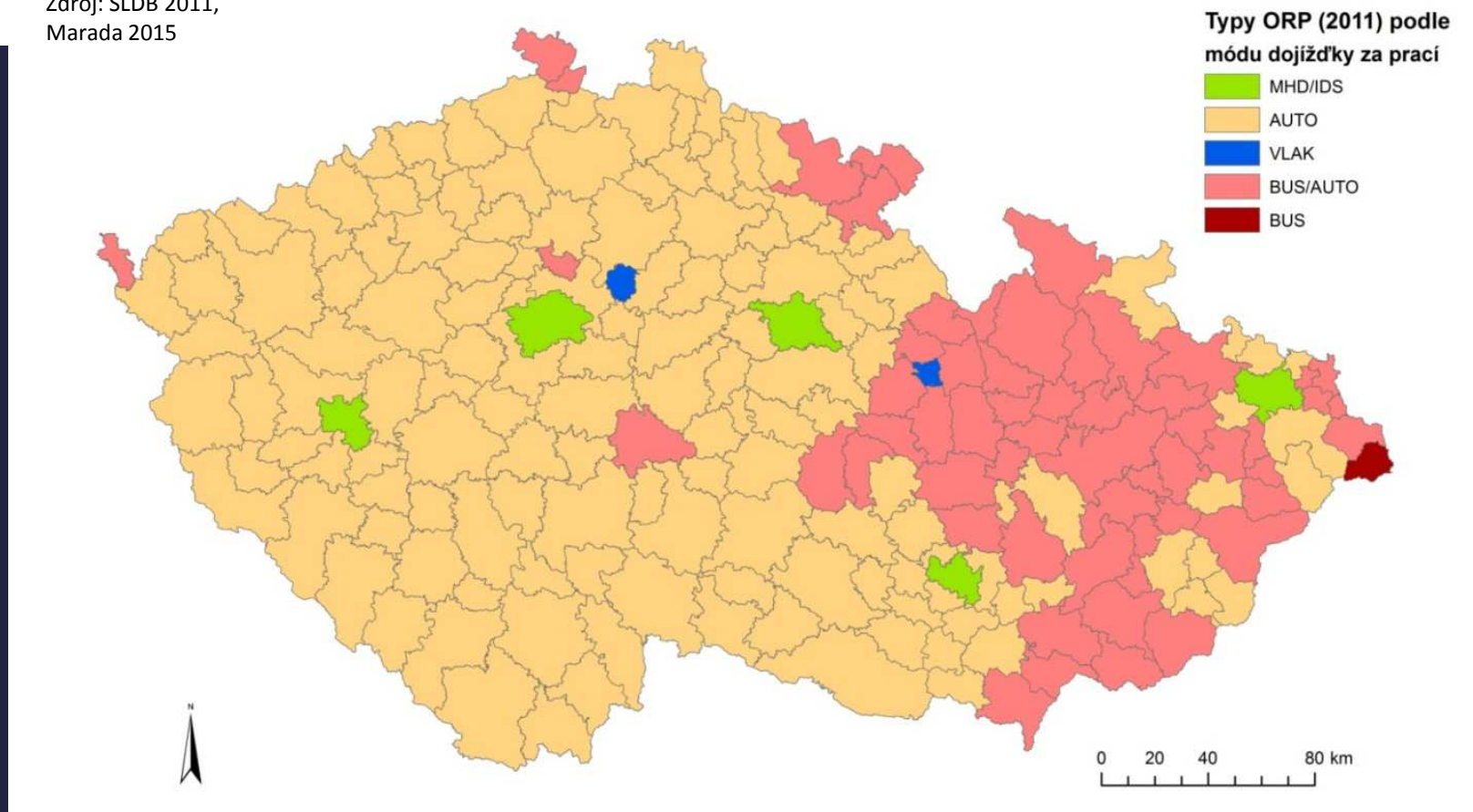


Zdroj: SLDB 2011; CVVM
2013, 2014



Pracovní mobilita

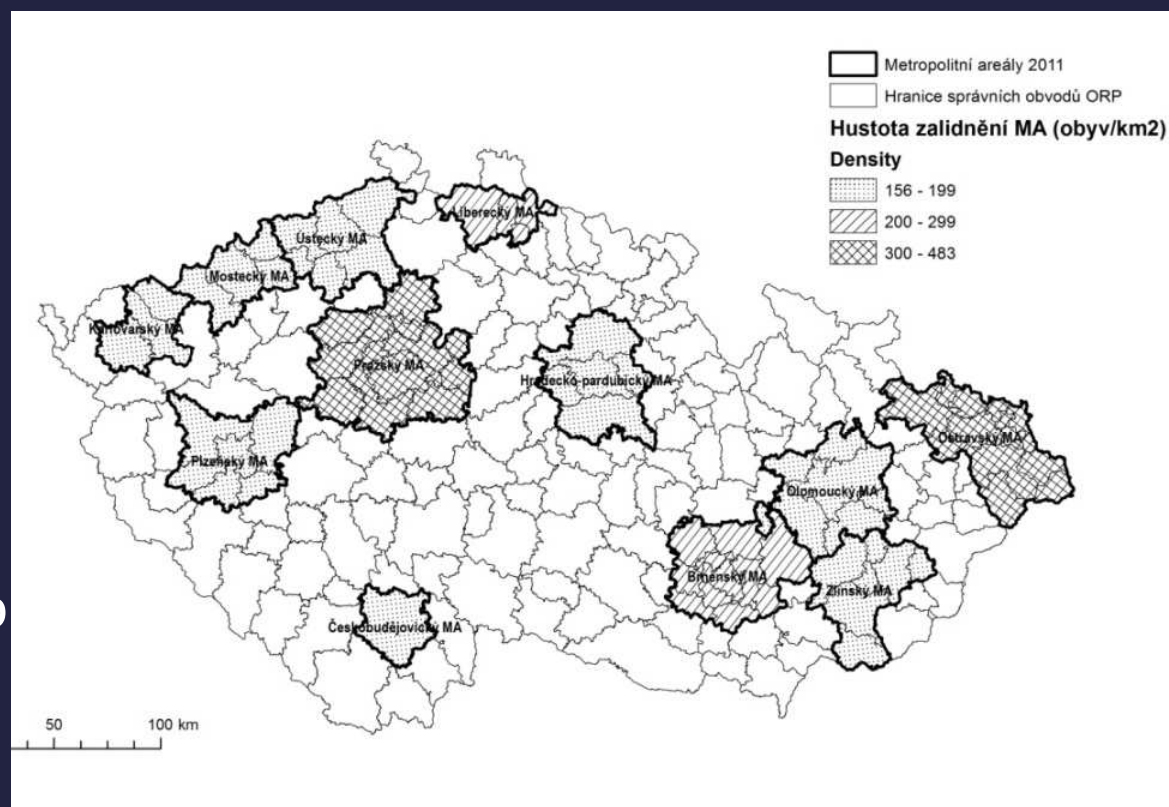
Zdroj: SLDB 2011,
Marada 2015



- Trend: Rychlejší koncentrace PP a služeb než obyvatelstva podmiňuje rostoucí mobilitu jak z hlediska počtu cest, tak přepravní vzdálenosti.

Metropolitní oblasti

- Jejich výrazným znakem je jejich rozvoje vztahová integrace
- Po roce 1989 rozvoj metropolizačních tendencí (přesun rezidenčních i ekonomických funkcí do zázemí jader), atraktivita jádra nadále klíčová



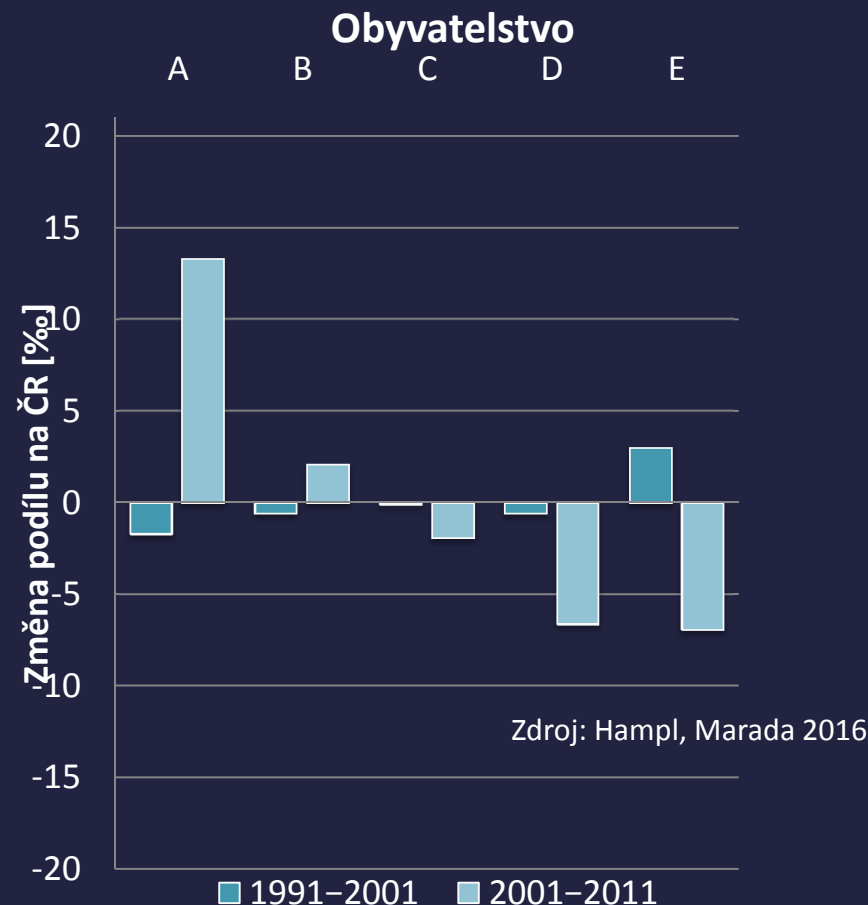
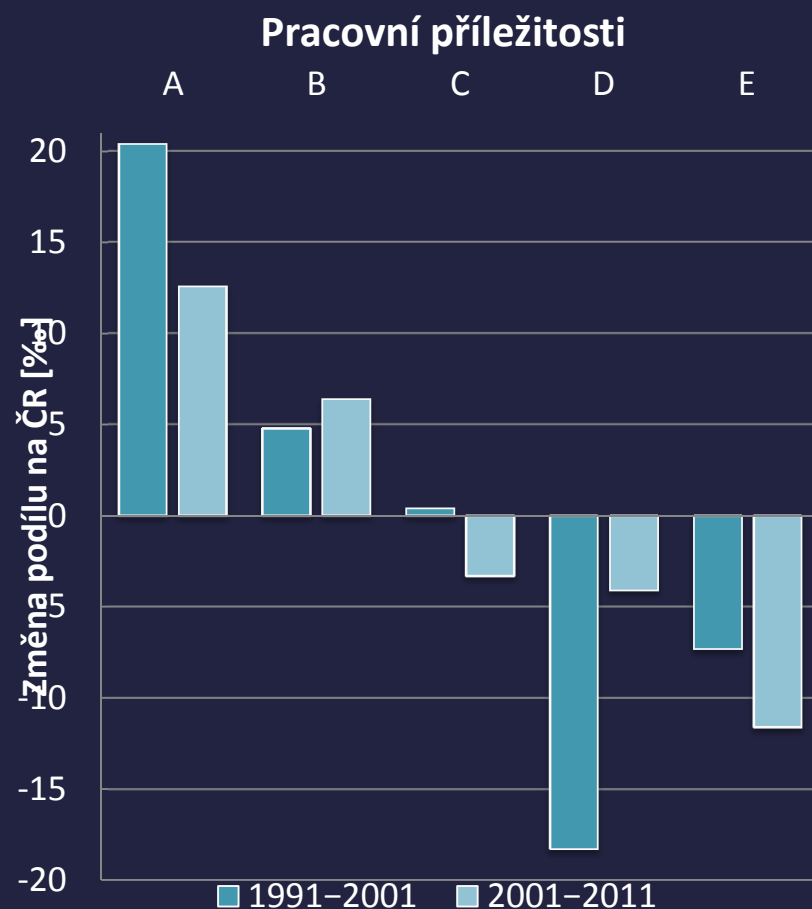
Zdroj: Hampl, Marada 2016

Metropolitní oblasti



Metropolitní areál	Trvale bydlící (2011)	Obvykle bydlící (2011)	Evidované pracovní příležitosti (tis.)	Vývoj podílu trvale bydlících na Česku (2001=100)	Vývoj podílu pracovních příležitostí na Česku (2001=100)
Pražský	1866,9	1920,7	939,8	108,0	106,0
Českobudějovický	154,1	154,6	75,9	102,0	102,0
Plzeňský	342,0	345,6	156,5	103,0	105,0
Karlovarský	184,3	180,3	73,3	97,0	91,0
Mostecký	240,9	233,9	89,6	97,0	94,0
Ústecký	414,7	405,5	154,8	99,0	94,0
Liberecký	228,6	227,6	97,1	101,0	94,0
Hradecko- pardubický	395,6	395,9	178,0	100,0	102,0
Brněnský	699,2	706,7	330,7	102,0	105,0
Olomoucký	405,8	401,4	170,3	98,0	99,0
Zlínský	372,4	367,2	158,3	97,0	96,0
Ostravský	997,8	976,7	396,2	95,0	101,0
Celkem	6302,3	6316,1	2820,5	101,0	102,0
Podíl na ČR v %	60,1	60,5	63,3		

Metropolitní oblasti



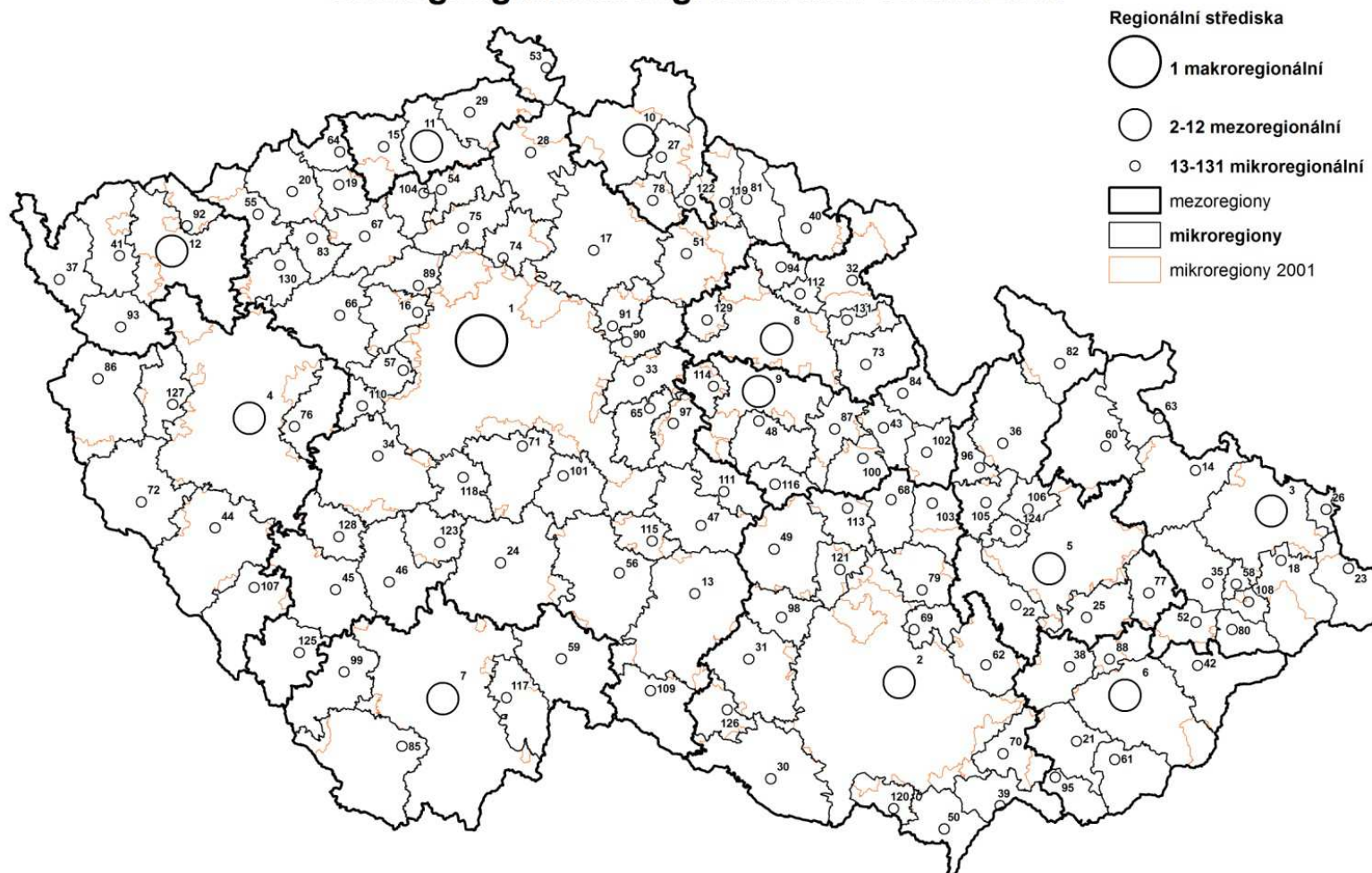
A - pražský metropolitní areál (MA) B - MA českobudějovický, plzeňský, hradecko-pardubický a brněnský C - MA liberecký, olomoucký a zlínský D - MA karlovarský, mostecký, ústecký a ostravský E - ostatní Česko

Metropolitní oblasti

- 1991-2011: přesuny pracovních příležitostí vyšší než obyvatelstva; v druhé dekádě vysávání nemetropolitních území
- Trend: Posilování polarity MA vůči nemetropolitním územím
- Prohlubování významové diferenciace MA
- Pokračující koncentrace obyvatelstva a práce do MA → růst vnitřní i vnější mobility, zvyšováním podílu centripetálních a obousměrných vztahů, výskyt dopravních kongescí v silniční dopravě

Regionální vývoj

Sociogeografická regionalizace Česka 2011



Poznámka: Čísla u středisek označují pořadí podle komplexní regionální velikosti (KRV); viz tab. 6.

Zdroj: Hampl, Marada 2014

Regionální vývoj

- Prohlubování významové diferenciace regionálních jader, zejména na vyšších úrovních + selekce/redukce v souboru jednotek na úrovních nižších
- Výsledek: postupné posunování celé hierarchické soustavy na měřítkové/řádovostně vyšší hladiny.
- Tradiční formy nodálního uspořádání zachovány převážně jen v relativně venkovských prostorech x v metropolitních areálech postupný přechod na nadnodální formy jader vyšších řádů.
- Funkční propojení obou typů regionů nutné z důvodu územní dělby práce → hierarchicky uspořádané rozvojové osy

Implikace pro VRT

Tří řády dopravního spojení:

1. Vnitřní propojení metropolitních oblastí

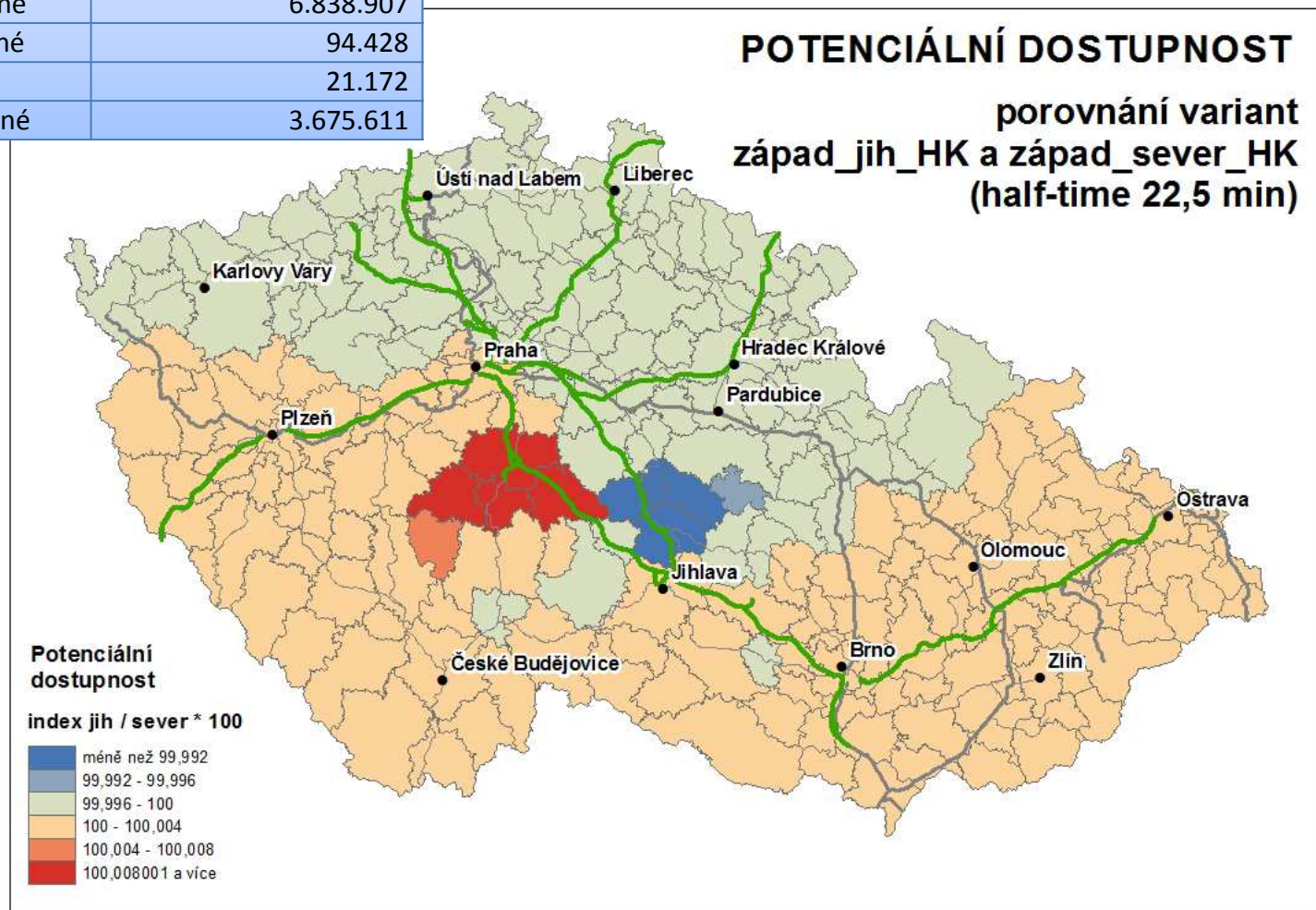
- přes přetrvávající dominanci jádra je znatelný nárůst tangenciálních a centrifugálních směrů → velká diverzita směrů i časových nároků
- úkol zejména pro IDS
- Konvenční železnice v „historických“ směrech
- uplatnění VRT ve výjimečných případech (zrychlení spojení s většími centry v rámci MA Prahy (MA Brno, Ostrava ???))

Implikace pro VRT

2. **Vnitrostátní propojení MA a mezilehlých regionů**
 - Zde **nezastupitelná** úloha VRT, ale pouze v hierarchicky nejvýznamnějších osách (Praha – Brno – Ostrava)
 - vedení tratí s ohledem na regionální dopady v širším kontextu a se záměry regionální politiky
 - Zastávky v mikroregionálních centrech zbytečné (malý počet cestujících, konzervativnost chování, cena atd. x ve vybraných případech lze řešit smíšeným provozem)

Implikace pro VRT: národní úroveň

Výhodnost variant	počet obyvatel
J – Z – H. Králové - velmi výhodné	118.460
J – Z – H. Králové - výhodné	18.486
J – Z – H. Králové – mírně výhodné	6.838.907
S – Z – H. Králové – velmi výhodné	94.428
S – Z – H. Králové - výhodné	21.172
S – Z – H. Králové – mírně výhodné	3.675.611



Příklady hodnocení – mezinárodní úroveň

Krajské město	Potenciální dostupnost krajských měst - varianty				
	SZ60 Zahr	JZ60 Zahr	Bez VRT60 Zahr	nár. / zahr.	
Brno	100,830	100,824	100,000	40,434	
České Budějovice	100,314	100,511	100,000	40,645	
Hradec Králové	100,301	100,301	100,000	40,577	
Jihlava	100,835	100,839	100,000	40,545	
Karlovy Vary	100,447	100,476	100,000	40,549	
Liberec	100,552	100,520	100,000	40,554	
Olomouc	100,617	100,617	100,000	40,457	
Ostrava	100,715	100,711	100,000	40,387	
Pardubice	100,366	100,372	100,000	40,554	
Plzeň	101,073	101,148	100,000	40,651	
Praha	100,695	100,728	100,000	40,544	
Ústí nad Labem	101,080	101,032	100,000	40,418	
Zlín	100,597	100,589	100,000	40,394	

Implikace pro VRT

3. Mezinárodní spojení klíčových českých MA

- dopady obtížně měřitelné a vyčíslitelné pro CBA
- To není argumentem kvůli zásadnímu geopolitickému a ekonomickému významu
- vliv tradičních dopravních os určených nejvýznamnějšími zahraničními centry + politika okolních zemí a EU
- podřídít se jim, nebo usilovat o aktuálně významnější osy?

Závěry: Nezapomínejme na geografii



- Prioritizace výstavby na základě kombinace úrovní
 - Začít v Praze – národní metropole, velká aglomerace, potřeba mezinárodního napojení zároveň řeší i další regionální úrovně (Ústecký kraj, Pražský MA)
 - Brno – na Vídeň
 - Brno – Praha: jižní variantou (podpora rozvoje Vysočiny → zastávka v Jihlavě), vybrané mikroregiony napojit v kombinaci s konvenční železnicí (Třebíč, Benešov?)
 - Brno – Ostrava: obdobně jako předchozí (Olomouc ano, Nový Jičín?)

Děkuji za pozornost

Miroslav Marada, Václav Jaroš

marada@natur.cuni.cz