

Průvodní zpráva – osobní potenciál traťových úseků

Základem pro identifikaci osobního potenciálu se stala jednak lokalizace míst zastavení vzhledem k sídlu a jednak velikost vlastního sídla. Pozice míst zastavení je sledována ve třech polohách, žst./zast. V centru, na předměstí a mimo zastavěné území.

Jednotlivé kategorie sídel byly odvozeny dle dokumentu ÚÚR Koncepce územního rozvoje a jejich trendy: „V urbanistické teorii i tvorbě jsou známé významné odlišnosti prostorového, funkčního i sociálního charakteru související s velikostí měst. Na základě těchto odlišností lze města zařadit do několika velikostních kategorií s níže uvedeným rámcovým odlišením pomocí počtu obyvatel!

+doplnit popis urbanistické charakteristiky jednotlivých velikostí sídel.

Lokalizace místa zastavení mimo vlastní sídlo, tedy mimo zastavěné území sídla byla vyhodnocena jako naprosto neatraktivní a je proto ohodnocena nulovým potenciálem ve všech případech

Celý princip vychází z modelu dojížděky za prací, službami a vzděláním

Dopravně aktivní obyvatelstvo

Sídla 0-5 tisíc obyvatel

Průměrná (nebo MED?!?) hodnota počtu obyvatel obcí a měst této kategorie je 675.

Pro malé sídlo do 5000 obyvatel je typická zástavba rodinných domů bez výraznějších veřejných prostranství, centrem takové obce bývá pouze náves nebo menší náměstí s nízkou vybaveností. Vzhledem k počtu obyvatel a jejich hustotě obec často postrádá některou občanskou vybavenost (úřady, školy, pracovní místa, sportovní a kulturní vyžití), za kterou musí obyvatelé obvykle dojíždět. Průmysl se nachází často na předměstí, což ještě dále snižuje hustotu osídlení, ale zase umožňuje často vzhledem k přítomnosti železnice zavlečkování provozu. Nízká hustota osídlení se rovněž projevuje v nabídce veřejné dopravy, která neposkytuje dostatek časoprostoru pro časovou flexibilitu cestujících, je proto nezbytné využívat osobní automobil k většině cest. Pokud se v obci, nebo v blízkosti obce nachází žst., nebo zastávka vlaku, jedná se zpravidla pouze o trať, kde je v provozu pouze několik párů spojů denně, které obvykle nemohou pokrýt všechny dopravní potřeby obyvatelstva, ale mohou například pokrýt převažující směr přepravního proudu.

S ohledem na urbanistickou strukturu těchto sídel byla hustota osídlení stanovena experimentálně na 100 osob/km² v centru sídla a 60 osob/km² na předměstí (kalibrace proběhla také s: [http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/B5001FC52C/\\$File/403212m10.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/B5001FC52C/$File/403212m10.pdf))

Izochrona dostupnosti byla u těchto sídel stanovena na 1 km, neboť cestující v těchto sídlech nejčastěji na vlak chodí pěšky, méně často pak jezdí na kole a nejméně dojíždějí osobní automobilem či prostředkem hromadné dopravy.

Z plochy izochrony a hustoty osídlení dostáváme přibližný počet osob žijící v této oblasti. Z uvedených osob je pouze 77,9 % tzv. pravidelně dopravně aktivní obyvatelstvo (PDAO) (součet EAO a studujících), z PDAO pak s ohledem na nemožnost pokrytí všech směrů a nedostatečnou flexibilitu může vlak v ideálním případě pokrýt cca 30% dopravních potřeb (při předpokladu, že se obyvatel dostane komfortně a rychle do spádového centra/centra LLS)

Sídla 5 tisíc – 30 tisíc obyvatel

Průměrná (nebo MED?!?) hodnota počtu obyvatel obcí a měst této kategorie je 10862. (Čáslav)

Pro tato města je typická nízkopodlažní zástavba v centru měst případně doplněná několika činžovními domy, na předměstí se pak nachází jednak menší panelová sídliště a jednak rodinná zástavba, obytné plochy často doplňují plochy pro průmyslovou výrobu. Města jsou obvykle běžně rostlá s výraznějším centrem a diverzitou funkčních složek, přesto však obvykle nejsou městy spádovými, proto cestující z těchto měst dojíždí za prací či školou do měst spádových, větších.

S ohledem na urbanistickou strukturu těchto sídel byla hustota osídlení stanovena experimentálně na 750 osob/km² v centru sídla a 300 osob/km² na předměstí (kalibrace proběhla také s:

[http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/B5001FC52C/\\$File/403212m10.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/B5001FC52C/$File/403212m10.pdf))

Izochrona dostupnosti byla u těchto sídel stanovena na 1,5 km, neboť cestující v těchto sídlech často na vlak chodí pěšky, častěji pak jezdí na kole či osobním automobilem, méně často pak prostředkem hromadné dopravy.

Z plochy izochrony a hustoty osídlení dostáváme přibližný počet osob žijící v této oblasti. Z uvedených osob je pouze 77,9 % tzv. pravidelně dopravně aktivní obyvatelstvo (PDAO) (součet EAO a studujících), z PDAO pak s ohledem na nemožnost pokrytí všech směrů a nedostatečnou flexibilitu může vlak v ideálním případě pokrýt cca 40% dopravních potřeb (při předpokladu, že se obyvatel dostane komfortně a rychle do spádového centra/centra LLS) na předměstí a cca 30% v centru města, kam se často autobusy sjíždí i z okolních obcí, a tudíž je zde velká rozmanitost služeb a pohybuje se zde velké množství osob, a jsou tak menší důvody pro vyjížďku.

Sídla 30 tisíc – 100 tisíc obyvatel

Průměrná (nebo MED?!?) hodnota počtu obyvatel obcí a měst této kategorie je 55037. (Děčín)

Město obvykle vzniklo spojením několika historických částí do jednoho celku, je proto mírně polycentrické, i když s jedním výrazným městským centrem s velkou diverzitou funkčních ploch. Pro tento typ měst je charakteristická nízká zástavba v centru měst a relativně velká sídliště na předměstí původního jádrového města. Sídlíště na okrajích měst bývají často monofunkčními celky a vykazují tedy velkou afinitu k centrální oblasti města zejména v dojížďce za prací, službami a vzděláním. Rezidenční útvary na předměstí jsou však vzhledem k datu vzniku obvykle více vzdáleny od železničních zastávek a stanic, u kterých bývá naopak těsně přimknutý průmysl z důvodu zavlečkování.

S ohledem na typickou urbanistickou strukturu tak byla stanovena hustota obyvatel na 1500 osob/m² v centru města a 500 obyvatel/m² na předměstí.

Izochrona dostupnosti byla stanovena na 2,0 km, neboť cestující nejčastěji využijí hromadnou dopravu či automobil, aby se dostali na vlak a jen minimum přijde pěšky či na kole.

Vzhledem k tomu, že města této velikosti jsou obvykle spádová a v regionu velmi významná, převážná část obyvatel se pohybuje v rámci města, obyvatelé na předměstích pak více dojíždí do okolí za prací či studiem než obyvatelé center takových měst. S ohledem na uvedené tendence a velkou diverzitu funkčních složek v území byl stanoven modal split na 20 v centru a 30 % na předměstí.

Sídla 100 tisíc – 500 tisíc obyvatel

Průměrná (nebo MED?!?) hodnota počtu obyvatel obcí a měst této kategorie je 236 974

V ČR je měst uvedené velikosti minimum, jedná se o města běžně rostlá s historickým jádrem/centrem a slabšími centry na předměstí, město je obvykle zcela soběstačné a většina cestujících do města dojíždí nebo se pohybuje pouze v rámci města. Vzhledem k tomu, že se nejedná o města extrémně velká je stále ještě v centrech měst dostatek rezidenčních ploch, proto byly stanoveny hustoty osídlení s ohledem na maximální hodnoty ve správních územích obcí v ČR na 2500 osob/m² v centru a 1000 osob/m² na předměstí, kde se obvykle nacházejí v okolí žst a zastávek průmyslové areály, které hustotu výrazně snižují.

Izochrona dostupnosti byla stanovena na 2,5 km, neboť cestující nejčastěji využijí hromadnou dopravu, méně často pak automobil, aby se dostali na vlak, a jen minimum přijde pěšky či na kole.

Centra jsou obvykle jádrem celého města, kam většina cestujících spíše dojíždí, velká část cestujících cestuje pak pouze v rámci vnitroměstských relací, pro které se v těchto typech měst uplatní vlak pouze minimálně. Z tohoto důvodu je stanoven modal split v centru města na 10%, na předměstí pak 20%. Velká většina cestujících uvnitř měst této velikosti využije autobusovou, trolejbusovou či tramvajovou dopravu nebo automobil.