



Europäische Union. Europäischer  
Fonds für regionale Entwicklung.  
Evropská unie. Evropský fond pro  
regionální rozvoj.



Ahoj sousede. Hallo Nachbar.  
Interreg VA / 2014–2020

# Přeshraniční spolupráce pro rozvoj železniční dopravy Sasko - ČR

*Hodnocení socio-ekonomických dopadů vysokorychlostní železnice  
Praha – Drážďany v Sasku a Ústeckém kraji  
- Průběžné výsledky -*

Mgr. Vladan Hruška, Ph.D.

Mgr. Jan Píša

Univerzita Jana Evangelisty Purkyně

Ústí nad Labem, 25. 10. 2018



# Struktura

- Zmapování současného stavu
  - 1. destinace dojížděky a přeshraniční cestování
  - 2. účel dojížděky
  - 3. volba dopravního prostředku
  - 4. vnímání atributů dopravy a motivace pro cestování
  - 5. indukovaná doprava
- Výsledky dotazníkového šetření na české a německé straně a jejich porovnání



# 1. VRT a destinace dojížděky a cestování

- Podíl cestujících využívajících silniční, leteckou nebo tradiční železniční dopravy klesá ve prospěch VRT.
- Využití VRT závisí zejména na ušetřeném času při využití VRT ve srovnání s jinými druhy dopravy – závisí na vzdálenosti mezi propojenými centry.
  - rozdíl: změna ze 3 na 1,5 hodiny x změna z 1 na 0,5 hodiny.
- Oslabení nebo zastavení depopulačních tendencí některých měst (omezení brain drain) do metropolí: dojíždění místo migrace.
- Usnadnění návratu původních obyvatel, kteří odešli do metropole, zpět do rodného města, kde mají rodinné a další sociální vazby a při tom si mohou uchovat své současné pracovní místo ve velkoměstě.
- Menší města s VRT mohou být obohacena o některé dojíždějící odborníky z metropole do místních univerzit a nemocnic.
- Zvýšením akcesibility a vzájemné interakce obou měst dochází k přesunu některých spíše metropolitních aktivit do regionálního centra a expanzi trhů.



## 2. VRT a účel dojížděky a cestování

- Cestovní ruch - působení VRT je dvousečné:
  - pozitivní: růst počtu turistů – např. Nantes v 1990s, které se díky TGV výrazně přiblížilo Paříži (Vickerman a Uljed, 2006); nebo víkendová turistika v malých městech v metropolitním zázemí, pokud je menší město atraktivní z hlediska cestovního ruchu
  - negativní: VRT umožňuje jednodenní zpáteční cesty – turista nevyužívá přespávání v ubytovacích zařízeních a další náklady na stravování atd.
- Cestování za službami a kulturou - využívání místních veřejných služeb jako jsou nemocnice a školy se může být omezeno v důsledku zlepšení dostupnosti (mnohdy kvalitnějších) zařízení podobného typu v metropoli.
- Cestování za prací – možnost denního dojíždění za prací (zůstání v regionu či první krok k migraci?) x migrace



### 3. VRT a volba dopravního prostředku

- VRT může mít za jistých okolností zničující účinky na jiné druhy dopravy, zejména leteckou a tradiční železniční (Levinson, 2012).
- Zavedení vysokorychlostních vlaků může mít negativní efekt na rozsah služeb tradiční (konvenční) železnice.
- Do jaké míry přispěje VRT k přesunu cestujících na trase Praha – Ústí nad Labem – Drážďany z jiných druhů dopravy?



## 4. Vnímání atributů dopravy a motivace k využití

- Jaká je hodnota uspořené času? - značně souvisí s účelem cesty
- Někteří autoři technologii VRT považují za ryze městskou záležitost, která je vytvořena pro cestující, kteří přemýšlejí nad hodnotou svého času (Garmendia, 2012).
  - Pracovníci cestujících na pracovní cesty hrazené zaměstnavatelem - cena jízdného je v takovém případě podřízena hodnotě času.
  - Turisté upřednostňují při cestování spíše méně finančně nákladné varianty cestování, a to i přes relativně značné plýtvání časem (Albalate, 2016).
- VRT x osobní automobil
  - Při srovnávání obou zmíněných druhů dopravy hraje roli osobní pohodlí a maximální flexibilita při využití automobilu.
  - Doba dojížděky u auta chápána jako čas strávený na cestě „od dveří ke dveřím“ (door to door), nikoli ze „stanice na stanici“.



## 5. VRT a indukovaná doprava

- Zlepšení dostupnosti pracovních míst a služeb je jedním z nejdůležitějších ekonomických dopadů VRT na regiony s terminály.
  - Rozšiřování aglomerací velkých měst (zvětšení dojížděkového zázemí).
- V celostátním měřítku může docházet k dojížděci pracovní síly z regionu s vysokou mírou nezaměstnanosti do regionu s nedostatkem pracovní síly.
  - výhodné pro oba regiony + snížení výdajů státního rozpočtu za podporu v nezaměstnanosti (Vickerman a Uljed, 2006).
- Po dvou letech VRT Sevilla – Madrid byl vypočítán podíl nových cest na 26 %, podobně i Lyon-Paříž (27 %) (Vickerman, 1997).
- Povede vznik terminálu ke zvýšení celkového počtu dojíždějících mezi Prahou – Ústí nad Labem – Drážďanami, resp. opačně?
- Jaký podíl na tom bude mít VRT (když odečteme počet lidí přesunutých na VRT z konvenční tratě)?



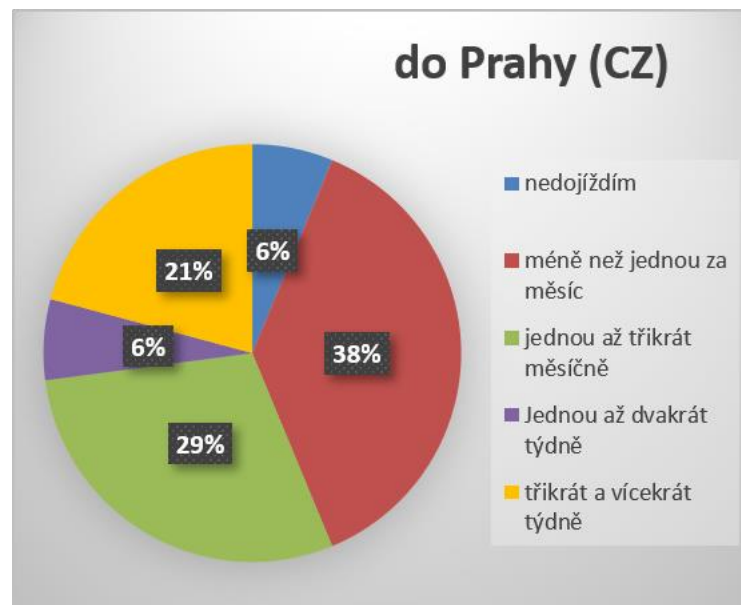
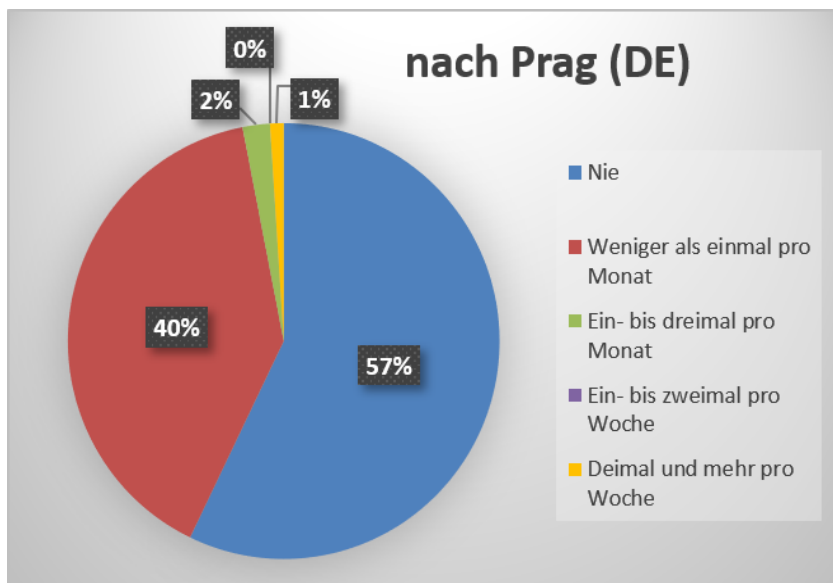
## Dotazníkové šetření

- Zjišťuje poptávku obyvatel po rychlejším dopravním spojení mezi Prahou, Drážďanami a Ústím nad Labem
- Zabývá se ochotou potenciálních cestujících zaplatit za ušetřený cestovní čas
- Měří přepravní preference obyvatel ve vztahu k zamýšleným terminálům VRT
- Je prováděno pomocí dotazování na saské i české straně a zkoumá vzájemnou přeshraniční dopravu





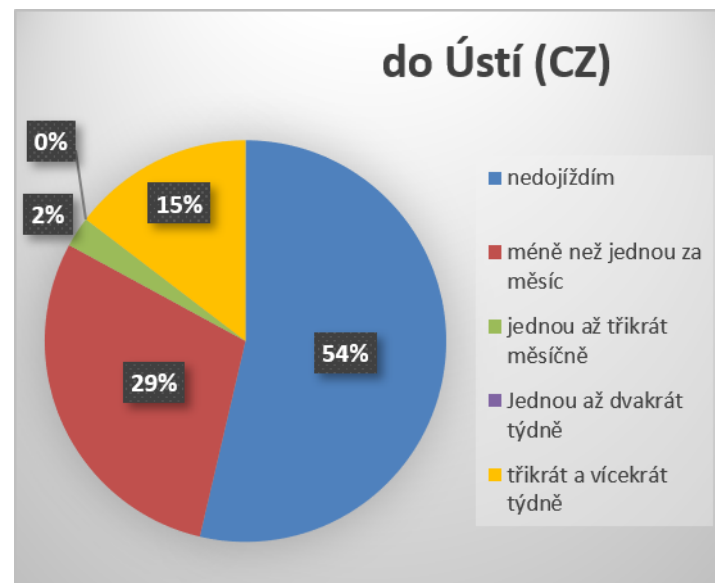
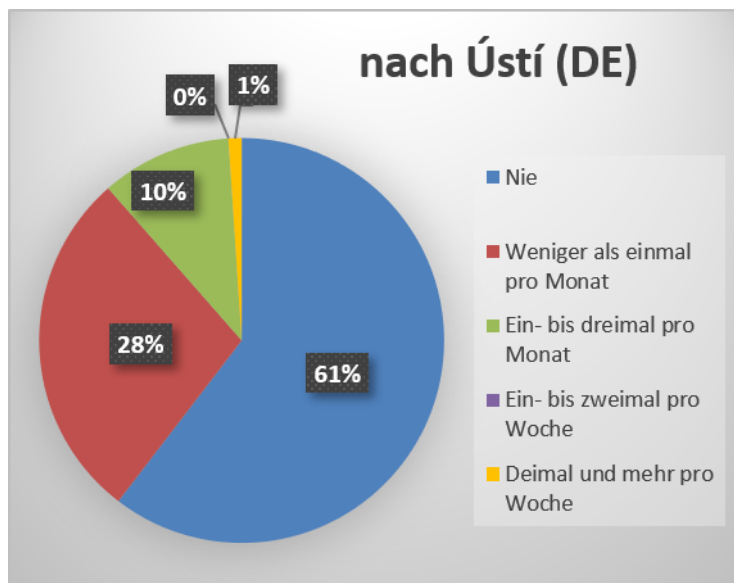
# Dosavadní výsledky šetření: Intenzita dojížděky do Prahy



Graf vlevo vychází z dat získaných na saské straně zájmového území, graf vpravo na české



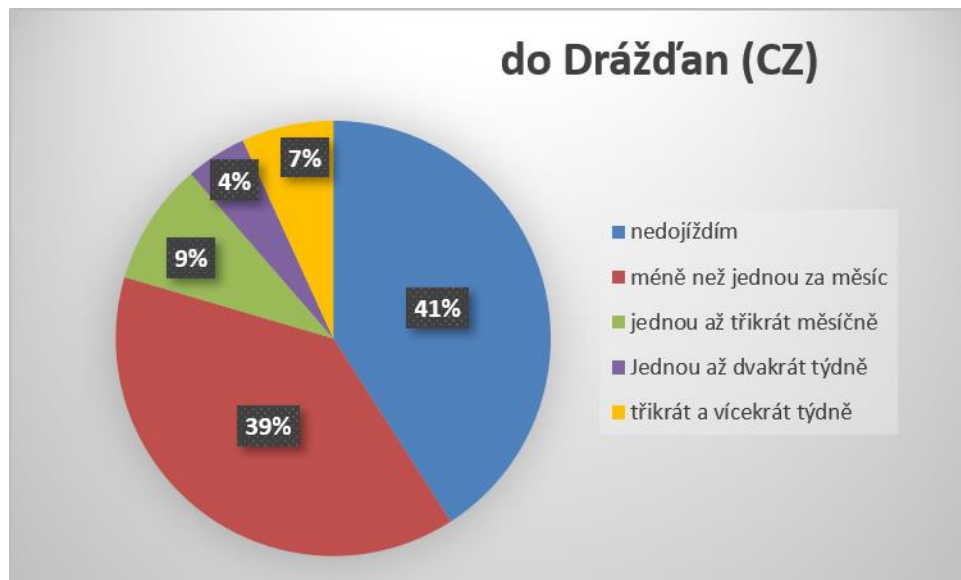
## Dosavadní výsledky šetření: Intenzita dojížděky do Ústí nad Labem



Graf vlevo vychází z dat získaných na saské straně zájmového území, graf vpravo na české



## Dosavadní výsledky šetření: Intenzita dojížděky do Drážďan

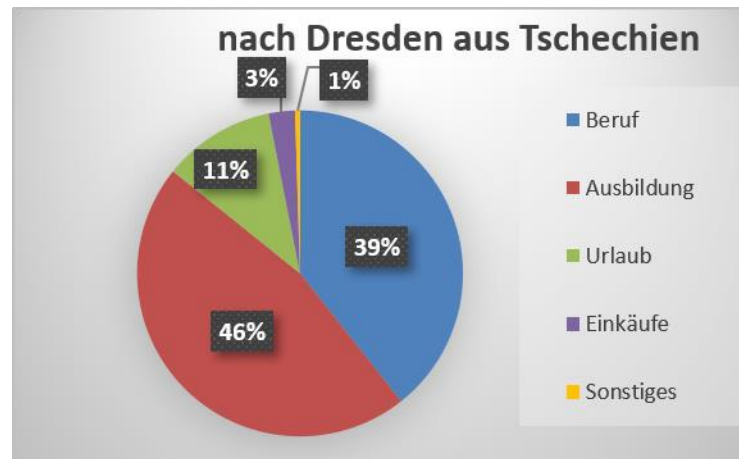
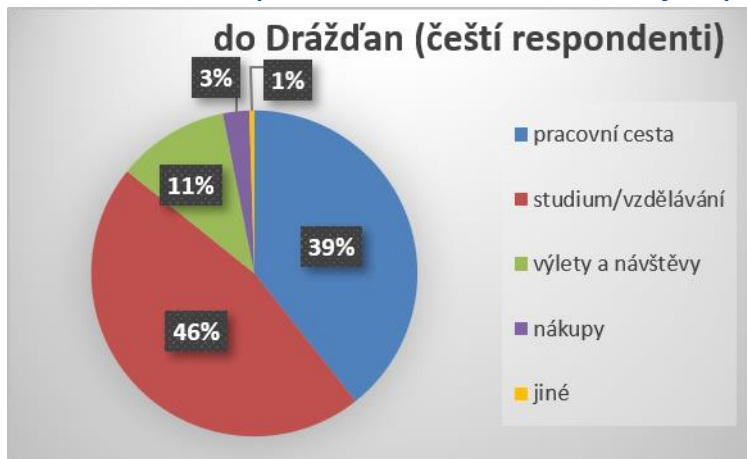


- Vzájemná přeshraniční dojížděka je intenzivnější směrem z Česka na saskou stranu
- Cestování na trase Drážďany – Praha je poměrně výjimečnou záležitostí



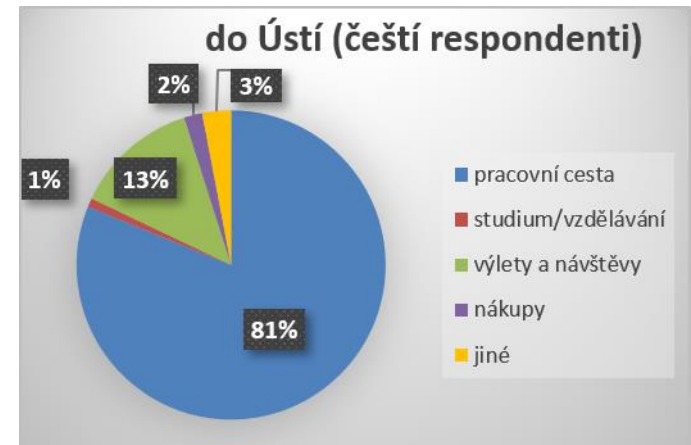
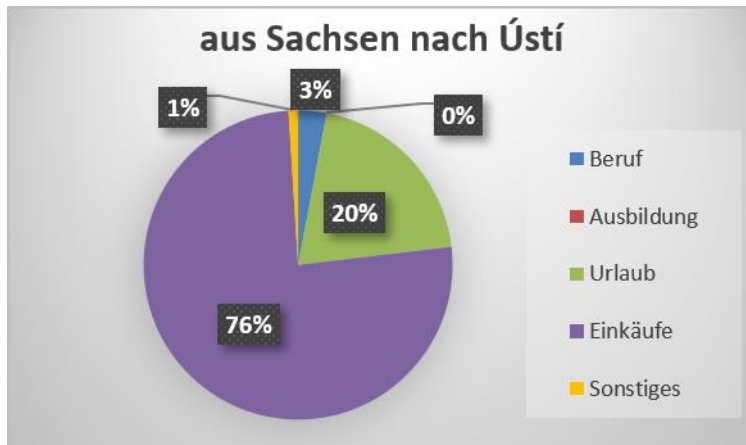
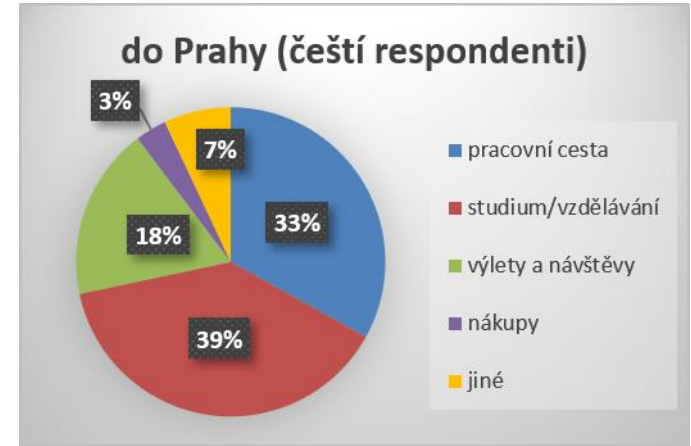
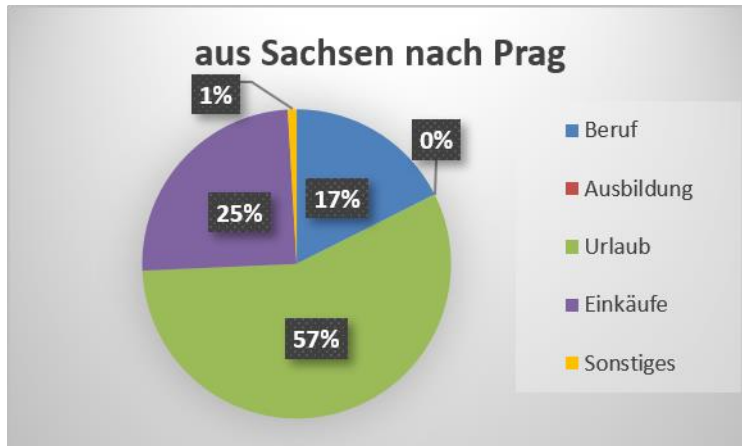
## Dosavadní výsledky šetření: Účel dojížděky

- Nejvíce cest za rok mezi vybranými městy směřuje do Prahy
  - Na jednoho českého respondenta připadá v průměru přibližně 48 cest do Prahy za rok. To je dáno především vysokou dojížděkou za prací a do škol do Prahy z Ústeckého kraje.
  - Průměrný saský respondent naopak za rok absolvuje pouze 13 cest do Prahy. Němečtí respondenti častěji navštěvují Ústí nad Labem. Na jednu osobu v průměru ročně připadá asi 33 cest do centra Ústeckého kraje.
- Čeští respondenti ročně absolvují v průměru 27 cest do Drážďan





## Účel dojížděky





## Dosavadní výsledky šetření: Účel dojížděky

- Nejčastějším důvodem dojížděky do Ústí nad Labem je pro české respondenty práce anebo služební cesta (81 %), 9 % sem dojíždí za účelem návštěvy příbuzných a rodiny
- Ze saské strany respondenti dojíždějí do Ústí nejčastěji za nákupy (76 %)
- Důvodem návštěvy Drážďan je pro české respondenty nejčastěji studium (46 % veškerých cest do Drážďan), zaměstnání (25 %) a služební cesta (14 %)
- Do Prahy saší respondenti jezdí nejčastěji na návštěvy příbuzných a přátel (32 %) a na výlety (25 %), zatímco pro české dotazované je Praha cílem zejména z důvodu studia (39 %) a zaměstnání (30 %)



## Dosavadní výsledky šetření: Preferovaný dopravní prostředek na cestě mezi vybranými městy

- Převážná část českých respondentů (83 %) využívá vlak
- Němečtí respondenti i vzhledem k menší intenzitě cest do českých měst upřednostňují jízdu autem (66 %)
- Autobusové spojení na trase Praha – Ústí nad Labem je z hlediska kapacity zanedbatelné. Mezi Prahou a Drážďanami se pomocí autobusu přepraví asi 3 % cestujících



## Vnímaná hodnota atributů dopravy

- Hodnocení vybraných atributů na bodové škále 0-5
- Vysoká hodnota některých atributů je vnímána většinou respondentů:
  - Cestovní doba, bezpečnost, cena, časová spolehlivost, flexibilita spojení, pohodlí
- Další atributy lze vzhledem k výsledkům šetření považovat za nepodstatné:
  - Dostupnost aktuálních informací o spojení, palubní servis, prestiž, doporučení
- Třetí skupina možných vlastností dopravy je respondenty hodnocena značně rozporuplně
  - Četnost spojů, možnost práce a odpočinku během cesty, zvyk (22 % hodnocení 0 b., 17 % hodnocení 5 b.)





# Indukovaná poptávka v případě zavedení VRT

- Zkrácení cestovního času může vést ke zvýšení poptávky po určitém druhu dopravy
- Důvodem častější dojížděky ze Saska do českých měst jsou zejména výlety za rodinou, nebo kulturními událostmi a památkami v případě Prahy. Cílem častějších výletů do Ústí by byly nákupy
- Z hlediska dojížděky českých respondentů by bylo možné počítat z drobným nárůstem počtu cestujících rovněž za účelem výletů a nákupů
- Výrazný nárůst přeshraniční dojížděky za prací a do škol nelze vzhledem k dosavadním výsledkům šetření očekávat
- Většina respondentů, kteří neočekávají častější cestování do ostatních měst ani přes zkrácení dojížděkového času, uvádí jako důvod absenci smyslu cestování do těchto destinací, protože veškeré služby, které využívají, mají blíže svému bydlišti



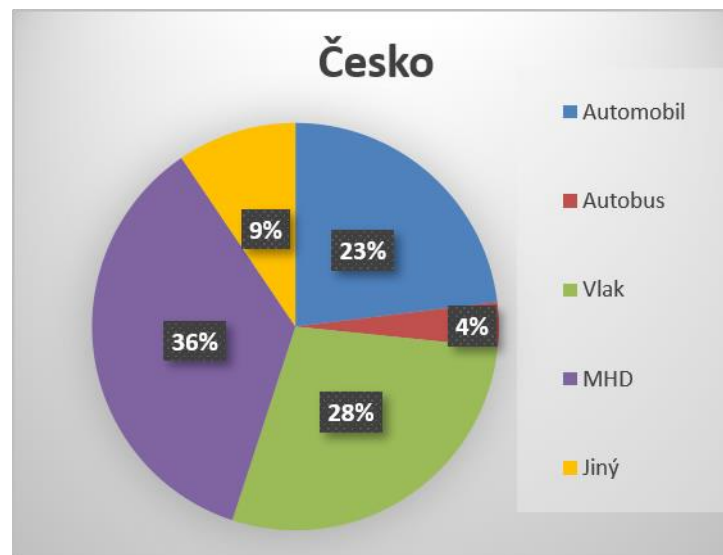
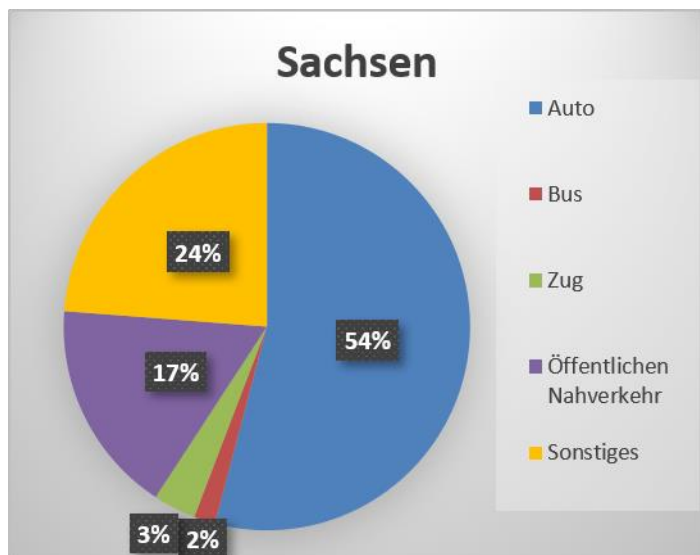
## Ochota dojíždět za prací

- Z výsledků dosavadního šetření vyplývá větší ochota českých respondentů trávit cestou do práce delší časové úseky
- 48 % saských respondentů v současné době stráví na cestě do práce méně než dvacet minut, oproti 39 % českých. 19 % Čechů cestuje do práce déle než hodinu. Tak dlouhou dobu to trvá pouze 4 % saských respondentů.
- Pokud by respondenti měli pro cestu do práce využívat osobní automobil, byla by většina z nich ochotná cestovat za prací spíše kratší dobu
  - 2/3 saských a 58 % českých respondentů by v autě cestou do práce strávilo maximálně 40 minut
- Ochota trávit čas cestou do práce ve veřejné dopravě je u saských respondentů vesměs nižší než u českých



## Doprava za prací

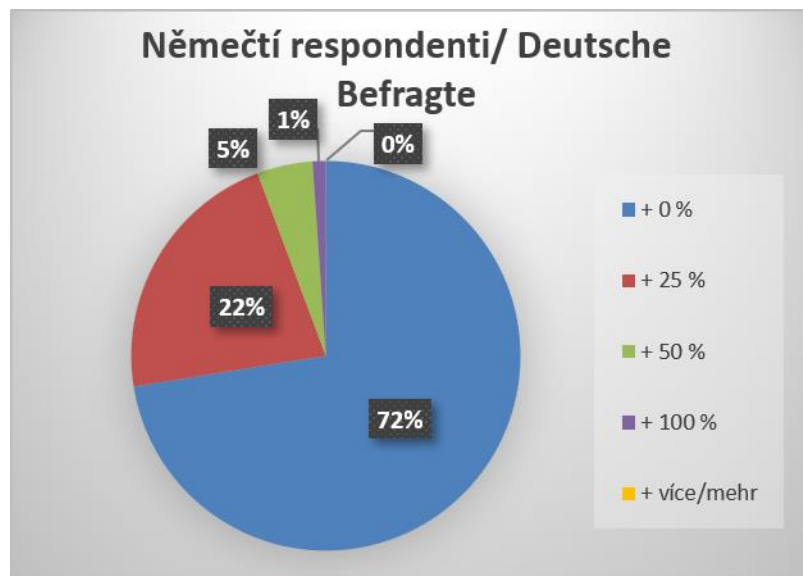
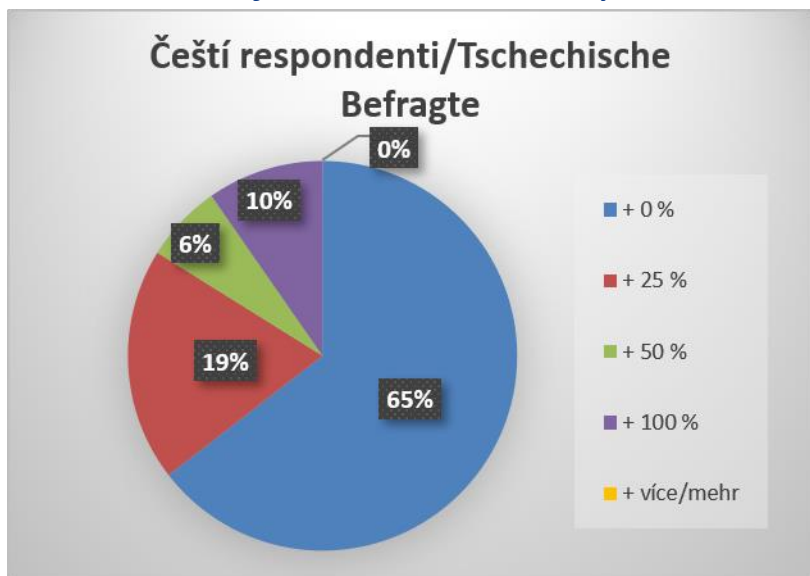
- Němečtí respondenti pro dopravu do práce využívají výrazně častěji osobní automobil, ale také jízdní kola a chůzi. Češi více využívají vlakovou dopravu a MHD
- 62 % českých respondentů by mohlo pro cesty do práce používat osobní automobil. Pravidelně ale autem jezdí pouze 23 % ze všech dotazovaných na české straně





## Ochota platit za zkrácení cestovní doby

- Všeobecně je ochota respondentů připlácet za zkrácení cestovního času poměrně malá
  - Výjimkou je skupina českých respondentů ochotných za zkrácení času utratit dvojnásobek současných nákladů na jízdné









# Choice experiment

- Metoda při níž respondenti volí jednu z možností na základě vlastních preferencí
- Umožňuje vyhodnotit, které vlastnosti dopravy jsou pro cestující klíčové
- Zkoumá vzájemné vazby mezi druhem dopravního prostředku, cenou jízdného, dobou strávenou na cestě a cestovním komfortem
- Je součástí dotazníkového šetření



## Příklad karty choice experimentu

**Which mode of transport do you prefer?**

 <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 22 €/550 Kč</li><li>▪ 120 min.</li><li>▪ 5 min. parking</li></ul>	 <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 20 €/500 Kč</li><li>▪ 150 min.</li><li>▪ Wi-fi</li></ul>
 <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 30 €/750 Kč</li><li>▪ 180 min.</li><li>▪ Wi-fi + dining car</li></ul>	 <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 40 €/1000 Kč</li><li>▪ 60 min.</li><li>▪ Wi-fi</li></ul>



Europäische Union. Europäischer  
Fonds für regionale Entwicklung.  
Evropská unie. Evropský fond pro  
regionální rozvoj.



Ahoj sousede. Hallo Nachbar.  
Interreg V A / 2014–2020

# DĚKUJI ZA POZORNOST

# VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT