

SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ ČASOVÁ DOSTUPNOST PRAHY

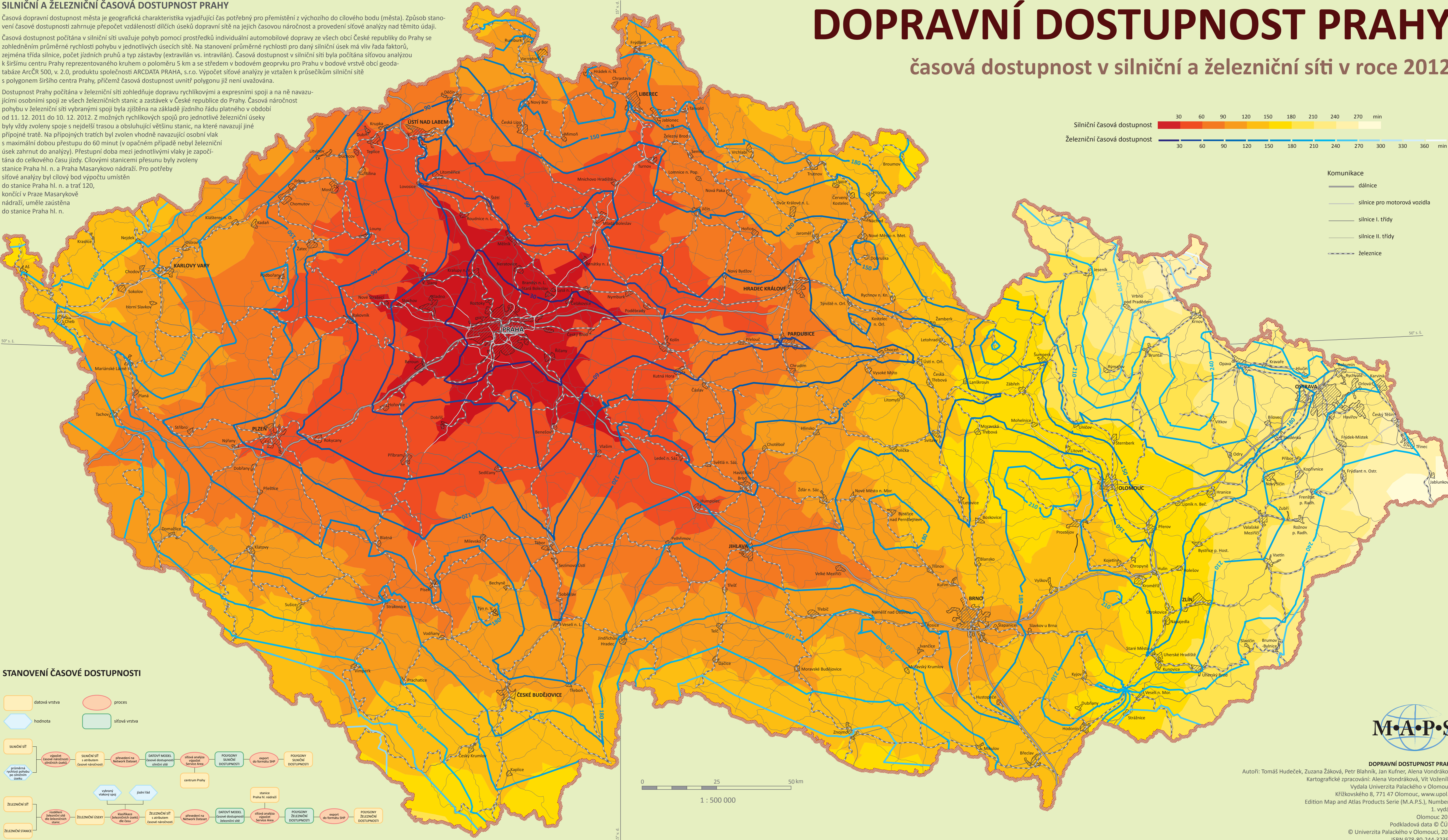
Časová dopravní dostupnost města je geografická charakteristika vyjadřující čas potřebný pro přemístění z výchozího do cílového bodu (města). Způsob stanovení časové dostupnosti zahrnuje přepočítání vzdálenosti dílčích úseků dopravní sítě na jejich časovou náročnost a provedení síťové analýzy nad těmito údaji.

Časová dostupnost počítána v silniční síti uvažuje pohyb pomocí prostředků individuální automobilové dopravy ze všech obcí České republiky do Prahy se zohledněním průměrné rychlosti pohybu v jednotlivých úsecích sítě. Na stanovení průměrné rychlosti pro daný silniční úsek má vliv řada faktorů, zejména třída silnice, počet jízdnic pruhů a typ zastávky (extravilán vs. intravilán). Časová dostupnost v silniční síti byla počítána síťovou analýzou k širšímu centru Prahy reprezentovaného kruhem o poloměru 5 km a se středem v bodové geoprůvku pro Prahu v bodové vrstvě obcí geodatabáze ArcČR 500, v. 2.0, produktu společnosti ARCDATA PRAHA, s.r.o. Vypočet síťové analýzy je vztažen k průsečíkům silniční sítě s polygonem širšího centra Prahy, přičemž časová dostupnost uvnitř polygonu již není uvažována.

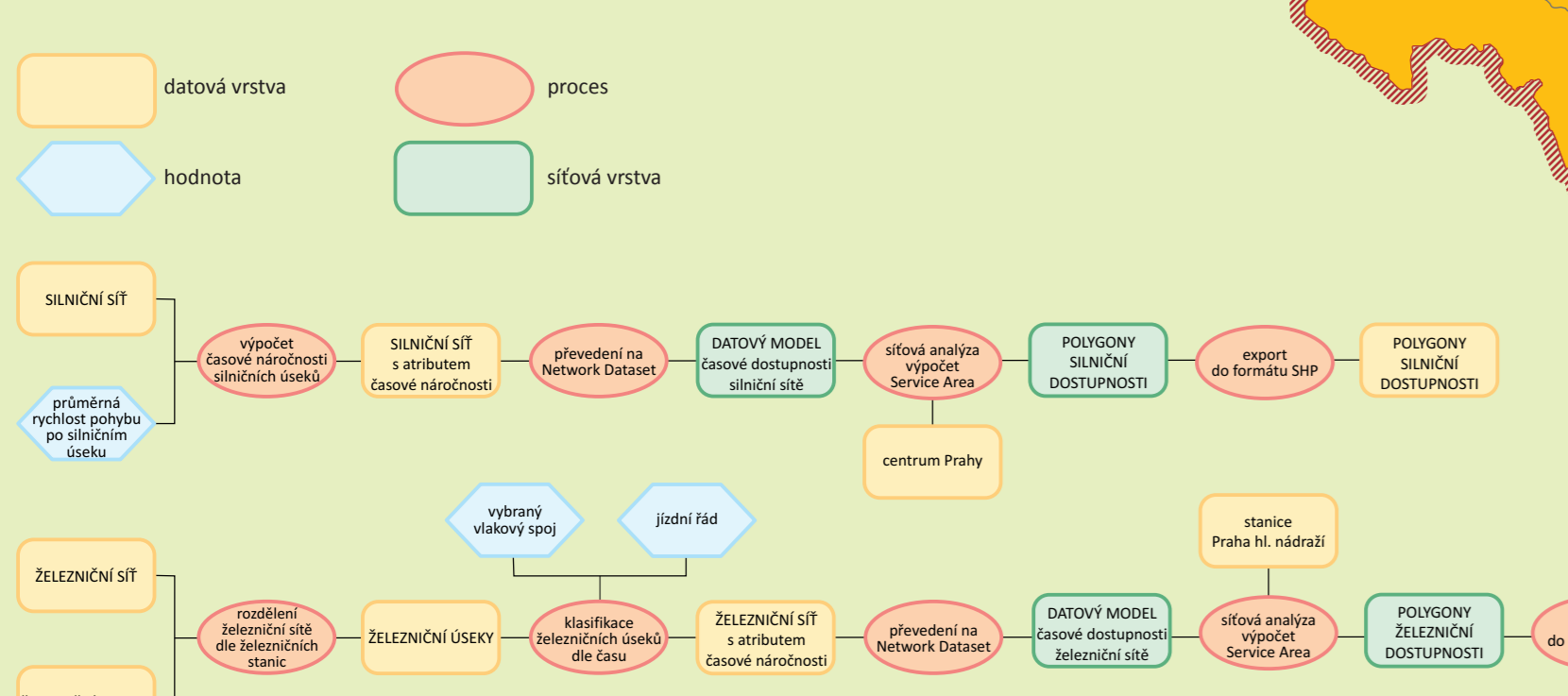
Dostupnost Prahy počítána v železniční síti zohledňuje dopravu rychlíkovými a expresními spoji a na ně navazujícími osobními spoji ze všech železničních stanic a zastávek v České republice do Prahy. Časová náročnost pohybu v železniční síti vybranými spoji byla zjištěna na základě jízdního řádu platného v období od 11. 12. 2011 do 10. 12. 2012. Z možných rychlíkových spojení pro jednotlivé železniční úseky byly vždy zvoleny spoje s nejdelší trasou a obsluhující většími stanicemi, na které navazují jiné přípojné tratě. Na přípojných tratích byl zvolen vhodně navazující osobní vlak s maximální dobou přestupu do 60 minut (v opačném případě nebyl železniční úsek zahrnut do analýzy). Přestupní doba mezi jednotlivými vlaky je započítána do celkové doby jízdy. Cílovými stanicemi přestupu byly zvoleny stanice Praha hl. n. a Praha Masarykovo nádraží. Pro potřeby síťové analýzy byl cílový bod výpočtu umístěn do stanice Praha hl. n. a trat 120, končící v Praze Masarykově nádraží, uměle zaústěna do stanice Praha hl. n.

DOPRAVNÍ DOSTUPNOST PRAHY

časová dostupnost v silniční a železniční síti v roce 2012

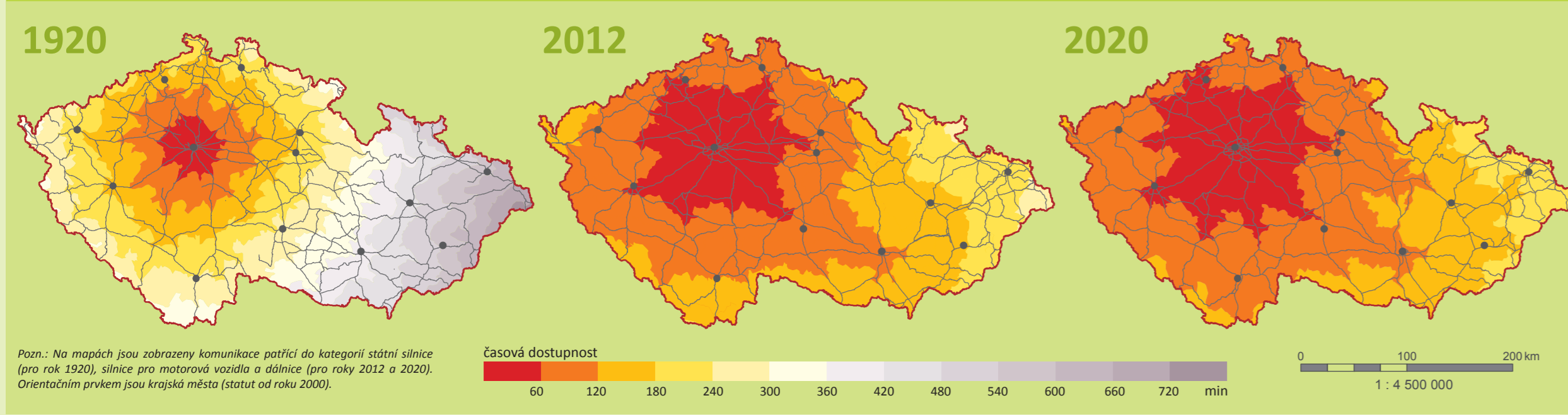


STANOVENÍ ČASOVÉ DOSTUPNOSTI

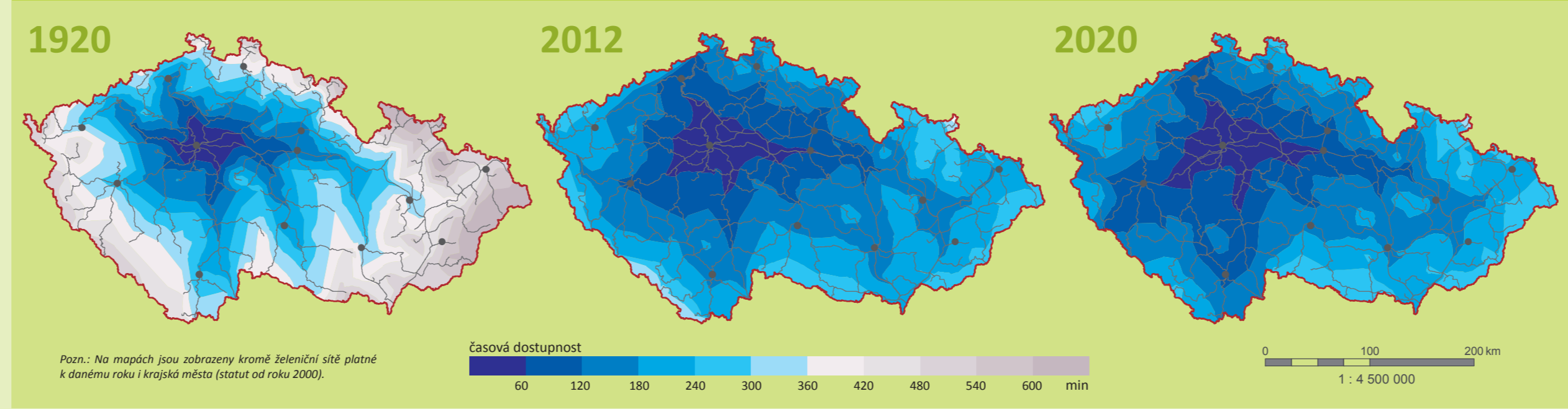


DOPRAVNÍ DOSTUPNOST PRAHY
 Autoři: Tomáš Hudeček, Zuzana Žaková, Petr Blahnik, Jan Kufner, Alena Vondráková
 Kartografické zpracování: Alena Vondráková, Vit Voženilek
 Vydala Univerzita Palackého v Olomouci,
 Křížkovského 8, 771 47 Olomouc, www.upol.cz
 Edition Map and Atlas Products Serie (M.A.P.S.), Number 5
 1. vydání
 Olomouc 2012
 Podkladová data © ČÚZK
 © Univerzita Palackého v Olomouci, 2012
 ISBN 978-80-244-3239-7

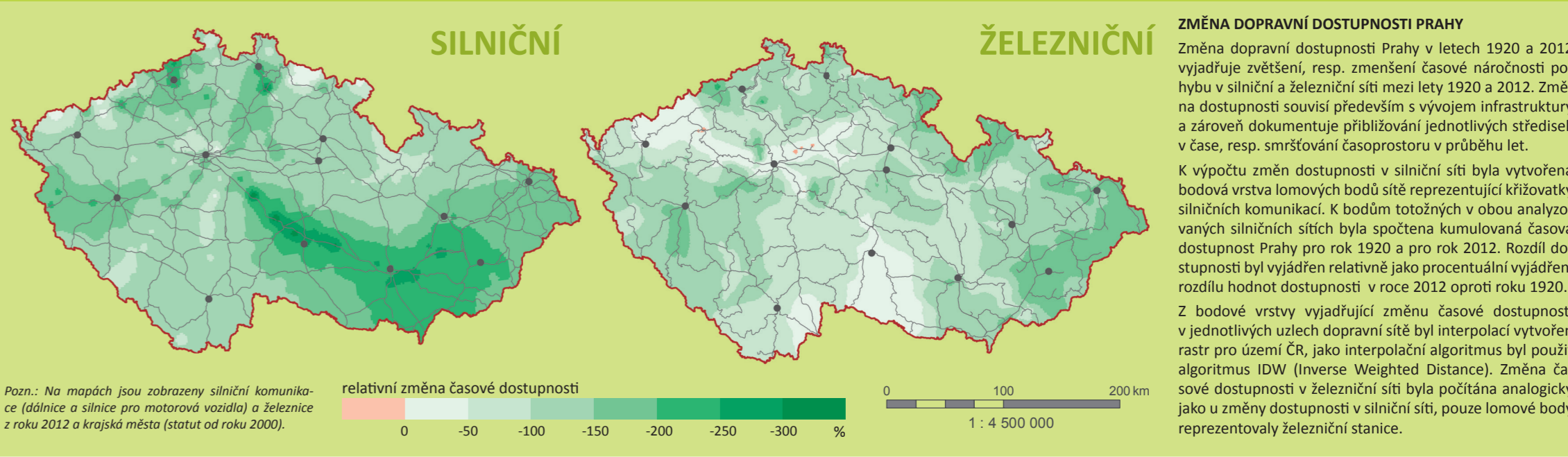
SILNIČNÍ ČASOVÁ DOSTUPNOST PRAHY
v letech 1920, 2012 a 2020



ŽELEZNIČNÍ ČASOVÁ DOSTUPNOST PRAHY
v letech 1920, 2012 a 2020



ZMĚNA ČASOVÉ DOSTUPNOSTI PRAHY
v letech 1920–2012



Pozn.: Na mapách jsou zobrazeny komunikace patřící do kategorií státní silnice (pro rok 1920), silnice pro motorová vozidla a dálnice (pro roky 2012 a 2020). Orientačním prvkem jsou krajinné město (stavat od roku 2000).

Pozn.: Na mapách jsou zobrazeny kromě železničních vřít plátné k danému roku i krajinné město (stavat od roku 2000).

Pozn.: Na mapách jsou zobrazeny silniční komunikace (dálnice a silnice pro motorová vozidla) a železnice (pro rok 2012 a krajinné město (stavat od roku 2000)).

ZMĚNA DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI PRAHY
 Změna dopravní dostupnosti Prahy v letech 1920 a 2012 vyjadřuje změnění, resp. změnění časové náročnosti pohybu v silniční a železniční síti mezi lety 1920 a 2012. Změna dostupnosti souvisí především s vývojem infrastruktury a zároveň dokumentuje přibližování jednotlivých středisek v čase, resp. směřování časoprostoru v průběhu let.
 K výpočtu změn dostupnosti v silniční síti byla vytvořena bodová vrstva komunikačních bodů síťe reprezentující klíčové silniční komunikace. K bodům totožným v obou analyzovaných silničních sítích byla spojena kumulovaná časová dostupnost Prahy pro rok 1920 a pro rok 2012. Rozdíly dostupnosti byly vyjádřeny relativně jako procentuální vyjádření rozdílu hodnot dostupnosti v roce 2012 oproti roku 1920.
 Z bodové vrstvy vyjadřující změnu časové dostupnosti v jednotlivých úsecích dopravní sítě byl interpolací vytvořen rastr pro území ČR, jako interpolací algoritmus byl použit algoritmus IDW (Inverse Weighted Distance). Změna časové dostupnosti v železniční síti byla počítána analogicky jako u změny dostupnosti v silniční síti, pouze lomové body reprezentovaly železniční stanice.