

ROLE SČÍTÁNÍ LIDU V DOPRAVNÍM PLÁNOVÁNÍ

Petr Pšenička¹⁾

Sčítání lidu, domů a bytů je dodnes jedním ze základních datových zdrojů pro analytickou část přepravních prognóz, které jsou klíčovou částí ekonomického hodnocení návratnosti investic do dopravní infrastruktury. V poslední době se opět rozproudila diskuse o míře potřebnosti a využitelnosti dat o dopravním chování obyvatel pravidelného sčítání. Hned úvodem je třeba odmítnout názor, že otázky zjišťující dopravní chování obyvatelstva jsou dnes zbytečné a nevyužitelné. Je však pravdou, že z různých důvodů jsou současná data nedostatečně vyčísitelná. Neustále však zůstávají jedním z klíčových zdrojů pro ověřování nových koncepcí dopravní obsluhy území jak na regionální úrovni z pohledu integrovaných dopravních systémů, tak na úrovni státu při objednávkách dálkové dopravy či návrzích budoucí dopravní infrastruktury. Z pohledu dopravního plánování lze pro lepší popis i pochopení rozdělit celou problematiku na čtyři oblasti dle principu SWOT analýzy.

V první části se zaměříme na silné stránky sčítání, konkrétně otázek vážících se k dopravní tematice. Je totiž velkou výhodou, že otázky k dopravnímu chování se ve sčítání objevují již od roku 1961, proto lze na relativně dlouhé a ucelené časové řadě studovat postupné změny v chování obyvatelstva. Na takové datové řadě lze dobře ilustrovat nejen trendy v mobilitě obyvatelstva, ale zároveň i verifikovat zjištění ze současných dopravních průzkumů dat dopravců. Na zá-

kladě síly přepravních proudů je možné dobře ilustrovat vzájemné minulé dopravní vztahy regionů a případně je porovnat s prognózovanými scénáři. Je zřejmé, že na základě historických vztahů nelze usuzovat sílu budoucího dopravního proudu, nicméně pohled do historie může poskytnout jeden z podpůrných argumentů při obhajobě navrhované dopravní infrastruktury. Dá se dobře dohledat, kdy měl v minulosti přepravní proud mezi regiony jistou sílu, avšak po změně dopravní nabídky a změně nabídky pracovních příležitostí zeslábl. Nyní, když se uvažuje například o zásadní modernizaci železniční infrastruktury mezi sledovanými regiony a došlo i k pozitivním změnám na straně nabídky práce, lze k ověření prognózovaného počtu cestujících využít i dřívější sčítání. Tím, že se v průběhu posledních desetiletí několikrát změnilo administrativní hranice správních celků a dnes v rámci integrace dopravy napříč hranicemi okresů i krajů se hranice smazávají, může být pohled od historie užitečným pomocníkem při koncipování nových přeshraničních spojů. Hlavní důkazní tíha oprávněnosti investice přesto i nadále bude zůstat na dopravním modelu, jehož cílem je nejen určit sílu přepravního proudu, ale zejména správně rozdělit budoucí modal split po dokončení investice.

Jednoznačně slabou stránkou sčítání je jeho desetiletá periodicitata. Logickou nevýhodou je relativně rychlé zastarávání dat, jelikož dopravní sektor se zejména na klíčových dopravních osách vyvíjí velmi dynamicky. Rychlost změn dobře ukazuje například vlaková relace Praha – Ostrava, která po vstupu

1) Petr Pšenička je absolventem Katedry sociální geografie a regionálního rozvoje na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy v Praze (2007). V současnosti působí na SŽDC, s. o. na Odboru strategie jako vedoucí oddělení strategie regionálního rozvoje, kde se dlouhodobě věnuje odůvodňování velkých investic do železniční infrastruktury, rozvoji dopravní obslužnosti v regionech a přepravním prognózám. V minulosti se zabýval problematikou veřejné dopravy na Odboru veřejné dopravy na Ministerstvu dopravy, kde se podílel na objednávkách dálkové železniční dopravy v Česku. Později působil jako obchodní ředitel skupiny STUDENT AGENCY, kde se podílel na rozjezdu prvního soukromého železničního dopravce RegioJet.

soukromých dopravců zaznamenala další prudký růst přepravených cestujících a to i přesto, že se většina odborníků domnívala, že trh je v tomto směru již plně saturován. Podobně rychlé změny se dějí i na relaci Praha – Brno, či na spojení hlavního města s krajskými centry. Celkově za posledních šest let narostl počet cestujících v dálkové osobní železniční dopravě o 30 %, což je velmi vysoký nárůst, který se však ve výstupech ze sčítání projeví až po zveřejnění prvních výstupů z nadcházejícího sčítání v roce 2021. Podobně dynamický rozvoj zaznamenává v posledních letech i příměstská vlaková doprava, zejména v okolí Prahy. V tomto kontextu je plošné sčítání prováděné jednou za dekádu velmi obtížně použitelné pro zachycení nových trendů a adekvátní přizpůsobení se v rámci objednávané dopravy a stanovování priorit při výstavbě dopravní infrastruktury. Kromě toho je praktická využitelnost sčítání ještě oslabována faktem, že doba zpracování dat trvá desítky měsíců a je zveřejněna až v době, kdy už některé výstupy nelze považovat za přesné. Další výraznou slabinou pravidelného sčítání je snižující se podíl vyplněných dotazníků, který je samozřejmě obecným problémem při vyhodnocování výsledků pro jakékoliv odvětví. Při neznalosti tohoto faktu lze nové výsledky sčítání v dopravním chování obyvatelstva chybně interpretovat například stagnací počtu vyjíždějících ze suburbánních oblastí, ačkoliv podle všech ukazatelů se vztahy mezi zázemím aglomeračních jader a blízkým okolím neustále posilují. I při znalosti počtu nevyplněných dotazníků a dopočtem opravdové míry dojíždky je výsledek poté zatížen další nepřesností.

Přes výše uvedené nevýhody a přirozené překážky sběru dat v desetiletém odstupu je možné z následujícího censu vytěžit velmi cenné informace pro organizaci veřejné dopravy. Ukazuje se, že kromě prostého zjištění místa vyjíždky a dojíždky a času stráveném cestou do cíle cesty, je velmi cenné znát změny ve volbě dopravního prostředku. Byť z formulářů není zřejmá motivace chování cestujících, lze ji u jednotlivých relací již poměrně věrohodně usuzovat na základě

porovnání reálné ceny cesty, času jízdy automobilem a nabídkou veřejné dopravy. Pro větší využitelnost otázky č. 24 „Doba trvání dojíždky“ z posledního sčítání by bylo vhodnější uvádět dobu dojíždky v minutách (zaokrouhlených například na celé pětiminuty), než v současnosti nabízené 15minutové intervaly. V kombinaci s údaji o preferenci dopravního prostředku by bylo relativně snadné identifikovat slabá místa v dopravní nabídce veřejné dopravy a v návaznosti na to případně navrhnout investice do dopravní infrastruktury. Zpřesnění údaje o době strávené dojíždkou v kombinaci s otázkou na volbu dopravních prostředku představuje velkou příležitost do budoucího sčítání.

Jednoznačně největší hrozbou následujícího sčítání je klesající návratnost sčítacích formulářů. V případě, že by počet odevzdaných formulářů nadále klesal, bylo by z pohledu dopravní statistiky již velmi nepřesné „dopočítávat“ chybějící údaje. Hrozbou by se mohl zdát i nástup „big dat“, které dokáží na základě údajů z dat telefonních operátorů velmi přesně vyhodnotit počet cest z místa A do místa B. Nevýhodou je však nemožnost získat o takových cestujících další podrobnosti (věk, vzdělání apod.), které mohou dobře sloužit k přesnějšímu dopravnímu plánování. Ideální by byla možnost údaje ze sčítání a „big dat“ kombinovat. Tím by došlo k verifikaci dat ze sčítání a následně k možnosti přidělení kvalitativních znaků ze sčítání k datům získaných anonymizovaným způsobem od mobilních operátorů.

V současné době nelze pravidelný desetiletý census žádným způsobem plně nahradit, nicméně bez jeho zpřesnění je využití těchto dat relativně omezené. Přesto je překvapivé, jak málo jsou výsledky posledního sčítání využívány v praxi, zejména osobními dopravci, ale i krajskými úřady objednávatelci regionální dopravy či organizátory integrované dopravy. Je jisté, že výstupy ze sčítání budou i nadále hrát nezastupitelnou roli při odůvodňování nových strategických železničních staveb, jako jsou například vysokorychlostní trať, které se stávají jedním z největších témat dalšího rozvoje železnice.