

KONKURENCESCHOPNOST ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY VE SROVNÁNÍ S OSTATNÍMI DRUHY DOPRAVY: OBECNÉ TEZE A SITUACE V ČR

Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

Mgr. Martina Červenková

Mgr. Lenka Marešová

Geografický ústav

Přírodovědecká fakulta

MU, Brno

seidenglanz@geogr.muni.cz

Úvod: konkurenceschopnost železniční dopravy

Obecný pokles konkurenceschopnosti železnic – řada příčin:

- rozvoj železnic v prostředí národních států (záměrné technické odlišnosti)
 - výstavba levných železnic (lokální tratě)
 - zestátnění železnic (netržní chování)
 - silniční a letecká doprava:
 - individuální mobilita
 - deregulace letectví
 - ...
-

Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě

Telč, 13. – 14. 11. 2008

Tab.: Roky dosažení dané úrovně automobilizace ve vybraných státech

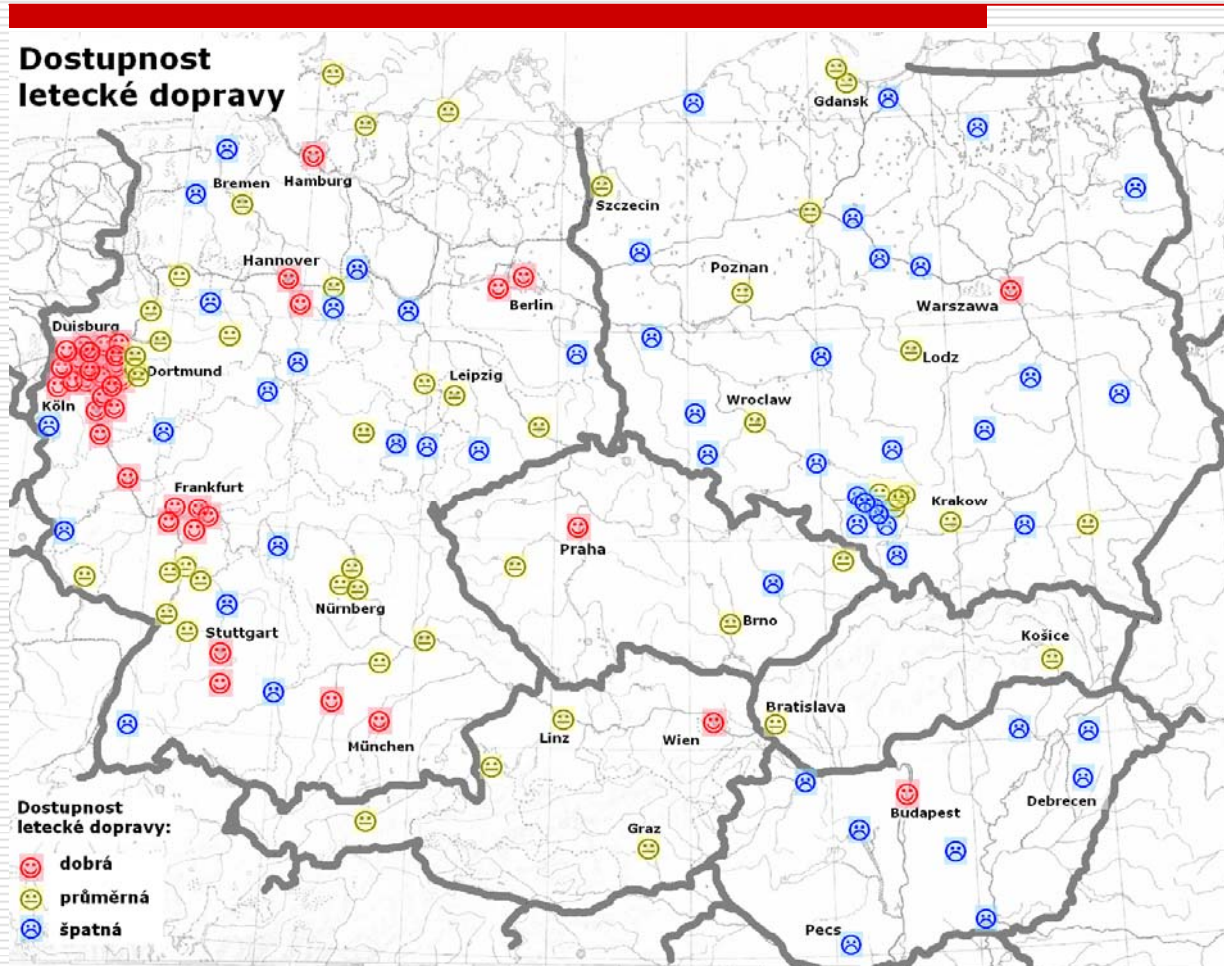
Stát	Osobní automobil vlastní			
	25 % domácností	50 % domácností	75 % domácností	90 % domácností
USA	1919	1925	1961	1990
Kanada	1924	1941	1966	.
Velká Británie	1958	1969	.	.
Francie	1955	1966	1987	.
Německo	1961	1971	1997	.

Pramen: upraveno podle A. Kellerman (2006, s. 121, tab. 5.1)



Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě

Telč, 13. – 14. 11. 2008



Pramen:
Seidenglanz, 2007

-
- geografické aspekty a kontext změn poptávky:
 - změna vzorců prostorového chování:
 - koncentrace × dekoncentrace
 - koncentrace je ovšem důsledkem i železniční dopravy
 - analogické změny i na úrovni města (starfish-shaped structure → spiders web structure)
 - změna struktury přepravovaného zboží:
 - ústup významu hromadných substrátů
 - rostoucí dominance „volnočasových“ cest:
 - „neracionalita“ volby dopravního prostředku a trasy
 - navíc: auto – ztělesnění politické a kulturní ideologie poslední ¼ 20. století (individualismus, svoboda, ...)
-

Tab.: Průměrný počet cest a jejich průměrná délka v metropolitních areálech v Nizozemsku podle jejich účelu v roce 1998

Účel cesty	Počet cest na 1 osobu za den (abs.)	Délka cest na 1 osobu za den (v km)
práce	0,67	10,8
nákupy	0,95	4,6
volný čas	1,09	14,8
jiný účel	0,83	8,9
celkem	3,54	39,1

Pramen: Schwanen, Dieleman, Dijst (2001)



Fig. 2. Changes in motorized trips according to type of relationship: 1988-1996.

Pramen:
Gutiérrez, García-Palomares (2007)

-
- (potenciálně) úspěšné segmenty osobní železniční dopravy:
 - spojení velkých měst v příznivé vzdálenosti:
 - HST
 - letadlo, auto
 - městská a příměstská doprava ve velkých městech
 - noční vlaky („noční skok“), autovlaky

 - (potenciálně) úspěšné segmenty nákladní železniční dopravy:
 - přeprava hromadných substrátů
 - intermodální doprava (kontejnery)
-

ČR: konkurenceschopnost osobní železniční dopravy

Stručná analýza – metodický postup:

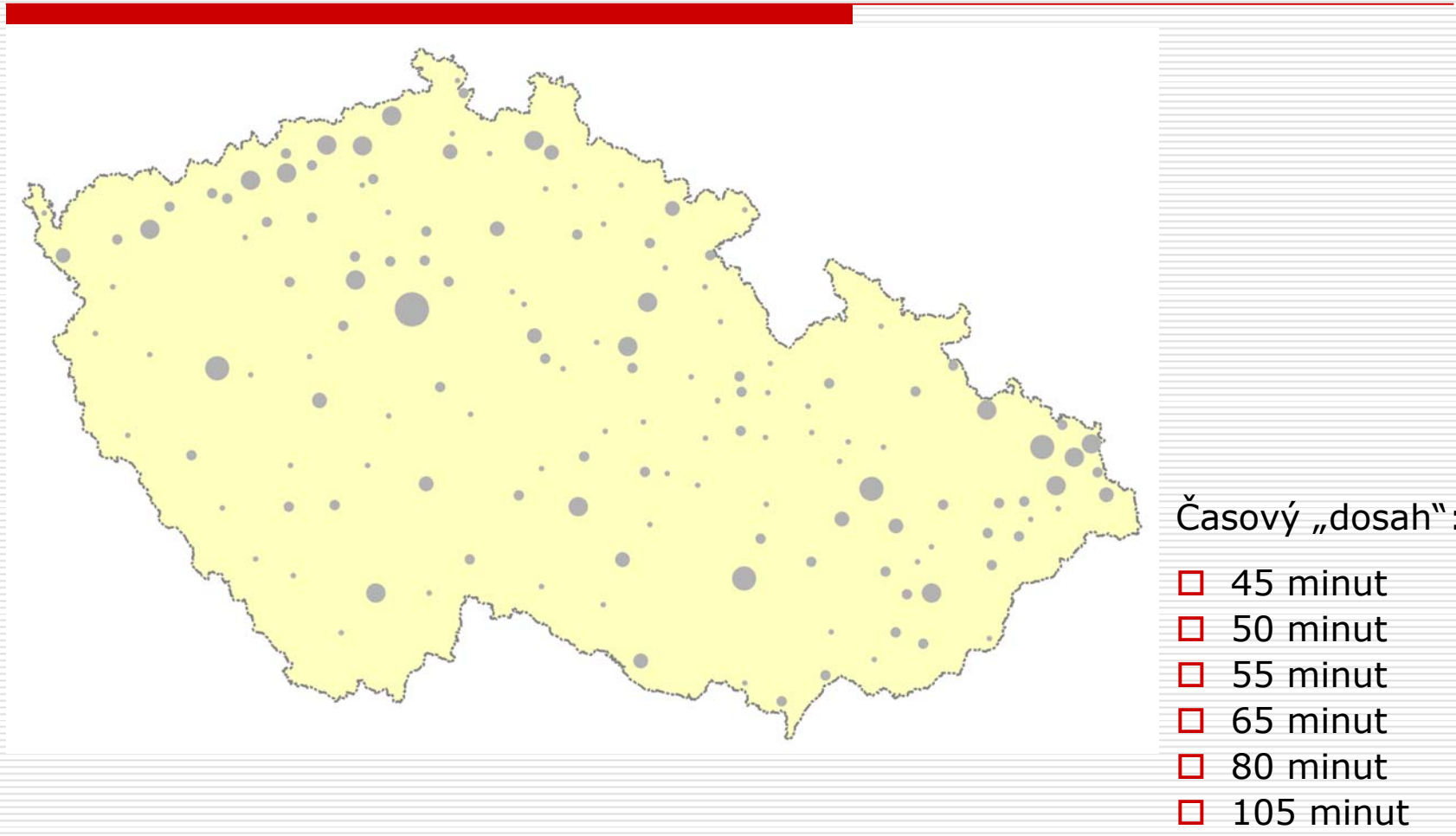
- vazby mezi vybranými městy ČR:
 - 150 pracovních center (projekt POLYREG)
 - nejvýznamnější dopravní vazby (1 směr: 20 spojů a více)
 - denní kontakt (časový „dosah“ středisek)
 - nehodnoceny vazby zázemí × centrum (!)

 - konkurenceschopnost železnice × autobus:
 - frekvence (systematicky)
 - průměrná jízdní doba (výběr)

 - konkurenceschopnost železnice × auto:
 - vybrané nejúspěšnější trasy
 - průměrná jízdní doba
-

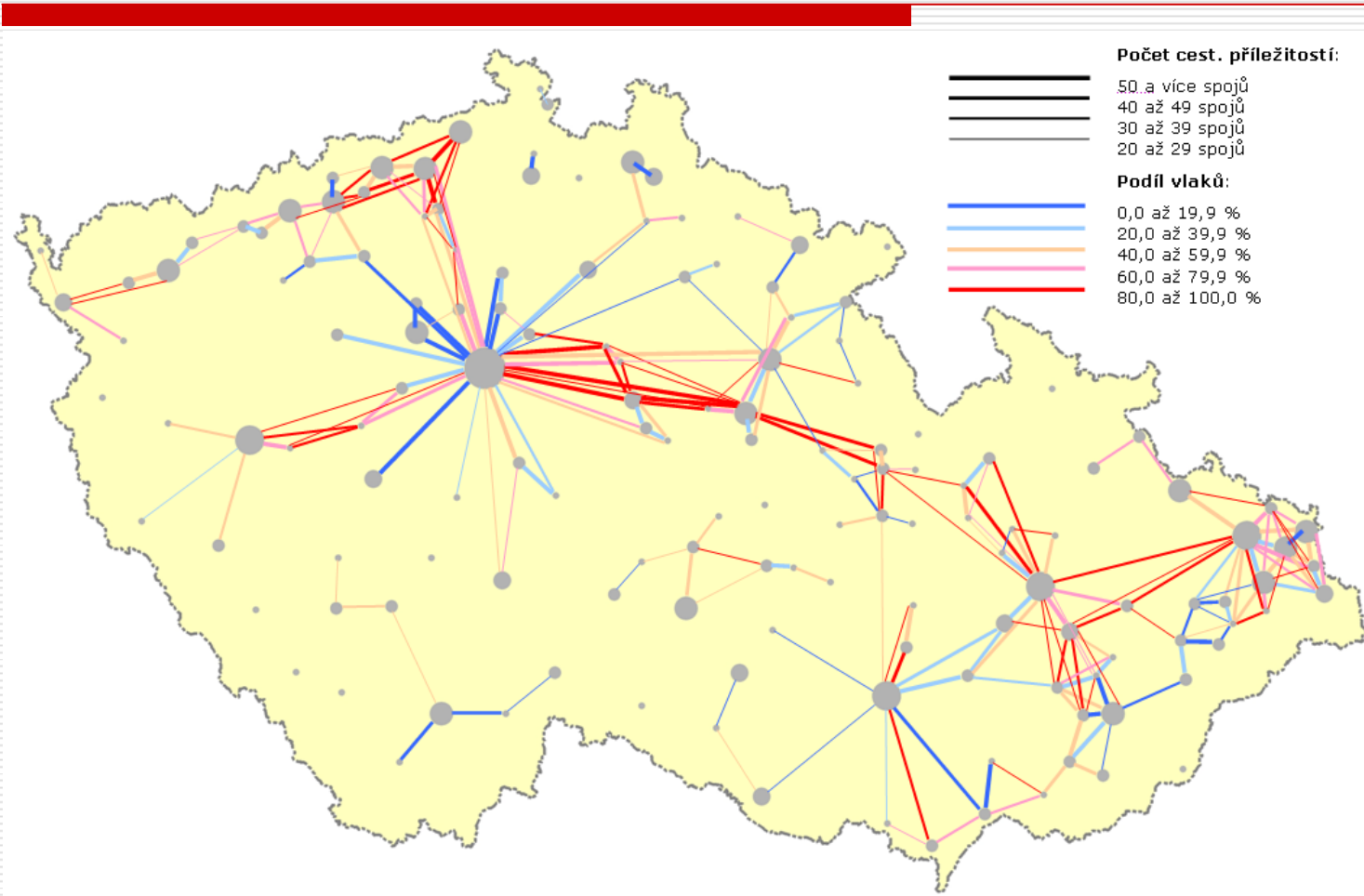
Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě

Telč, 13. – 14. 11. 2008



Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě

Telč, 13. – 14. 11. 2008



Výsledky – typologie dopravních vazeb:

- dominance železniční dopravy:
 - hlavní železniční tahy

 - dominance autobusové dopravy:
 - hlavní silniční tahy, špatné železniční spojení

 - dominance MHD:
 - blízká města spojená MHD

 - vyrovnaná nabídka vlak × autobus
 - blízké, relativně silné dvojice měst
-

Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě

Telč, 13. – 14. 11. 2008

Konkurence (vlak × BUS × IAD)

	Časový dosah většího města (min.)	Počet spojů (1 směr)			Průměrná jízdní doba			
		vlaky	autobusy	vlak / autobus	vlaky	autobusy	vlak / autobus	IAD
		(abs.)	(abs.)	(%)	(min.)	(min.)	(%)	(min.)
Praha - Beroun	105	52	94	55,3	46	50	92,0	42
Praha - Kladno	105	31	179	17,3	47	56	83,9	43
Praha - Benešov	105	39	55	70,9	64	54	118,5	44
Praha - Ml. Boleslav	105	17	66	25,8	89	72	123,6	53
Praha - HK	105	25	27	92,6	97	101	96,0	91
Pardubice - HK	65	36	64	56,3	26	38	68,4	30
HK - Jaroměř	65	35	49	71,4	19	26	73,1	24
Pardubice - Chrudim	65	26	62	41,9	23	23	100,0	19
Brno - Vyškov	80	25	80	31,3	39	37	105,4	27
Olomouc - Prostějov	80	26	50	52,0	23	33	69,7	22
Olomouc - Litovel	80	23	38	60,5	31	43	72,1	19
Olomouc - Šternberk	80	23	25	92,0	18	29	62,1	24
Ostrava - Opava	80	30	31	96,8	46	49	93,9	46
Šumperk - Zábřeh	50	27	48	56,3	19	31	61,3	18

Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě

Telč, 13. – 14. 11. 2008

Konkurence (vlak × IAD)

	Časový dosah většího města (min.)	Počet	Průměrná jízdní doba				
		vlaky (abs.)	vlaky celkem (min.)	R+ (min.)	IAD (min.)	vlaky celkem / IAD (%)	R+ / IAD (%)
Praha - Kolín	105	77	56	49	62	90,3	79,0
Praha - Pardubice	105	59	.	70	93	.	75,3
Praha - Nymburk	105	60	57	43	56	101,8	76,8
Praha - Ústí n. L.	105	30	.	73	72	.	101,4
Praha - Rokycany	105	20	.	77	64	.	120,3
Ústí n. L. - Děčín	65	49	24	17	39	61,5	43,6
Ústí n. L. - Most	65	31	51	44	43	118,6	102,3
KV - Cheb	65	19	59	51	38	155,3	134,2
Pardubice - Česká Třebová	65	44	.	38	67	.	56,7
Brno - Blansko	80	44	25	21	37	67,6	56,8
Brno - Břeclav	80	31	49	34	39	125,6	87,2
Olomouc - Zábřeh	80	43	37	33	37	100,0	89,2
Olomouc - Ostrava	80	18	.	63	99	.	63,6

Závěr

- existence úspěšných tras pro železnici
 - „hra“ dalších faktorů:
 - poloha nádraží / zastávek
 - přímý spoj / přestupy
 - cena
 - pohodlí, intimita, spolehlivost
 - individuální faktory / preference
 - ...
 - zásadní otázka – rozhodují se lidé na základě těchto faktorů???
-

Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě
Telč, 13. – 14. 11. 2008



**Děkuji
za pozornost!**