

Prostorová analýza konkurenceschopnosti železniční dopravy v České republice z hlediska časové efektivity

Stanislav KRAFT – Michal VANČURA

Geografický Ústav PřF MU, Brno

Katedra geografie, PF JU, České Budějovice

Struktura příspěvku:

- 1.** Význam dopravy v prostoru
- 2.** Obecná a regionální specifika železniční dopravy v České republice
- 3.** Metodika výzkumu
- 4.** Konkurenceschopnost železniční dopravy ve srovnání s ostatními dopravními módy
- 5.** Obecná typologie regionů Česka podle konkurenceschopnosti železniční dopravy
- 6.** Závěr

1. Význam dopravy v prostoru

Doprava je multidimenzionální aktivita, jejíž význam je (Rodrigue, J.-P. et al. 2006):

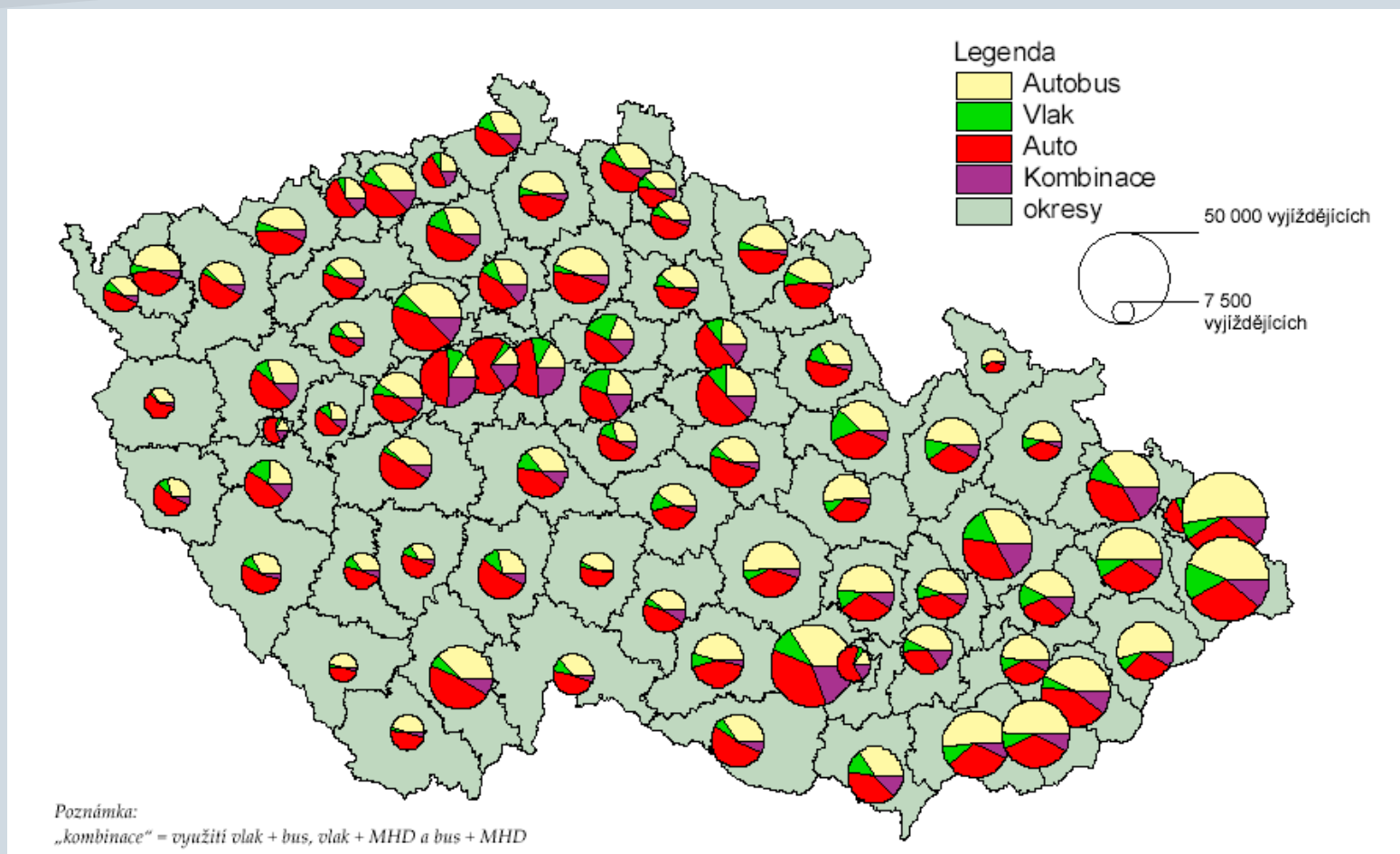
- ❑ **Historický** - civilizační rozvoj (starověký Egypt, starověký Řím); strukturace společnosti (tvorba sociálních struktur); nástroj národní obrany
- ❑ **Sociální** – zabezpečení dostupnosti pracovních trhů, zdravotnických a kulturních zařízení apod.; sociální interakce ve společnosti
- ❑ **Politický** – nástroj státní politiky ke snižování meziregionálních rozdílů a stabilizaci osídlení, nástroj ekonomického rozvoje
- ❑ **Environmentální** - doprava je jedním z nejdiskutovanějších environmentálních témat; stanovení vhodné dělby přepravní práce mezi jednotlivými dopravními módy (individuální automobilová X veřejná hromadná doprava)
- ❑ **Ekonomický** – doprava je tradičně spojována s ekonomickým rozvojem; faktor, který formuje ekonomické aktivity v prostoru a je jimi zpětně ovlivňován

2. Obecná a regionální specifika železniční dopravy v ČR

- **Rozvoj železniční dopravy na území Česka je spjat s obdobím průmyslové revoluce** (zpřístupnění nových oblastí, koncentrace obyvatel do měst...)
- **Současná konfigurace železniční sítě již neodpovídá současným požadavkům kladeným na dopravní systém** (rychlost a cena přepravy, kultura cestování)
- **Vysoké náklady na vybudování nové infrastruktury** – relativně nízká kvalita železniční dopravy v Česku způsobuje preferenci silniční dopravy, železniční doprava se tak v některých regionech stává pouze „doplňkovým“ dopravním módem
- **Konkurenční výhody železniční dopravy** – zejména ekologická a sociální příznivost (Seidenglanz 2005); z hlediska časové efektivity je hlavní konkurenční výhodou osobní železniční dopravy relativně snadná dostupnost městských center; u ostatních dopravních módů dochází vlivem kongescí a rostoucích intenzit provozu k relativnímu časovému vzdalování dostupnosti městských center => autobusové linky jsou stále častěji ukončovány v dopravních uzlech MHD na okraji velkých měst (Praha-Zličín, Praha-Černý Most)

2. Obecná a regionální specifika železniční dopravy v ČR

- Využívání železniční dopravy v Česku má výrazně regionální charakter
- Výrazné rozdíly v přístupu a kvalitě jednotlivých dopravních módů v jednotlivých regionech
- **Konkurenceschopnost železniční dopravy má regionální specifika**

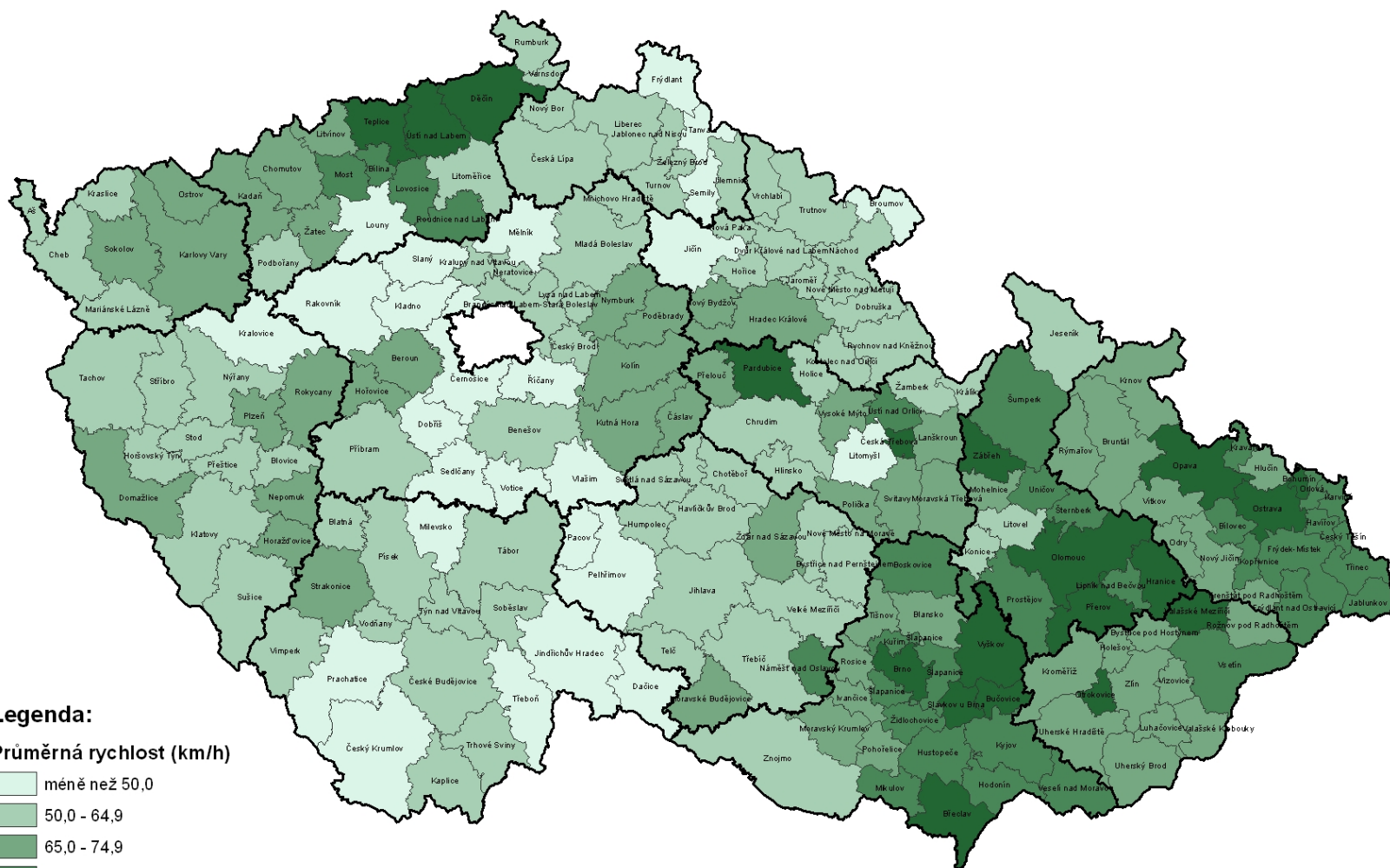


Zdroj: Marada, Květoň, Vondráčková 2006

3. Metodika výzkumu

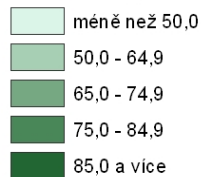
- Jednotlivé regiony Česka mají různý potenciál k uplatnění železniční dopravy v konkurenci s ostatními dopravními módy
- Základní hypotéza: **Plní-li dopravní mód v regionu svou funkci efektivně (příznivá hodnota časové dostupnosti) je v daném regionu konkurenceschopný**
- Výzkum časové dostupnosti Prahy (centrum) ze středisek obcí s rozšířenou působností (ORP) železniční, autobusovou a individuální automobilovou dopravou
- Časová dostupnost pro autobusovou a železniční dopravu (IDOS 2007/2008) byla zjišťována k 15. říjnu 2008 (max. 3 přestupy bez možnosti kombinace vlak-bus); min. 4x denně
- Časová dostupnost pro individuální automobilovou dopravu byla převzata z modelu dostupnosti (Hudeček 2008)
- Územní obvody ORP byly ztotožněny s časovou dostupností jejich středisek

Průměrná rychlost prostředků osobní železniční dopravy při dostupnosti Prahy



Legenda:

Průměrná rychlost (km/h)

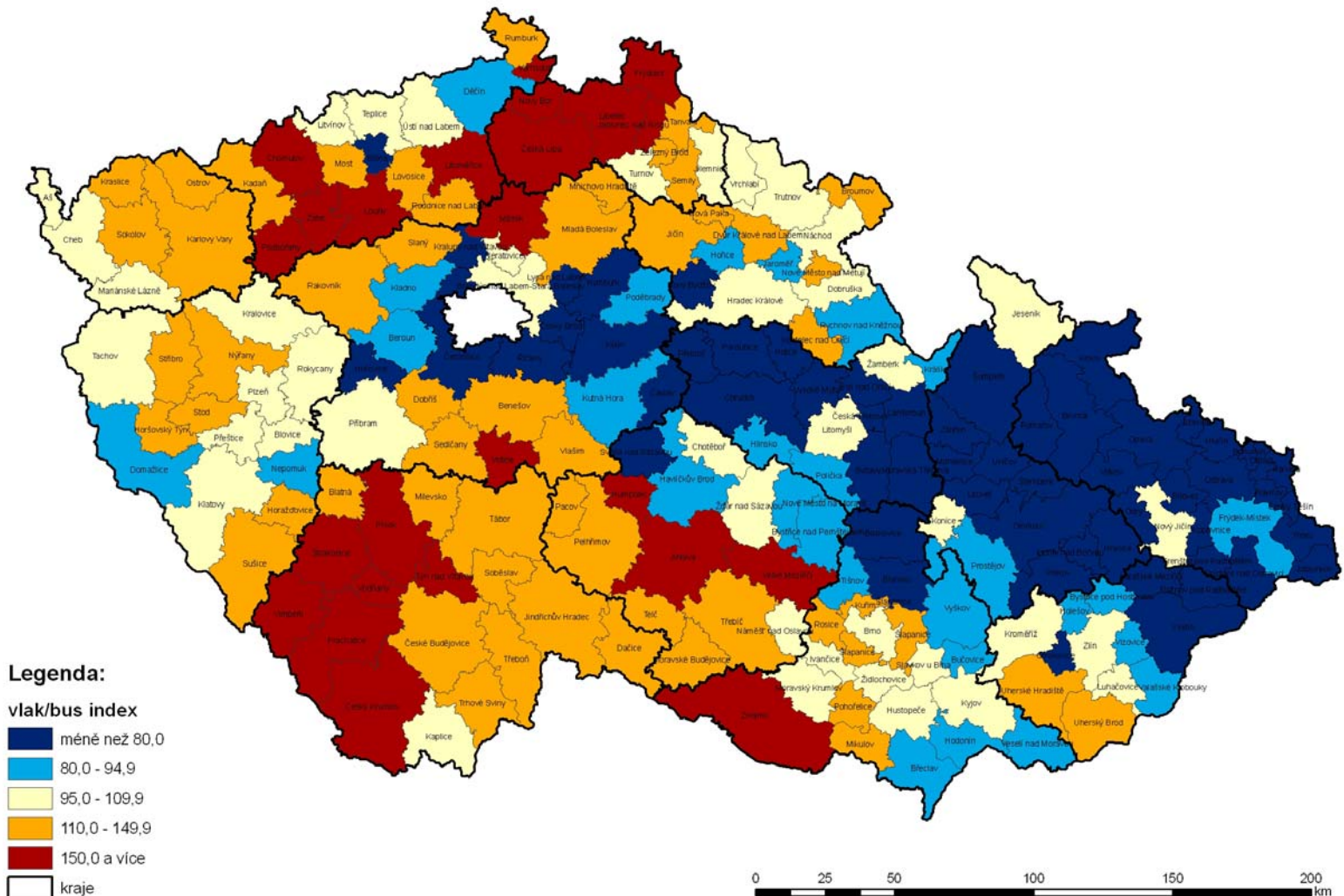


kraje



Konkurence mezi železniční a autobusovou dopravou

- hodnocena pomocí indexu **vlak/bus** (hodnota časové dostupnosti železniční dopravou/autobusovou dopravou *100)



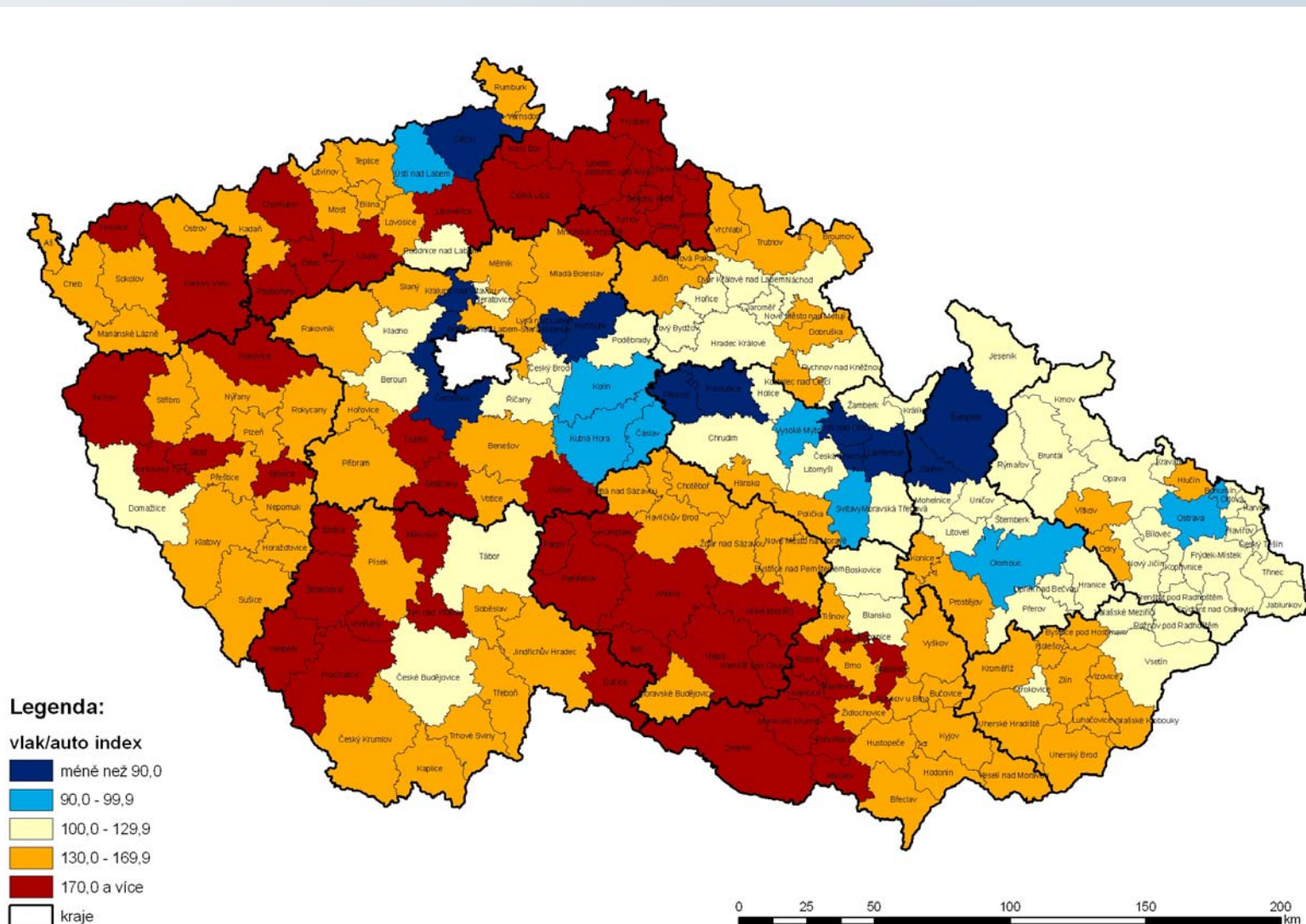
- Regiony s nejnižšími a nejvyššími hodnotami indexu **vlak/bus**

Region	Vlak/bus index		Region	Vlak/bus index
Zábřeh	37,0		Jihlava	190,0
Pardubice	40,6		Liberec	196,3
Přelouč	47,4		Jablonec n. Nisou	214,1
Nymburk	47,8		Louny	216,2
Česká Třebová	48,1		Humpolec	218,8

Zdroj: IDOS 2007/2008, vlastní zpracování

Konkurence mezi železniční a automobilovou dopravou

- hodnocena pomocí indexu **vlak/auto** (hodnota časové dostupnosti železniční dopravou/automobilovou dopravou *100)



- Regiony s nejnižšími a nejvyššími hodnotami indexu **vlak/auto**

Region	Vlak/auto index		Region	Vlak/auto index
Česká Třebová	63,1		Jablonec n. Nisou	233,1
Pardubice	68,7		Louny	248,0
Kralupy n. Vltavou	69,1		Pelhřimov	259,9
Zábřeh	73,2		Podbořany	267,0
Černošice	73,5		Humpolec	277,6

Zdroj: IDOS 2007/2008, Hudeček 2008, vlastní zpracování

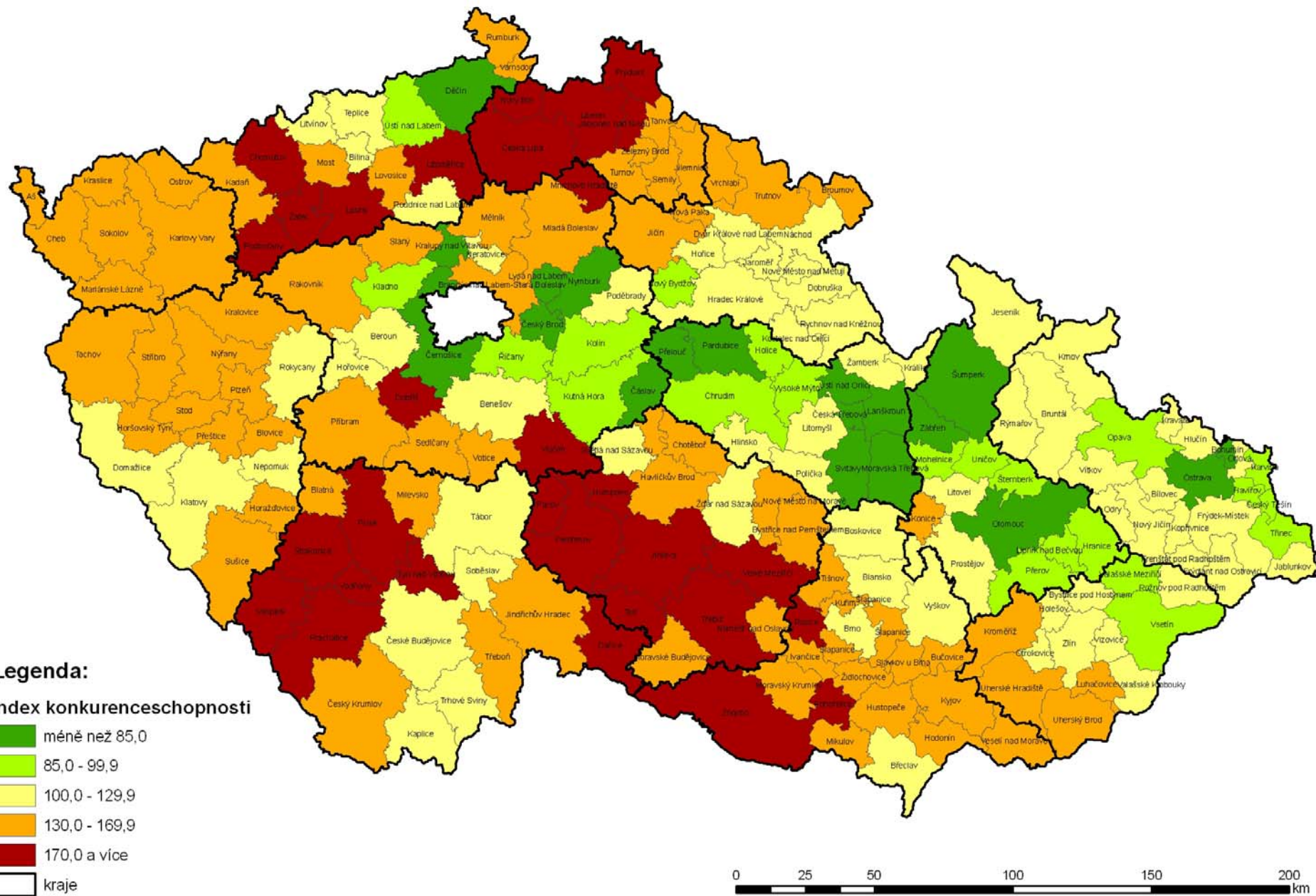
Obecná typologie regionů Česka podle konkurenceschopnosti železniční dopravy

- výrazná diferenciací regionů Česka podle indexu **vlak/bus** a **vlak/auto**
- nutnost syntetického vyjádření konkurenceschopnosti železniční dopravy v regionech z hlediska časové efektivity pomocí agregátního ukazatele

Index konkurenceschopnosti:

$$I_{\text{kon}} = \frac{2 * vlak / auto + vlak / bus}{3}$$

Konkurenceschopnost železniční dopravy v regionech Česka



Index konkurenceshopnosti	Regiony ORP	Počet regionů
Méně než 85,0	Kralupy n. Vltavou, Černošice, Lysá n. Labem, Nymburk, Český Brod, Čáslav, Děčín, Přelouč, Pardubice , Ústí n. Orlicí, Česká Třebová, Lanškroun, Svitavy, Moravská Třebová, Olomouc , Zábřeh, Šumperk, Ostrava , Bohumín	19
85,0 - 99,9	Kladno, Říčany, Kolín, Kutná Hora, Ústí nad Labem , Nový Bydžov, Chrudim, Holice, Vysoké Mýto, Mohelnice, Uničov, Šternberk, Přerov, Lipník n. Bečvou, Hranice, Valašské Meziříčí, Vsetín, Opava, Karviná, Havířov, Český Těšín, Třinec	22
100,0 - 129,9	Poděbrady, Neratovice, Benešov, Beroun, Hořovice, Tábor, Soběslav, Trhové Sviny*, České Budějovice , Kaplice, Rokycany, Nepomuk, Klatovy, Domažlice, Litvínov, Teplice, Bílina, Roudnice nad Labem, Hradec Králové , Hořice, Dvůr Králové n. Labem, Jaroměř, Náchod, Nové Město n. Metují, Dobruška, Kostelec n. Orlicí, Rychnov n. Kněžnou, Žamberk, Králíky, Litomyšl, Polička, Hlinsko, Světlá n. Sázavou, Žďár n. Sázavou, Boskovice, Blansko, Brno , Vyškov, Břeclav, Prostějov, Litovel, Jeseník, Otrokovice, Zlín , Vizovice, Valašské Klobouky, Holešov, Bystřice p. Hostýnem, Rožnov p. Radhoštěm, Krnov, Bruntál, Rýmařov, Vítkov, Odry, Bílovec, Nový Jičín, Kopřivnice, Frenštát p. Radhoštěm, Frýdlant n. Ostravicí, Frýdek-Místek, Jablunkov, Kravaře, Hlučín, Orlová*	64

Index konkurenceshopnosti	Regiony ORP	Počet regionů
130,0 – 169,9	Rakovník, Slaný, Mělník, Mladá Boleslav, Brandýs n. Labem - Stará Boleslav, Příbram, Sedlčany, Votice, Milevsko, Blatná, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Třeboň, Horažďovice, Sušice, Horšovský Týn, Přeštice, Blovice, Plzeň , Stod, Nýřany, Kralovice, Stříbro, Tachov, Aš, Cheb, Mariánské Lázně, Kraslice, Sokolov, Karlovy Vary , Ostrov, Kadaň, Most, Lovosice, Rumburk, Varnsdorf, Tanvald, Železný Brod, Turnov, Semily, Jilemnice, Jičín, Nová Paka, Vrchlabí, Trutnov, Broumov, Chotěboř, Havlíčkův Brod, Nové Město n. Moravě, Bystřice n. Pernštejnem, Moravské Budějovice, Náměšť n. Oslavou, Tišnov, Kuřim, Šlapanice, Slavkov u Brna, Bučovice, Kyjov, Veselí n. Moravou, Hodonín, Hustopeče, Mikulov, Židlochovice*, Ivančice, Moravský Krumlov, Konice, Kroměříž, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Luhačovice	70
170,0 a více	Mnichovo Hradiště, Dobříš, Vlašim, Písek, Týn n. Vltavou, Strakonice, Vodňany, Vimperk, Prachatice, Dačice, Podbořany, Žatec, Louny, Chomutov, Litoměřice, Česká Lípa, Nový Bor, Liberec , Jablonec n. Nisou, Frýdlant, Pacov, Pelhřimov, Humpolec, Jihlava , Telč, Třebíč, Velké Meziříčí, Znojmo, Pohořelice, Rosice	30

* Obce Trhové Sviny, Orlová a Židlochovice nejsou napojeny na železniční síť. V případě Trhových Svinů se údaje vztahují k Borovanům, u Orlové k Dolní Lutyni a Židlochovic k Hrušovanům u Brna.

Děkuji za pozornost...😊

Stanislav Kraft
Katedra geografie PF JU
České Budějovice
kraft@pf.jcu.cz