



Konkurenceschopnost regionální železnice v systému veřejné dopravy

Seminář Telč, 12.11.2009

Ing. Jan Hrabáček

Regionální železniční doprava (RŽD)

- „Spletitý konglomerát celé řady odběratelsko-dodavatelských vztahů, na jejichž konci je zákazník, který když může, jede radši autem“



- „Celospolečensky efektivní a atraktivní nabídka přepravních služeb s přiměřenou mírou kvality, běžně využívaná občany jakožto každá jiná standardní služba“

Pozice regionální železnice (RŽD) - 1

- Co je regionální železnice?
 - Co je regionální železnice
 - Pokus o určitou formu kategorizace (jaké kritérium??)
- Má regionální železnice smysl (konkurenceschopnost)?
 - Ano, ale.... (flexibilitnost, četnost, rychlost a kvalita obsluhy vs. IAD, předpoklad ideální provázanosti s regionálními autobusy)
- Ekonomická vs. společenská oprávněnost služby ?
 - Sociální služba, udržitelný rozvoj vs. ekonomické náklady (můžeme si to dovolit??), pozitivní diskriminace
- Co je limit smysluplného provozování RŽD ?
 - Počet přepravených osob, ekonomika provozu a infrastruktury

Pozice regionální železnice (RŽD) - 2

- Kdo nebo co tento limit stanoví?
 - Objednatel, dopravce, manažer infrastruktury
- Existuje lepší alternativní řešení?
 - Jak kde, jak kdy...(optimalizace náležitostí, náhrada bus, taxi, IAD)
- Perspektiva konkurenceschopného fungování RŽD?
 - Zainteresanost a aktivní přístup všech participujících subjektů
 - Kvalitní multikriteriální dopravní plánování

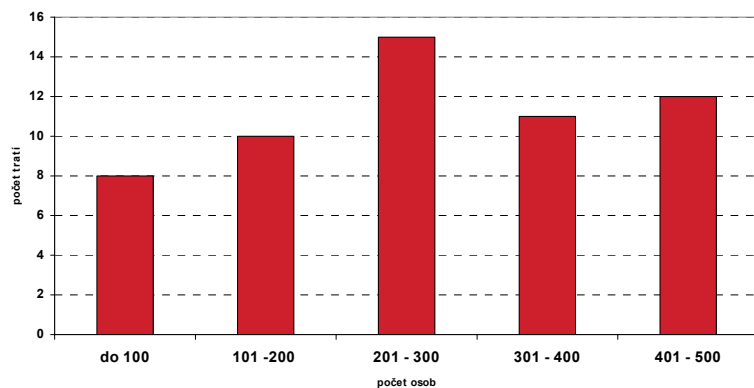
Pohled na možné rozdělení nabídky

- Základními logické skupiny nabídky železniční osobní dopravy
 - Dálková rychlá, dálková meziregionální (A, B)
 - Příměstská (C, D)
 - Regionální (ostatní – E)
- Kde je hranice mezi nimi???

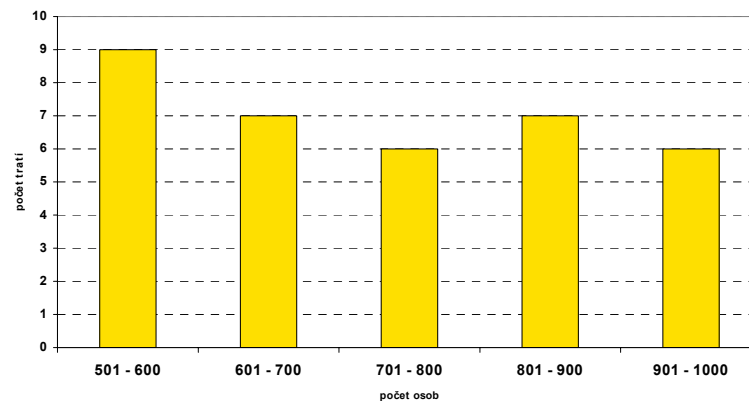
E1	Počet osob v nejzatíženějším řezu...2000 - 4000 / pracovní den / linka (trať)
	Valašské Meziříčí - Kojetín, Frýdek Místek - Český , Přerov - Břeclav, Kolín - Pardubice
E2	Počet osob v nejzatíženějším řezu...1000 - 2000 / pracovní den / linka (trať)
	Havlíčkův Brod - Jhlava, Klatovy - Horažďovice př., Rokycany - Nezvěstice
E3	Počet osob v nejzatíženějším řezu...500 - 1000 / pracovní den / linka (trať)
	Jhlava - Třebíč, Prachatice - Volary, Cáslav - Křižanov
E4	Počet osob v nejzatíženějším řezu ...méně než 500 / pracovní den / linka (trať)
	Blatná - Nepomuk, Březnice - Rožmitál pod Třemšínem, Svojšín - Bor

Pár statistických údajů k méně vytíženým tratím a linkám (E3, E4)

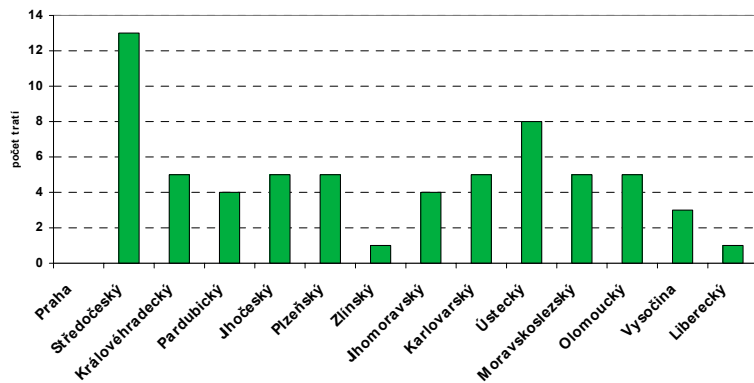
Tratě s méně než 500 cestujícími denně
(kampaň listopad 2008, nejsilnější řez, oba směry, pracovní dny)



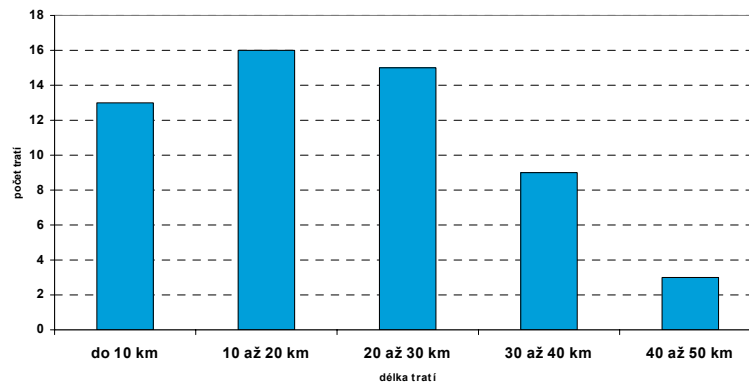
Tratě s 500 až 1000 cestujícími denně
(kampaň listopad 2008, nejsilnější řez, oba směry, pracovní dny, tratě pouze s vlaky Os)



Tratě s počtem osob pod 500 denně v jednotlivých krajích
(kampaň listopad 2008, nejsilnější řez, oba směry, pracovní dny)

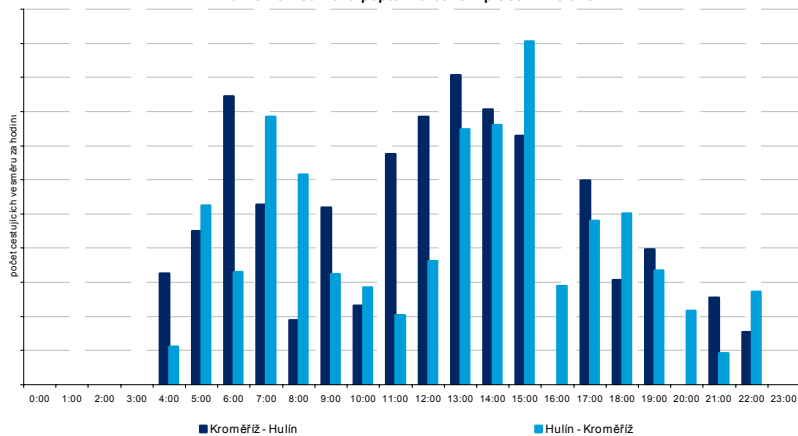


Délka tratí s počtem osob pod 500 denně
(kampaň listopad 2008, nejsilnější řez, oba směry, pracovní dny)

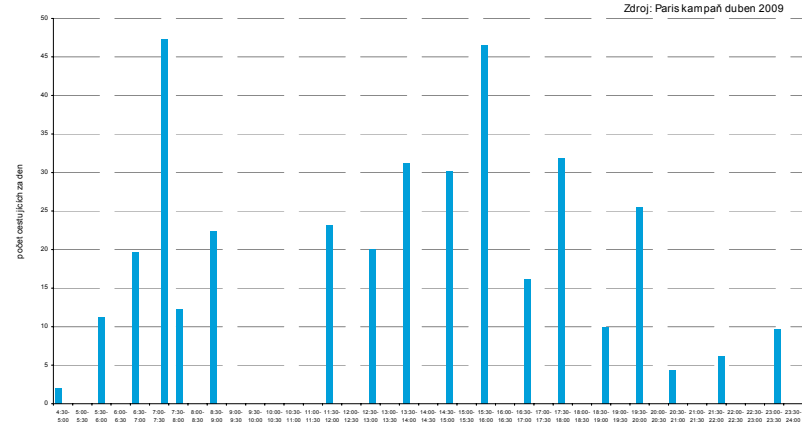


Pár statistických údajů všeobecně

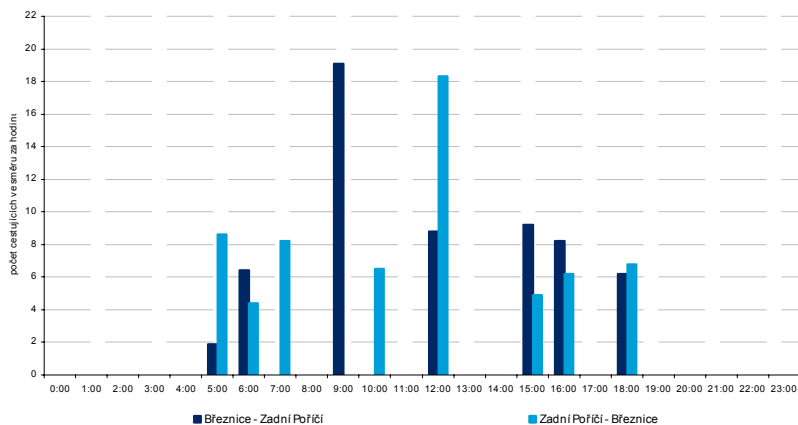
Průměrná hodinová poptávka během pracovního dne



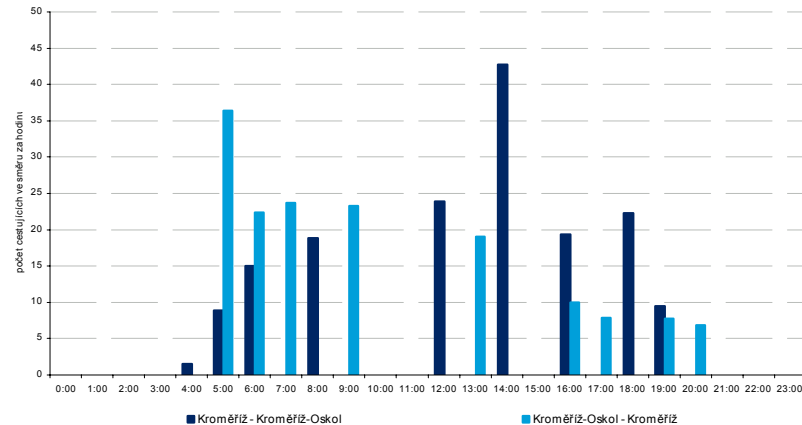
Průměrný počet cestujících ve vlacích v pracovní den na vybraném úseku regionální tratě E3 - cca 700 osob denně v obou směrech maximální řez



Průměrná hodinová poptávka během pracovního dne



Průměrná hodinová poptávka během pracovního dne



Příklad nejméně zatížených tratí / linek

- < 100 lidí v pracovní dny v nejsilnějším řezu
 - Chrudim město – Heřmanův Městec
 - Dolní Lipka – Hanušovice
 - Bakov nad Jizerou – Kopidlno
 - Karlovy Vary – Merklín
 - Chodov – Nová Role
 - Svojšín – Bor
 - Březnice – Rožmitál pod Třemšínem
 - Mikulovice – Zlaté Hory
- 101- 200 lidí v pracovní dny v nejsilnějším řezu
 - Mělník – Mladá Boleslav
 - Vraňany – Lužec
 - Vraňany – Straškov – Libochovice
 - Rudná u Prahy – Praha Smíchov
 - Pňovany – Bezdrůžice
 - Dívčice – Netolice
 - Rybník – Lipno nad Vltavou
 - Velká Kraš – Vidnava
 - Třemešná – Osoblaha
 - Opava - Jakartovice

Zdroj: sčítací kampaň listopad 2008

Ekonomický vs. sociální pohled (RŽD)

- Prakticky vždy nutnost úhrady ze strany objednatele
 - MÁME NA TO JAKO SPOLEČNOST ???
 - Kde je hranice mezi efektivitou a nadstandardem ???
- Stávající a potenciální poptávka
 - Saturace poptávky, urbanizační plánování
- Rozsah nabídky vs. ekonomická náročnost
 - Nabídkový jízdní řád
 - Poptávkový jízdní řád

Limity smysluplnosti regionální železnice

■ Subjekt objednatele

- Různá fundovanost
- Různé finanční prostředky

■ Přepravní proudy

- Potenciál, SQ
- Maximum, průměr
- Příslušné období (týden, roční období, X, +, špička/sedlo)

■ Náklady

- Provozní
- Investiční

- Dopravce
- Manažer infrastruktury

■ Tržby

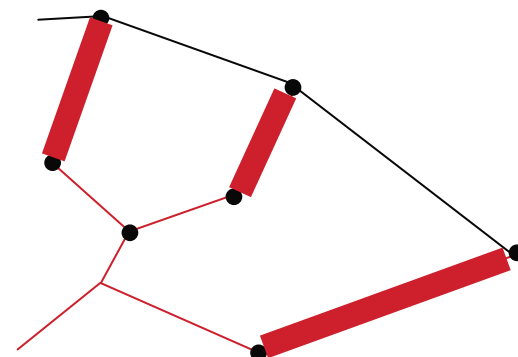
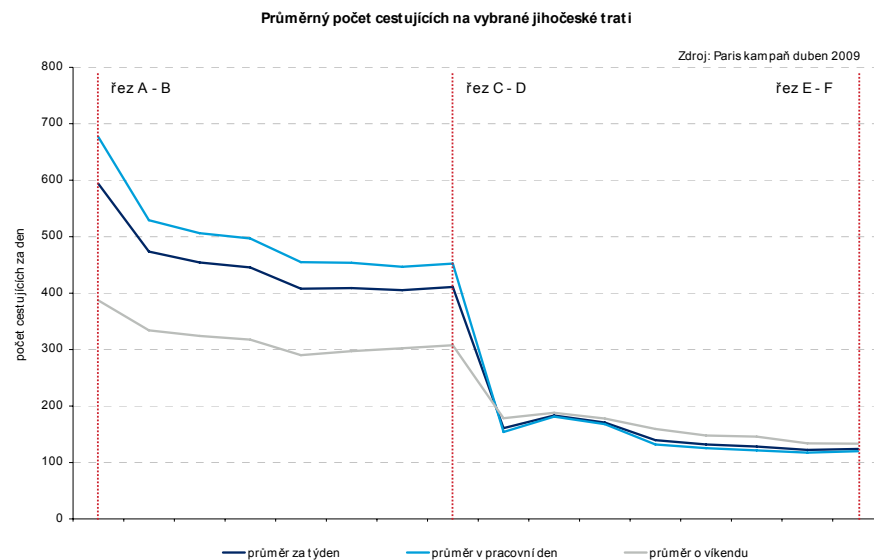
- Tarifní výnosnost
- Poplatky za ŽDC (OD, ND)

Hranice smysluplnosti regionální železnice

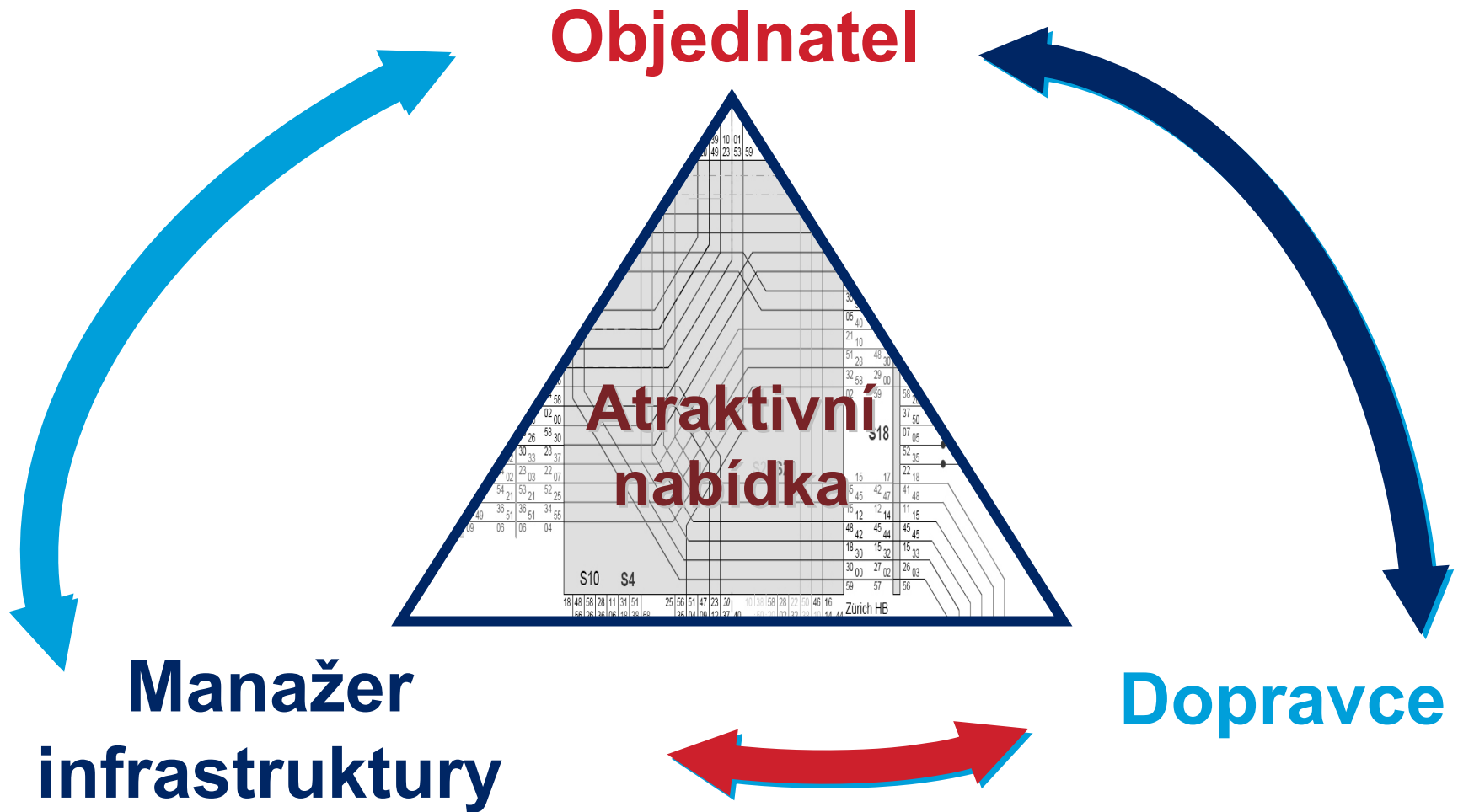
- Který subjekt tyto hranice stanovuje
 - Objednatel
 - Riziko naddimenzované objednávky
 - Dopravce
 - Riziko investic do vozidel
 - Manažer infrastruktury
 - Riziko investic do infra
 - Společné řešení všech
 - Ideální řešení
 - Snížení výše uvedených rizik
- Hledisko rozhodování
 - Celospolečenské
 - Efektivnější alternativa
 - Vyváženost řešení
 - Podnikatelské (z izolovaného pohledu 1 subjektu)
 - Ztrátovost konkrétního produktu (nízká výtěžnost, nedostatečná úhrada prokazatelné ztráty)
 - Ztrátovost infrastruktury
 - Nízké využití spojů / linky

Problematika alternativního řešení

- Minimalizace náležitostí x **dopravní řešení**
 - Ekonomika provozu x **zajištění návazností**
- Náhrada vlak – vlak
 - Dálková doprava
- Náhrada bus - vlak
 - Celá trať, část tratě
 - Ekonomický dopad
 - Dostupnost, rychlost přepravy
 - Sezónní výkyvy
- Rezignace na VD
 - Extrémní řešení



Regionální železnice – perspektiva (1)



Regionální železnice – perspektiva (2)

Přepravní vztahy na dopravním trhu

Dopravní plánování
Technologie provozu
Vozidla
Infrastruktura
Kvalita a rozsah služeb
Marketing

Optimalizace nákladů a tržeb
Úhrada ZVS



**Ekonomika
nabídky**

Přepravní vztahy, demografie
Urbanistické plánování

**Architektura
řešení nabídky**

Regionální železnice – perspektiva (3)

- Páteřní systém v regionu
- Atraktivní nabídka spojů
- Odpovídající vozidlový park
- Dostatečné přepravní proudy
- Synergie s ostatními druhy dopravy (dálková, příměstská železniční, autobusová)
- Individuální řešení – nelze generalizovat
- Rozsah a kvalita služeb
 - Automatizovaný provoz vs. přítomnost personálu

Děkuji Vám za pozornost

Ing. Jan Hrabáček

České dráhy, a.s., GŘ O16
Nábřeží L. Svobody, 1222/12
110 15, Praha 1

