

ŽELEZNICE VE VYBRANÝCH ČESKÝCH A NĚMECKÝCH METROPOLITNÍCH REGIONECH – VÝZNAM LIBERA- LIZACE DRÁŽNÍHO SEKTORU

Daniel Seidenglanz, Kateřina Nedvědová
a Filip Chvátal

Geografický ústav
Přírodovědecká fakulta
Masarykova univerzita
Brno

seidenglanz@geogr.muni.cz

*Projekt TAČR č. TD010063 „Optimalizace regulace konkurenčního
prostředí v železniční osobní a nákladní dopravě v ČR“*

Úvod

- ☐ přílišná generalizace tvrzení o obecném poklesu významu železnice na dopravním trhu
 - ☐ výjimkou je např. příměstská doprava – nutné podmínky:
 - dostatečná velikost centra a jeho zázemí
 - dostatečně koncentrované přepravní/dojížděkové proudy:
 - ☐ opačné vývojové trendy (rezidenční a komerční suburbanizace, dekoncentrace, hvězdice → pavučina, ...)
 - vhodný model dopravní nabídky:
 - ☐ páteř nabídky
 - ☐ integrovaný dopravní systém (VHD, návaznost na IAD)
 - ☐ příklady z Evropy (Německo, Paříž, Londýn, Madrid, ...)
-

Cíl a metodika

- ❑ komparace příměstské železnice ve vybraných metropolitních regionech v CZ a DE:
 - stav dopravní obslužnosti (všechny vlaky)
 - I. význam – Praha × Mnichov (60 minut)
 - II. význam – Brno, Ostrava × Norimberk, Drážďany (45 minut)
- ❑ analýza rámce fungování příměstské železnice:
 - míra liberalizace sektoru (způsob výběru dopravců)
 - vliv jiných faktorů (infrastruktura, finance, plánování)

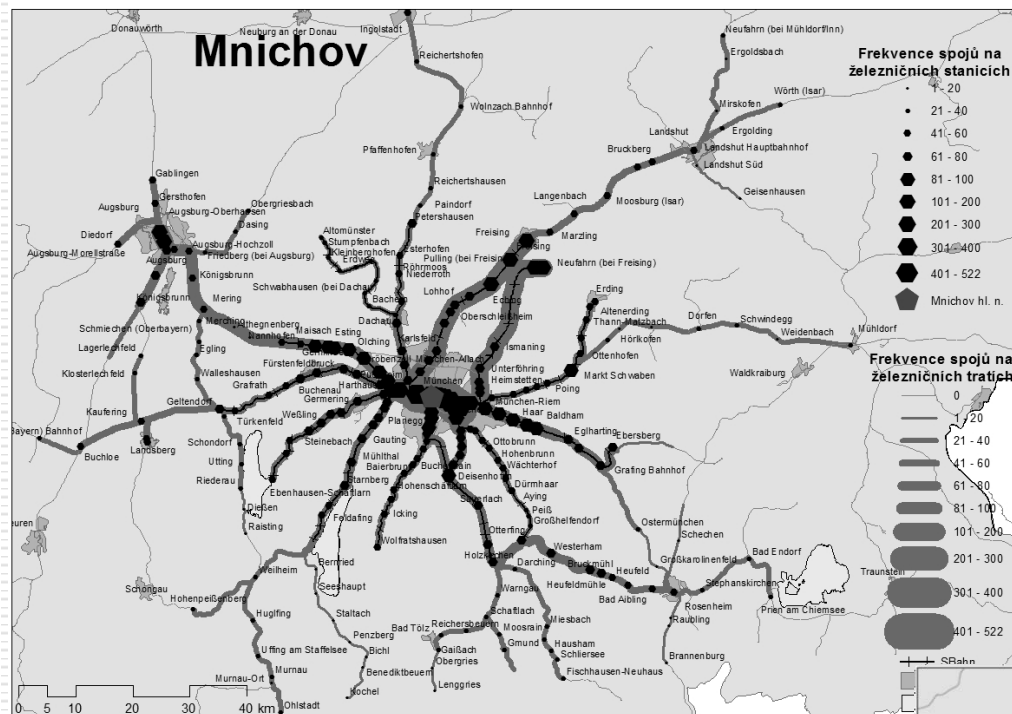
Základní statistické údaje o vybraných městech v Německu a v ČR

Město	Stát	Počet obyvatel	Obsazená pracovní místa	Dojížd'ka do zaměstnání		Míra nezaměstnanosti (v %)	HDP na 1 obyvatele (v Kč)
				počet	saldo		
Mnichov	Německo (Bavorsko)	1 353 186	694 459	318 014	188 107	5,1	53 166
Praha	ČR	1 268 796	600 730	163 108	133 693	4,4	41 200
Drážďany	Německo (Sasko)	523 058	223 242	.	41 398	7,9	20 900
Norimberk	Německo (Bavorsko)	505 664	264 515	140 957	91 441	10,0	46 996
Brno	ČR	385 912	175 482	65 045	51 693	8,6	18 801
Ostrava	ČR	326 018	136 935	45 266	32 428	12,1	15 900

Pramen: <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online/data>, www.czso.cz

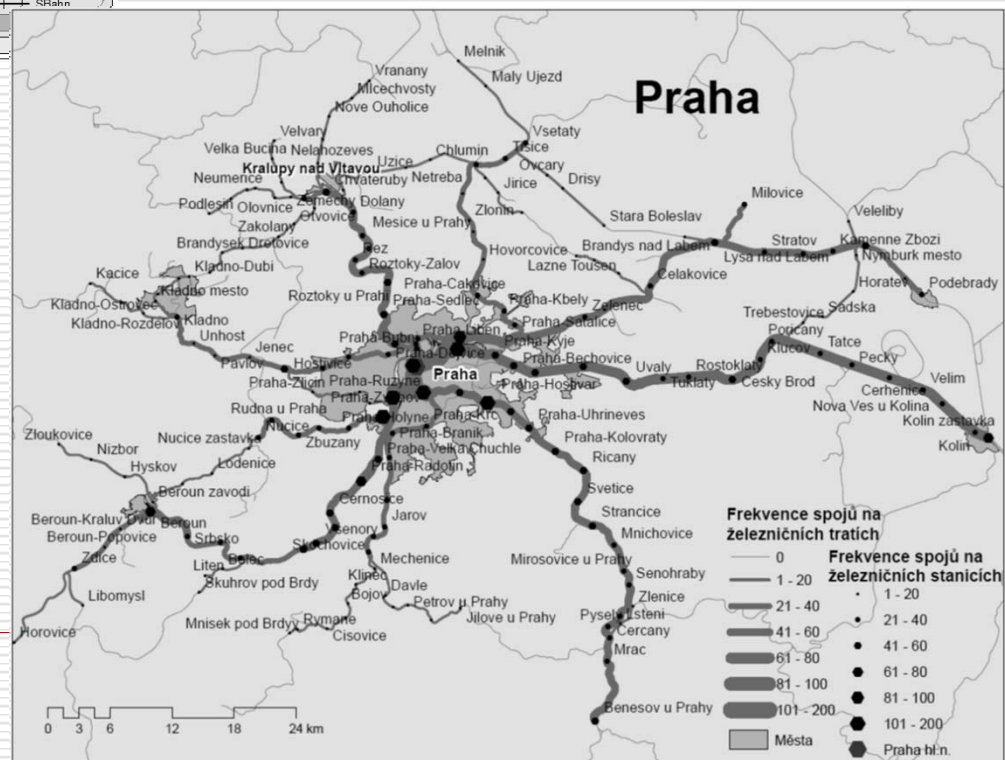
Výsledky I – stav dopravní obslužnosti

- ❑ Mnichov × Praha:
 - vyšší frekvence obsluhy radiál v Mnichově:
 - ❑ Mnichov – souběh systémů S-Bahn a regionálních vlaků
 - ❑ 100 až 200 vlaků × 60 až 80 vlaků
 - IDS, malý počet a kapacita parkovišť *P&R* v Praze a okolí
 - lepší infrastrukturní vybavenost v Mnichově:
 - ❑ separace příměstské, regionální, dálkové a nákladní dopravy
 - ❑ několik 4 kolejných radiál × jen jeden 3 kolejný úsek
 - vyšší rychlost vlaků v Mnichově:
 - ❑ v limitu 60 minut dojezd cca 60 až 80 km × 40 až 50 km
 - výrazný růst počtu cestujících v Mnichově (S Bahn +25%)
 - Praha – asi také růst (???)
-



Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích

Telč, 7. – 8. listopadu 2013

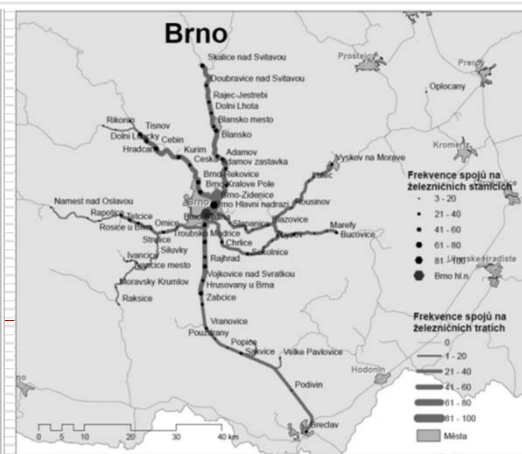
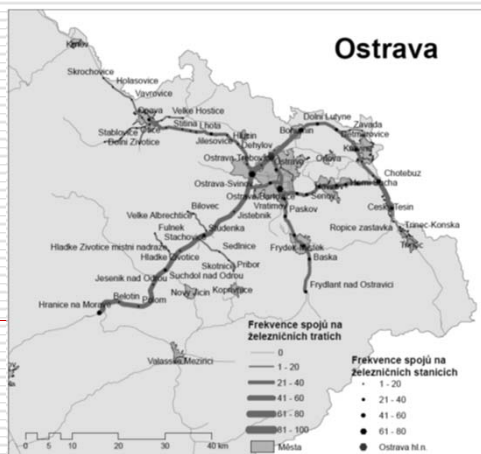


Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích

Telč, 7. – 8. listopadu 2013

❑ další srovnání DE a CZ – podobné výsledky, specifika:

- Norimberk – podobná frekvence vlaků jako v Praze
- Drážďany – méně vlaků než v Norimberku (???)
- Brno – problémy uzlu, IDS – růst počtu cestujících (18→25 tis.)
- Ostrava – polycentrický region, tah na Přerov vytížen dálkovou a nákladní dopravou, jednokolejné tratě do OP a FM



Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích

Telč, 7. – 8. listopadu 2013

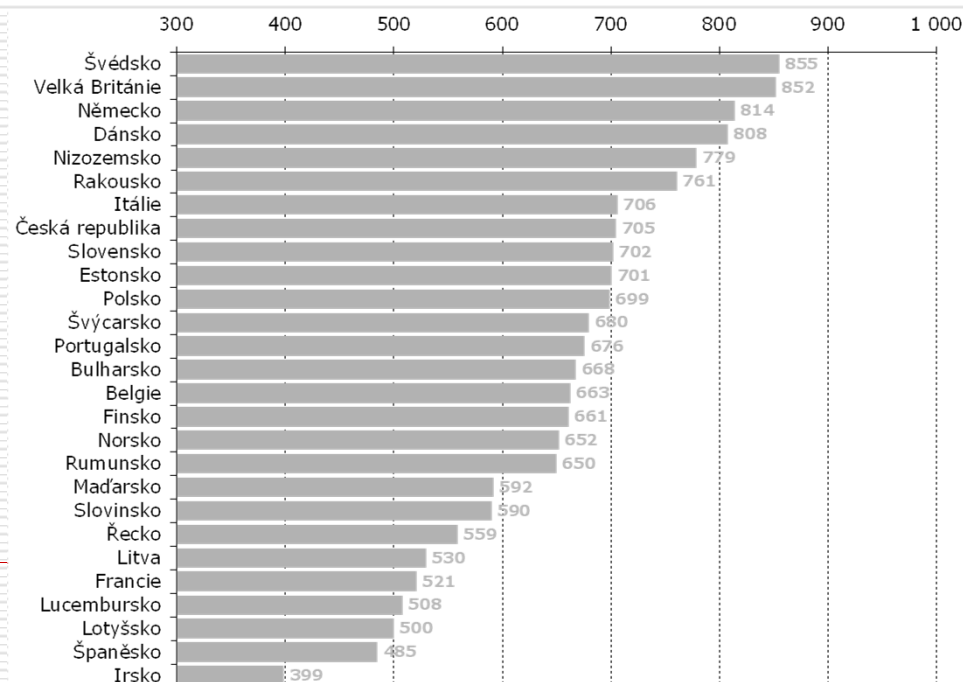
Srovnání vlakové obsluhy větších obcí aglomerovaných do metropolitních území, respektive okrajových částí samotných metropolí (poloha na nejfrekventovanějších radiálách, bez vlaků vyšších kategorií)

Metropole	Mnichov	Norimberk	Drážďany	Metropole	Praha	Brno	Ostrava
Stanice	Freising	Schwabach	Drážďany-Kloztsche	Stanice	Praha-Radotín	Adamov	Frýdek-Místek
Počet obyvatel	45 tis.	39 tis.	část	Počet obyvatel	část	5 tis.	58 tis.
Počet vlaků	92	85	97	Počet vlaků	66	45	31
z toho ICE	.	.	.	z toho EC/IC/Ex	.	.	.
z toho EC/IC	.	.	.	z toho R	.	.	.
z toho NV	42	31	58	z toho Sp	.	3	.
z toho S-Bahn	50	54	39	z toho Os	66	42	31
Jízdní doba (váž. průměr)	35 min.	16 min.	14 min.	Jízdní doba (váž. průměr)	17 min.	19 min.	20 min.
z toho ICE	.	.	.	z toho EC/IC/Ex	.	.	.
z toho EC/IC	.	.	.	z toho R	.	.	.
z toho NV	26 min.	12 min.	14 min.	z toho Sp	.	15 min.	.
z toho S-Bahn	43 min.	19 min.	15 min.	z toho Os	17 min.	19 min.	20 min.
Vzdálenost	41 km	15 km	11 km	Vzdálenost	13 km	15 km	14 km
Rychlost	.	.	.	Rychlost	.	.	.
cestovní (prům.)	70 km/h	56 km/h	47 km/h	cestovní (prům.)	46 km/h	47 km/h	42 km/h
max. traťová	160 km/h	200 km/h	120 km/h	max. traťová	100 km/h	80 km/h	80 km/h

Pramen: jízdní řády, <http://persoenlicherfahrplan.bahn.de>

Výsledky II – rámec fungování

- ❑ rámec fungování příměstské dopravy – soubor podmínek na drážním trhu, které ovlivňují:
 - výběr dopravce
 - způsob plánování a zabezpečování dopravní obslužnosti
 - financování systému
 - infrastrukturní záležitosti
 - ...
- ❑ CZ i DE – liberalizace sektoru drážní dopravy, byť v různé míře



-
- Německo:
 - regulátor trhu – *Bundesnetzagentur*
 - oddělení infrastruktury a provozu na ní – holding *DB*
 - objednávka regionální (včetně příměstské) dopravy:
 - regionalizace (spolkové země, dopravní svazy)
 - preferovanou formou výběru dopravců by měly být tendry (*Bundesgerichtshof*, 2011)
 - dosud často i jiné způsoby (přímé dohody, ...)
 - po ukončení platných smluv → větší otevření regionální dopravy
 - největší provozovatel regionální dopravy – *DB Regio*
-

-
- Bavorsko (Mnichov a Norimberk):
 - *DB Regio Bayern* (81 % regionální dopravy v Bavorsku)
 - organizátor – *BEG*:
 - vznik v r. 1995
 - plánování, financování a kontrola infrastruktury a dopravních výkonů → systematické zásahy do infrastruktury
 - cíl → levná, kvalitní regionální doprava, moderní vozidla
 - v r. 2013 končí 10 leté smlouvy s *DB Regio Bayern* na reg. dopravu a v r. 2017 na S-Bahn v Mnichově a Norimberku
 - konkurence mezi dopravci → výběrová řízení (doposud 24 tendrů, r. 2015 – 50 % výkonů, r. 2023 – 100 % výkonů)
 - Bavorský takt
 - růst počtu cestujících (od r. 1992 růst v reg. dopravě o 62%, v S-Bahn Mnichov o 25 % od r. 1996)
 - financování systému - $\frac{2}{3}$ z daní, $\frac{1}{3}$ z jízdného
-

-
- Sasko (Drážďany):
 - *DB Regio Südost* a okrajově i *Städtebahn Sachsen*
 - organizátor – jednotlivé zemské a městské okresy, ty tvoří tzv. dopravní svazy:
 - Drážďany a okolí – svaz *Oberelbe*
 - kombinace železnice a ostatních druhů veřejné dopravy
 - pravomoci se týkají také drážní infrastruktury
-

-
- ☐ Česká republika:
 - regulátor trhu – *Drážní úřad*
 - oddělení infrastruktury a provozu na ní – od r. 2003 *SŽDC* :
 - ☐ formální nezávislost
 - ☐ řadu činností až do r. 2011 vykonávaly *ČD*
 - objednávka regionální (včetně příměstské) dopravy:
 - ☐ kraje
 - ☐ přímé uzavření smlouvy s *ČD* (r. 2009-19, možnost prodloužení do r. 2024)
 - ☐ výjimky – tendry v KV, ÚL a LBC kraji (malé objemy vlkm)
 - ☐ možnost vyhlásit v krajích tendry na určité části sítě
 - zcela dominantní provozovatel regionální dopravy – *ČD*
-

Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích

Telč, 7. – 8. listopadu 2013

- další skutečnosti:
 - obtížnější koordinace plánů dopravní obsluhy se zásahy do dopravní infrastruktury (kraje × SŽDC)
 - IDS – rozvoj v Praze a jejím zázemí komplikuje administrativní oddělení jádra a zázemí (kraje Praha a Středočeský kraj – PID a SID)
 - nižší množství investovaných peněz

Množství peněz směřujících na zabezpečení systému regionální železniční dopravy ve vybraných územích v Německu a v České republice

Města	Regionální drážní doprava		Finance na regionální železniční dopravu		
	objednatel	koordinátor	celkem	na 1 vlkm	na 1 obyv.
			mil. EUR	EUR	EUR
Mnichov, Norimberk	Bavorsko	BEG	924,8	7,9	74
Drážďany	Sasko	Verkehrsverbund Oberelbe	91,4	11,0	76
Praha	Praha	ROPID	26,9	5,9	22
	Středočeský kraj	ROPID, Středočeský kraj	55,9	3,9	44
Brno	Jihomoravský kraj	KORDIS	33,2	3,7	28
Ostrava	Moravskoslezský kraj	ODIS	23,6	4,6	27

Poznámka: přepočet částek v Kč na EUR byl proveden podle kursu ČNB platného dne 12.8.2013

Prameny: http://www.mdcr.cz/cs/verejna-doprava/prehled_o_objednavkach_verejnych_sluzeb/,
<http://beg.bahnland-bayern.de/>, <http://www.vvo-online.de/>, <http://www.cnb.cz/>,
<http://www.czso.cz>

Závěr – přínosy liberalizace

- ☐ vyšší nabídka příměstské železniční dopravy ve vybraných metropolitních regionech v DE ve srovnání s CZ
 - ☐ vyšší stupeň liberalizace drážního sektoru v DE
-
- ☐ je míra liberalizace klíčovým parametrem, který determinuje rozdíly v nabídce příměstské železniční dopravy mezi DE a CZ?
 - ☐ anebo jsou klíčové činnosti a pravomoci objednatele dopravní obsluhy?
 - ☐ jakým způsobem a k čemu mohou objednatelům sloužit výběrová řízení na dopravce?
-

Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích
Telč, 7. – 8. listopadu 2013



Pramen: <http://www.zelpage.cz/fotogalerie/big/zkz106.jpg>
(autor: Matouš Vinš)

Díky za pozornost!