

REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA – ROZDÍLY MEZI ČR, NĚMECKEM A RAKOUSKEM

Daniel Seidenglanz, Jiří Dujka,
Filip Chváta, Kateřina Nedvědová

Geografický ústav
Přírodovědecká fakulta
Masarykova univerzita
Brno

seidenglanz@geogr.muni.cz

Projekt TAČR č. TD020010 „Optimalizace a zefektivnění zadávání a kontroly veřejných soutěží v osobní železniční dopravě v ČR v kontextu společných politik EU“

Význam regionální (železniční) dopravy

- regionální (železniční) doprava v CZ, DE i AT:
 - zájem veřejné sféry
 - financování systému (dotace)

 - souvislost s principem sociální spravedlnosti:
 - Minogue (1998, 254): „*Social justice is the belief that it is the duty of government **to redistribute the wealth of a society so that each person enjoys the right at least to a basic minimum** and so that, poverty having been abolished, certain equalities prevail.*”
-

- doplnění dopravní perspektivy:
 - Hine (2008, 49): „... if equalities are a goal of social justice, then achieving them is not just a structural problem of income, but **also a geographical problem involving distance, movement and access.**”
 - prostorová spravedlnost (*spatial justice*)
 - vysoká a téměř univerzální mobilita současné společnosti:
 - klíčová role IAD
 - problém pro osoby s obtížnějším přístupem k osobnímu autu (Turton, Knowles, 1998):
 - nízkopříjmové kategorie, starší osoby, obtížně se pohybující osoby, děti, ženy, etnické minority, ...

Daily mobility on working days

	On foot (%)	Public transport (%)	Private transport (%)
Men	39.8	16.0	44.2
Women	51.0	21.1	27.9

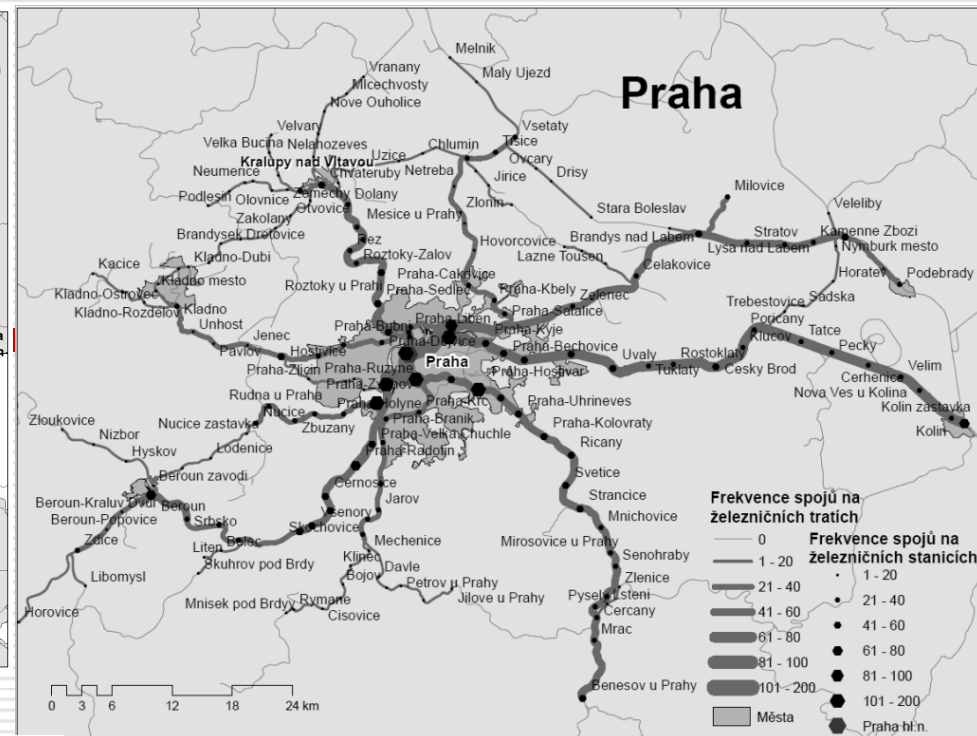
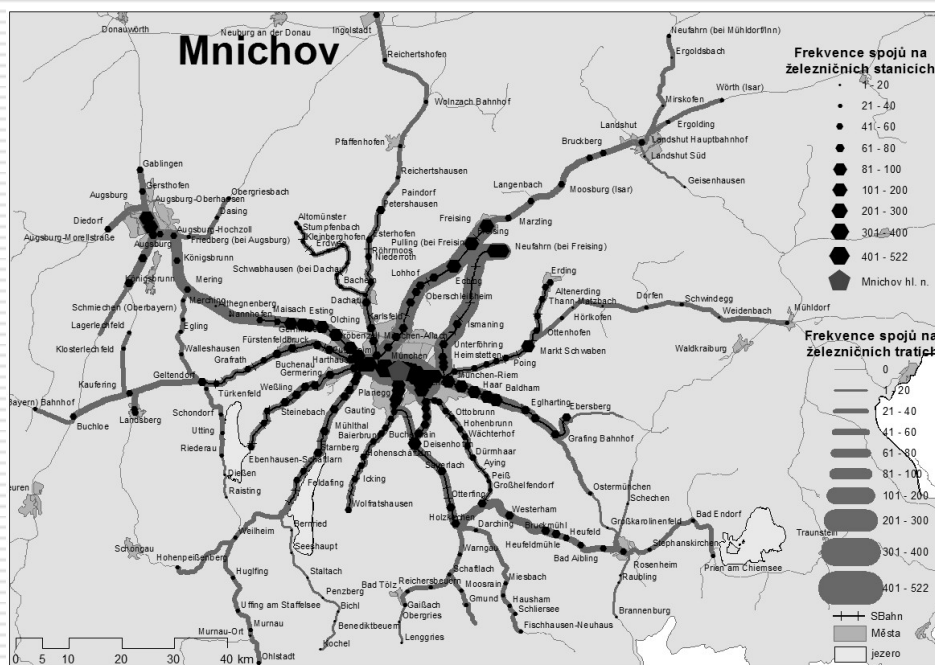
Breakdown of transport mode by gender, Barcelona Metropolitan Region, 2006.
Source: ATM (2007).

-
- důsledky špatné dostupnosti pracovních příležitostí, škol, služeb a dalších příležitostí:
 - příspěvek k sociální exkluzi
 - omezená/nemožná participace ve společnosti
 - důležitost zabezpečení dostupné veřejné regionální (železniční) dopravy:
 - potenciál alespoň částečně omezit riziko sociální exkluze
 - ovšem – neexkluzivita železnic, důležitost i ostatních druhů veřejné dopravy
-

Komparace regionální železniční dopravy

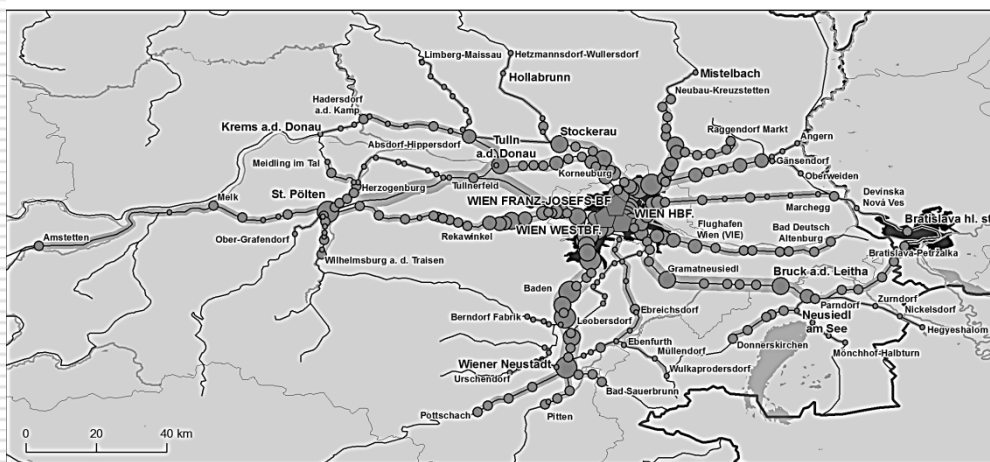
- ❑ městské (metropolitní) regiony:
 - Praha, Mnichov a Vídeň (≈ 60 min.)
 - Brno, Ostrava, Norimberk, Drážďany, Graz a Linec (≈ 45 min.)
 - veškeré použitelné vlaky; pracovní dny
 - CZ, DE a AT (rozšíření minulé prezentace)

 - ❑ další vybrané tratě (obtížnost výběru a zařazení, sonda):
 - snaha vyhnout se hlavním národním tahům
 - radiály; spojení důležitých, ale ne nejvýznamnějších středisek
 - koncové a přeshraniční úseky
 - méně významné/vedlejší regionální dráhy
 - jen regionální vlaky (S, R, REX, RB, RE); pracovní dny $\times$ neděle
 - jen DE a AT (srovnávání se známou situací/problémy v CZ)
-



VÍDEŇ – SYSTÉM PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY

Jiří DUJKA, GÚ PFF MU Brno, 2014

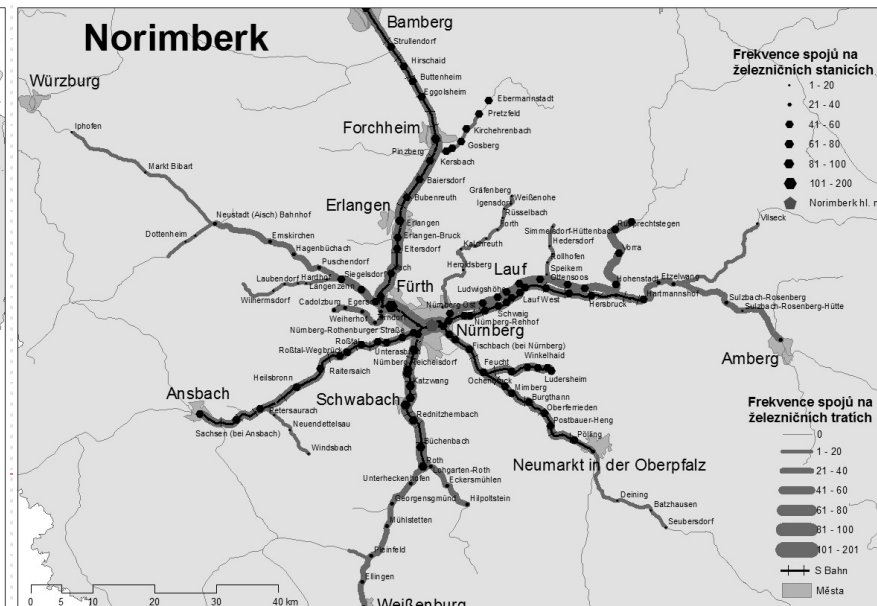


- zřetelné hlavní tahy
- stanice vlaků vyšších kategorií
- silný vliv infrastruktury
- Vídeň:
 - nabídka mezi MUC a PRG
 - Amstetten (*Neue Westbahn*)
 - mezinárodní přesah (SK, HU)

IX. SEMINÁŘ TELČ 2014

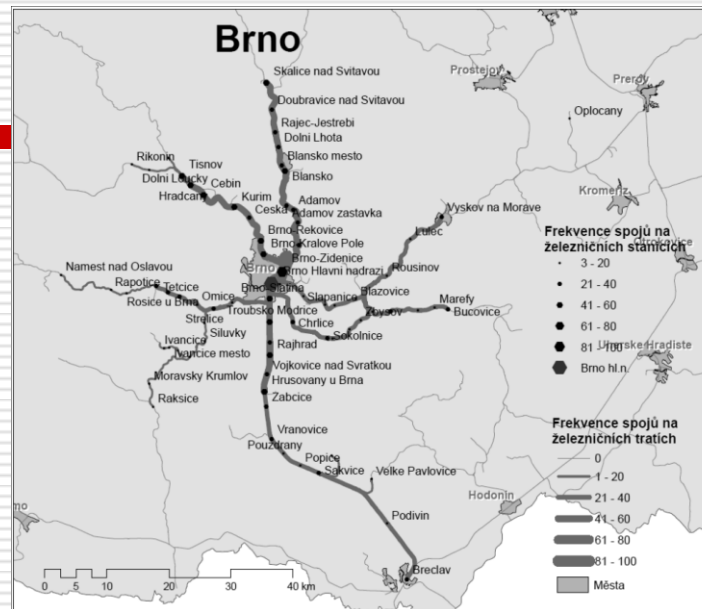
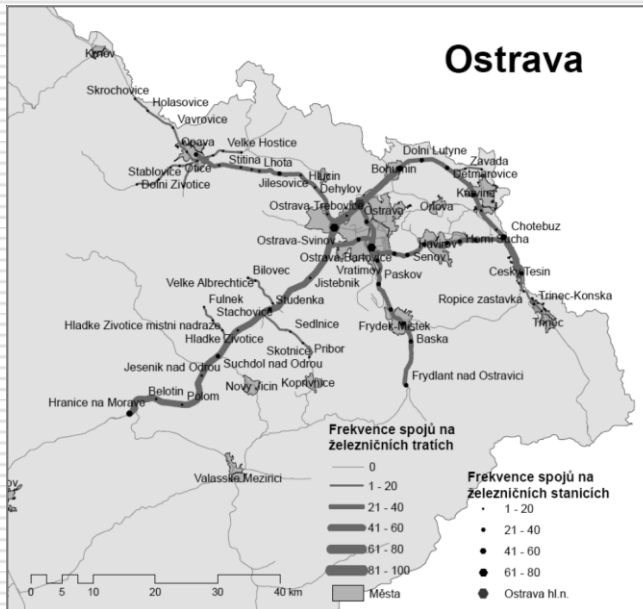
Standardy dopravní obslužnosti – centrální strategie vs. krajské priority

- ❑ Brno, Ostrava, Norimberk, Drážďany, Graz a Linec:
 - podobné závěry/rozdíly
 - Graz a Linec:
 - ❑ podobný/vyšší počet vlaků ve srovnání s Brnem a Ostravou
 - ❑ ovšem řádově menší města (cca 270/200 tis. obyvatel)
 - Amstetten – poloha na rozhraní (dojíždka do Vídně i Lince)



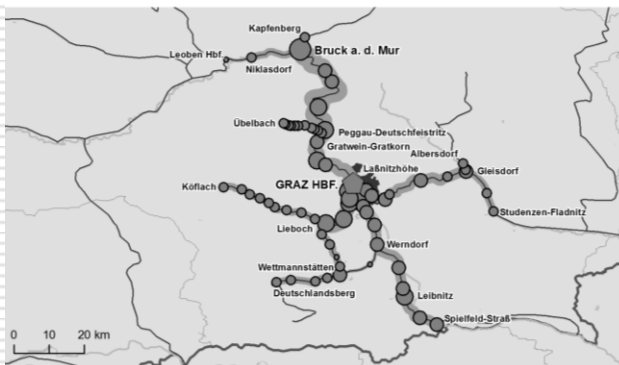
IX. SEMINÁŘ TELČ 2014

Standardy dopravní obslužnosti – centrální strategie vs. krajské priority



GRAZ - SYSTÉM PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY

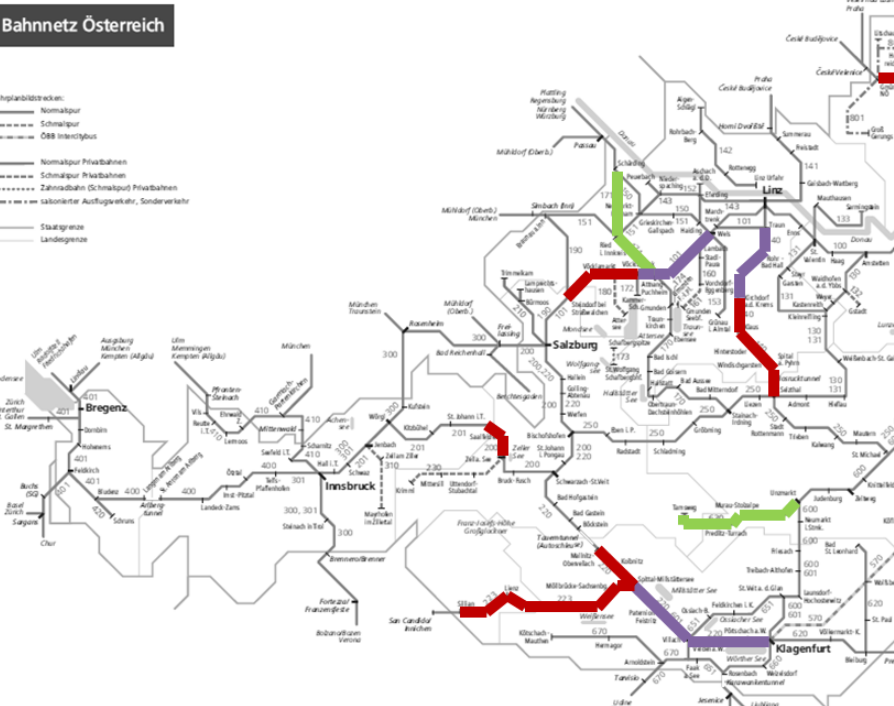
Jiří DUJKA, GÚ PÍF MU Brno, 2014



LINZ - SYSTÉM PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY

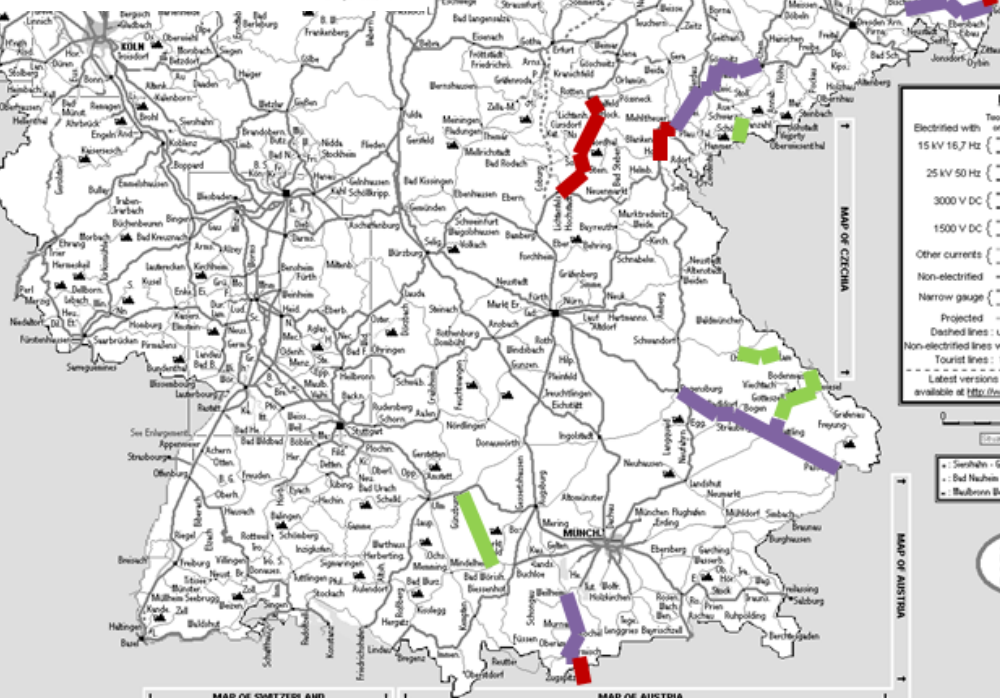
Jiří DUJKA, GÚ PÍF MU Brno, 2014





□ srovnání dalších vybraných tratí:

- relativně významná spojení (fialově)
- koncové a přeshraniční úseky (červeně)
- vedlejší tratě (zeleně)



-
- ❑ hlavní zjištění (spíše jen sonda):
 - počet spojů:
 - ❑ na všech kategoriích tratí nejvyšší v DE
 - ❑ a to často ve srovnání s AT i výrazně (+50 % i více)
 - rozdíly pracovní dny × neděle:
 - ❑ existují na všech kategoriích tratí
 - ❑ podstatně výraznější rozdíly v AT, o nedělích jezdí cca o 1/2 spojů méně (vedlejší dráhy)
 - ❑ v DE jsou rozdíly malé (max. 30 %, spíše menší)
 - neděle – rozdíl v nabídce regionální železniční dopravy mezi DE a AT je značný
-

- denní režim provozu:
 - Německo:
 - X – obsluha minimálně cca do 22. až 23. hodiny
 - v neděli bývají večerní spoje omezené, ale ne zásadně
 - příjezdy do koncových stanic často i po půlnoci
 - Rakousko:
 - důležitější spojnice – obsluha stejně jako v DE
 - vedlejší a koncové úseky – cca jen do 20. až 21. hodiny, i dříve
 - v létě a o víkendech v některých úsecích i popůlnocní vlaky
- koncové a přeshraniční úseky:
 - zpravidla pokles počtu vlaků ve srovnání s předchozím úsekem
 - míra poklesu je rozdílná – vliv síly hranice (reálných kontaktů)

IX. SEMINÁŘ TELČ 2014

Standardy dopravní obslužnosti – centrální strategie vs. krajské priority

Radiály; spojení důležitých, ale ne nejvýznamnějších středisek					
Úsek	Stát	Spolková země	Počet regionálních vlaků		
			X (středa)	neděle	rozdíl (v %)
Klagenfurt – Villach	AT	Korutansko	32	10	31,3
Villach – Spittal-Millstättersee	AT	Korutansko	22	10	45,5
Wels – Attnang-Puchheim	AT	Horní Rakousy	28	20	71,4
Attnang-Puchheim – Vöcklabruck	AT	Horní Rakousy	25	8	32,0
Traun – Kirchdorf a. d. Krems	AT	Horní Rakousy	30	19	63,3
Absdorf-Hippersdorf – Sigmundsherberg	AT	Dolní Rakouy	19	13	68,4
Rakousko (suma)			156	80	.
Rakousko (průměr)			26	13	51,3
Weilheim (Oberbay) – Ga-Pa	DE	Bavorsko	26	22	84,6
Ga-Pa – Mittenwald	DE	Bavorsko	24	24	100,0
Plattling – Degendorf Hbf	DE	Bavorsko	29	19	65,5
Regensburg Hbf – Obertraubling	DE	Bavorsko	64	54	84,4
Obertraubling – Radldorf (Niederbay)	DE	Bavorsko	25	20	80,0
Radldorf (Niederbay) – Straubing	DE	Bavorsko	43	37	86,0
Straubing – Plattling	DE	Bavorsko	22	20	90,9
Plattling – Passau Hbf	DE	Bavorsko	20	19	95,0
Bavorsko (suma)			253	215	.
Bavorsko (průměr)			32	27	85,0
Bischofswerda – Görlitz	DE	Sasko	28	18	64,3
Chemnitz Hbf – Zwickau (Sachs) Hbf	DE	Sasko	36	33	91,7
Zwickau (Sachs) Hbf – Neumark (Sachs)	DE	Sasko	34	21	61,8
Neumark (Sachs) – Herlasgrün	DE	Sasko	43	30	69,8
Herlasgrün – Plauen (Vogtl) ob Bf	DE	Sasko	58	40	69,0
Sasko (suma)			199	142	.
Sasko (průměr)			40	28	71,4

IX. SEMINÁŘ TELČ 2014

Standardy dopravní obslužnosti – centrální strategie vs. krajské priority

Koncové a přeshraniční úseky					
Úsek	Stát	Spolková země	Počet regionálních vlaků		
			X (středa)	neděle	rozdíl (v %)
Spittal-Millstättersee – Mallnitz-Obervellach	AT	Korutansko	2	0	0,0
Spittal-Millstättersee – Lienz	AT	Korutansko/Tyrolsko	16	8	50,0
Lienz – Sillian	AT	Tyrolsko/Itálie	14	9	64,3
Vöcklabruck – Straßwalchen	AT	Horní Rakousy/Salcbursko	20	9	45,0
Kirchdorf a. d. Krems – Spital am Pyhrn	AT	Horní Rakousy	13	10	76,9
Spital am Pyhrn – Selzthal	AT	Horní Rakousy/Štýrsko	8	6	75,0
Sigmundsherberg – Gmünd NÖ	AT	Dolní Rakousy	10	8	80,0
Zell am See – Saalfelden	AT	Salcbursko	19	12	63,2
Saalfelden – Hochfilzen	AT	Salcbursko/Tyrolsko	18	10	55,6
AT (suma)			120	72	.
AT (průměr)			13	8	60,0
Mittenwald – Scharnitz	DE	Bavorsko/Rakousko	11	14	127,3
Hoschstadt-Marktzeuln – Kronach	DE	Bavorsko	24	23	95,8
Kronach – Ludwigsstadt	DE	Bavorsko	17	17	100,0
Ludwigsstadt – Probstzella	DE	Bavorsko/Durynsko	16	17	106,3
Hof Hbf – Mehltheuer	DE	Bavorsko/Sasko/Durynsko	33	30	90,9
Mehltheuer – Plauen (Vogtl) ob Bf	DE	Bavorsko/Sasko/Durynsko	26	23	88,5
Görlitz – Weißwasser (Oberlausitz)	DE	Sasko	18	15	83,3
Weißwasser (Oberlausitz) – Spremberg	DE	Sasko/Braniborsko	17	15	88,2
Spremberg – Cottbus	DE	Braniborsko	18	17	94,4
Německo (suma)			180	171	.
Německo (průměr)			20	19	95,0

IX. SEMINÁŘ TELČ 2014

Standardy dopravní obslužnosti – centrální strategie vs. krajské priority

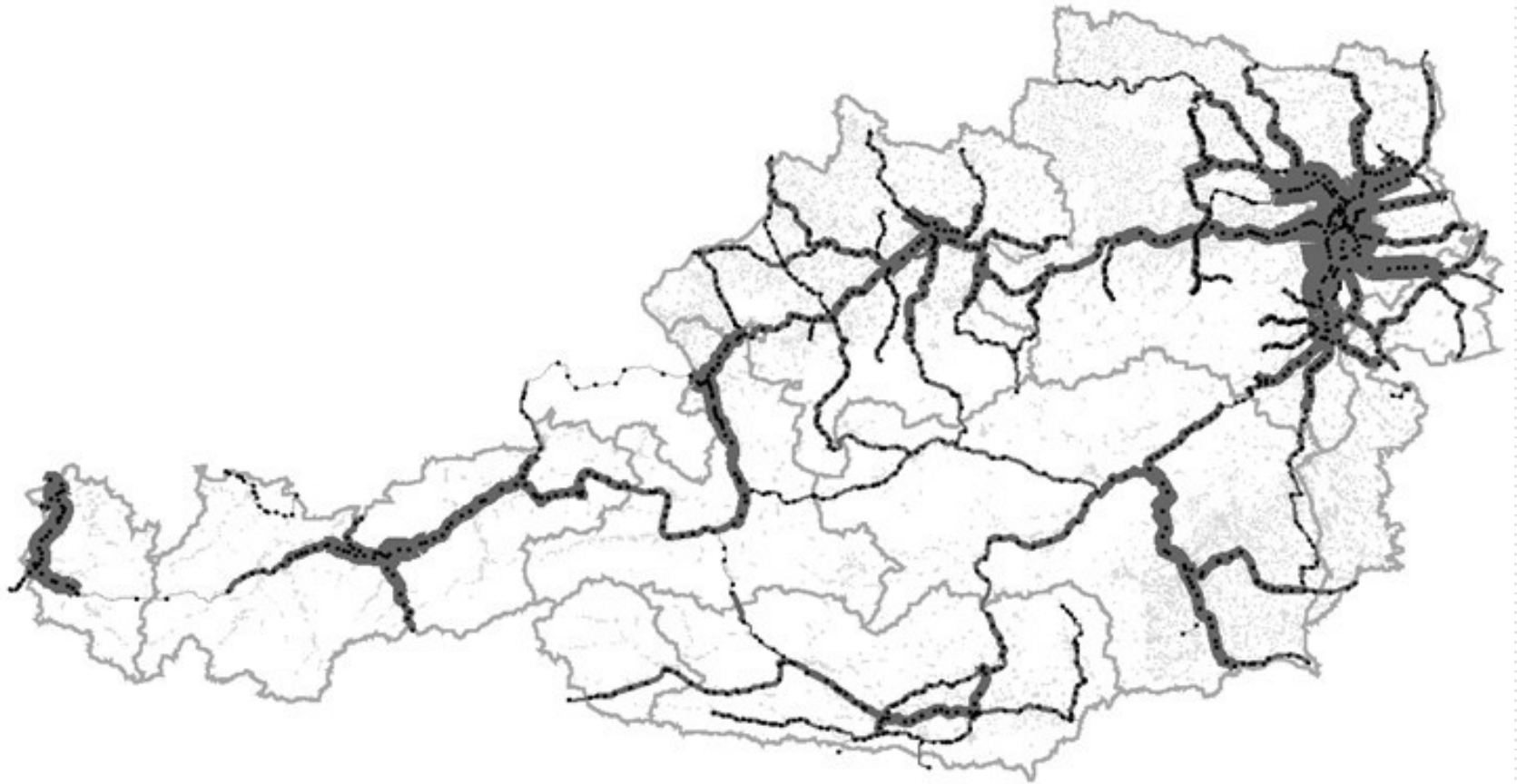
Méně významné/vedlejší regionální dráhy					
Úsek	Stát	Spolková země	Počet regionálních vlaků		
			X (středa)	neděle	rozdíl (v %)
Attnang-Puchheim – Ried im Innkreis	AT	Horní Rakousy	11	4	36,4
Ried im Innkreis – Schärding	AT	Horní Rakousy	8	3	37,5
Unzmarkt – Murau-Stolzalpe	AT	Štýrsko	7	3	42,9
Murau-Stolzalpe – Tamsweg	AT	Štýrsko	7	4	57,1
Gleisdorf – Weiz	AT	Štýrsko	22	0	0,0
Feldbach – Bad Gleichenberg	AT	Štýrsko	4	4	100,0
Rakousko (suma)			59	18	.
Rakousko (průměr)			10	3	30,5
Degendorf Hbf – Zwiesel (Bay)	DE	Bavorsko	19	17	89,5
Zwiesel (Bay) – Bayerisch Eisenstein	DE	Bavorsko	16	15	93,8
Mindelheim – Krumbach (Schwab)	DE	Bavorsko	11	8	72,7
Krumbach (Schwab) – Günzburg	DE	Bavorsko	15	9	60,0
Cham (Oberpf) – Bad Kötzing	DE	Bavorsko	11	8	72,7
Bad Kötzing – Lam	DE	Bavorsko	13	8	61,5
Schwarzenberg (Erzg) – Johanngeorgenstadt	DE	Sasko	18	16	88,9
Německo (suma)			103	81	.
Německo (průměr)			15	12	78,6

Závěr

- ☐ existence zřetelných rozdílů:
 - je to sociálně a prostorově spravedlivé?
 - neomezuje to život periferních venkovských regionů?
 - ☐ vliv mnoha faktorů:
 - geografické podmínky
 - dopravní/mobilitní zvyklosti
 - postavení železnice na dopravním trhu
 - způsob organizace regionální železniční dopravy:
 - ☐ např. míra (de-)centralizace standardů (DE – spolkové země, jedna či více společností; AT – sice spolkové země, ale harmonizace a integrace; CZ – kraje)
 - finanční možnosti
-

IX. SEMINÁŘ TELČ 2014
Standardy dopravní obslužnosti – centrální strategie vs. krajské priority

Telčská
skupina



Pramen: <http://slideplayer.de/slide/869853/#>
(autor: ÖBB-Personenverkehr AG, Michael Fröhlich)

Díky za pozornost!

Závěr

☐ ddd

Závěr

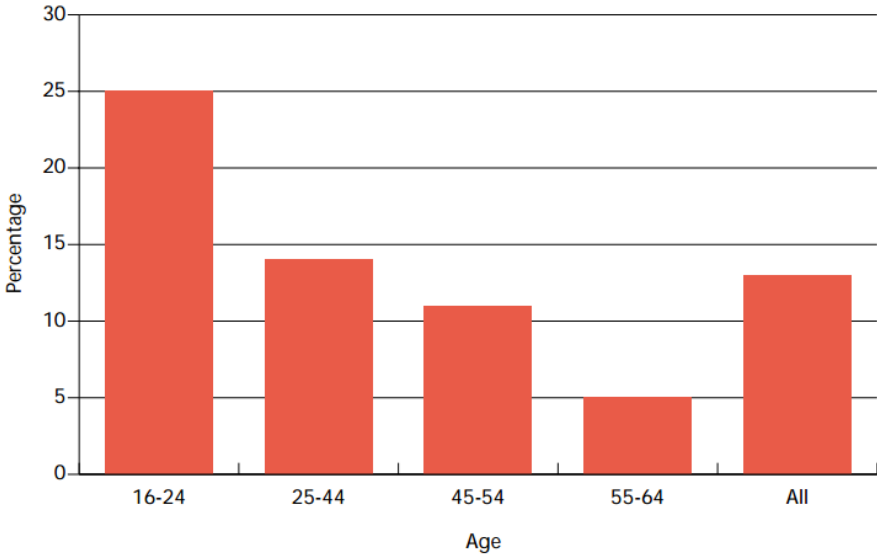
☐ ddd

Driving licence holders – breakdown by gender, Spain, 2005 (given in %)

	Age	
	18–20	21–24
Men	40	65
Women	30	57

Source: INE (2007).

Percentage of people who have not applied for a particular job in the previous 12-months because of transport problems they would have getting to work



Source: ONS Omnibus Survey November 2001

IX. SEMINÁŘ TELČ 2014

Standardy dopravní obslužnosti – centrální strategie vs. krajské priority

