

Přístupy dopravní politiky k plánování VRT – případové studie

– Tomáš Nigrin, František Stellner, Pavel Szobi

Struktura

- Dopravní politika
- *Can a transport policy contribute to multimodal equilibrium? Lessons from Austrian passenger transport between 1970-2019*
- *Vienna as a center of air and high-speed rail transport in Central Europe: A geostrategic perspective and historical context*
- Political Will and Economic Necessity? Construction of high-speed rail network in European on the example of Portugal and East Germany
- Lessons from Italian experience for Czech high speed rail strategies

Co je dopravní politika?

- Soubor aktivit státu – úmysly, prohlášení, konkrétní kroky – s cílem zajistit fungování dopravy a naplňování vytyčených úkolů.

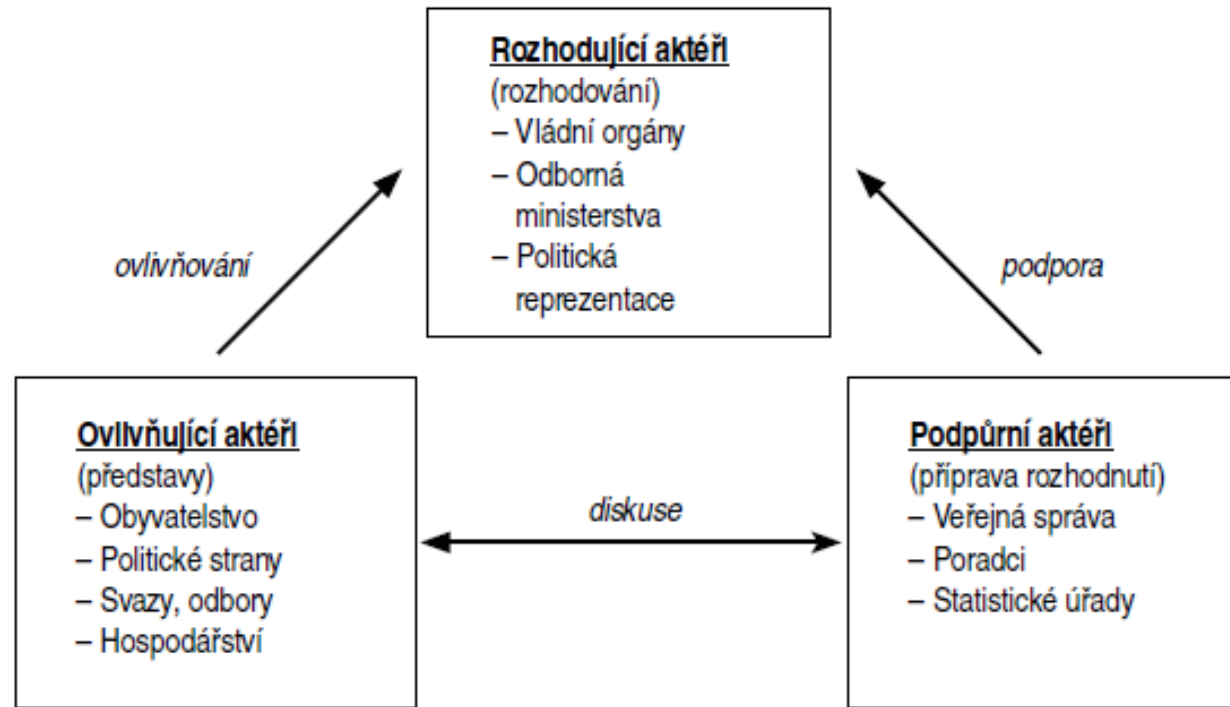
| Dimenze | Pojem | Forma výskytu | Příznaky |
|---------|------------|--|---|
| Forma | „policy“ | Ústava Normy Instituce | Organizace Metodický postup Řád |
| Obsah | „policy“ | Úkoly a cíle Politické programy Programové dokumenty | Řešení problémů Plnění úkolů Hodnoty a cíle Utváření |
| Proces | „politics“ | Zájmy Konflikty Boj | Moc Konsenzus Prosazení se |

Zdroj: Schwedes, Oliver: Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung, Wiesbaden: Springer VS 2011), 21.

Dopravní politika – moderní pohled

- Společnost a mobilita
- Rozvojová politika
- Technologická mobilita
- Zahraniční politika
- Ochrana životního prostředí (význam tohoto faktoru roste)

Obr. 1.1: Aktéři dopravní politiky v demokraticky fungujících společnostech



Zdroj: Grandjot, Hans-Helmut a Bemecker, Tobias. Verkehrspolitik. Grundlagen, Herausforderungen, Perspektiven (Hamburg: Deutscher Verkehrsverlag, 2014), 64. Grafické ztvárnění: autor.

Dopravní politika a VRT

- VRT jako výsledek státní dopravní politiky
 - Jaká je motivace státu k budování VRT?
(rozvoj a mobilita; přirozený technologický rozvoj; demonstrace pokroku; ekologie)
- Změna motivace v čase (= jiná v 80. letech 20. století a jiná dnes)

Stellner, František, Marek Vokoun, David Stögmüller, Marek Kasa, *Can a transport policy contribute to multimodal equilibrium? Lessons from Austrian passenger transport between 1970-2019*

časopis Transportation Planning and Technology

milníky rakouské dopravní politiky:

- I. 1950-1970 poválečná fáze - obnova
- II. 1970-1994 integrační fáze – směrem k multimodální
- III. 1995-2019 fáze EU - Rakousko jako místo pro podnikání

Pro každou fázi interdisciplinární metodologický přístup

1. Hospodářské dějiny

2. Statistika: grafy časových řad; průměrné hodnoty proměnných
dopravních výkonů = Spearmanův koeficient pořadové korelace =
částečná deskriptivní analýza = složené roční tempo růstu

3. Ekonometrická analýza

1950-1970: obrovským nárůstem počtu automobilů, vzestupem letecké dopravy a oproti tomu spíše stagnací a kolísáním vlakové dopravy; budování nové silniční a dálniční infrastruktury.

1970-1994: environmentální problém - k nejpomalejšímu růstu vlakové dopravy - vzájemný pozitivní vztah mezi leteckou a vlakovou a automobilovou dopravou a vzájemný negativní vztah mezi vlakovou a automobilovou dopravou - ekologické snahy nebyly zcela úspěšné

1995-2019: nerovnoměrný růst železniční, silniční a letecké dopravy - růst automobilů způsobil z hlediska krátkodobé Grangerovy kauzality pokles vlakové dopravy

Dlouhodobý vývoj 1970-2019

- neexistuje rovnováha mezi třemi druhy dopravy a hospodářskými politikami zaměřenými na osobní dopravu
- dopravní politika zaměřena na řešení strnulosti a nedostatku vize v ž. dopravě a na rozsáhlé využívání automobilů.
- Letecká doprava - trvale rostoucím segmentem v úzkém a pozitivním vztahu k vlakům (soulad s orientací dopravní politiky na vídeňské letiště a vlakové spojení s hlavním městem).
- vysokou poptávku po cestách automobilem a preferenci projektů silniční dopravní infrastruktury v rámci hospodářské politiky
- ? vysoké poptávky po ekologických automobilech a letadlech, nebo přednost vlakům.
- přednost projektům s vysokou poptávkou - letecká a silniční doprava.
- vizí pro železniční dopravu jsou vysokorychlostní vlaky x infrastruktura pro ostatní vlaky a převaha automobilové a letecké

Stellner, František, Marek Vokoun, Pavel Szobi, Marek Kasa: *Vienna as a center of air and high-speed rail transport in Central Europe: A geostrategic perspective and historical context*

Diplomacy & Statecraft

Vídeň - geostrategická poloha nevyužívá svůj plný potenciál

infrastrukturní problémy - maximální rychlost VRT nedosahuje evropského standardu 250 km/h; neexistuje téměř žádné VRT spojení s ostatními zeměmi střední a východní Evropy = největší potenciál pro znovuzískání geostrategické výhody

není významným dopravním uzlem “západní” Evropy - spíše konkuruje letišťům ve střední a východní Evropě.

geostrategický význam - historicky - mezi extrémy

- myšlenka propojení středoevropských měst VRT
- Rakousko - podřízeno dopravní politice Evropské unie
- střední a východní Evropa - transformace na VRT není na pořadu dne
- Vídeň - potenciál x rozvoj infrastruktury v zemích střední a východní Evropy + vyhrocená konkurence
- ? konkurenci lze změnit ve spolupráci



Szobi, Pavel – Nigrin, Tomáš – Oravec, Juraj: Political Will and Economic Necessity? Construction of high-speed rail network in European on the example of Portugal and East Germany

- Srovnání rozvoje sítě VRT v Portugalsku a ex-NDR
- Výchozí stav:
 - Lidnatost; podobný stav infrastruktury kolem roku 1990; podobný modální split na sledovaných koridorech budoucích VRT (Lisabon a Porto; Berlin – Hannover)



15 Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace



The InterCityExpress (ICE) network map in Germany.

- High-speed lines for 300 km/h (186 mph)
- High-speed lines for 250 km/h (155 mph) or more
- Upgraded lines for 200–230 km/h (124–143 mph)
- Conventional lines, often upgraded for 160 km/h (100 mph)



16 Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace

- **Portugalsko:**

- Strategie po roce 2000

- **Německo:**

- VDE projekty – 1991-2010 (s pokračováním)

Srovnání přístupů dopravních politik

— Portugalsko:

- Cíl: VRT na hlavních národních koridorech a propojení se Španělskem (Lisabon-Porto, Lisabon-Madrid)

— Německo:

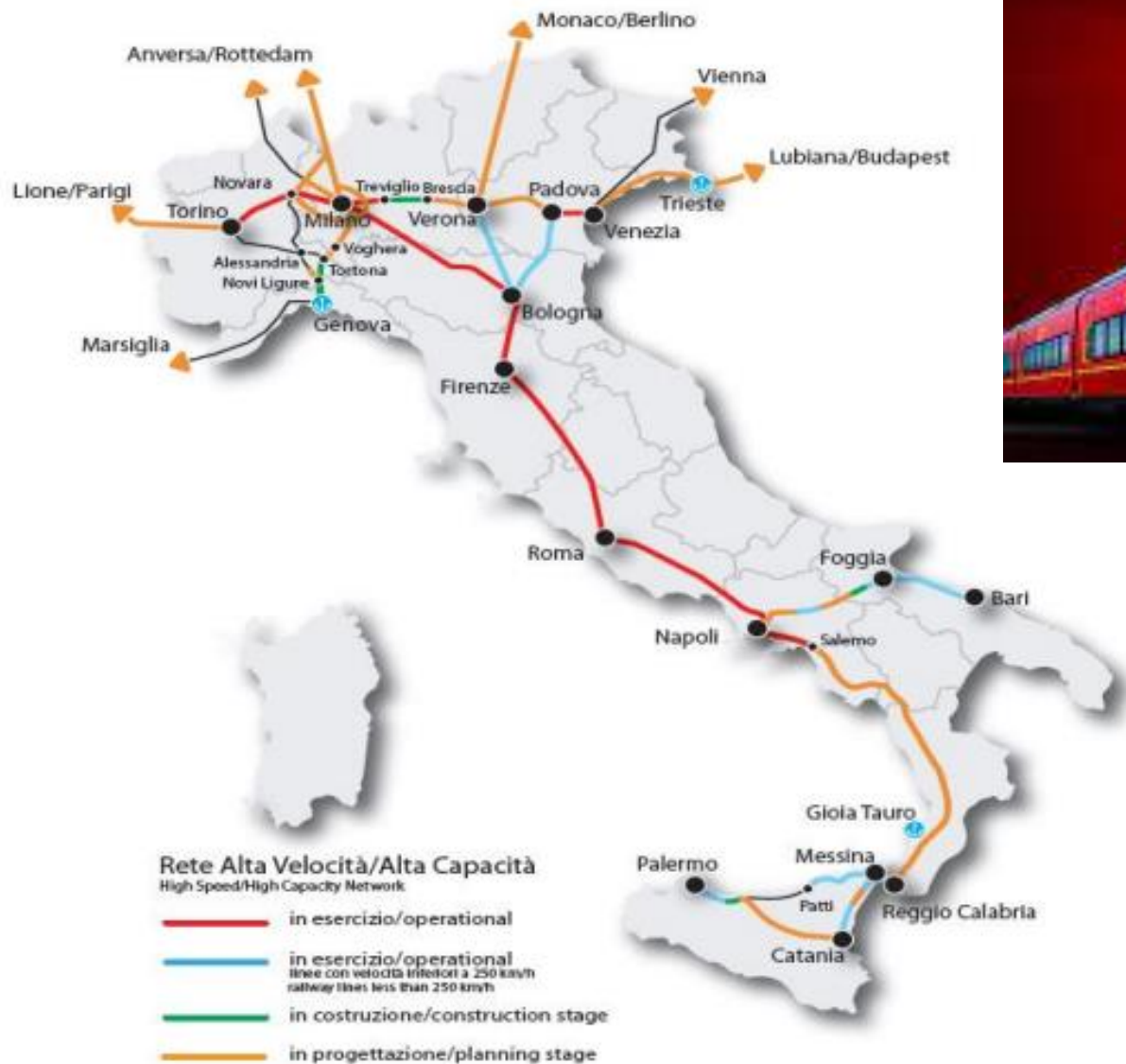
- Cíl – propojení ex-NDR se západním Německem; rozvoj „prostorové železniční sítě (Flächenbahn)“
- ALE – násobná finanční náročnost než Portugalsko

Giuseppe Iglieri - Fabio Senesi - Pavel Szobi: Lessons from Italian experience for Czech high speed rail strategies

VRT jsou v Itálii a České republice konkurenceschopné vůči letecké dopravě (Milán-Řím / Praha-Brno).

Itálie a Česká republika sdílí problém složitého terénu a investiční náročnosti (trať Bologna-Florence / Praha-Drážďany).

V obou případech jsou zřejmé zásadní socioekonomické dopady.





Probíhající výstavba tratě Neapol-Foggia je významnou ukázkou praktického provádění projektu pro česko-německý projekt tratě

Praha-Drážďany:

27 km dlouhý železniční tunel Orsara-Hirpinia (cena 1.075 mld.

EUR) x 26 km dlouhý železniční tunel Heidenau-Ústí nad Labem

(cena 500 mil. EUR)

Děkujeme za pozornost!



**Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy
a dopravní chování populace, CZ.02.1.01/0.0/0.0/16_026/0008430**



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání