

Petr Moravec¹

Co potřebuje železnice z pohledu SVOD Bohemia?

Klíčová slova

Železnice, dopravce, osobní doprava, veřejná služba, dopravní politika, infrastruktura

Key words

Railway, carrier, passenger transport, public service, transport policy, infrastructure

Anotace

Posláním Svazu osobních železničních dopravců (SVOD Bohemia) je zvýšit podíl železnice na přepravě osob v České republice aktivním zapojením do tvorby dopravní politiky státu. Cílem SVOD Bohemia je minimalizace dopadů současného stavu tratí, jejich oprav a výstavby na kvalitu služeb cestujícím. SVOD Bohemia se aktivně spolupodílí na přípravě podmínek pro smysluplné využití nových technologií ve veřejné dopravě.

Abstract

The mission of the Union of Passenger Railway Carriers (SVOD Bohemia) is to increase the share of railways in passenger transport in the Czech Republic by actively participating in the creation of the state's transport policy. The aim of SVOD Bohemia is to minimize the impact of the current state of the tracks, their repairs and construction on the quality of passenger services. SVOD Bohemia actively participates in the preparation of conditions for the meaningful use of new technologies in public transport.

Úvod

Osobní železniční doprava byla 10 let před covidem nejrychleji rostoucím druhem dopravy osob v České republice. Stalo se tak díky postupnému zavádění pravidelného jízdního řádu jak v dálkové tak i v regionální dopravě, soustavné obnově vozidlového parku a díky konkurenčnímu prostředí zvyšováním celkové kvality dopravních a palubních služeb. Covid znamenal zhruba 30% propad počtu přepravených cestujících. Dnes jsme díky návratu cestujících opět na předcovidových číslech.

Předvídatelné podmínky v sektoru

Cílem SVOD Bohemia je do 10 let zdvojnásobit počet přepravených cestujících. V dálkové dopravě se tento trend daří postupně naplňovat, v řadě dopravních směrů je vlak oproti individuální automobilové dopravě již dnes konkurenceschopný. V regionální dopravě je situace poněkud složitější.

¹ Ing. Petr Moravec, výkonný ředitel Svazu osobních železničních dopravců, z.s SVOD Bohemia, svodbohemia.cz, <https://twitter.com/SvodBohemia>

K tomu, abychom mohli navázat na předcovidový trend, potřebujeme, abychom s dostatečnou pravděpodobností věděli, jaké budou dlouhodobé podmínky pro provozování osobní dopravy.

Na železnici všechno trvá velmi dlouho. Plánovat pouze z roku na rok nevede k dobrým výsledkům, protože krátkodobá opatření nevedou vždy správným směrem.

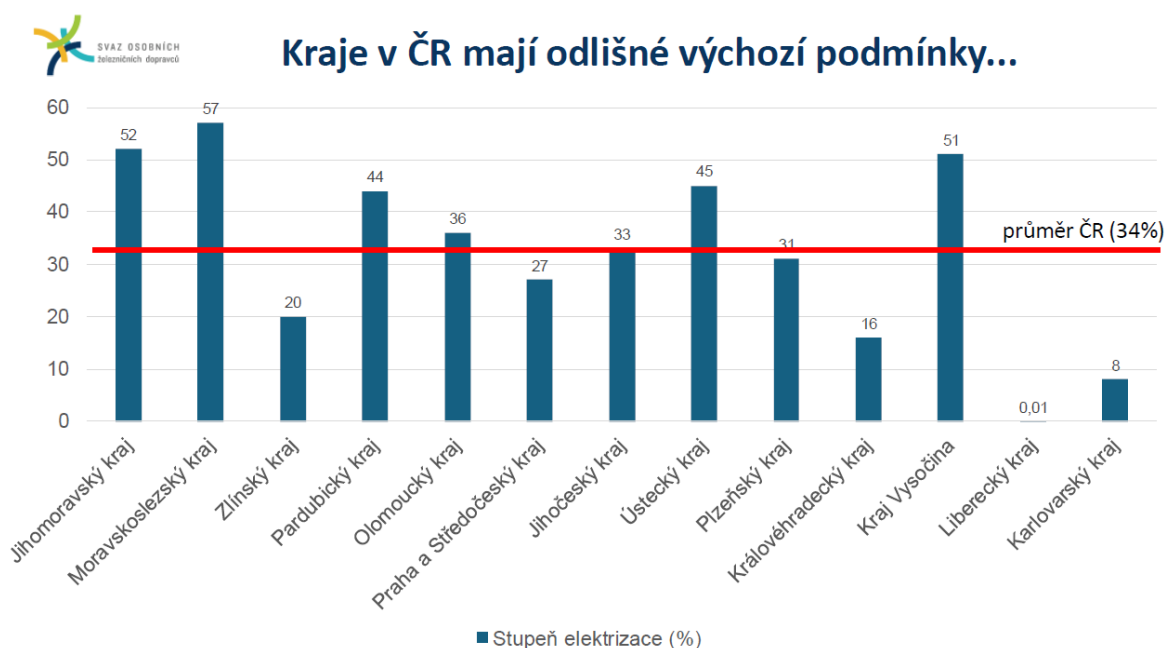
Politicky je ČR rozdělena na 14 krajů (Praha se považuje za kraj). Z dopravního hlediska považujeme Prahu a její prstenec v podobě Středočeského kraje za jeden územní celek.

Elektrická trakce

Zlepšení služeb na železnici umožňuje v první řadě energetická účinnost. Zatímco spalovací motor má účinnost někde kolem 30% a zbytek se ztratí v teple, moderní elektrické motory mají účinnost přes 95%, jsou tedy 3x energeticky účinnější a jejich použití je výrazně levnější.

Trh s novými vozidly v nezávislé trakci je poměrně malý a vzhledem ke Green Dealu pro výrobce zatím neperspektivní.

Výchozí podmínky pro zlepšení regionální dopravy má v ČR každý kraj trochu jiné.



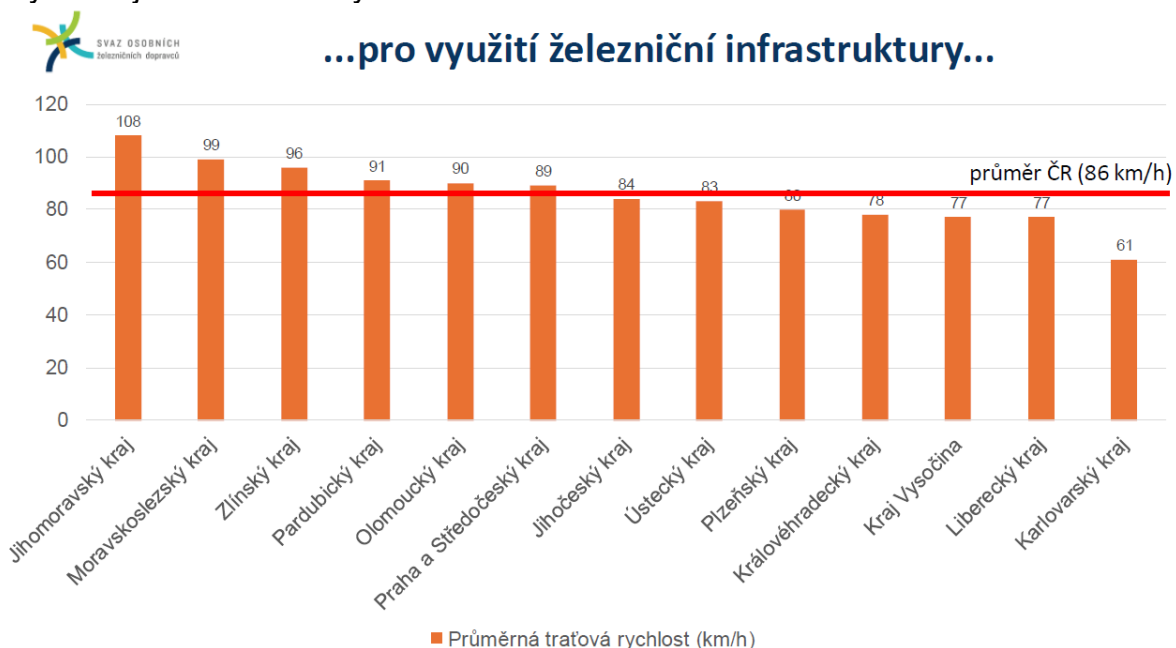
Zdroj: Správa železnic, číselník SŽ SR 72, seznam traťových úseků 2024

Obrázek č. 1: Stupeň elektrizace v krajích

Na obrázku č. 1 na jedné straně vidíme nadprůměrný podíl elektrické trakce u obou velkých moravských krajů a na zemědělském jihu. Na druhé straně máme kraje, které mají většinu tratí v nezávislé trakci, extrémem je v tomto případě kraj Liberecký, který nemá elektrické tratě žádné.

Traťová rychlost

Z hlediska konstrukční traťové rychlosti (obrázek č. 2) je situace trochu vyrovnanější, průměr zvyšují zejména tratě koridorové. Tři kraje, tedy Vysočina, Liberec a Karlovy Vary nemají žádné koridory.



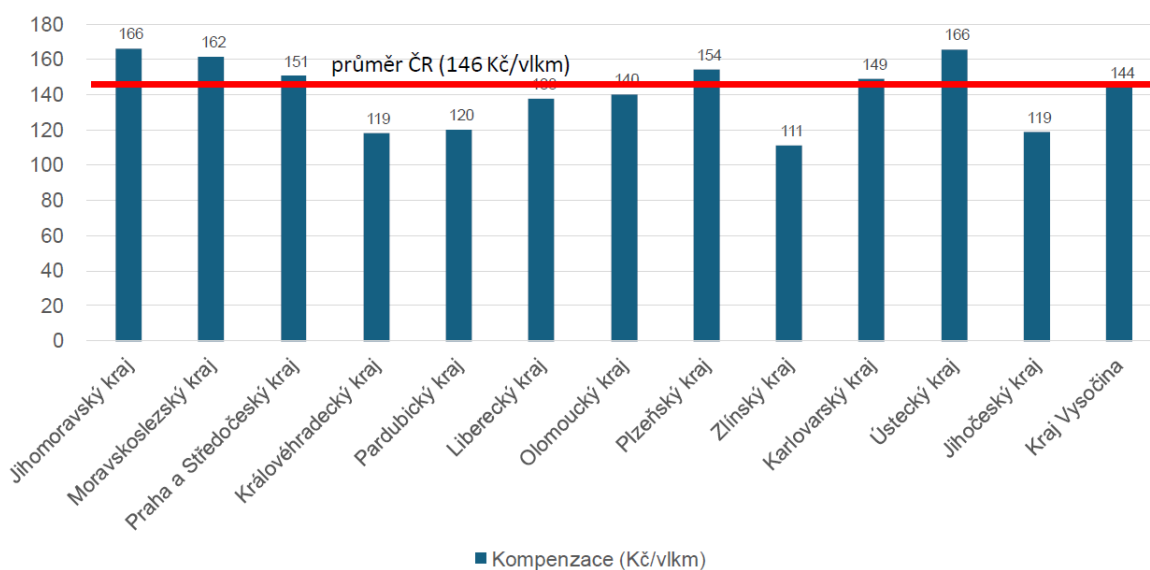
Zdroj: Správa železnic, číselník SŽ SR 72, seznam traťových úseků 2024

Obrázek č. 2: Průměrné traťové rychlosti v krajích

Kompensace veřejných služeb

V souhrnu kraje zaplatí dopravcům kompenzace smluvních veřejných služeb v přepravě cestujících přes 13 miliard korun za 90 mil vlakových kilometrů a přepraví se 130 milionů cestujících za rok. Průměrně tak kraje zaplatí 140 Kč za vlkm a 100 Kč za jednoho cestujícího (obrázek č. 3). Když počítáme, že průměrná délka cesty v regionální dopravě je 20 km, jedná se o částku 5 Kč na 1 km. Jízdenka stojí průměrně 1 Kč/km.

Čím je lepší dopravní plán...



Zdroje: MD, Ročenka dopravy 2022, Plány dopravní obslužnosti krajů

Obrázek č. 3: Kompenzace v krajích (Kč/vlkm)

Některé kraje své dobré výchozí podmínky téměř dokonale využívají. Velká část dopravního výkonu probíhá na koridorových tratích, odbočné a přípojné tratě fungují podobně jako potůčky, které napájí velkou řeku.

V řadě krajů tvoří železnice dopravní páteřní systém. Železniční stanice jsou oproti autobusovým zastávkám až na výjimky hůře dostupné, je pro kvalitní dopravní obslužnost velmi důležité, aby dobře fungovala návazná pozemní doprava, včetně individuální automobilové.

Proto je klíčové, aby se u železničních stanic dalo pohodlně a spolehlivě zaparkovat.

Pak jsou kraje, které ze svého hendikepu udělaly přednost a nevýhodné výchozí podmínky dokázaly překonat chytrou dopravní koncepcí.

A některé kraje na svou příležitost teprve čekají.

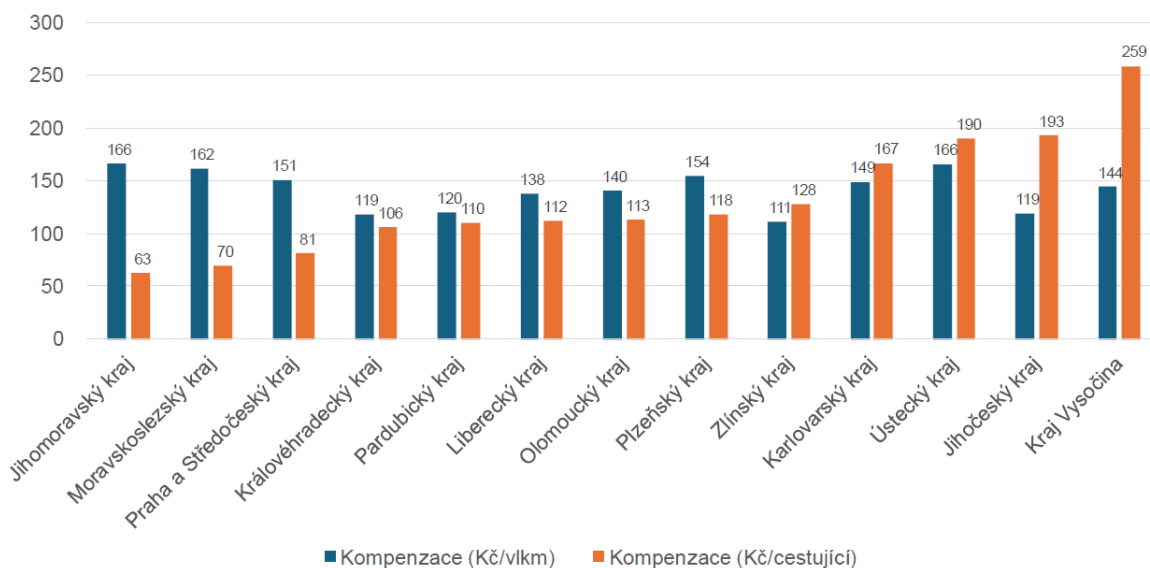
A protože všechno na železnici je relativně drahé, drahé je i samotné zajištění dopravní obslužnosti.

Železnice je v průměru 3 x dražší než autobus. Železniční vozidlo je na stejný počet sedadel 3x těžší než autobus. Je-li železniční vozidlo elektrické, dokáže díky menšímu valivému odporu a vyšší účinnosti elektrického motoru tento hendikep zmírnit.

Nabízíme-li stejnou přepravní kapacitu jako autobus, nemůžeme mu konkurovat.

Můžeme konkurovat, pouze tehdy, nabídneme-li minimálně 3x větší kapacitu a tato kapacita bude využita. Pak se vyplatí kraji zaplatit vyšší cenu za 1 vlakový kilometr, pokud se cena za 1 cestujícího poměrně sníží.

...tím je v železniční dopravě více cestujících.



Zdroje: MD, Ročenka dopravy 2022, Plány dopravní obslužnosti krajů

Obrázek č. 4: Kompence veřejných služeb

Jihomoravský kraj platí nejvyšší kompenzaci dopravcům, ale ve finále dotuje 1 cestujícího ze všech krajů nejméně. Je to i díky dobře navazující pozemní dopravě a zrušením paralelních dopravních spojení linkovými autobusy.

Liberecký kraj překonal svůj výchozí hendikep a vzhledem k tomu, že jeho přepravní proudy jsou spíše polycentrické, dokázal vytvořit fungující dopravní síť.

Závěr

Mobilita a doprava se týká nás všech. Mobilita umožňuje náš hospodářský a společenský život, od každodenního dojíždění do práce přes návštěvy rodiny a přátel a cestování. Úspěch snahy o bezemisní mobilitu závisí na naší schopnosti zajistit udržitelnost dopravního systému. Mobilita v Evropě i v ČR by měla být založena na účinném a vzájemně propojeném multimodálním dopravním systému osobní i nákladní dopravy, vylepšeném dostupnou vysokorychlostní železniční sítí a čistší a aktivnější mobilitou v ekologičtějších městech, která přispívá ke zdraví a dobrým životním podmínkám jejich občanů. Tento vývoj by neměl nikoho opomíjet. Je zásadní, aby mobilita byla dosažitelná a finančně dostupná pro všechny, aby venkovské a odlehlé regiony byly lépe propojené a přístupné pro osoby se sníženou pohyblivostí a osoby s postižením.

Literatura

- [1] Správa železnic. Číselník stanic SR72. Seznam traťových úseků. 2024
- [2] Ministerstvo dopravy. Ročenka dopravy 2022. Praha.
- [3] Plány dopravní obslužnosti krajů.

Lektorovali:

Ing. Václav Macek, Ministerstvo dopravy

Ing. Pavel Blažek, Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje (KORID)