

Ochrana ovzduší ve státní správě XII.



Role regionální železnice ve 21. století

Miroslav Vyka // Svaz cestujících ve veřejné dopravě, z.s. //
prezident

www.svazcestujicich.cz

www.facebook.com/svazcestujicich

Hotel Palcát, Tábor, 9. 11. 2017

Veřejná doprava v ČR = je nejlepší v EU

Počet kilometrů ujetých v hromadných dopravních prostředcích =
vlakem + autobusem + MHD

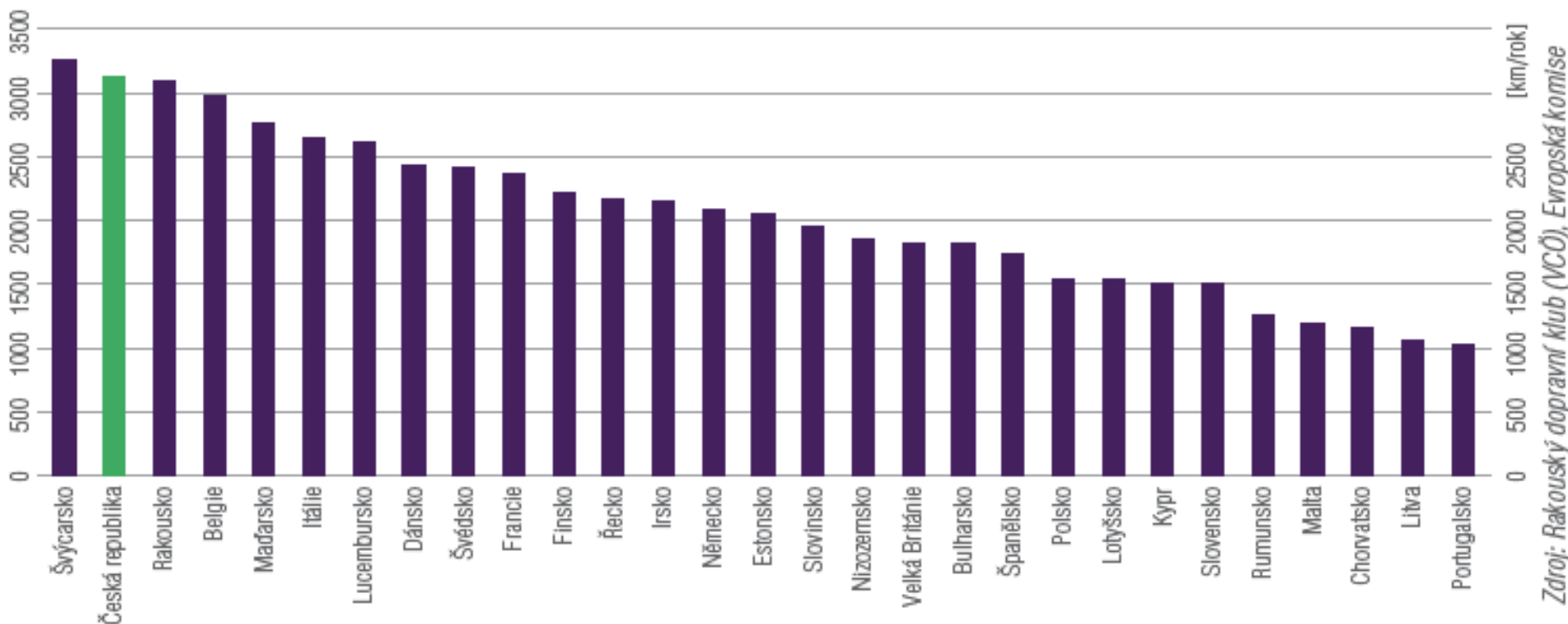
Švýcarsko = 3 255 km

Česko = 3 120 km

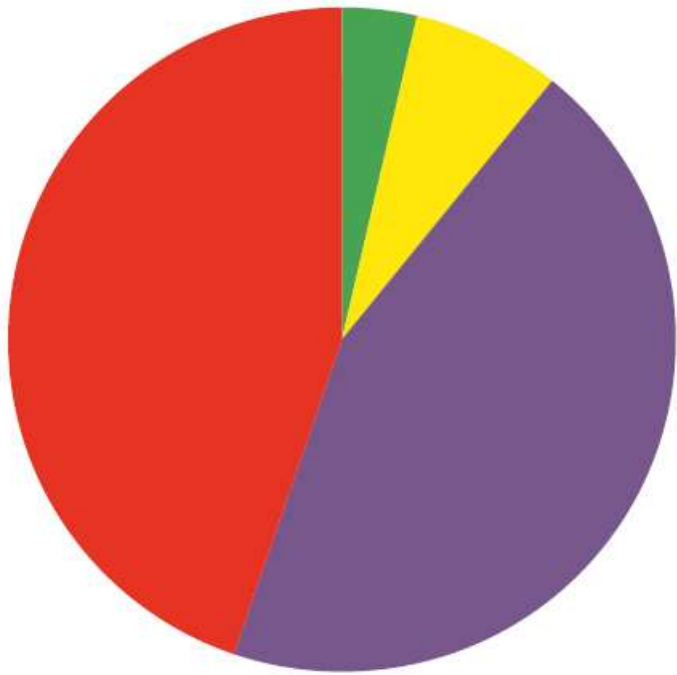
Rakousko = 3 080 km

Belgie = 2 975 km

= průměr na osobu
a rok (2014)

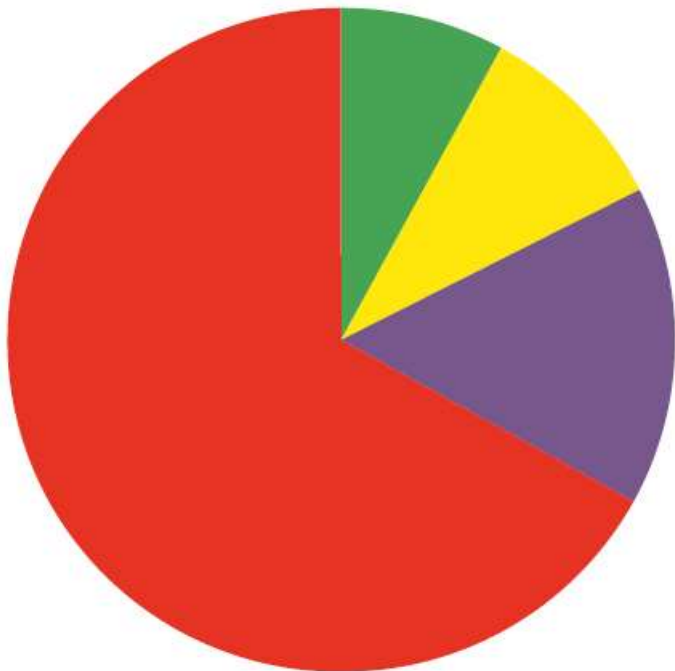


POZEMNÍ PŘEPRAVA OSOB PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH



Železniční doprava	3,6 %
Autobusová doprava	7,2 %
Městská hromadná doprava	44,4 %
Individuální automobilová přeprava osob	44,7 %

MODAL SPLIT (oskm)

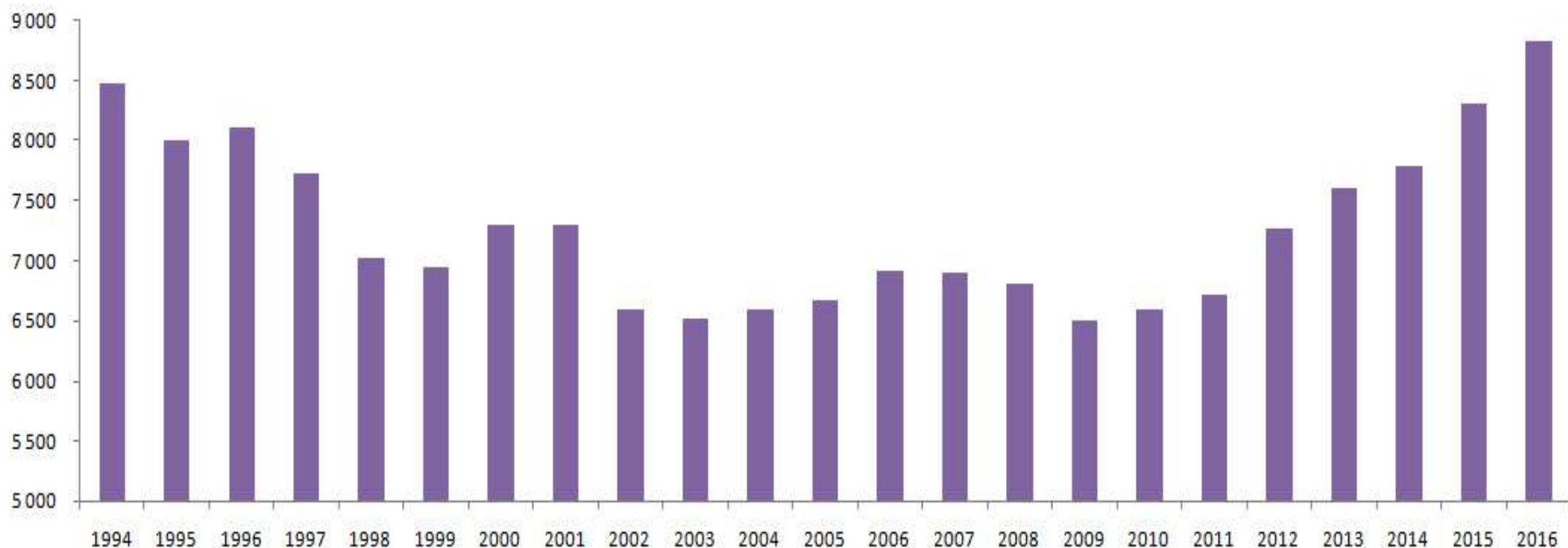


Železniční doprava	8,0 %
Autobusová doprava	9,6 %
Městská hromadná doprava	15,5 %
Individuální automobilová přeprava osob	67,0 %

Přepravní výkon v osobní dopravě na železnici je nejvyšší za 20 let

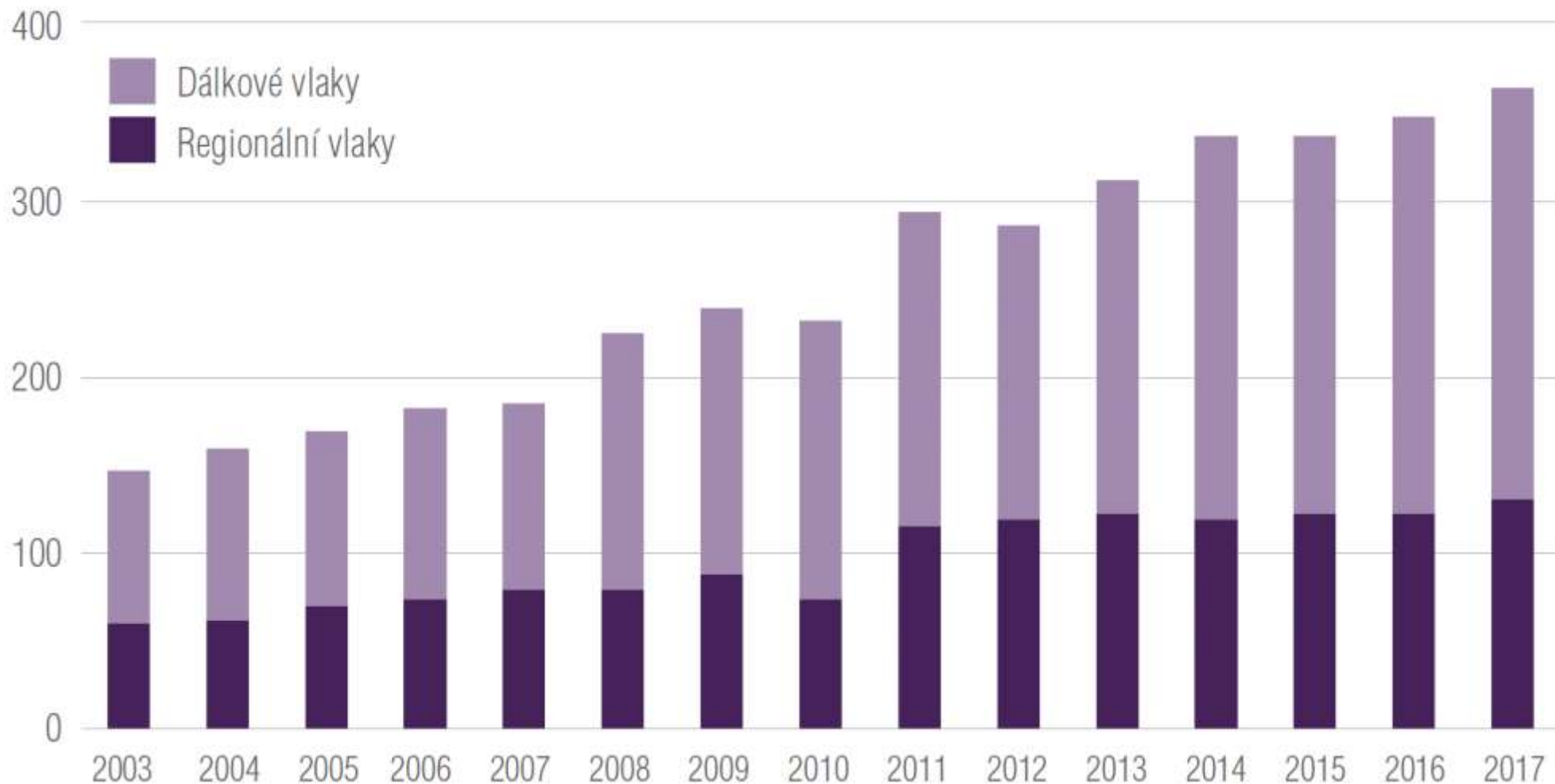
Přepravní výkon na železnici 1994–2016 v ČR

Vývoj přepravního výkonu na železnici v ČR v letech 1994 - 2016 - celkový přehled [miliony osobokilometrů]



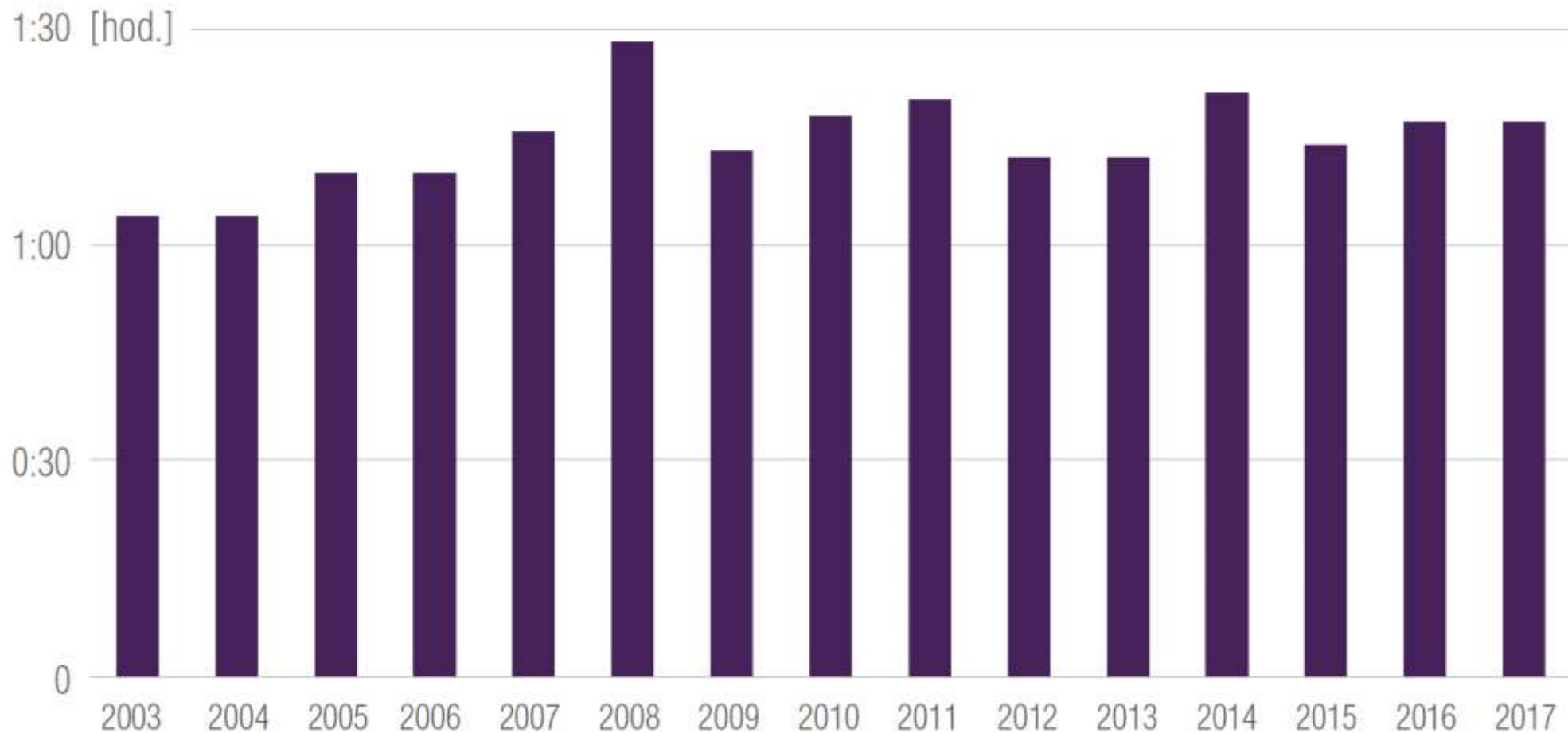
Možnosti rozvoje dálkové a regionální dopravy Praha (– směr východ)

VLAKY NA PRAHA-LIBEŇ – ÚVALY (144/364 / DEN)



Vliv nedostatečné kapacity na regionální dopravu

NÁRŮST JÍZDNÍ DOBY (ESKA) KOLÍN–PRAHA MAS.



Jako kdybychom tu měli dva světy ... ???

Svět silniční / Svět železniční

Všechno je možné

- INFRASTRUKTURA
- MÁ KONGESCE
- staví se nové silnice
- budují se nové dálnice
- síť se rozšiřuje zkapacitňuje
- roste přepravní výkon (+13 %)
- podporujeme zcela opačný trend rozvoje dopravy

Skoro vše je „problém“

- NENÍ KAPACITA TRATÍ
- nestaví se nové tratě
- infrastruktura neakceptuje potřeby dopravců / zákazníků
- prodlužuje se jízdní doba
- není kapacita pro nákladní dopravu
- regulátor – kdo pojedede?

Pařížská dohoda COP21

- snížit produkci emisí CO₂ do roku 2030 o 40 %
- zvýšit podíl obnovitelných zdrojů na 27 %
- zvýšit energetickou účinnost
(snížit měrnou spotřebu energie)
do roku 2030 o 27 %

Skutečnost?

- Od roku 1993 – nárůst emisí z dopravy
na více jak dvojnásobek

Jak tento trend změnit?

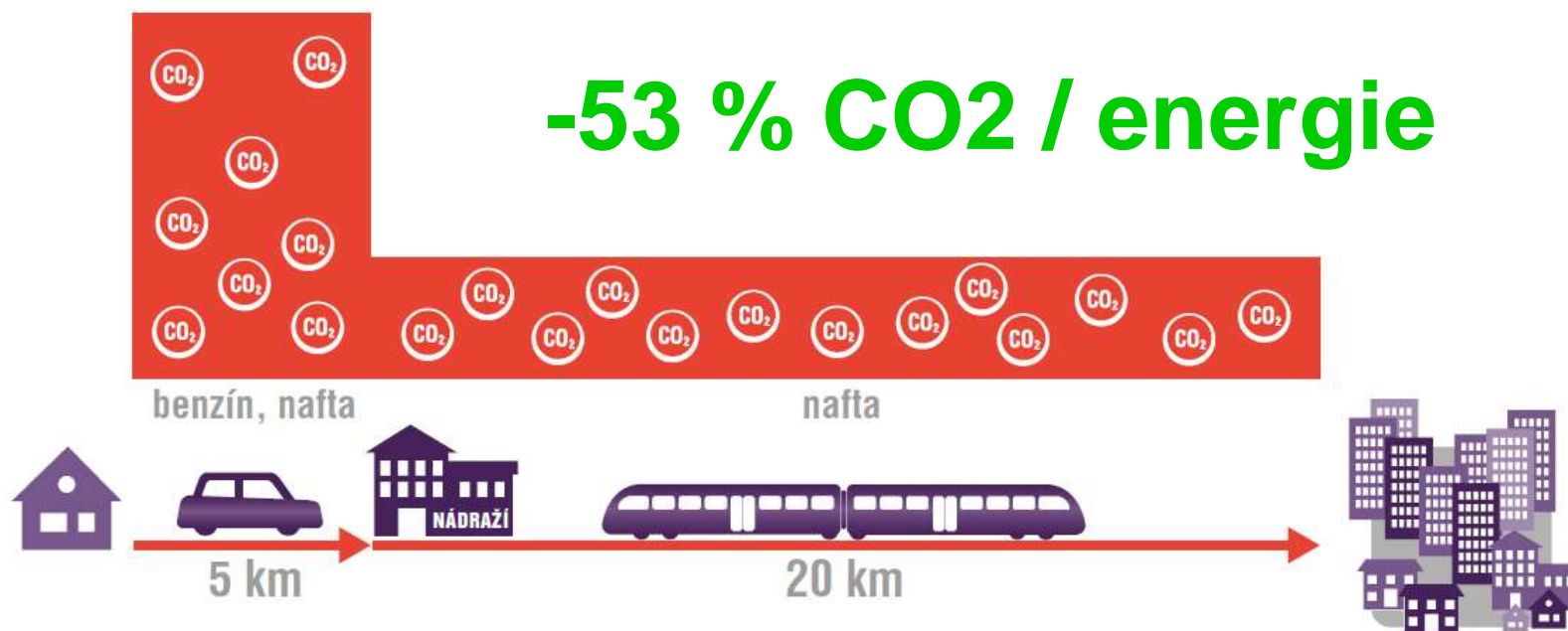
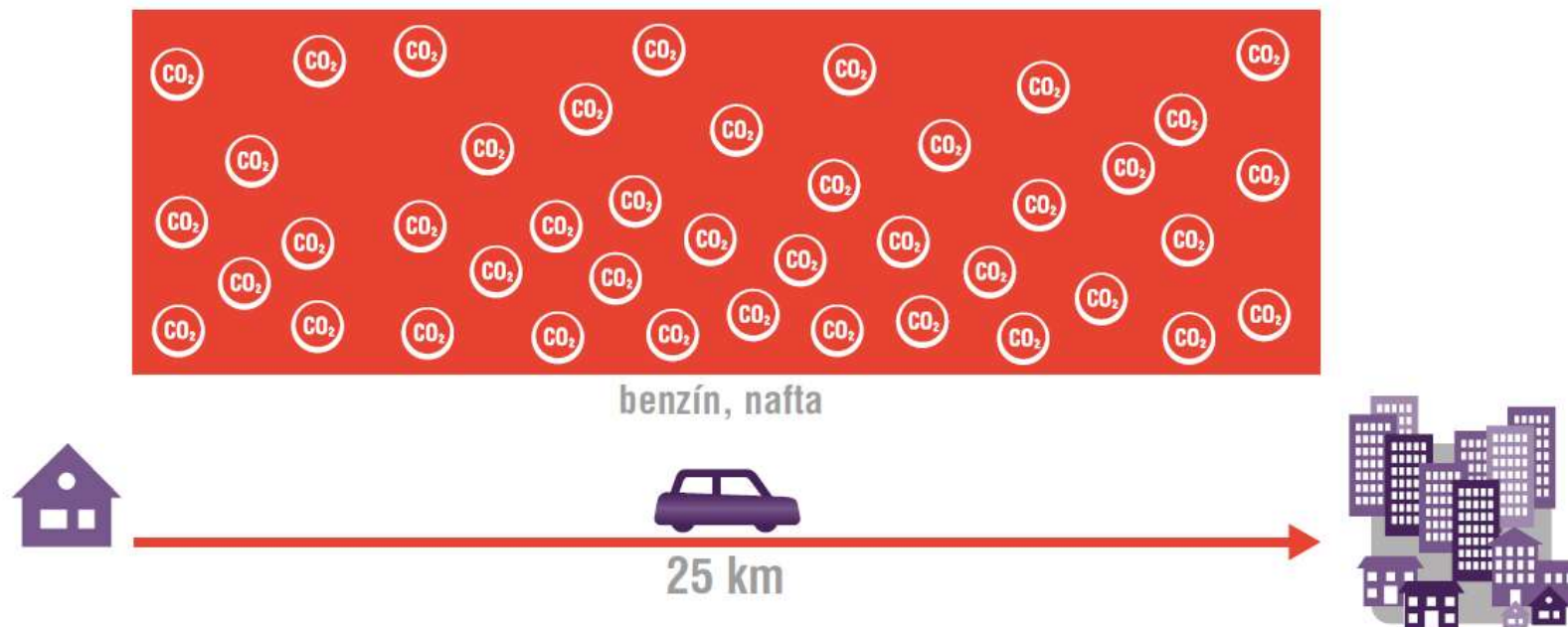
V dopravě je řešením kolejová doprava
zejména v elektrické trakci a integrovaná mobilita

DOPRAVNÍ PROVÁZANOST

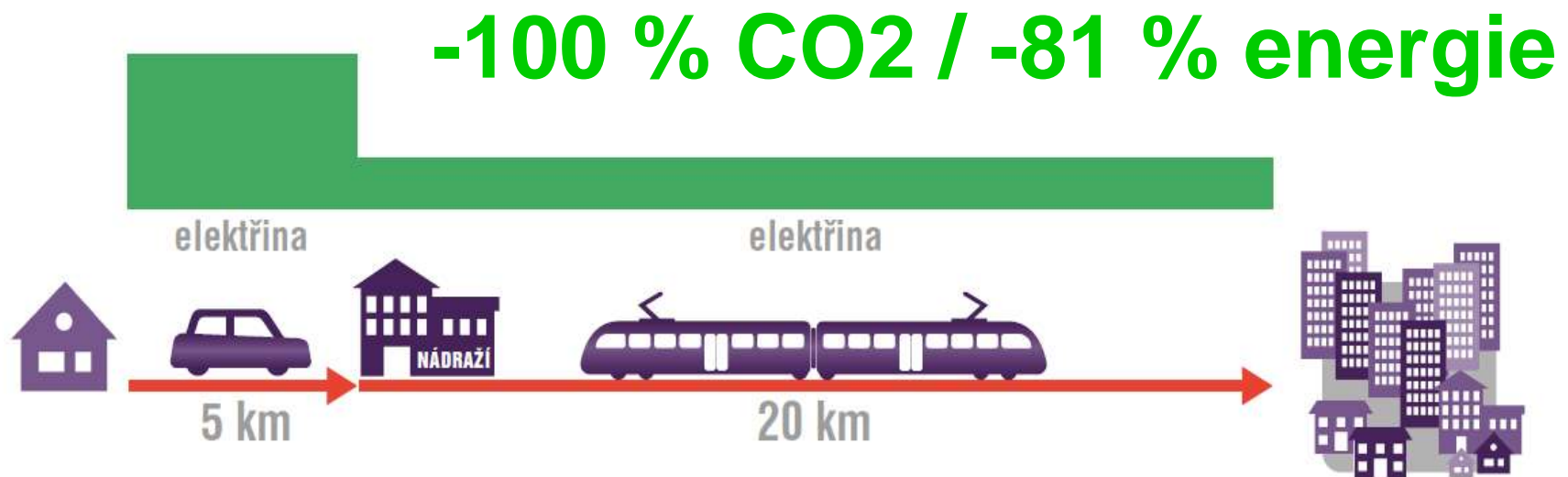
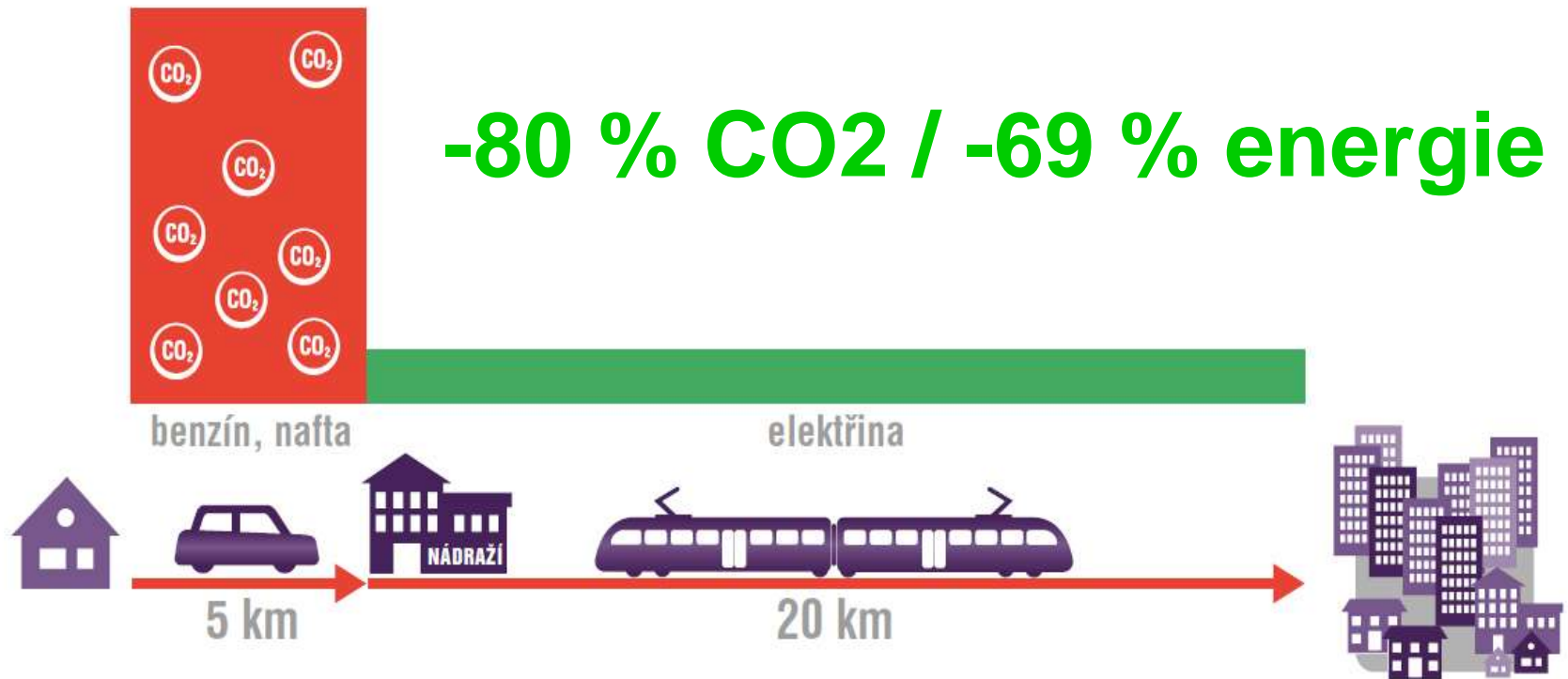
- Bezpečné parkování kol u nádraží a terminálů



Dekarbonizace mobility – můžeme ji řešit ihned!



Dekarbonizace mobility – můžeme ji řešit ihned!



KOMFORT A ZACÍLENÍ NA ZÁKAZNÍKA

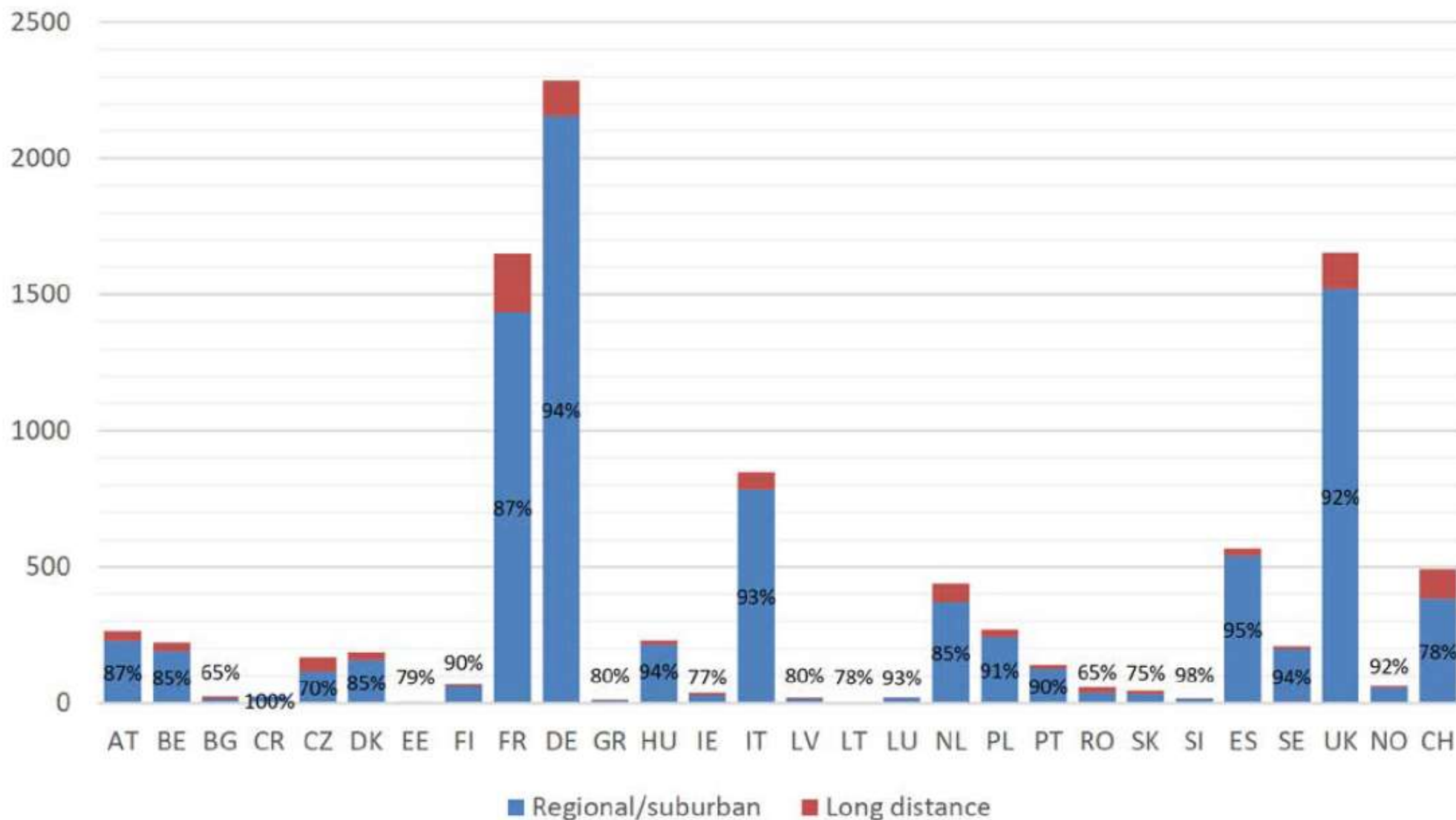
- Komfort nejen ve vozidlech veřejné dopravy ...



CESTUJÍCÍ V REGIONÁLNÍ A DÁLKOVÉ DOPRAVĚ (1)

ČR (70% / 30 %) versus FR, DE, IT, UK (91% / 9 %)

Regional/long distance passengers (million)

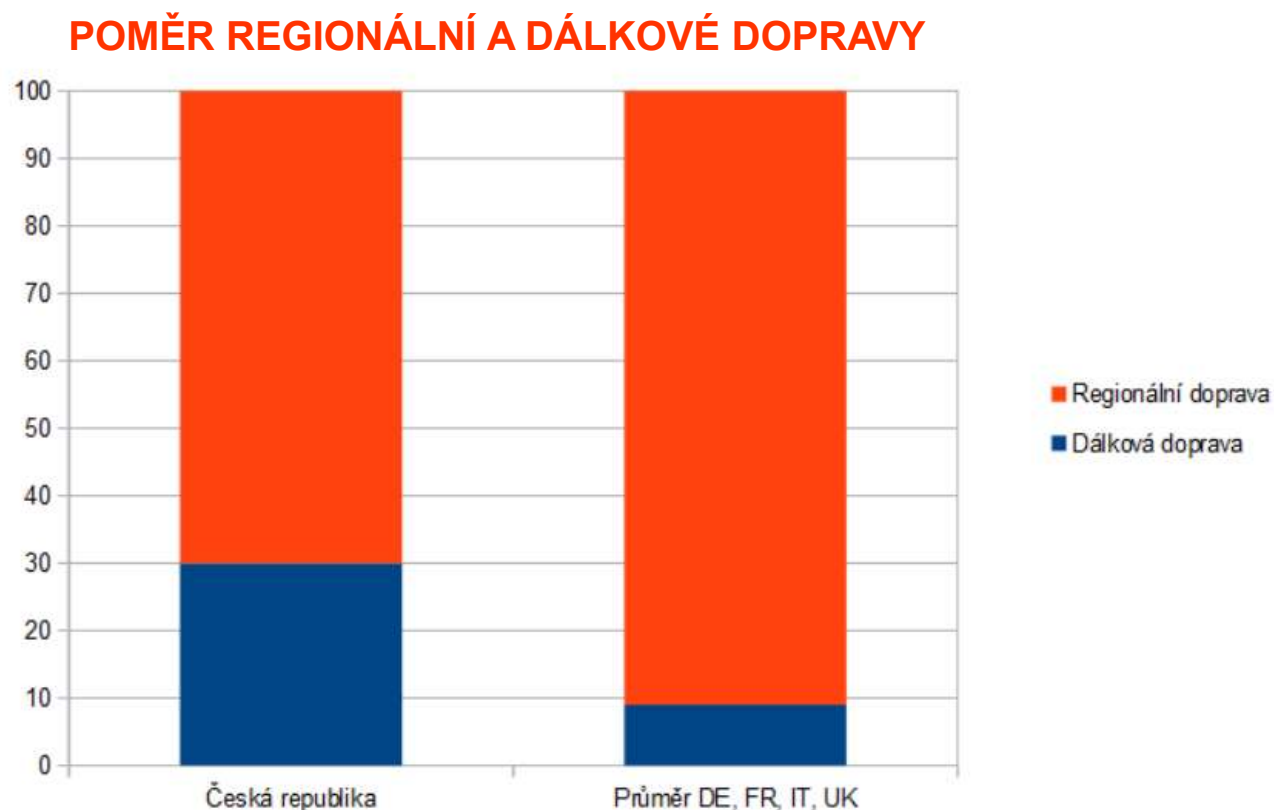


CESTUJÍCÍ V REGIONÁLNÍ A DÁLKOVÉ DOPRAVĚ (2)

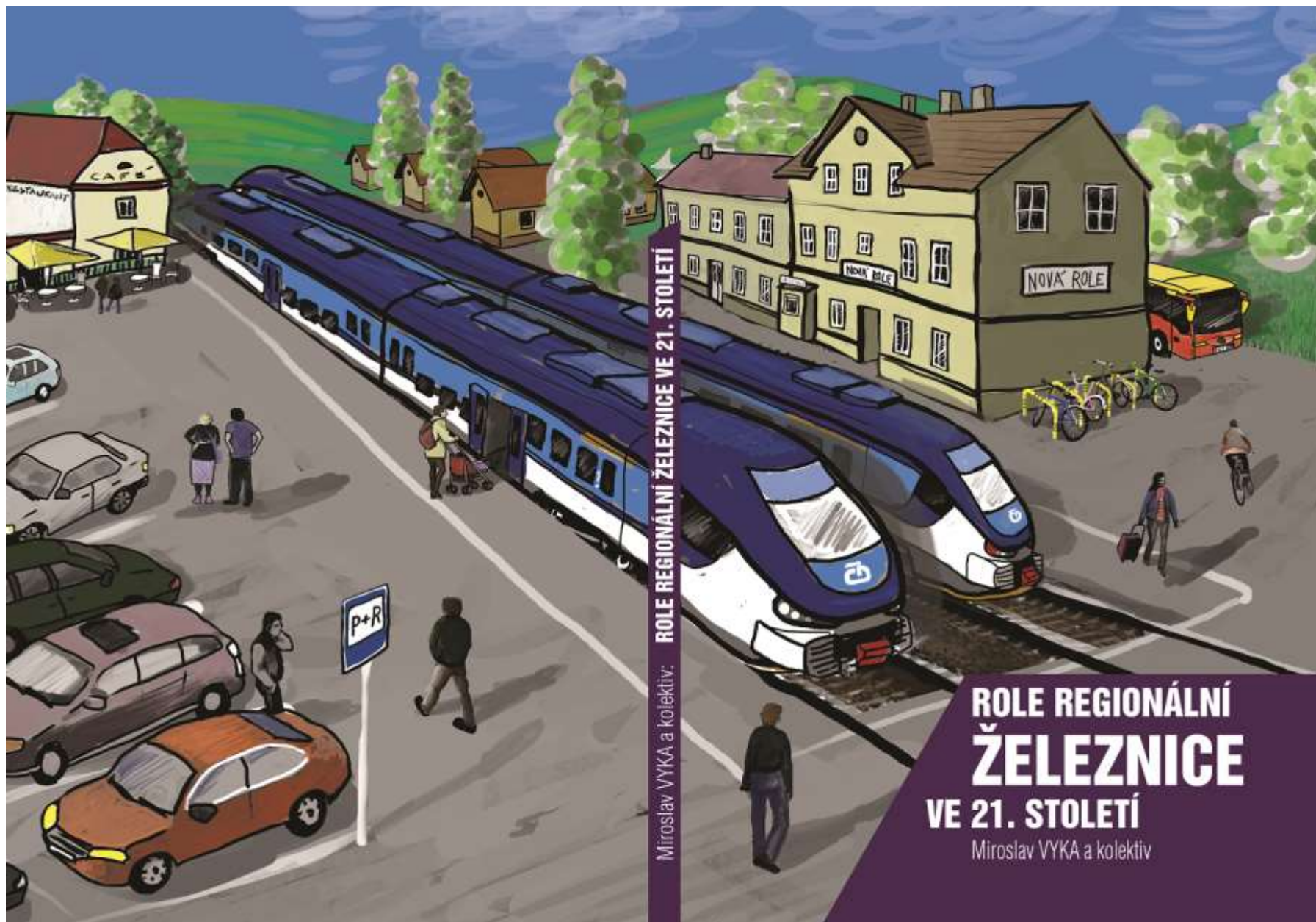
- Nárůst v dálkové dopravě Praha – Ostrava / Brno (cca 2,7x)
- Stagnace regionální dopravy (mimo Prahu a okolí)
- Potenciál růstu regionální dopravy v ČR na 3x násobek
- Potenciál železnice v ČR: 500 milionů cestujících/rok (dnes 170 mil.)

- **90 % mobility se realizuje na krátké a střední vzdálenosti...**

= Proto je potřeba začít řešit zejména regionální mobilitu!



Role regionální železnice ve 21. století



MOTTO KNIHY:

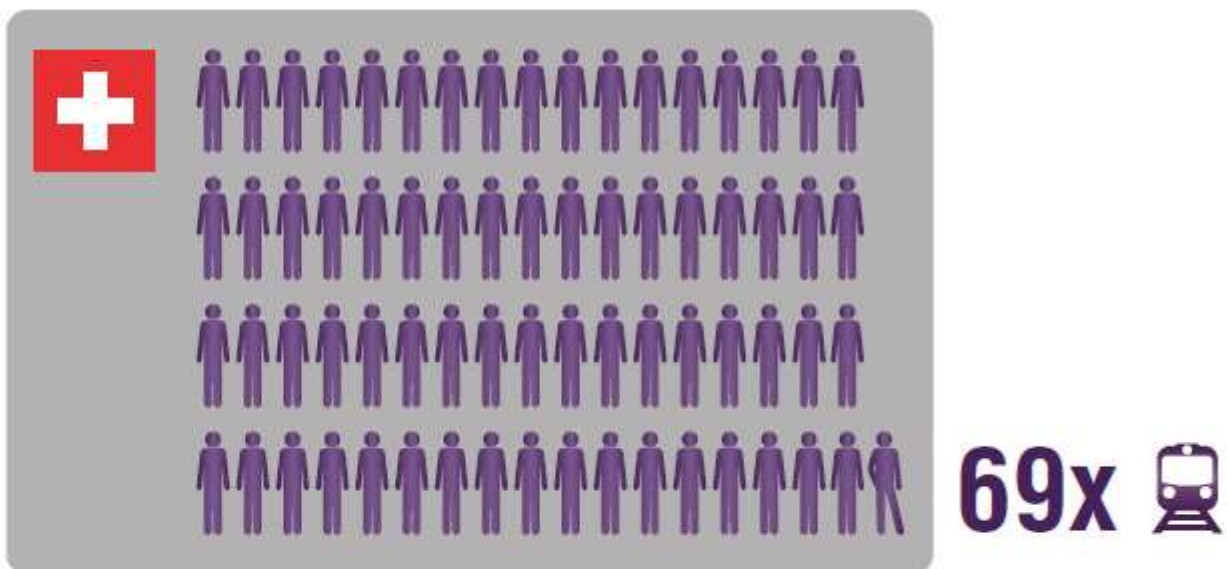
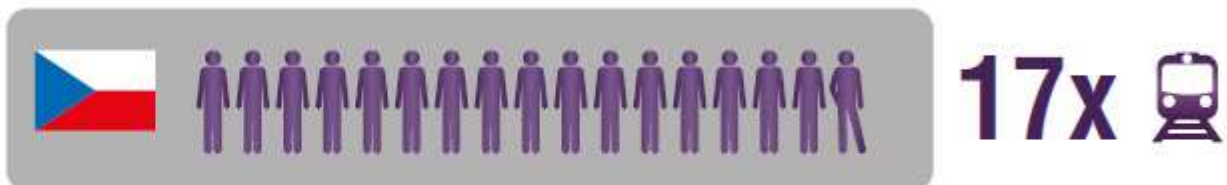
**„Není bohatý region ten,
kde si i chudí mohou dovolit jezdit autem,
ale ten, kde bohatí jezdí veřejnou dopravou.“**

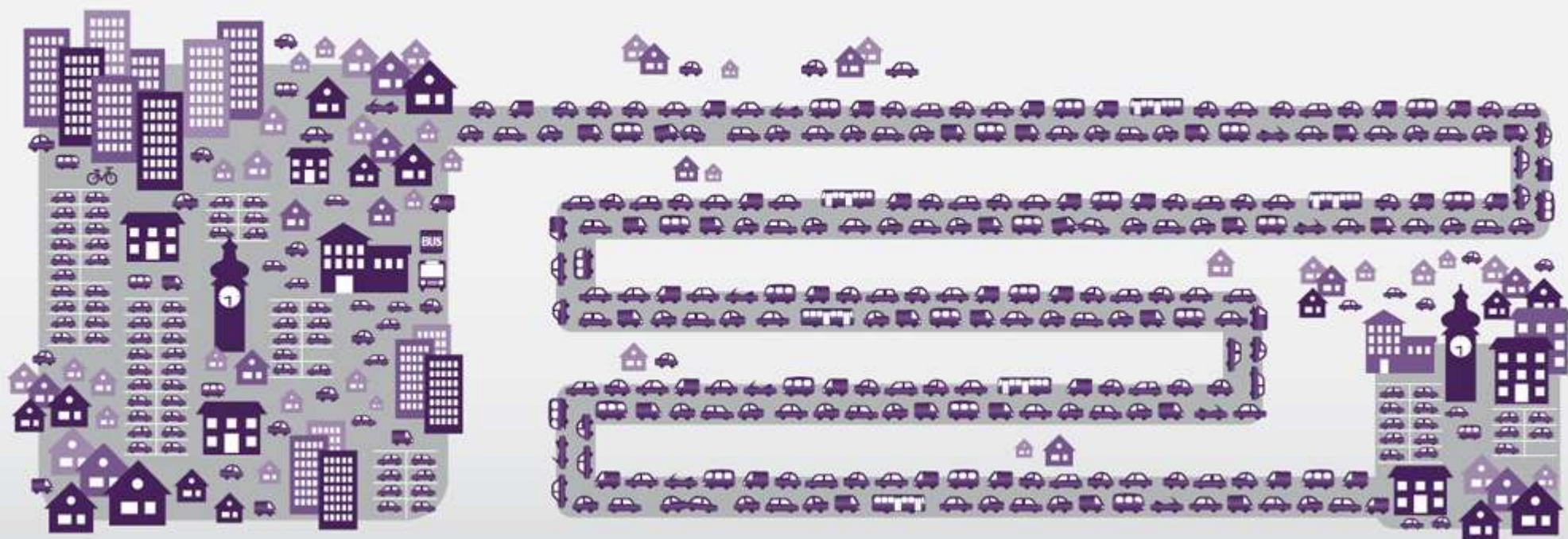


PRŮMĚRNÝ POČET CEST VLAKEM NA OBYVATELE ZA ROK



„Který region je bohatý?“

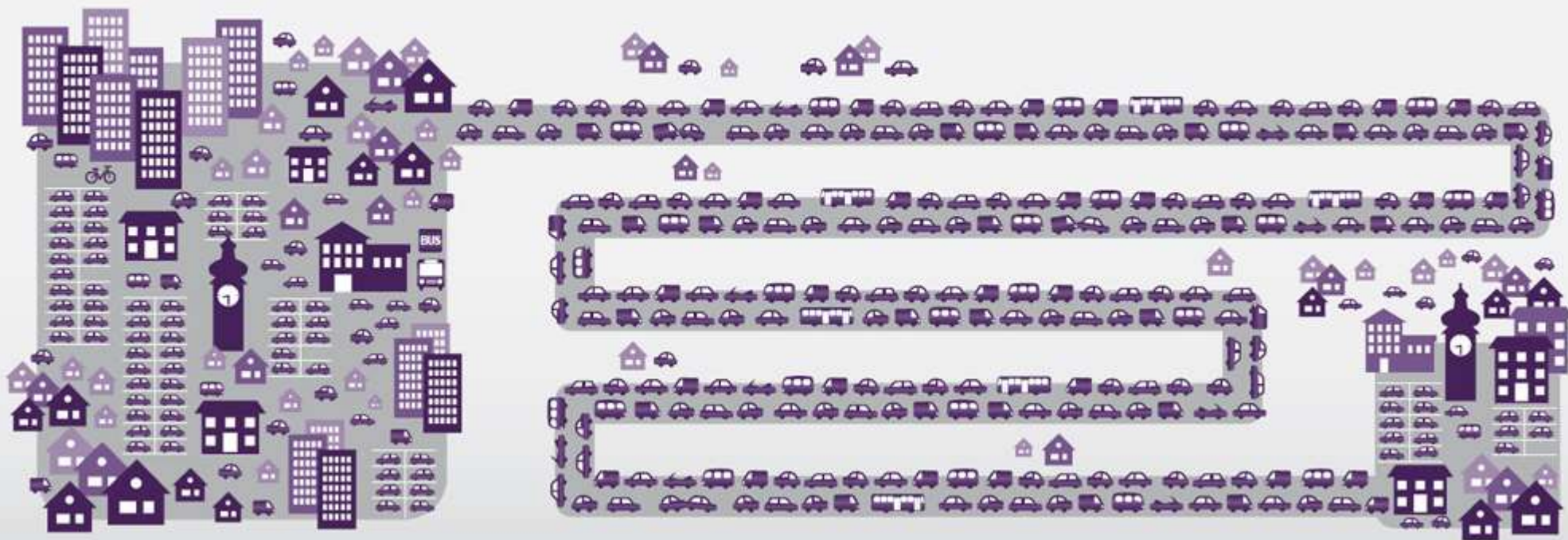




Regionální mobilita (80 – 90 % obyvatel)

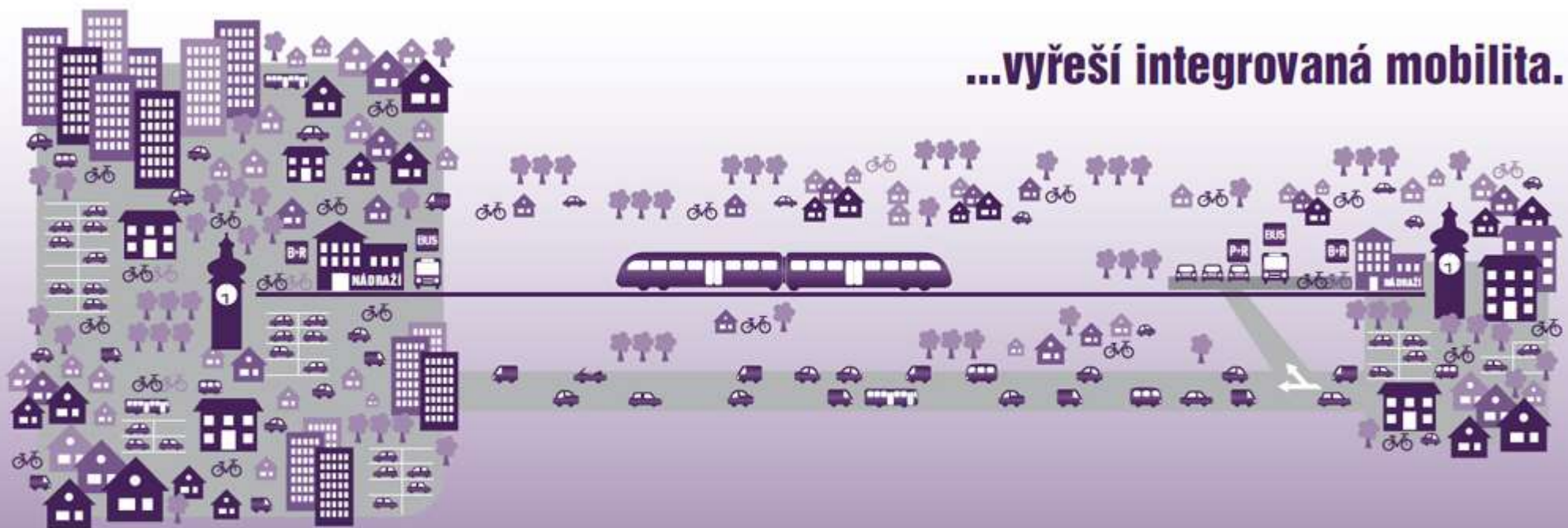
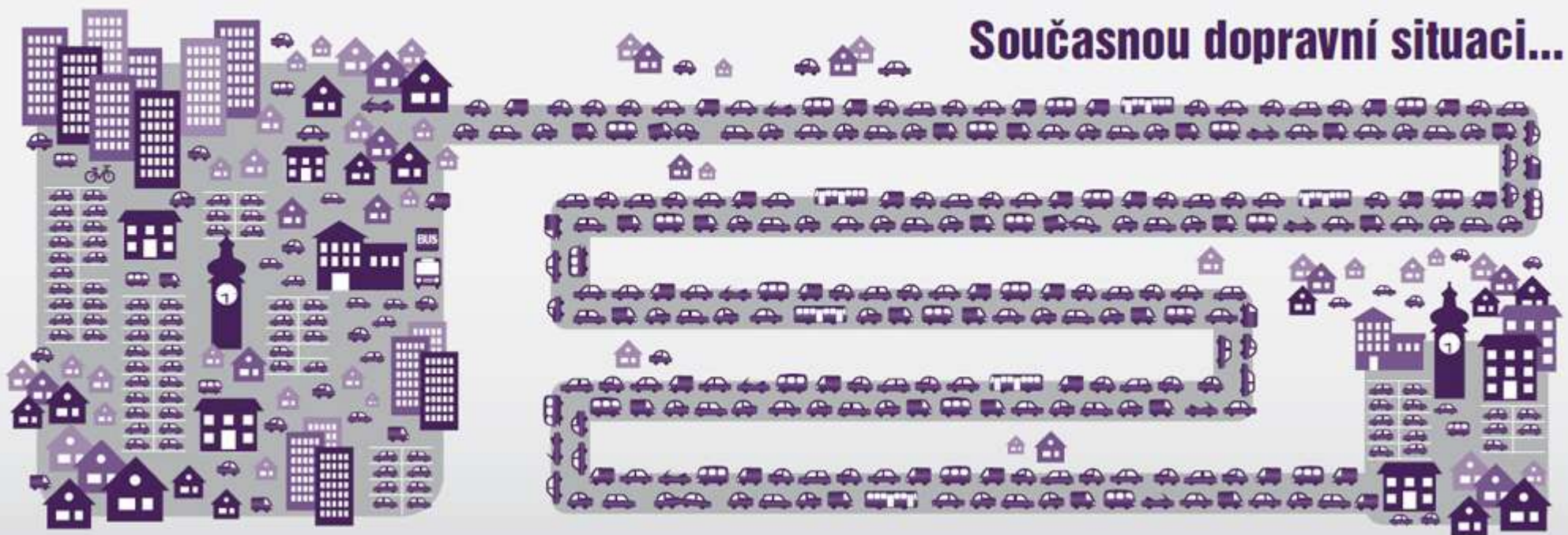
Ranní dopravní situace: lidé z venkova dojíždí do měst

„Jeden obrázek = více než 1000 slov“



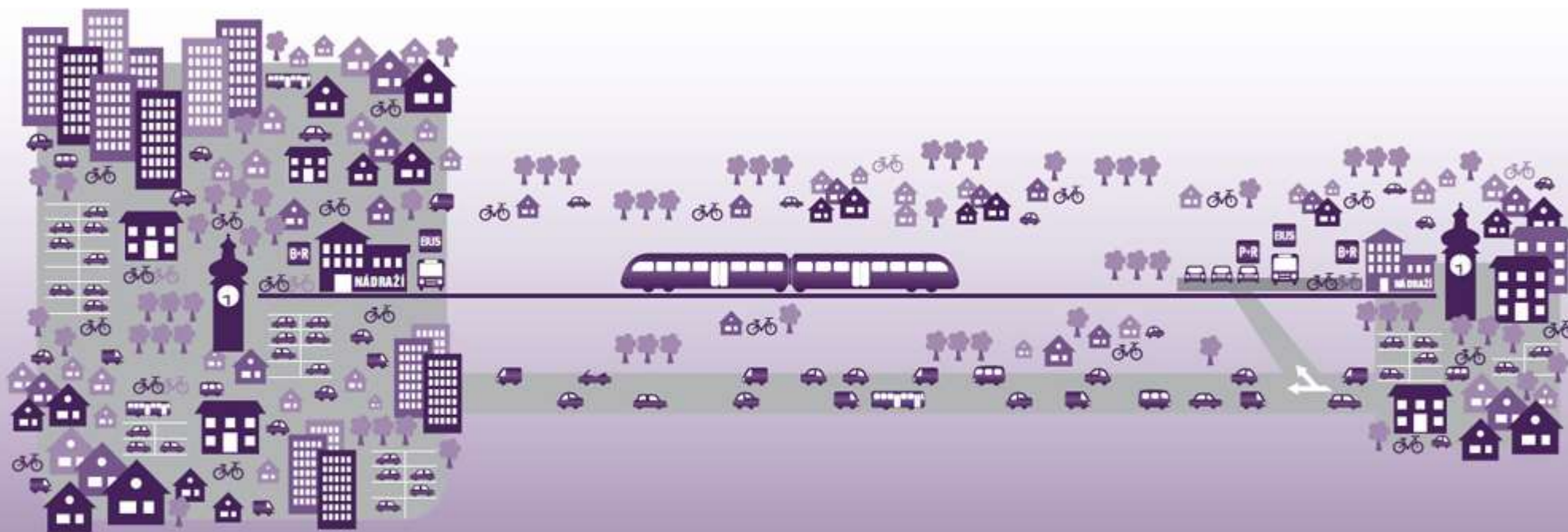
VÝSTAVBA DALŠÍCH SILNIC NENÍ ŘEŠENÍM ...





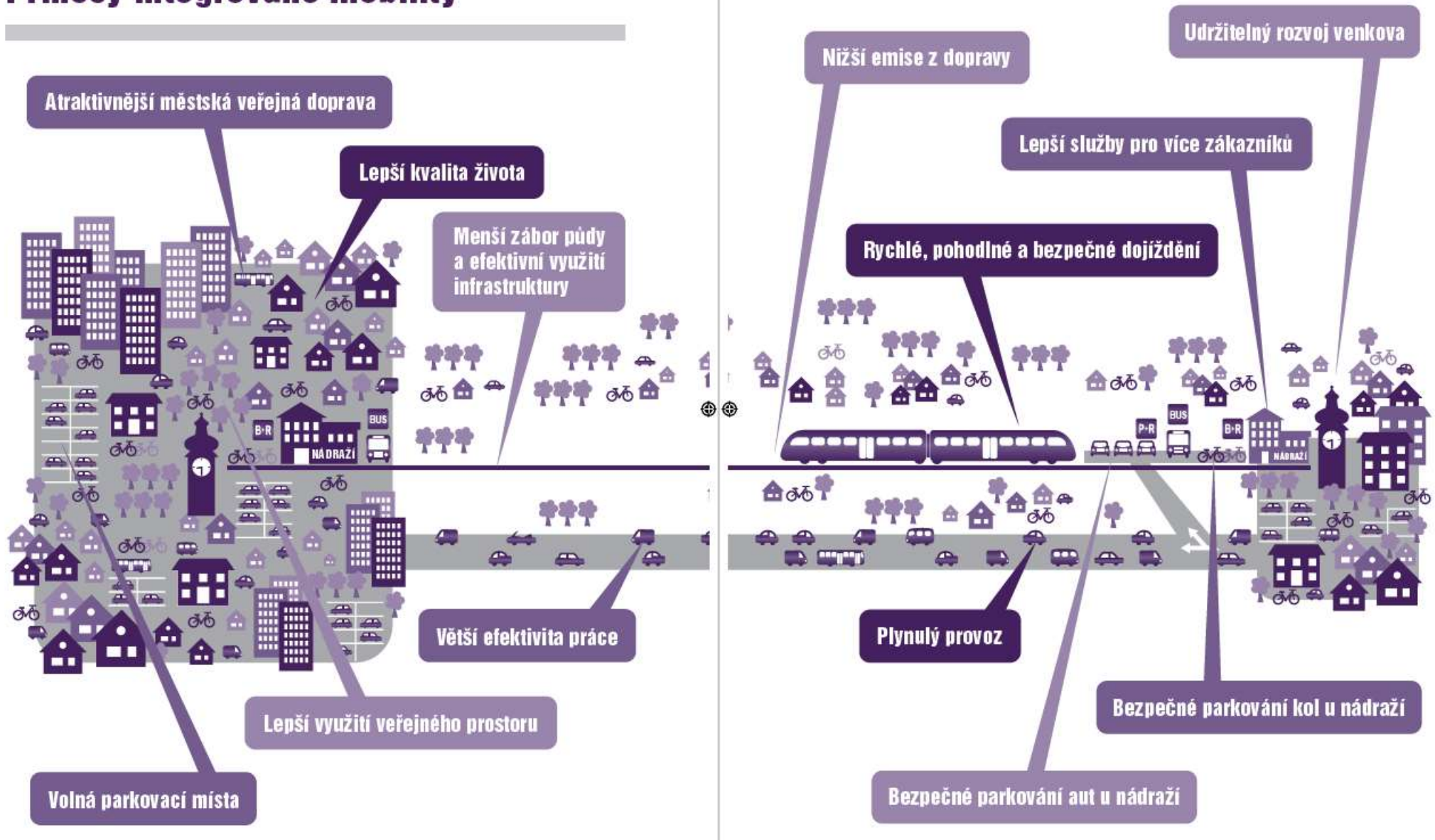
INTEGROVANÁ MOBILITA

- Provázanost veřejné a individuální dopravy (P+R, B+R)
- Páteř tvoří železniční doprava (1 vlak = 75 až 750 aut)
- Zajišťuje plošnou obsluhu území efektivním a udržitelným způsobem.
- Má celospolečenské přínosy pro město, region i jejich obyvatele



Role regionální železnice ve 21. století

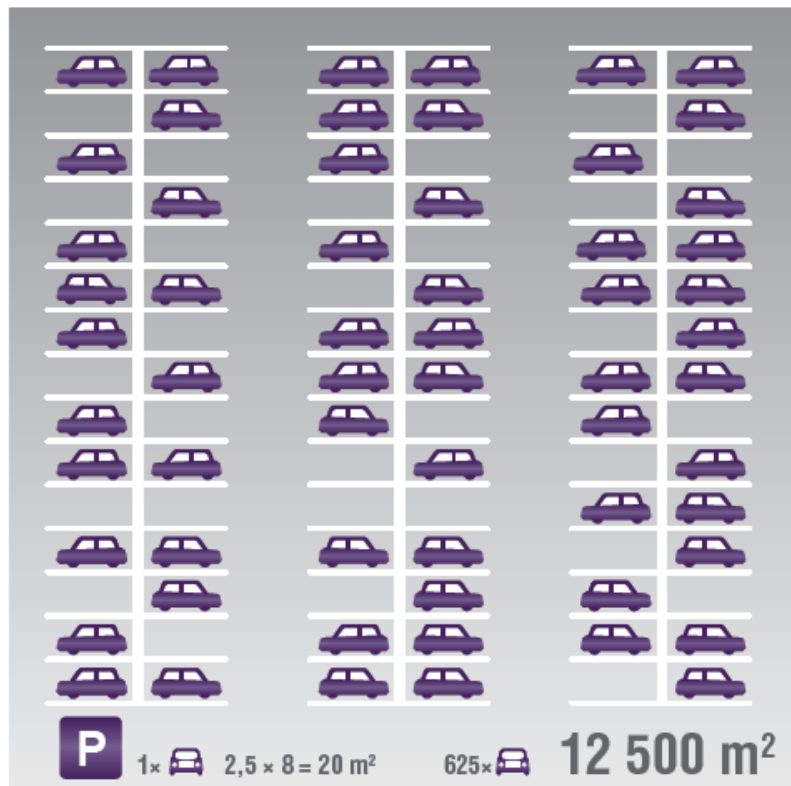
Přínosy integrované mobility



Zábor veřejného prostoru (parkovací politika)

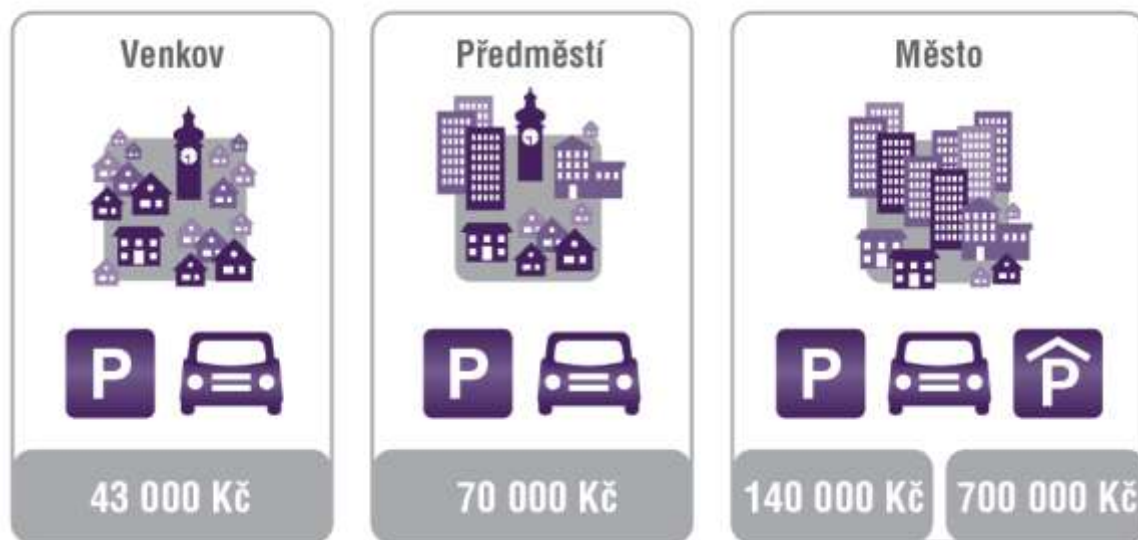
Mobilita v klidu

Auta ve městě zabírají 42krát větší prostor než regionální vlak



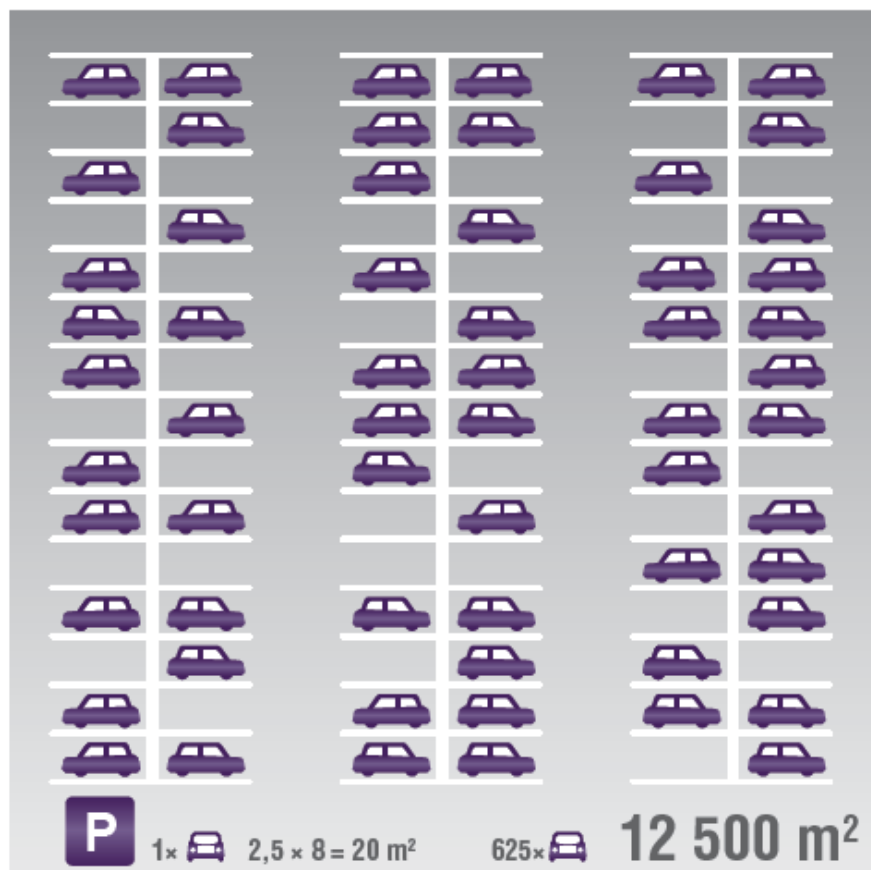
- automobil v pohybu = 2 % času
- automobil v klidu = 98 % času
- **Auta potřebují 42x více prostoru**
- **Stání v parkovacím domě ve městě je 15x dražší než na P+R v regionu**

Srovnání nákladů na vybudování jednoho parkovacího stání dle lokality



Srovnání záboru veřejného prostoru

Auta ve městě zabírají 42krát větší prostor než regionální vlak



**Když 120 000 obyvatel
dojíždí do Prahy autem:**

= 85 000 automobilů jede do města

= **85 000 parkovacích míst**

a) zábor veřejného prostoru v ulicích
cca 1 700 000 m² (**170 ha**)

b) parkovací domy pro 85 000
automobilů = náklady na jejich
vybudování:

85 000 x 700 000 = **59,5 miliardy Kč**

Parkovací účet za nevyužitý

potenciál železnice

NEBO BENEFIT

PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE

P+R = noví cestující = větší tržby z jízdného

300 parkovací státní (1 parkovací dům v centru města) =
= 5 000 parkovacích míst na P+R (u regionální železnice)

- 15 000 nových cestujících denně (autem k vlaku a zpět)

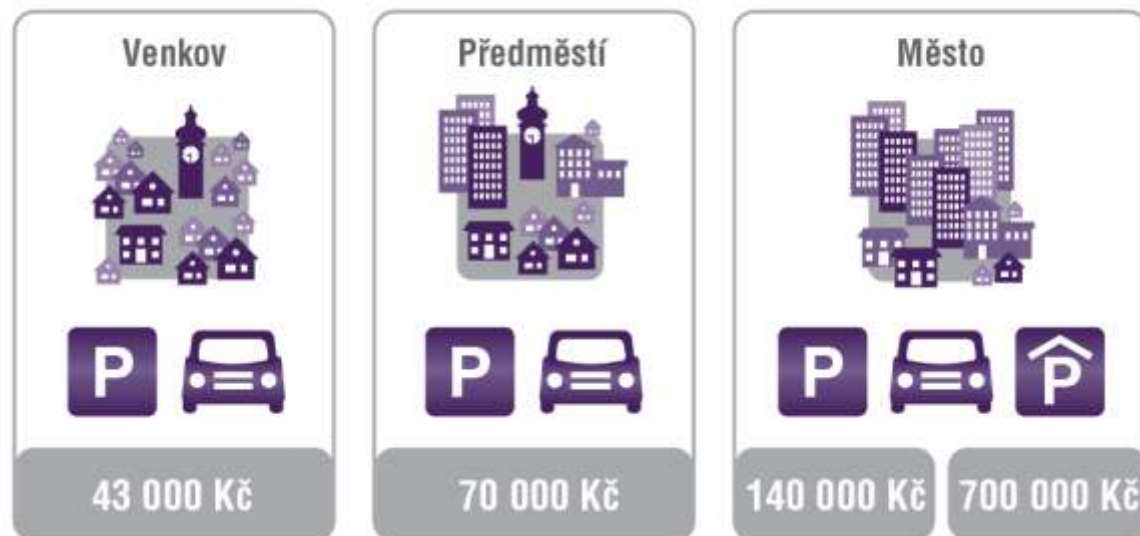
(250 pracovních dnů v roce)

- nových 3,7 milionů cestujících za rok

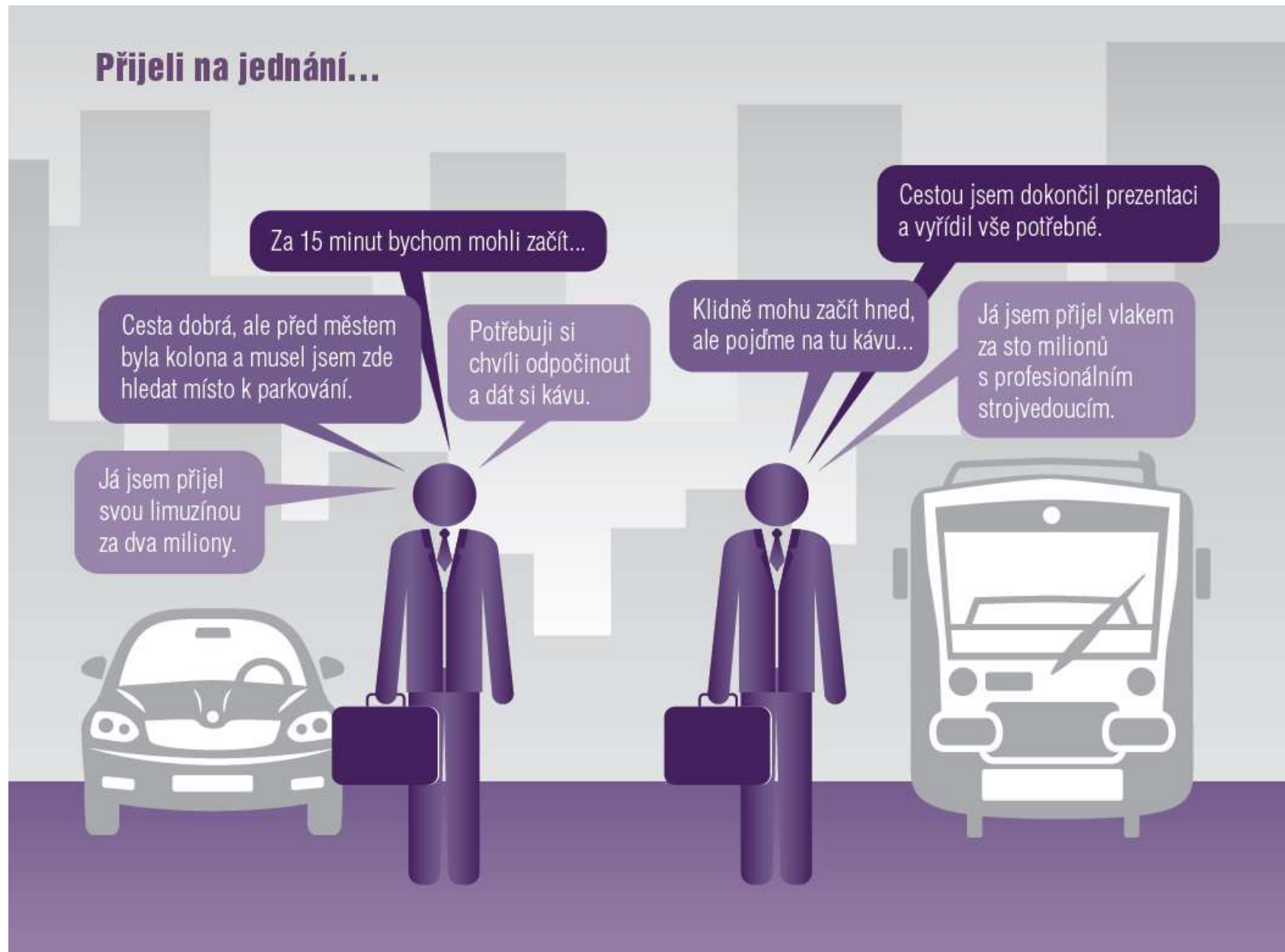
= tržby z jízdného

navíc cca 90 mil. Kč!

Srovnání nákladů na vybudování jednoho parkovacího stání dle lokality



Status veřejné dopravy = Veřejná doprava není socka!



Zahraniční zkušenosti

ITÁLIE

MERANO - MALLEES









Zahraniční zkušenosti

ŠVÝCARSKO LEB – LA LIGNE VERTE













CÍL: SPOKOJENÝ CESTUJÍCÍ

Hlavním cílem je spokojený cestující:

- Veřejnou dopravu využívá často
- Své okolí samovolně přesvědčuje, jak je veřejná doprava „cool“ a „trendy“...
- Automobil využívá jen v nutných případech



Opatření ke zvýšení atraktivity železnice i celého regionu

Více vlakových spojů (dopravní obslužnost po celý den),

Moderní vozidla s komfortem pro pohodlné cestování,

Modernizace infrastruktury (spolehlivost, růst přepravy),

Nádraží (služby pro cestující i obyvatele regionu),

Provázanost veřejné a individuální dopravy (P+R, B+R),

Zjednodušit **odbavení cestujících** (tarifní integrace),

Proškolit zaměstnance, lepší **informace pro cestující**,

Přímé vlakové spoje z aglomerace do odlehlých regionů,

Parkovací politika ve městě (podmínky pro parkování),

Reklama a **marketing** (propagace dopravy, služeb i regionu),

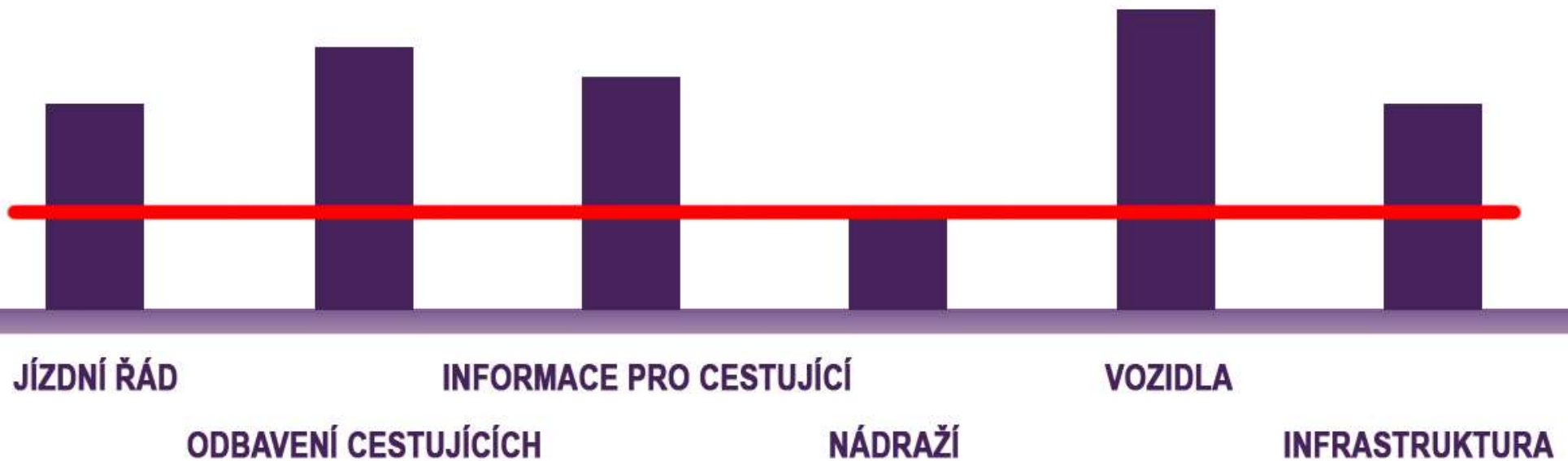
Chytrá řešení, nové technologie a sdílená ekonomika,

Spojit **místní komunity**, dobrovolníky i podnikatele z regionu.

SYNERGICKÝ EFEKT ROZVOJE ŽELEZNICE (1)

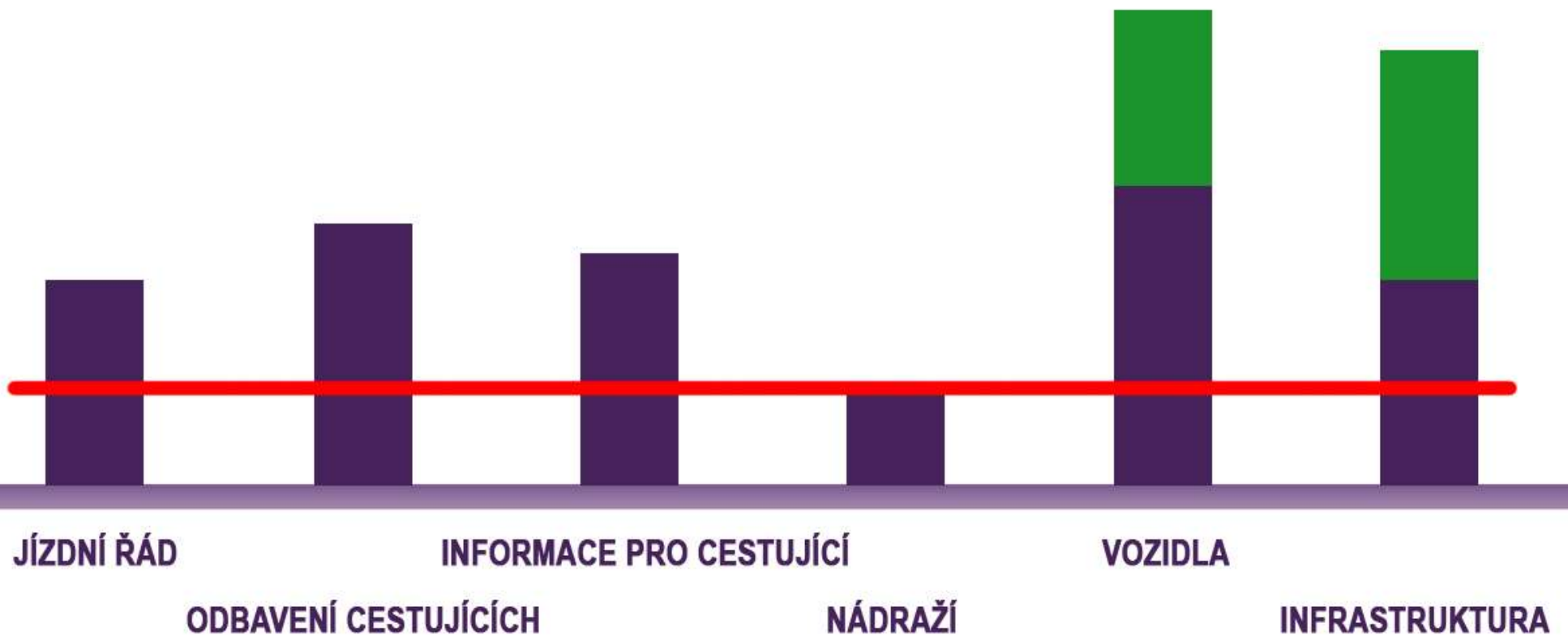
***„Řetěz je tak silný,
jak silný je jeho nejslabší článek“***

- atraktivita veřejné dopravy odpovídá její nejméně atraktivní části (**červená čára**)



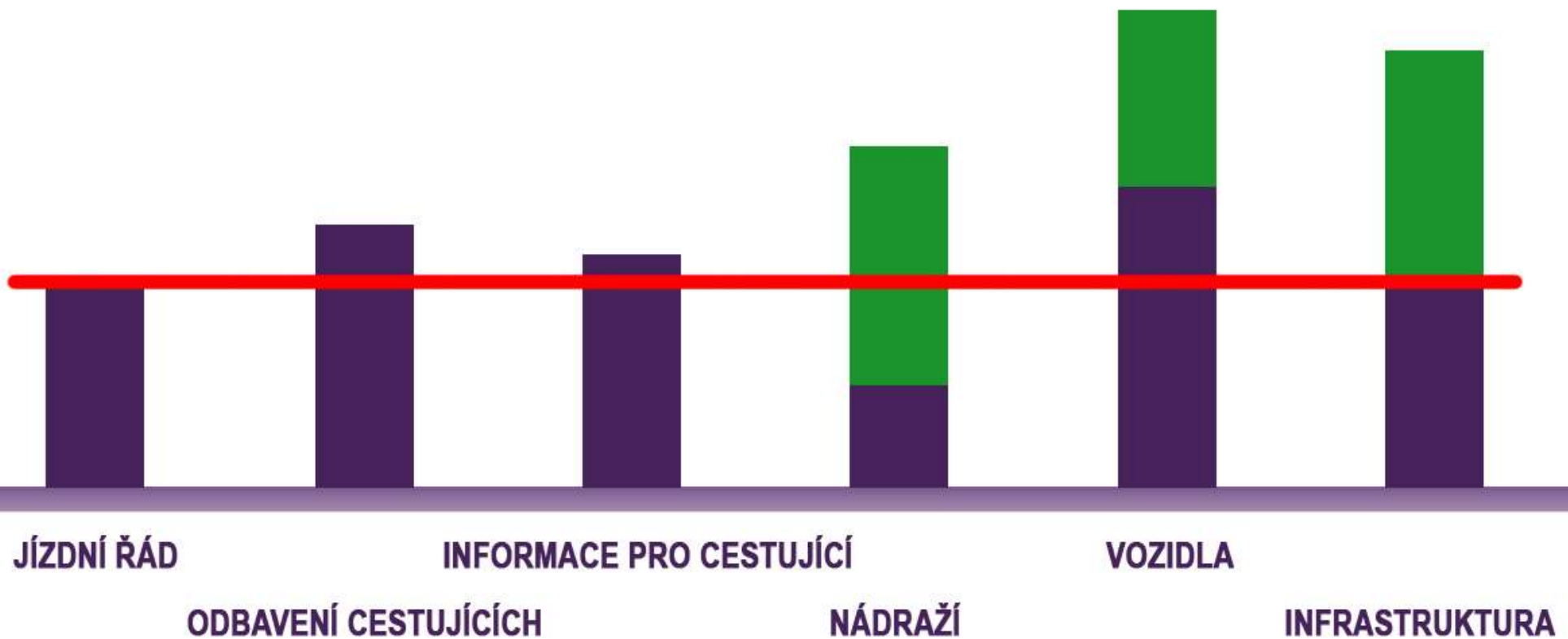
SYNERGICKÝ EFEKT ROZVOJE ŽELEZNICE (2)

*Jen zlepšení infrastruktury (kolejí)
a vozového parku (vlaků)
k celkovému zlepšení atraktivity železnice
a veřejné dopravy **nemusí stačit ...***



SYNERGICKÝ EFEKT ROZVOJE ŽELEZNICE (3)

*... až zlepšení atraktivity nejslabšího článku
(v tomto příkladu – nádraží)
výrazně zvýší atraktivitu celé veřejné dopravy.*



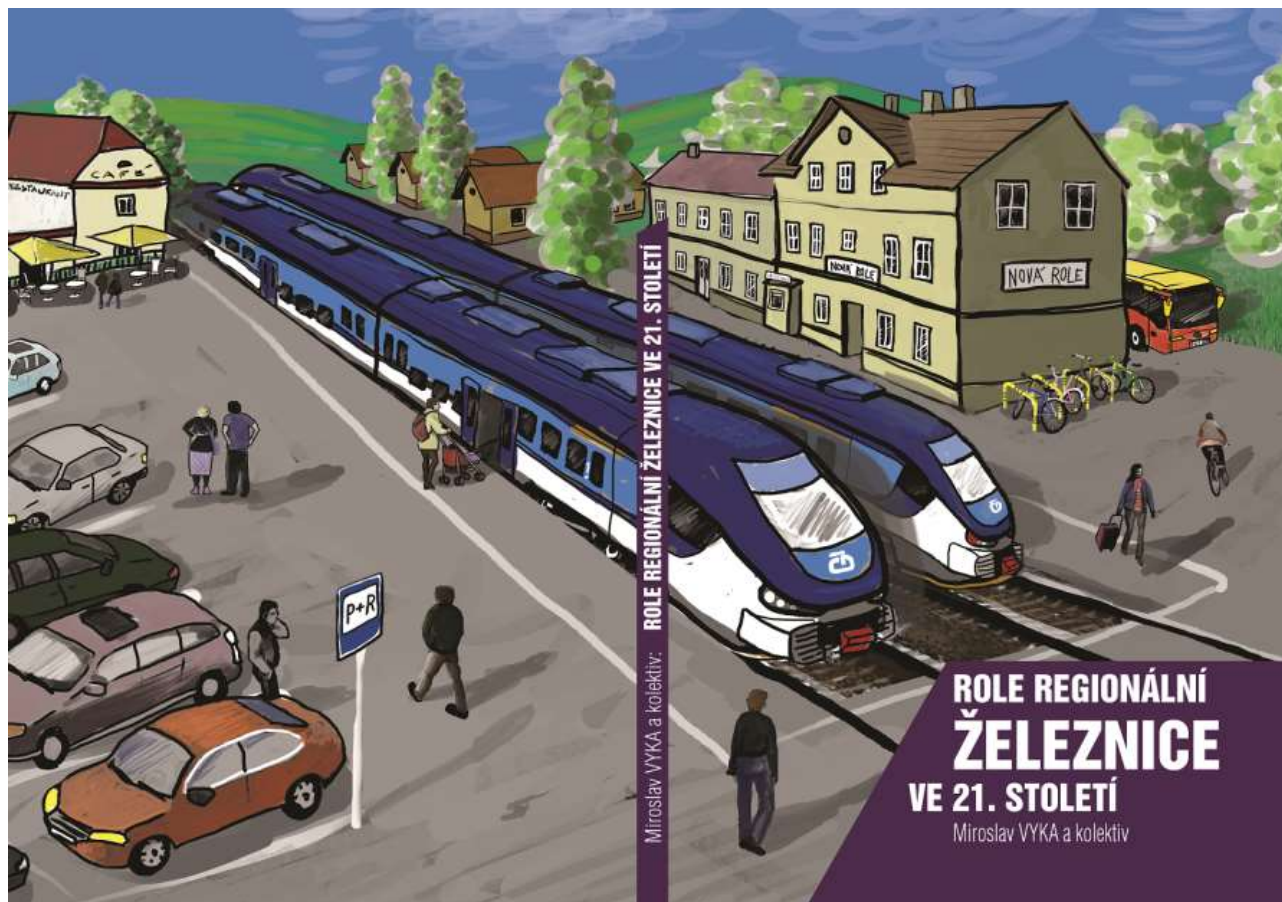
JAKÁ BUDE ROLE REGIONÁLNÍ ŽELEZNICE VE 21. STOLETÍ?

ŽELEZNICE = PÁTEŘ REGIONÁLNÍ MOBILITY

- Vyrovnává životní úroveň mezi bohatými centry a méně bohatou periferií
- Zajišťuje udržitelnou mobilitu ve městech i v regionu, udržitelnou ekonomicky, ekologicky i sociálně

BUDOUCNOST REGIONÁLNÍ ŽELEZNICE

- 3násobek přepravených cestujících (500 mil. v r. 2030)
- Hlavní osa integrované mobility
- Cestování na jednu jízdenku (door-to-door)
- Orientace na zákazníka (přeprava jako služba)



Publikaci možno objednat na:
www.regionalni-zeleznice.cz

Děkuji za pozornost.

Miroslav Vyka // Svaz cestujících ve veřejné dopravě, z.s. //
prezident

www.svazcestujicich.cz

www.facebook.com/svazcestujicich

Fotografie od Miroslav Vyka nebo použité na základě licence od Shutterstock.com

