

## Plná verze článku / Full paper

VITURKA, M., PAŘIL, V. (2021). Plánované vysokorychlostní železnice v České republice a hlavní konkurenční dopravní módy. In (Klímová, V., Žítek, V., eds.) *XXIV. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita, pp. 332-337. ISBN 978-80-210-9896-1. DOI 10.5817/CZ.MUNI.P210-9896-2021-41.

[www.econ.muni.cz/kolokvium](http://www.econ.muni.cz/kolokvium)  
[www.econ.muni.cz/colloquium](http://www.econ.muni.cz/colloquium)

# **Plánované vysokorychlostní železnice v České republice a hlavní konkurenční dopravní módy**

**Prof. RNDr. Milan Víturka, CSc.**

**Ing. Vilém Pařil, Ph.D**

**ESF MU Brno**

**XXIV. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách**

**Brno, 2021**

## Definice vysokorychlostních tratí/VRT , představy a realita, projektová příprava

Termín VRT jako, tvořící významnou součást expresní dopravní infrastruktury, lze definovat jako železniční tratě s provozní rychlostí 200 a více km/hod. (související termín rychlá spojení/RS zahrnuje i modernizované konvenční tratě s provozní rychlostí 160-200 km/hod.).

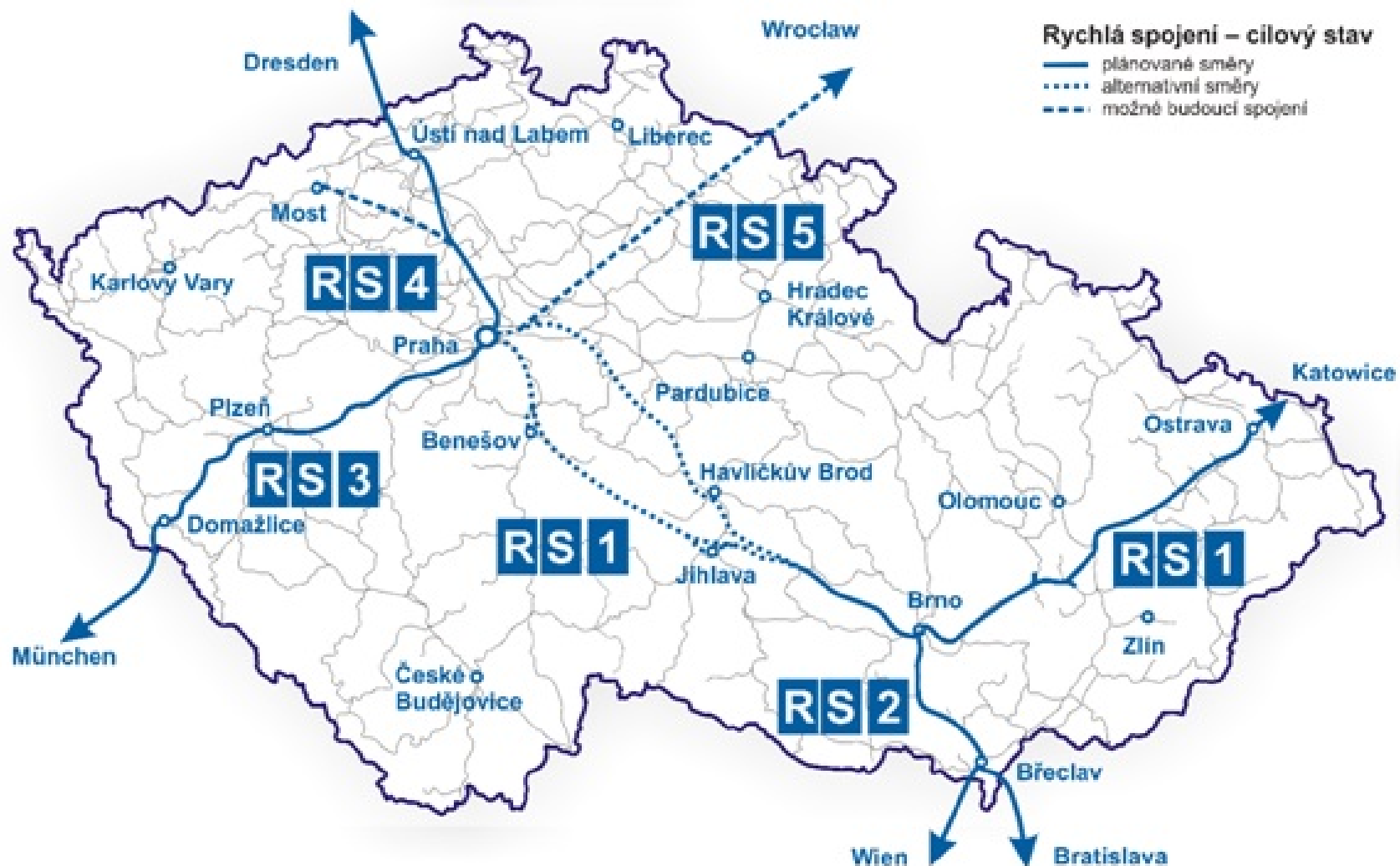
Podle výsledků auditu 14 VRT provozovaných v Evropské je pouze na dvou tratích dosahována průměrná rychlost nad 200 km/hod. (European Court of Auditors, 2018).

Pokud jde o Českou republiku je výstavba expresní dopravní infrastruktury dlouhodobě kritizována jako netransparentní a neefektivní proces, jehož zlepšení je zatím (na rozdíl např. od Polska či Maďarska jako dalších Visegrádských zemí) v nedohledu.

Za základní příčinu tohoto problému lze považovat nekompetentní zásahy státní správy do přípravy i realizace výstavby; z odborného pohledu pak při jejím plánování není zohledňována parciálnost monetárních přístupů hodnocení plánovaných projektů.

Podle zahraničních zkušeností by strategie výstavby VRT měly být zpracovávány nezávislými odbornými týmy bez přímých vazeb na provozovatele. Přičemž by měly primárně vycházet z dlouhodobé vize nikoliv výsledků diskuse o parametrech a variantách vedení VRT (McNaughton, 2017).

# Plánovaná síť VRT/RS v České republice



# Hlavní konkurenční přepravní módy železniční dopravy podmínkách České republiky

Následující tabulka ukazuje, že mezi základní aktuální trendy ve vývoji přepravy osob patří neustálé zvyšování podílu individuální automobilové dopravy, stagnace železniční dopravy, nevyrovnaný vývoj autobusové dopravy a pokles podílu městské hromadné dopravy.

Odlišný obrázek pak poskytuje vývoj přepravního výkonu, kde dochází k výraznému nárůstu podílu železniční dopravy, stagnaci podílů individuální automobilové dopravy/IAD a městské hromadné dopravy a k poklesu podílu autobusové dopravy.

Pokud hodnotíme vývoj nákladní dopravy zjišťujeme nárůst silniční a potrubní dopravy a zřetelný pokles železniční dopravy.

Podle přepravního výkonu pak zaznamenala silný nárůst železniční doprava (cca 40% v období 2015-2019) a dále potrubní doprava, zatímco podíl silniční dopravy výrazně poklesl.

Popsaný vývoj potvrzuje zvyšování konkurenceschopnosti železniční dopravy s rostoucí vzdálenosti přepravy, což lze chápat jako významný argument pro výstavbu VRT.

### *Postavení železniční dopravy v České republice*

<b>Druh přepravního výkonu</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b><i>Podíl na přepravě osob v %</i></b>					
železniční doprava	3,6	3,5	3,5	3,6	3,6
autobusová doprava	7,2	6,6	6,3	6,5	6,6
městská hromadná doprava	44,4	45,0	44,5	41,9	41,3
individuální automobilová doprava	44,7	44,8	45,5	47,8	48,4
<b><i>Podíl na přepravním výkonu (osobokilometry)</i></b>					
železniční doprava	7,3	7,4	7,6	7,9	8,2
autobusová doprava	8,8	8,6	9,0	8,4	8,0
městská hromadná doprava	14,1	14,6	14,3	13,8	13,9
individuální automobilová doprava	61,2	60,7	59,9	60,0	61,0
<b><i>Podíl na přepravě nákladů v %</i></b>					
železniční doprava	17,7	18,2	16,9	16,7	16,0
silniční doprava	79,9	80,1	80,5	80,7	81,5
potrubní doprava	2,0	1,4	2,4	2,3	2,3
<b><i>Podíl na přepravním výkonu (tunokilometry)</i></b>					
železniční doprava	19,9	22,9	25,2	27,5	28,0
silniční doprava	76,6	73,8	70,3	68,1	67,5
potrubní doprava	2,6	2,3	3,4	3,5	3,5

## Externí faktory rozvoje dopravy a analýza dálkové přepravy osob z pohledu VRT

Z hlediska širší podmíněnosti rozvoje dopravy a tedy i příslušných analýz je potřebné konstatovat zásadní význam investiční atraktivity území reflektující preference firem a formující kvalitu podnikatelského prostředí regionů s přímými vazbami na jejich residenční atraktivitu. Tuto kvalitu lze popsat prostřednictvím příslušných faktorů v jejichž rámci zaujímá infrastrukturní faktor kvality železniční a silniční dopravy středně významné postavení (Viturka, 2011). V tomto kontextu je potřebné upozornit na poměrně časté přeceňování významu dopravy ze strany veřejnosti i státní správy, i když na druhé straně nelze pochybovat o její významné společenské roli (tuto prokázanou skutečnost se snažím zohlednit při řešení grantu MŠMT „Nová mobilita - vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování obyvatelstva“).

Pokud jde o konkrétní analýzu dálkové přepravy osob z pohledu plánované výstavby VRT se v České republice projevují jako konkurenční dva dopravní módy: v segmentu hromadné dopravy jde o autobusovou dopravu a v segmentu individuální dopravy o automobilovou dopravu, která je dále členěna na IAD a doplňkové složky tj. taxi služby včetně nových forem (UBER apod.), carsharing tj. využívání sdílených automobilů (Autonapůl, AJO apod.) a carpooling neboli spolujízda.

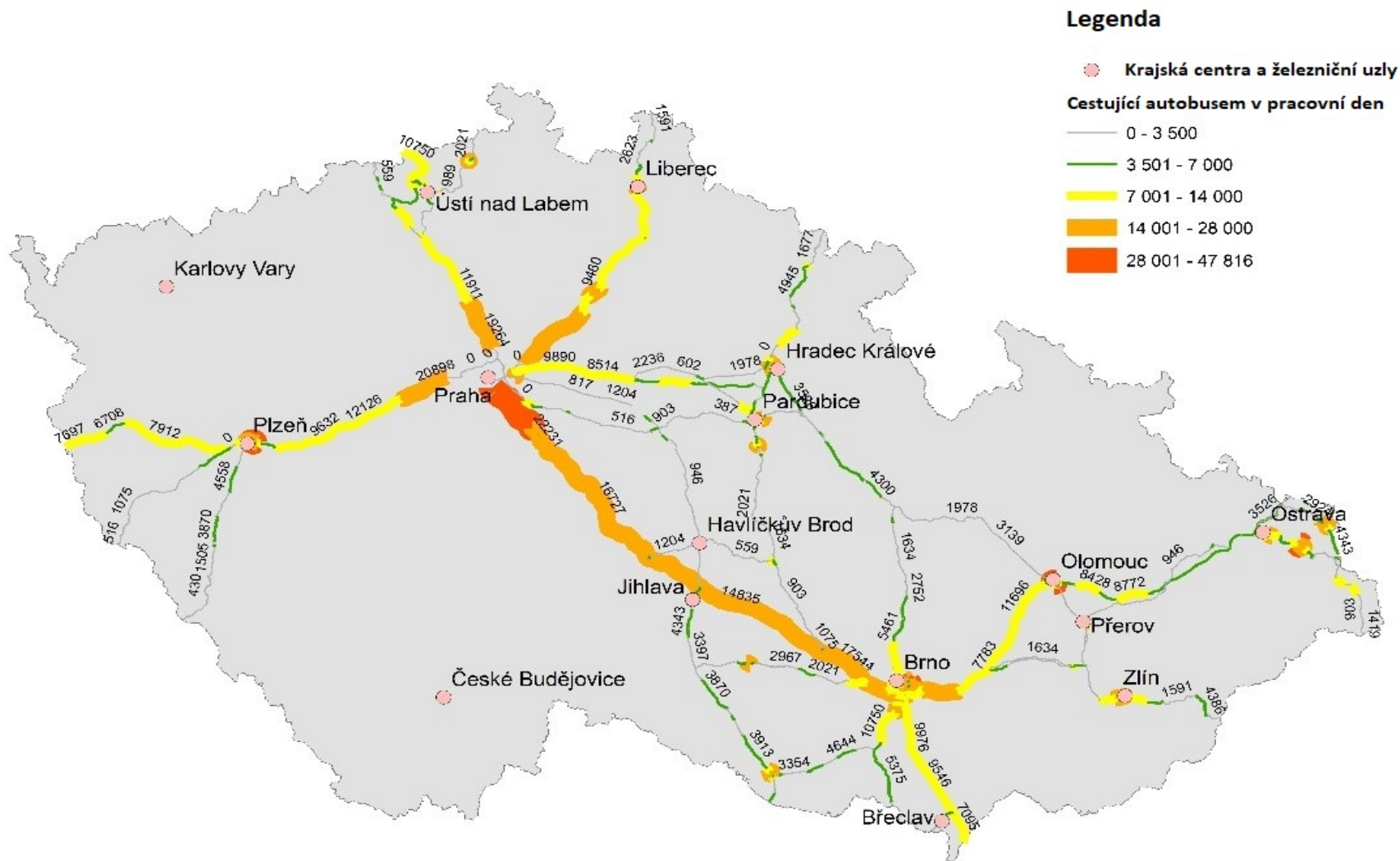
## Autobusová doprava

Jako systémově nejbližší dopravní mód, který je přímou konkurencí železniční dopravy se logicky jeví autobusová přeprava. Na expresní silniční síti směrově korespondující s plánovanými trasami VRT působí okolo 10 významnějších autobusových společností zajišťujících týdně cca 1400 spojů. Na navazujících mezinárodních spojeních je pak přítomno kolem 40 konkurenčních autobusových společností, které týdně nabízejí okolo 2 600 spojů. Z hlediska podílů počtu spojů jde o zajímavý paradox, neboť poptávka po přeshraničních spojeních je snižována působením tzv. „border effect“ způsobujícího výrazný pokles přepravních proudů až o 80 %.

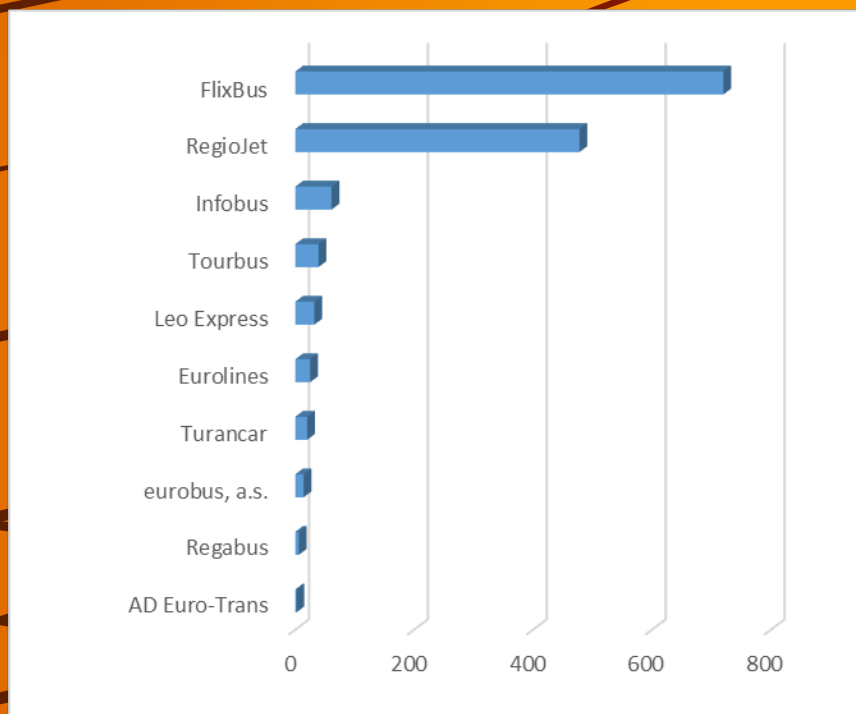
Pro srovnání je dále uvedena denní přepravní kapacita z posledního sčítání dopravy v roce 2016 na odpovídající části silniční sítě odhadnutá podle kapacity autobusů. Sedlo dopravní intenzity na nejvýznamnější trase Praha-Brno přepočtené na denní přepravní kapacitu v pracovní den představuje 14 835 pasažérů. Z těchto údajů je možné stanovit denní přepravní kapacitu autobusů spojujících Prahu s Brnem na 5 703 pasažérů. Podle sčítání dopravy je tedy přepravní kapacita zhruba 2,6 krát nadhodnocena ve srovnání s kapacitou spojů nabízenou jednotlivými autobusovými společnostmi (přepravní kapacita přepočtená z intenzity dopravy je ovlivněna množstvím projíždějících autobusů lokálních a regionálních linek a rovněž zahrnutím nepravidelné spojů organizovaných cestovními kancelářemi apod.).



# Přepravní kapacita autobusové dopravy na silničních trasách přepočtená z denní intenzity dopravy



## Nejvýznamnější autobusové společnosti jako konkurenční mód na plánovaných trasách VRT (pouze tuzemská dálková doprava)



společnost	počet kombinací spojů za týden
<b>FlixBus</b>	720
<b>RegioJet</b>	478
<b>Infobus</b>	61
<b>Tourbus</b>	39
<b>Leo Express</b>	32
<b>Eurolines</b>	25
<b>Turancar</b>	20
<b>Eurobus a.s.</b>	14
<b>Regabus</b>	6
<b>AD Euro-Trans</b>	2

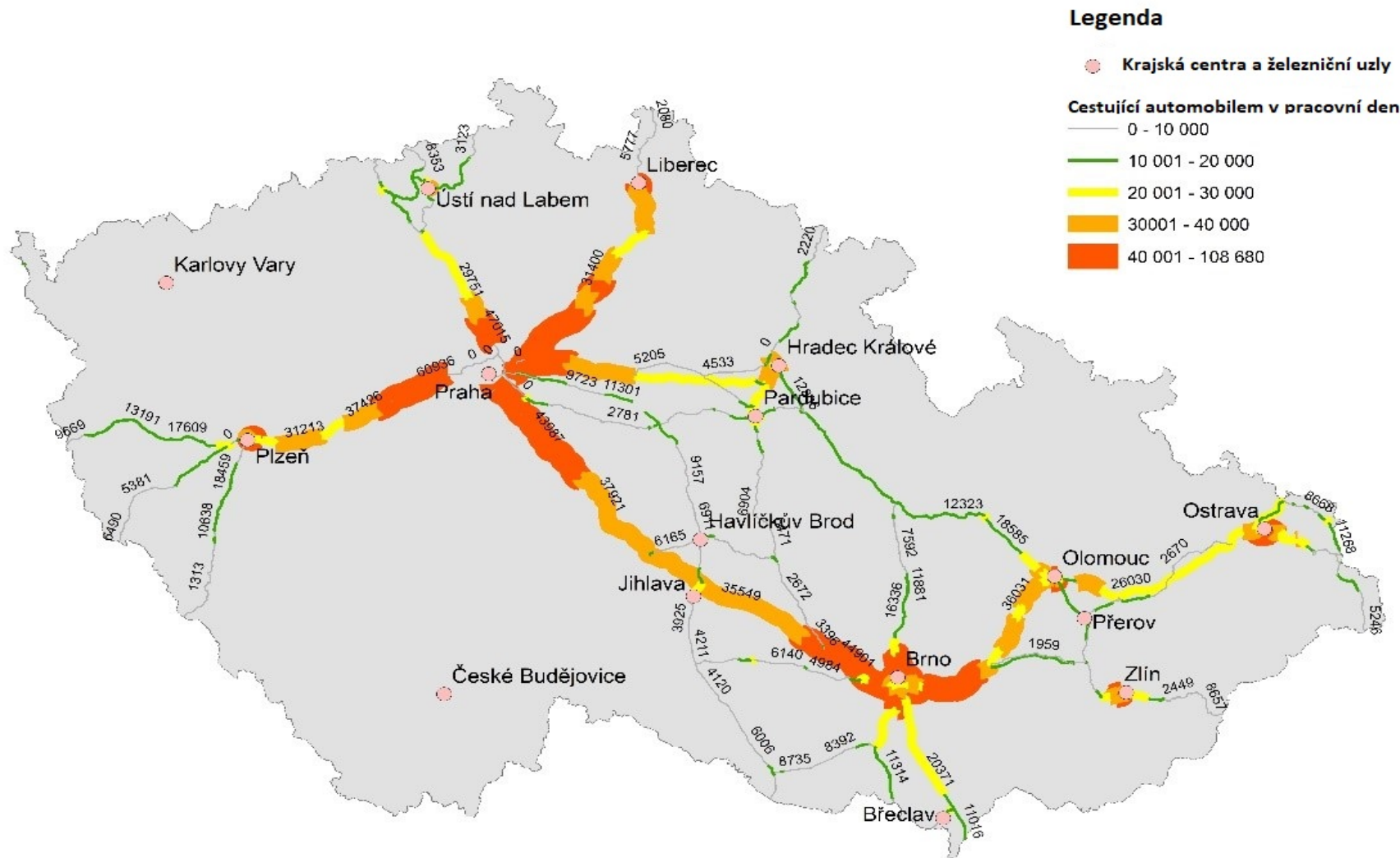
## Individuální automobilová doprava

Údaje o intenzitě IAD dokumentují, že klíčovou destinací je pochopitelně Praha, následovaná Brnem, přičemž spojnice mezi těmito dvěma nejvýznamnějšími českými městy je zároveň hlavní dopravní tepnou (dálnice D1). Tato skutečnost pak právě s ohledem na realizaci plánovaných VRT dokládá její relativně značný potenciál pro převedení významné části poptávky po dopravě na větší vzdálenosti z IAD na VRT. Základní podmínkou je ovšem adekvátní nabídka konkurenceschopného řešení spočívající ve významně rychlejší přepravě a tím i minimalizaci ztráty času generované vybudováním sítě VRT.

V tomto kontextu je potřebné zmínit i postupný nárůst regulačních opatření orientovaných na omezování IAD zvláště v centrech metropolitních oblastí prostřednictvím parkovacích zón (např. Francie, Itálie, Česká republika) nebo prostřednictvím tzv. nízkoemisních zón (např. Německo a skandinávské země). Tyto aktivity společně s obvykle nedostatečnými kapacitami příměstských velkokapacitních parkovišť se tak stávají stále významnějším faktorem ovlivňujícím volbu dopravního módu.

Ze širšího pohledu regionálního rozvoje je ovšem potřebné mít na paměti že výstavba VRT sama o sobě hospodářský rozmach regionů přinést nemůže (European Court of Auditors, 2018) a reálná praxe tak ukazuje, že má jen omezené vazby na ekonomický rozvoj (Körner, 2015). Na druhé straně je třeba připomenout, že výstavba VRT má významné pozitivní dopady na kvalitu života (např. omezení dopravních kongescí a emisí).

# Přepravní kapacita individuální automobilové dopravy přepočtená z intenzity dopravy na relevantních úsecích dálnic a silnic I. třídy



## Náměty k všeobecné diskusi

1. Má vůbec výstavba VRT v České republice smysl?
  - a) argumenty pro
  - b) argumenty proti
  - c) podmíněné názory typu za předpokladu, že ....., pak ...
2. Perspektivní souběh výstavby dálnic a VRT pokládáte za:
  - a) nevhodný (negativní dopady na strukturu rozpočtu, organizační rizika atd.)
  - b) realizovatelný (při silné podpoře z EU, zapojení soukromých investorů atd.)
  - c) přínosný (zvýšení konkurenceschopnosti ekonomiky, zkvalitnění nabídky atd.).
3. Považujete využití VRT i po nákladní dopravu za potenciálně přínosné?
  - a) ano z důvodu přesunu významné části kamionové dopravy
  - b) ano za předpokladu výhradně nočního provozu
  - c) ne z důvodu výrazného navýšení nákladů výstavby.
4. Podle vašeho názoru by měly být zastávky VRT umístěny?
  - a) pouze v krajských městech příp. nejvýznamnějších železničních křižovatkách
  - b) pouze v krajských městech a pohraničních stanicích
  - c) i v menších střediskových sídlech při splnění kritéria minimální poptávky.
5. Které z dále uvedených přeshraniční propojení VRT chápete jako klíčové?
  - a) ve směru na Wien
  - b) ve směru na München
  - c) ve směru na Dresden.