

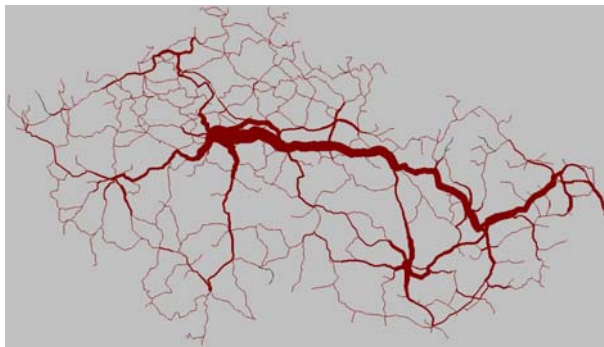
VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ Z POHLEDU PŘEPRAVNÍHO MARKETINGU

Marek BINKO

Bc. Marek BINKO, ČD, a.s., GŘ, Odbor strategie a informatiky

Přepravní proudy v dálkové osobní dopravě na české železnici odpovídají zhruba kvalitě železniční sítě. Jejím vývoj proběhl převážně v období 2. poloviny 19. století a byl tudíž již dávno ukončen (přerušen?). Pokud tedy v dané relaci nebyla zatím vybudována nová alternativní silniční infrastruktura poskytující vyšší parametry (dálnice, rychlostní komunikace), má zde železnice ještě šanci na úspěch. Problémem pro železnici ovšem je, že výstavba dálnic a rychlostních silnic probíhá na území České republiky již čtyři desítky let podle jasně definované koncepce. Jistě, železnice také nezahálí - před 15 lety byl zahájen program modernizace tzv. tranzitních koridorů. To lze však vnímat „jen“ jako generální opravu podudržovaných hlavních tratí se snahou o zvýšení užitných parametrů, jež by se dalo slovy klasika nazvat „mírným pokrokem v mezích zákona“. Objektivně vzato je to jistě proces velmi náročný investičně, časově i koordinačně, neboť práce probíhají za provozu. Stále to však nestačí. Vývoj společnosti je rychlejší a výstavba silniční infrastruktury na něj dokáže reagovat pružněji. Jaké je pak překvapení, když po modernizaci železniční tratě mezi Prahou a Brnem s úžasem zjistíme, že po obrovské investici zde železnice není stále konkurenceschopná... A podobného údivu se můžeme dočkat třeba i po dostavbě dálnice D47 (D1) do Ostravy nebo D3 do Českých Budějovic... Co je důvodem tohoto fiaska? Že bychom příliš ctili práci pánů inženýrů generace Pernera a Negrelliho, když nechceme opustit jimi vytýčené trasy? A co důsledky?

Intenzity osobní dopravy na železničních tratích:



Co je tedy největším problémem dálkové osobní dopravy na české železnici?

Komfort vozů? Jistě! Zastaralý vozový park, jehož základ tvoří vozy z Německé demokratické republiky dovezené v 70. a 80. letech 20. století, se musí brzy obměnit a z části alespoň zmodernizovat.

Spolehlivost provozu, zpoždění vlaků? Jistě! Důvodem je rozsáhlá výluková činnost při modernizaci infrastruktury. Tento faktor lze minimalizovat organizačními opatřeními a motivačním výkonovým režimem (Performance Regime), jež bude sankcionovat původce zpoždění.

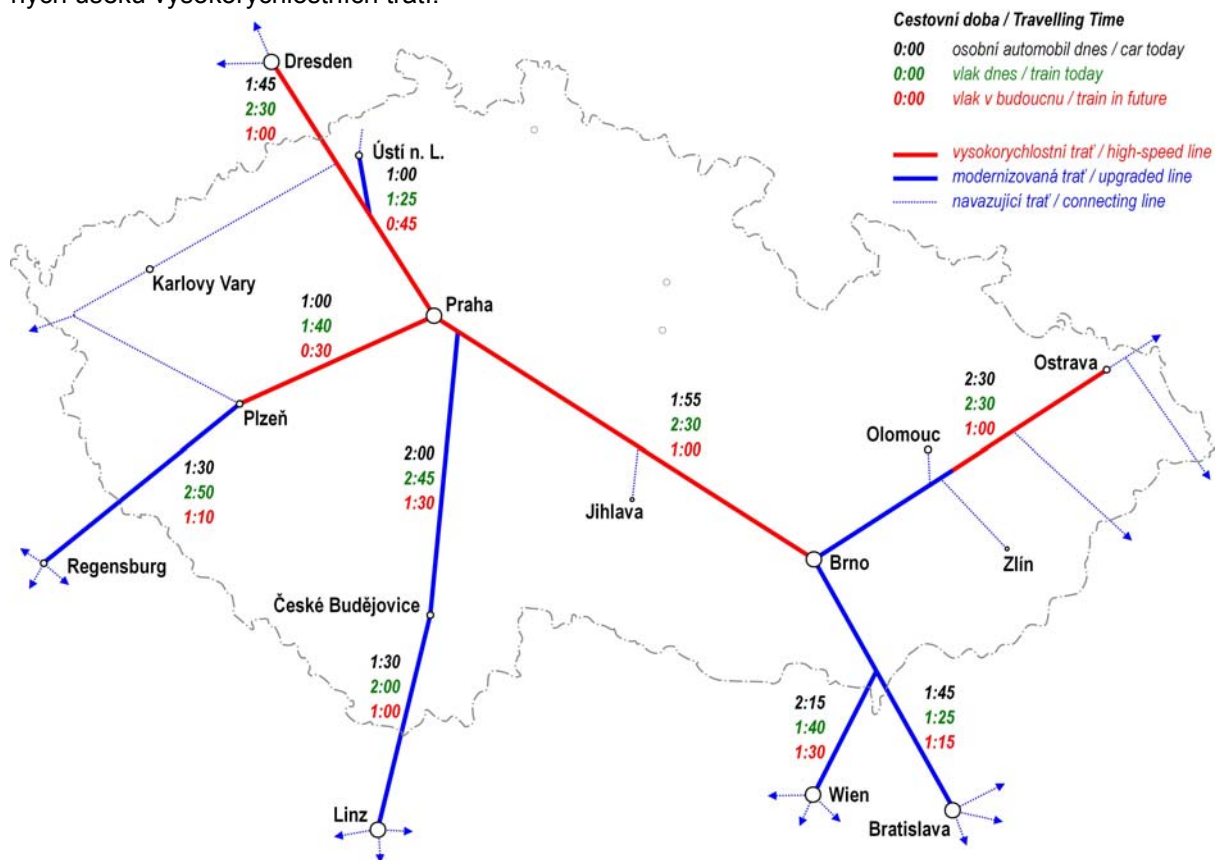
Dlouhé cestovní doby? Jistě! Zde jsme u jádra problému, kterému byl věnován úvodní odstavec. Co s tím? Probíhající modernizace je potřebná a nezpochybnitelná. Stávající tratě slouží více segmentům dopravy. Pro dálkovou osobní dopravu je však nutno na některých „citlivých“ relacích zkrátit cestovní doby na úroveň, kterou stávající tratě již neumožňují.

Které jsou citlivé relace? Hodně napoví pohled na výše uvedené mapky intenzity dopravy. Jednoduše řečeno: mezi velkými sídly, kde je vysoká intenzita dopravy. Tedy zpravidla mezi hlavním městem a krajskými městy a mezi krajskými městy navzájem. Možná pro někoho i překvapivě zde nehraje prim mezistátní, ale vnitrostátní doprava...

A na jakou hodnotu stanovit požadované zkrácení cestovní doby? Konkurenční automobil dopraví svého zákazníka z domu do domu. Nestačí tedy porovnat jen dobu jízdy automobilem a vlakem. Železnice musí uvažovat dobu strávenou při cestě na nádraží a z nádraží a dobu potřebnou na odbovení a čekání na spoj. To jí samozřejmě významně znevýhodňuje. Z tohoto důvodu je nutné

i propojení železniční dopravy s ostatními druhy dopravy, a to nejen prostorově a časově, ale pokud možno i tarifně.

Níže uvedené schéma přináší jednoduché srovnání cestovních dob po výstavbě předpokládaných úseků vysokorychlostních tratí:



Vysokorychlostní tratě jsou prostředkem pro radikální zkrácení cestovních dob tam, kde je konvenční železnice již v koncích. Vysokorychlostní tratě jsou součástí železniční sítě, vlaky plynule přechází z konvenčních tratí na vysokorychlostní a naopak. Z toho vyplývá i předpoklad využívání vysokorychlostních tratí vlaky relací, jež nejsou tak úplně „top“, nicméně i ony si „zaslouží“ zkrácení cestovních dob (meziregionální, rychlé regionální vlaky). Synergickým efektem vysokorychlostních tratí je také uvolnění kapacity stávajících tratí pro osobní regionální a nákladní dopravu. Vysokorychlostní tratě tedy umožňují obsluhu mnohem širšího území, než by se na první pohled mohlo zdát a dovolují si konstatovat, že vysokorychlostní tratě jsou jedním z mála prostředků, jak lze realizovat tolik proklamovanou renesanci železnice.