

## Model fungování osobní železniční dopravy

Ing. František Vichta, Ing. Vít Sedmidubský

### Úvod

Veřejná osobní hromadná doprava, především regionální, je všude na světě ztrátová. Je nezbytné dotovat ji z veřejných rozpočtů, a ačkoli tato podpora je větší či menší prioritou každé politické reprezentace, těchto prostředků se obvykle nedostává. I v relativně bohatých státech se vždy najde řada jiných stejně relevantních aktivit, které se snaží potřebu veřejné podpory zdůvodnit. Politické reprezentace se z pochopitelných důvodů snaží šetřit, veřejná doprava tak mnohdy přichází o značné množství financí, což se projevuje především na hustotě nabízených spojů, které často bývají podle nějaké obecné metodiky bez hlubšího smyslu vyškrtávány. Dochází k cyklickému kolísání rozsahu služeb, kdy po pozvolném nárůstu rozsahu dopravy přichází náhlé radikální škrtání spojů (případ známý z Evropy), anebo jsou služby s trvale malým rozsahem (USA).

V České republice je každoročně do veřejné dopravy investována poměrně značná suma peněz. Zatímco například na rekonstrukci celého I. tranzitního koridoru bylo vynaloženo v posledním desetiletí necelých 40 mld. Kč, za jediný rok 2002 uhradil stát a regiony na úhradu závazků veřejné služby v železniční dopravě pro dopravce ČD na 6,4 mld. Kč a tato suma má tendenci narůstat. S tím je spojena řada problémů. Zřejmě zatím nedochází k řádnému objednávání výkonů na krajské úrovni, přelévání kompetencí vede k nevyjasněné odpovědnosti za veřejnou objednávku. Některé kraje se údajně takové odpovědnosti dokonce v případě železniční dopravy do jisté míry ujímají poněkud nesměle s poukazem na to, že pokud stát podle své dopravní politiky chce podporovat kolejovou dopravu, pak ať jí také ze svého rozpočtu uhradí. To je dáno jednak špatnou kvalitou železničních vozidel a jejich z toho plynoucí neatraktivitou, ale především tím, že drážní doprava je pro regiony v současném stavu v průměru značně dražší než autobusová linková doprava.

Je proto zapotřebí podrobně a kvalitně zdůvodnit celospolečenskou důležitost kvalitní veřejné osobní dopravy. Podporu z veřejných rozpočtů potřebují ty segmenty ekonomického života, u kterých je výsledek daný působením tržního prostředí z nějakých důvodů nepřijatelný nebo nevýhodný. Individuální doprava nabízí dopravu z domu do domu, dopravu rychlou, relativně pohodlnou a přesně

v okamžik vzniku přepravní potřeby. To však platí pouze za ideálních podmínek: při neomezených přírodních zdrojích, při neomezeném prostoru a při dobrém zdravotním stavu člověka potřebujícího přepravu. Z toho plynou tři důvody podpory veřejné dopravy: Relativně nejslabší je sociální důvod (potřeba zajistit přepravu pro ty, kteří nemají jinou možnost přepravy). Silnějším argumentem je prostorové hledisko (ve velkých aglomeracích prostorově jednoduše není možné, aby každý občan jel do práce vlastním automobilem), a nejsilnější hledisko ekologické (veřejná doprava přepraví cestující energeticky a tedy i ekologicky hospodárněji).

### Charakteristika kolejové dopravy

Systém veřejné dopravy musí být postaven na pevných základech. Takovou kostru veřejné dopravy může kvalitně tvořit zejména doprava kolejová, která přepraví bezpečně a snadno velké množství cestujících v jednorázovém čase po zabezpečené vlakové cestě při relativně malé spotřebě energie. Větší ekologická šetrnost železniční dopravy je skutečností pouze tehdy, jsou-li splněny určité podmínky: musí být zajištěn dostatečně silný koncentrovaný přepravní proud a tento přepravní proud musí mít dlouhodobý charakter.

V této souvislosti je nutno zcela abstrahovat od některých často tradovaných, ale nepravdivých mýtů. Není pravda, že železniční doprava je vždy ekologická: je zřejmě a bylo mnohokrát ukázáno, že na sólo motorovém voze 810 s 10 cestujícími není zhora nic ekologického. Ostatně, i kdyby jel tento sólo motorový vůz plný, avšak pouze kvůli tomu se udržovala celá trať, nebylo by na tom nic ekonomického, neboť stejné množství cestujících přepraví autobus po již tak udržované silniční infrastruktuře s jen o málo vyšší spotřebou pohonných hmot do centra obce a snáze.

V Německu se pro to, aby na dráze mohla být dotována linka regionální dopravy, užívá jednoduché pravidlo, které by bylo využitelné i v podmínkách ČR. Existuje hranice vyjádřená v průměrném zatížení uceleného úseku trati (vyjádřené v oskm/km), pod kterou se drážní doprava nedotuje, protože je ekonomicky výrazně výhodnější použití autobusu. Tato hranice je v SRN stanovena na 500 oskm/km za den a trať. Znamená to, že na trati provozované v dvouhodinovém taktu (5-22 hodin, tj. 9 párů spojů za den) je průměrné vyřízení jednoho spoje v jednom směru 28 cestujících - to není málo, ne-

boť se jedná o hodnotu zprůměrovanou na celý den a na celou délku uceleného úseku trati. Ve špičkové hodině bude vyjíždět vlak z výchozího centra výrazně plněnější, takže autobus by už na takové relaci nebyl optimální. Využití tohoto pravidla by i v ČR umožnilo snížit objem zcela neefektivních tratí.

Největší finanční položky však vznikají na tratích středního významu, na kterých není žádná prestižní dálková ani aglomerační doprava, ale které na druhou stranu zrušit nelze. Právě na nich je zastaralé zabezpečovací zařízení, které obsluhuje mnoho zaměstnanců, přestárlá provozní technologie bez možnosti brzkého zlepšení, málo obsazené vlaky s přestárlými vozidly doprovázejí vlakové čety a podobně. Hlavní zamyšlení nad racionalizací musí proběhnout právě u těchto tratí a není to pouze problém dopravce (zatím výhradně ČD), ale především problémem veřejný.

Dále obecně do budoucna není pravda, že pokud již cestující jednou nasedne do autobusu, již k další cestě nepoužije vlaku - vždyť souběhy autobusové a železniční veřejné dopravy by se nikdy neměly dotovat, a proto by taková autobusová linka musela jezdit na vlastní finanční riziko. Veřejná místa (kraj, popř. stát) se mohou rozhodnout na základě typu relace a na základě kritického zhodnocení dané infrastruktury, jestli v té dané relaci budou podporovat železniční nebo silniční dopravu. Přitom jako regulátor ceny za železniční dopravu může být cena srovnatelné dopravy silniční, ovšem nikoli v přepočtu na vlkm, nýbrž podílem na velikost optimálně využitě přepravní jednotky.

Jako návazná doprava na slabých relacích krátké a střední vzdálenosti nebo tam, kde je železniční doprava zcela nekonkurenceschopná, je vhodné preferovat a na základě závazků veřejné služby dotovat výhradně autobusovou dopravu, která optimálně rozváží cestující do území. Někteří cestující mohou rovněž použít systému Park and Ride nebo Bike and Ride, tj. od terminálu veřejné (kolejové) dopravy pokračovat vlastním automobilem nebo na kole.

Je ovšem třeba zdůraznit, že v podmínkách ČR existují i relace, na kterých je železniční doprava kvůli infrastruktuře a/nebo kvalitě nasazovaných vozidel tak špatná, že na nich musí páteřní přepravní funkci převzít autobus (Praha - Liberec, Praha - Karlovy Vary, Brno - Zlín ap.) i přesto, že jsou svou povahou vhodné pro železniční dopravu. V těchto segmentech je náhrada autobusovou dopravou sice možná, avšak optimální je železniční přeprava, energeticky, prostorově, z hlediska kvalitní služby (např. odmítání cestujících

bez místenek). V případě této nadregionální dopravy je to tedy pouze přechodný nouzový stav, který se má dlouhodobě řešit pokud možno zlepšením stavu železniční infrastruktury.

Je známo, že svou páteřní funkci může železniční doprava tvořit:

- jako součást městské dopravy ve velkých městech (městská doprava),
- jako aglomerační doprava, na kterou navazují spoje silniční linkové dopravy (příměstská/předměstská doprava),
- zajišťování spojení místních center s centry regionálními (regionální páteřní vlaky),
- zajišťování spojení významných sídelních aglomerací v celostátním a středoevropském kontextu.

### Drahá dráha

Jak lapidární titulek naznačuje, lze namítnout, že řešení takové veřejné dopravy s kolejovou páteří je příliš drahé. Je ale třeba si uvědomit, že za prvé řešení problémů narůstající individuální silniční dopravy je ve svém konečném důsledku ještě dražší, a k tomu bez záruky úspěšnosti. Dále je zřejmé, že nevyváženost rozdělení mezi silniční veřejnou a kolejovou veřejnou dopravou povede v konečném důsledku také ke zvyšování nákladů. Ve svém důsledku musí být pro společnost nejlépešší takový systém, který využije předností každého druhu dopravy tam, kde je jeho použití nejvýhodnější, při využití moderních technologií. Znamená to tedy podporu státu do infrastruktury, případně i do provozní technologie důležitých relací, ale znamená to také útlum tam, kde přepravní vztahy nevykazují afinitu k železniční dopravě vůbec žádnou. Podmínkou fungování systému je samozřejmě konkurence, tj. vypisování veřejných soutěží a výběr nejlepší nabídky.

Rozhodujícím kritériem úspěšnosti systému je dnes kvalita přepravy. Tím je třeba chápat nejen kulturu cestování, ale i existenci přípojů, zpoždění. Avšak ani na kvantitu (která se může jen problematicky zvyšovat pokud klesá poptávka) není vhodné zcela zapomenout. Vyšší hustota spojů tam, kde jsou prestižní směry, přiláká více zájemců. Navíc hustší doprava znamená v některých směrech lepší využití dopravních prostředků, pracovníků i dopravní infrastruktury, což v konečném důsledku může znamenat větší efektivitu. Lze shrnout, že veřejná doprava se musí snažit zmírnit dva dluhy vůči IAD, ty jí právě činí „drahou“ a míru této nákladovosti je třeba politicky rozhodnout:

- nepřetržitá doprava, tj. mohu jet právě tehdy, kdy potřebuji (zajistí především páteřní kolejová doprava koncentrací přepravních proudů do hustého svazku),



Elektrická motorová jednotka vjíždí do žst. Rotterdam. Ilustrační foto © Lukáš Němeček

- doprava z domu do domu, tj. s minimální docházkovou vzdáleností (zajistí především autobusová rozptylná doprava, případně další již zmiňované systémy).

Vnímání nepřetržitosti dopravy je dáno velikostí intervalu mezi spoji, přičemž platí, že čím větší přepravní vzdálenost je, tím menší jsou kladené požadavky. V každém případě však tyto výše uvedené požadavky vyžadují harmonizaci a integraci sítě jediné veřejné dopravy, provázanost sítě z hlediska jízdních řádů, tarifního a prostorového, aby bylo možné obslužit optimálně co největší území.

Velmi nesnadno zodpověditelnou otázkou je, zda každoročně spotřebovaný objem finančních prostředků na úhradu závazků veřejné služby je přiměřený či nikoli. Ve srovnání např. se Spolkovou republikou Německo, kde se každým rokem na zemské úrovni do veřejné kolejové dopravy podle zákona o regionalizaci kolejové dopravy investuje v prostém přepočtu řádově 200 mld. Kč, je česká suma relativně nízká, ať již částku přepočítáme jakkoli – na počet obyvatel, jejich kupní sílu či na délku sítě. Platí ovšem, že:

- **Poměr mezi částkami, které se v ČR vloží do provozu a na investice, je však jistě nepřiměřený, z provozních dotací totiž nevyplývá žádný přínos do budoucna, svým vynaložením se zároveň spotřebovávají.** Na investiční infrastrukturní dotace připadlo v železniční dopravě v roce 2001 asi 13 mld. Kč, na neinvestiční infrastrukturní dotace 16 mld. Kč a na provozní dotace cca 7 mld. Kč. Jsou zde zřejmé silné tlaky ze strany veřejnosti, odborů, veřejné správy, regionálních sdružení a dalších subjektů, aby provozní dotace neodůvodněně sílily. Naproti tomu jsou relativně slabé veřejné tlaky na rozvoj investiční. To je ale třeba překonávat,

protože je prokazatelné, že pouze dobrá trať se udržuje levně, pouze na dobře zabezpečené trati se dobře a operativně organizuje provoz včetně zmírňování provozních nepravidelností atd.

• Je nesprávné, že **zatímco potřeby na provozování regionální dopravy vznikají v krajích, část financování této regionální dopravy přejímá stát.** V roce 2002 zaplatil stát na osobní dopravu 4,612 a okresy 1,822 mil. Kč. Ani po vzniku krajů se odpovědnost za regionální dopravu plně na regiony nepřenáší. Znamená to tedy, že kraje při objednávání veřejné dopravy dělají v tomto případě „účet bez hostinského“, regionální úřady totiž často trvají na zachování stávajících spojů, aniž by za to nesly přímou finanční zodpovědnost. Není nutno apriori zcela vylučovat centrální příspěvky nebo příspěvky obcí, ale základ financování by měly tvořit z výše uvedených důvodů příspěvky regionů.

• **Z veřejných peněz se hradí téměř všechny druhy vlaků.** V rámci takzvané „základní dopravní obslužnosti“ vlaky osobní a spěšné; v rámci „zajištění dopravních potřeb státu“ jsou to rychlíky a expresy. U rychlíků je možno státní intervence pochopit, nikoli však již u expresů, vedených na prestižních relacích, většinou pouze izolované spoje v exkluzivních časech – takové intervence státu jsou do budoucna nemožné.

### Potřebnost existence modelu fungování osobní dopravy

Před tím, než bude možné se zabývat konkrétními náměty na zlepšení stavu železniční osobní dopravy, je třeba vytvořit výchozí model provozování takové dopravy, který bude vycházet z definice regionální dopravy zajišťující mobilitu obyvatel v regionech a definice dálkové dopravy zajišťující výkonná spojení mezi centry.

Potřebnost modelu fungování podmiňuje nezbytná potřeba modelu financování. Takový model by neměl být pouze formální, pro statistické výkazy. Měla by v něm být hlubší logika ve smyslu následujících dvou premis:

**1) Princip subsidiarity** požadovaný evropskou dopravní politikou zaručuje přenesení rozhodovací pravomoci na nejnižší vhodnou rozhodovací úroveň. O regionální dopravě by proto měly rozhodovat kraje, které se jeví jako článek optimální velikosti, který je schopný disponovat dostatečně kvalifikovaným aparátem. Nově vzniklé kraje jsou až na výjimky vhodnými centry pro integrované dopravní systémy.

**2) Princip přímé finanční odpovědnosti**, tj. „kdo objednává, ten platí“. Region tedy musí regionální dopravu nejen objednávat, ale také nést na sobě riziko prokazatelné ztráty (zdůrazněme znovu, že veřejná služba je pochopitelně ztrátová všude v Evropě, na samotném jejím dotování však není nic špatného za předpokladu, že je toto financování otevřené všem subjektům a zcela transparentní).

Uvedené dva principy vedou k tomu, že regiony by v budoucnu měly hradit prokazatelnou ztrátu veškeré regionální dopravy. Je otázkou, zdali by tyto prostředky neměly plynout přímo přes jednotlivé regionální organizátory integrované dopravy, v ČR jsou to formálně nezávislé subjekty, jejichž výkonná pravomoc je ale zatím omezená.

Zde vzniká potřeba definovat hranici mezi dopravou regionální a dálkovou. To zároveň implikuje stanovení tzv. sítě dálkové dopravy, kterou chápeme jako podмноžinu sítě české železnice. Na této síti dálkové dopravy by měla panovat jistá shoda. Není to záležitostí dopravců, nýbrž státu, neboť financování regionální dopravy je otázkou veřejných financí. Body dálkové dopravy si lze představit jako integrovaná centra, kde by zastavovaly dálkové vlaky, realizoval by se přestup na návaznou regionální dopravu. Taková vymezená síť dálkové dopravy by pak měla být prioritně „upgradována“, tj. upravována na vyšší rychlostní standard, vybavena lepší technikou ap. Tato síť nemůže být shodná s příliš širokou sítí celostátních tratí, nelze však také tuto síť redukovat na čtyři tranzitní koridory, protože ty preferují tranzitní vazby, neobsluhují všechna krajská města a nezajišťují téměř žádné vazby tangenciální.

Samotná definice dálkové dopravy, z níž tato síť přirozeně vyplyne, může být nastavena různě. Lze však uvést, že v podmínkách ČR přicházejí v úvahu jen dva typy takové definice, které by dávaly smysl. Pro obě definice bude společné,

že základní síť dálkové dopravy tvoří síť center sídelních aglomerací, tj. přibližně síť krajských měst. Jiná definice by neměla smysl, protože pak by dálková doprava zcela přesahovala území ČR. Na druhou stranu není možné regionální dopravu redukovat na dopravu uvnitř dnešních krajů – ty jsou svojí velikostí optimální pro vznik IDS, ale pro regionální drážní spojení jsou příliš malé. Je důležité zdůraznit, že regionální doprava se v ČR může odehrávat i mezi více kraji, jedině tak bude srovnatelná s regionální dopravou např. v Německu.

### Varianta A

Do této základní sítě jsou vkládány dálkové vlaky, přičemž vlak je opodstatněný tím, že spojuje krajská centra. Zastavuje pak pochopitelně i v místech mimo ně. Na trati Praha – Plzeň například takový dálkový vlak obsluhuje i Beroun, Zdice, Hořovice, Rokycany ap. Tento model vede k systému klasických rychlíků tak, jak je známe dnes. Nebude už téměř žádný prostor pro spěšné vlaky, ty se stanou zrychlenými vlaky osobními. Praxe ale ukazuje, že na takové vlaky obvykle peníze nejsou, a tak zůstane jen několik izolovaných párů. Tato kategorie se tím zcela marginalizuje. Rovněž expresy (vlaky bezzastávkové Plzeň – Praha) jsou jen doplňkem systému, nějakými dvěma páry vlaků jezdícími ve špičkových hodinách. (Od sítě vlaků Euro/InterCity nyní zcela abstrahujeme, jedná se o malou skupinu vlaků, které jsou pevně dány mezinárodními dohodami a do systému se v současné době doplňují shora jako - funkční, ale přesto jen - doplněk.)

Tento systém se zdá být relativně „bezpečný“ (nebo: na první pohled snadný) z hlediska veřejného financování. Regionálními spoji jsou pouze vlaky osobní, které regiony většinou nakonec zaplatí. Dálkovými spoji jsou rychlíky: vzhledem k jejich charakteru lze snadno argumentovat, že se opravdu jedná o základní dopravní potřeby obyvatel státu. To je výhoda pro obyvatele Plzně: takový rychlík bude jezdit relativně často, zastavením na několika stanicích se tak příliš nezdrží a stát jej bude platit (tj. bude hradit prokazatelnou ztrátu na něm). Nezapomeňme však na německý precedens, kde stát odmítl jakékoli takové vlaky dotovat s poukazem na to, že přece zabezpečují obsluhu regionů (v našem příkladě mnoho cestujících Praha – Beroun, Rokycany – Plzeň) a zdejší vlaky InterRegio zanikají. To je velmi kontrastní se současnou snahou, dobře patrnou v posledním jízdním řádu, vést všechna rychlejší vlaky jako rychlíky a minimalizovat počet Sp vlaků.

Nespornou výhodou tohoto modelu je, že státní úředníci mohou na tuto rych-

líkovou síť nahlížet „shora“, tj. nevznikají problémy na hranicích krajů. Centrálním státním úředníkům se však často bude zdát počet rychlíků nadnesený (to není kritika státních úředníků – jejich povinností je šetřit státní peníze) a budou vyžadovat zdůvodnění pro každý ten který vlak v závislosti na vynaložení finančních prostředků. Dopravce bude muset své vlaky stále obhajovat anebo se fatalisticky spolehnout na prozíratelnost státních úředníků, kteří tento rozsah na centrální úrovni určí.

Důležitou nevýhodou je, že takový rychlík jako vlak dálkové dopravy nepatří do integrovaných dopravních systémů. Je možno samozřejmě sjednat výjimku, ale budou-li v budoucnosti integrované systémy veřejné dopravy zaplňovat celé území státu, dálkové vlaky do nich patřit nemohou a nebudou – bude je platit stát: jak by se taková dohoda uzavírala? To znamená, že cestující dojíždějící z Berouna do Prahy, kteří všichni bez výjimky samozřejmě použijí o 15 minut rychlejší rychlík, budou postupem času pociťovat tuto situaci velmi nepříznivě, neboť lze očekávat, že se rozdíl mezi „integrovaným“ jízdním a běžným drážním tarifem bude zvětšovat. Nebudou totiž moci využít výhod integrovaného systému, pro drahotu a komplikovanost pořizování jízdenek se použití veřejné dopravy raději zřeknou. Je-li tento „rychlíkový“ model relativně příznivý (pro zachování statu quo!) pro obyvatele Plzně jedoucího do Prahy, pak není vůbec příznivý pro dojíždějícího obyvatele Berouna.

### Varianta B

V tomto modelu jsou body dálkové dopravy opět regionální centra, přičemž preferovány ale jsou vazby na centrum a pak takové, kde je liniově navěšeno více regionálních center za sebou. Znamená to, že budou jezdit vlaky, které odpovídají zhruba úrovni Expres. Pro rychlíky není potom žádný prostor: naopak vzniká prostor pro regionální rychlé vlaky, asi jako spěšné vlaky (samozřejmě je otázkou jak je budeme nazývat, musí se však zcela zřejmě jednat o novou obchodní nálepku).

Expres pak v našem příkladu vytvoří nejrychlejší možné spojení dvou velkých aglomerací – Plzně a Prahy, zatímco rychlý vlak regionální právě obsluhuje taková centra jako Rokycany, Beroun. Možná zastaví ještě v několika stanicích navíc. Pro obyvatele Berouna to ale bude ideální vlak, protože za integrovaný tarif pojedou maximálně o pár nepodstatných minutek déle než dnešním rychlíkem. Naopak vzniká nebezpečí, že by se financování expresů příliš nezdařilo, a že by je dopravce na své ekonomické riziko nebyl

schopen provozovat (když ne tyto jednoduché prestižní relace, tak které pak ovšem?). Znamenalo by to, že v některých obdobích dne by pro obyvatele Plzně vlak Expres nejel a ti by museli použít regionálního vlaku, který by ovšem na celé trati z Plzně již několik minut navíc oproti expresu nasbíral. Je ovšem zcela možným řešením, že v sedlech anebo večer by vlaky Ex nejezdily a v těchto přepravně méně významných obdobích dne by cestující musel použít vlaku regionálního. Na mnohých tratích středního významu by se skoro nic nezměnilo, neboť současné rychlíky zastavují tak, že je možno je označit za spěšné pouhým přelepením hlavičky v jízdním řádu.

Tento model má – přes svoji jistotu dotlačnou rizikovost – dobré předpoklady stát se rozvojovým stimulem. Je také v lepším souladu s pravidly uplatňovanými v EU. Vznik poměrně malé sítě Expresů by navíc umožnil, aby tyto vlaky byly zajišťovány moderními vozidly na evropské úrovni. Tak by bylo zajištěno rychlejší a kvalitnější spojení mezi regiony.

Osobní a rychlé regionální vlaky by v zásadě měly financovat regiony. Zde je šance předejít problémům známým z okolních zemí, kde železniční přepravu zadává a financuje větší region než objednáva. Například v Německu je za financování i provozování železniční dopravy většinou odpovědný subjekt na zemské úrovni (např. Freistaat Sachsen), zatímco objednávka je de facto obvykle odvislá od fungování jednotlivých dopravních svazů (např. Verkehrsverbund Oberelbe). V České republice odpovídají kraje zhruba jednotkám pro zřízení integrovaných systémů přepravy osob, takové kraje by tedy osobní i spěšné vlaky mohly nejen objednávat, ale i hradit.

Naopak vzniká problém, že tyto rychlé regionální vlaky nebudou na hranicích krajů začínat ani končit (to samozřejmě nebude docela platit ani u osobních vlaků, ale tam lze vyřešit drobný přesah). Například lze očekávat vlaky typu Děčín – Praha, Praha – Pardubice, Pardubice – Olomouc – Přerov a podobně. Pak ale nelze od dopravce očekávat, že sám tyto trojstranné či čtyřstranné smlouvy povede a stát musí tato jednání zaštitit, například na společném jednání všech zástupců krajů na centrálním orgánu. Je možné, že by kraje dostávaly prostředky na financování této regionální dopravy s jistým věcným břemenem, které by zaručilo, že budou provozovány i takové druhy vlaků, které přes daný kraj také projíždějí, ale mají význam i pro kraje jiné.

Na státu samotném pak je, zda uzná za vhodné poskytnout nějaké příspěvky na provoz expresů. Je možné si představit jisté ad-hoc příspěvky, které by byly za-

loženy na tom, že stávající infrastruktura, o níž se má starat stát, je na nedostatečné úrovni. Podobné případy mohou nastat v těch směrech, kde je přestárlá drážní infrastruktura výrazně delší než silniční.

### Závěr

Především je třeba doplnit, že „model“ je sám o sobě vždy svým způsobem zjednodušené chápání reality a vystihuje ji jen do jisté míry. Jistě existují konkrétní příklady, kde je třeba volit principy zcela odlišné. Je však třeba postupovat od obecného ke konkrétnímu.

Na základě výše uvedených argumentů se jeví oba modely provozování osobní dopravy jako problémové. Z důvodů většího rozvojového potenciálu a čistšího financování se zdá jako správnější model B. Oba modely však mají svá pozitiva i negativa. Na místě je otázka, zdali jsou možné kompromisy a střední cesty. V detailech takové kompromisy jistě možné jsou, v celku víceméně nikoli. To je dáno tím, že konkrétní vlak je jistým stejně konkrétním způsobem financován. Je možné si představit i finanční účast regionů i státu na spěšných vlacích, ale celou problematiku to zpřehledňuje. Je však na druhé straně zřejmé, že pokud by financování spěšných vlaků bylo regiony neudržitelné, musel by do jednání o jejich vedení vstoupit stát, který stejně prostředky z veřejných strojů přiděluje a měla by mu náležet i role jakéhosi arbitra v případě nemožné dohody.

Dalším velkým problémem zůstane (bez ohledu na použitý model) zjišťování prokazatelné ztráty na osobních a spěšných vlacích, tato problematika zasahuje do oblasti telematiky a překračuje rámec tohoto článku, její úspěšné vyřešení však podmíní nejen úspěšnou aplikaci těchto modelů, ale i vznik samotných IDS.

Výše uvedené myšlenky vedou tedy na třístupňový model:

- Příměstské vlaky a jim rovné regionální osobní vlaky zajišťující základní obsluhu na tratích. V příměstských aglomeracích, popř. i v samotných městech hustá intervalová doprava, naproti tomu tam, kde je méně osídlení, je třeba tuto vrstvu redukovat na minimum. Vlaky budou součástí buněk integrovaných dopravních systémů zřizovaných na úrovni krajů.
- Rychlé regionální vlaky zajišťující vazby především mezi většími centry v regionu. Doplnkově mohou zajišťovat také tangenciální vazby mezi dvěma regiony tam, kde přepravní proudy nejsou příliš silné a spojení mezi centry dvou regionů v přepravním sedle. Jejich financování by v zásadě měly zajišťovat regiony, ale stát se zde nemůže zcela zbavit veškeré odpovědnosti, zejména v případě

různých hraničních případů mezi dálkovou a regionální dopravou, tj. zejména na těch tratích, kde třetí stupeň už z různých důvodů (slabých přepravních proudů, špatné infrastruktury apod.) nemá opodstatnění a není finančně udržitelný.

- Vlaky dálkové dopravy, tj. expresní vlaky a vlaky mezinárodních sítí zajišťující spojení mezi sídelními aglomeracemi (krajskými centry) v ČR a jejich napojení na síť okolních států. Tyto vlaky by měly být v zásadě samofinancovatelné, přičemž určité podpory ad-hoc v případě dobře zdůvodněné např. infrastrukturální nedostatečnosti jsou možné. Takový závazek by pak byl zcela v režii centrálních orgánů.

U všech úrovní vlaků předpokládáme jednoduchou linkovou síť s přiměřenými přestupy a podle přepravních a provozních možností intervalovou dopravu.

Závěrem lze navrhnout následující opatření na zprůhlednění osobní veřejné dopravy:

- 1) definovat transparentní model, který stát bude prosazovat a podle něž bude možné jasně stanoveným a nediskriminačním způsobem přidělovat finanční prostředky;
- 2) vyřešit problematiku linkového vedení, sjednávání rozsahu a financování zejména u střední kategorie vlaků (spolupráce mezi krajskými úřady a centrem);
- 3) dořešit zjišťování prokazatelné ztráty opět zejména na vlacích střední kategorie;
- 4) prozkoumat možnosti potenciální finanční soběstačnosti kategorie nejvyšší.

Tyto problémy nejsou snadno řešitelné a jsou závislé na míře veřejného zadání pro hromadnou dopravu. Toto veřejné zadání zprostředkuje politická vrstva na úrovni odbornou (státních úředníků), na nichž je pak výkon tohoto modelu a prosazení prostřednictvím úpravy vztahů s jednotlivými dopravci.

### Francie a Německo plánují vydat 10 milionů EUR na zelené nákladní dopravní koridory

Vlády Francie a Německa uvolnily částku 10 milionů EUR na společný výzkumný program týkající se rozvoje zelených nákladních dopravních koridorů (GFTC). Iniciativa využívá inteligentní dopravní systémy s cílem snížit kongesci, emise a počet nehod, omezit negativní dopady nákladní dopravy na životní prostředí a přesunout část dopravy ze silnic na železnice a vodní cesty.

(Zdroj: Intelligent Highway, 1.3.2003)

(Datis - Odis) ■