

Jiný pohled k omezování provozu železničních tratí

Jiří Pavel

V období změny vlakového jízdního řádu se již pravidelně setkáváme se situací, kdy kraje na určitých tratích neobjednávají osobní dopravu. Kraj pak mediálně musí čelit kritice ze strany zastánců zachování vlakového spojení a provozovatel dráhy a její vlastník jsou postaveni rozhodnutím kraje před téměř hotovou věc.

Kraje posuzují využití tratí pouze ze svého úhlu pohledu – financování prokazatelné ztráty. Nicméně se domnívám, že návrhu na zrušení provozu na určité trati by měla předcházet širší diskuze i s vlastníkem a provozovatelem dráhy, neboť i oni nesou svou část nemalých nákladů spojených se zajištěním provozu a provozuschopností dané dráhy.

Do diskuze o omezování provozu bych rád přispěl článkem, ve kterém jsem se zaměřil na posouzení tratí, resp. traťových úseků z pohledu jejich nákladovosti na zajištění údržby s vazbou na výkony osobní dopravy. Cílem je danou problematiku posoudit komplexněji nejen z pohledu objednatele osobní dopravy, ale i s přihlédnutím k nákladům na zajištění provozuschopnosti daných tratí.

Analýza dat

Ke zjištění nákladovosti jednotlivých tratí, resp. traťových úseků byla využita data poskytnutá vlastníkem dráhy tj. SŽDC. Tato data organizace získává od organizačních jednotek ČD Správ dopravních cest (SDC). SDC detailně evidují veškeré opravné práce dle jednotlivých úseků tzv. EKDNU, sborníku cen, měrné jednotky a výkonového čísla. Lze konstatovat, že zde existuje velice detailní evidence prací souvisejících s provozuschopností.

Rozmanitá železniční síť je členěna na kategorie tratí R – regionální, C – celostátní a E – evropského žel. systému. Ve vlastní práci jsem některé tratě především z důvodu jejich délky a počtu významných přestupních stanic rozdělil na menší úseky tak, aby lépe postihovaly měnící se poptávku cestujících.

Data výkonů osobní dopravy jsou dopravcem ČD pravidelně podrobně sledovány a poskytují přehled vytiženosti jednotlivých tratí. Nejcharakterističtější hodnotou je pak přepravní výkon v „osobkm“ tyto data poskytl odbor 16 GR ČD.

Výsledkem analýzy nákladů provozuschopnosti a výkonů osobní dopravy je parametr nákladovosti infrastruktury na průměrnou přepravenou osobu [Kč/os]. Abychom dostali ukazatel s tímto rozměrem, je nutné předem upravit přepravní výkon na průměrný počet cestujících v daném úseku a převést jej na shodné sledovací období jako v případě nákladů jednotlivých EKDNU. Po-

mocí programu STATISTICA byly tyto vypočtené parametry jednotlivých traťových úseků seříděny a podrobeny statistické analýze.

Výstupem statistické analýzy je přehled charakteristických parametrů datového souboru, jako např. četnosti parametrů, průměry, směrodatné odchytky, kvantily a jejich grafické znázornění pomocí histogramu četností a krabíčkových grafů (viz strana A všité barevné přílohy).

V tabulce 1 jsou přehledně uvedeny parametry nákladovosti infrastruktury na průměrnou přepravenou osobu.

	Kategorie tratě		
	R	C	E
počet zkoumaných tr. úseků	140	124	36
průměrná hodnota [Kč/os]	84,44	70,97	116,10
medián	44,01	35,97	46,10
směrodatná odchylka	144,87	89,36	238,04
součet	11 821,32	8 800,51	4 179,49
minimální hodnota [Kč/os]	1,51	0,31	0,95
maximální hodnota [Kč/os]	1 271,50	523,71	1 357,71
dolní kvartil $Q_{0,25}$	16,63	16,35	24,35
horní kvartil $Q_{0,75}$	97,95	94,90	93,22

Tab. 1

Oblastí dalšího zájmu se stávají traťové úseky s vysokými hodnotami parametru nákladovosti infrastruktury na průměrnou přepravenou osobu. Tuto hranici nechť tvoří oblast horního kvartilu tj. úseky s hodnotami nacházející se v horní čtvrtině statistického souboru.

Ucelený přehled všech úseků by byl velmi rozsáhlý a proto se omezím jen na komentář úseků s extrémními hodnotami a úseků, kde je v plánu omezit provoz.

Z výše uvedených histogramů a krabíčkových grafů lze vyčíst úseky s nejvyšší četností a úseky s extrémními hodnotami, které do velké míry ovlivňují tvar (špičatost, plochost) proložené křivky histogramu. V případě regionálních tratí se k extrémním hodnotám řadí úseky Panský – Krásná Lípa, Královce – Žacléř a úsek s maximální hodnotou Chornice – Třebovice v Čechách. V kategorii celostátních tratí vykazují extrémní hodnoty horská trať Chomutov – Vejprty a úsek Brno – Veselí nad Moravou, kde zastaralé zabezpečovací zařízení klade vyšší nároky na údržbu.

Čistě pro úplnost je nutné uvést extrémní hodnotu úseku tratě kategorie E, kterým je úsek Ústí nad Labem západ – Bílina (přes Úpořiny). Tato trať není významná pro osobní dopravu, ale je typickým příkladem tratě určené pro nákladní dopravu.

Za zmínku stojí i skutečnost, že všech-

ny kategorie tratí vykazují číselně velmi blízké hodnoty mediánu a hodnotu hranice horního kvartilu.

Analýza nákladovosti jednotlivých traťových úseků v mnohých případech potvrzuje správný postup krajů, které neobjednávají na málo vytižených tratích osobní dopravu. Tratě jako např. Děčín – Oldřichov u Duchova, Obrnice – Čížkovice, Blatno u Jeseňnice – Žatec západ opravdu dosahují ve srovnání s ostatními srovnatelnými tratěmi nejvyšších hodnot infrastrukturálních nákladů na průměrnou přepravenou osobu.

Tratě resp. úseky o kterých se v souvislosti se zastavením provozu dále hovoří a současně dosahují vysokých infrastrukturálních nákladů - nacházejí se v horním kvartilu, jsou:

- Bruntál – Malá Morávka
- Dalovice – Merklín
- Kadaň – Kašnice
- Straškov Zlonice
- Lovosice – Úpořiny
- Most – Moldava v Krušných horách
- Chomutov – Vejprty
- Dolní Bousov – Kopidlno
- Rumburk – Mikulášovice dolní n.
- Rumburk – Jiříkov st.hr.
- Postoloprty – Most
- Zaječín – Hodonín
- Hrušovany nad Jevišovkou – Mor. Bránice

Nicméně lze najít i opačné hodnocení, kdy z pohledu infrastrukturálních nákladů nelze hovořit o trati, která by stála za úvahu ke zrušení a která se často mediálně prezentuje jako ztrátové a kraje uvažují o neobjednání závazku veřejné služby. Jedná se o tratě Opava východ – Svobodné Heřmanice, Aš – Hranice v Čechách, Boří Les – Lednice, Libochovice město – Louny, Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov – Kopidlno, Rokycany – Nezvěstice, Blatná – Nepomuk, Žatec – Postoloprty, Roudnice nad Labem – Straškov, Straškov – Vraňany, Chornice – Skalce nad Svitavou, Vranovice – Pohořelice, Hevlín – Hrušovany nad Jevišovkou. Tyto tratě vykazují nižší infrastrukturální náklady v přepočtu na průměrnou přepravenou osobu než jiné tratě o kterých se nemluví. Např. Králo-

vec – Žacléř, Chornice – Třebovice v Čechách, Panský – Krásná Lípa, Kostelec u Jihlavy – Slavonice, Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou, Chrudim – Moravany, Heřmanův Městec – Chrudim, Hrušovany nad Jevišovkou – Moravské Bránice, Strakonice – Volary, Svitavy – Žďárec u Skutče, Lovosice – Česká Lípa, Úhořiny – Lovosice, Zaječí – Hodonín a lze jmenovat i mnoho dalších.

Pro úplnost zmíním traťové úseky, kde již byl provoz omezen či zastaven úplně. Význam těchto tratí patří již minulosti a ani při velké snaze aktivistů nelze najít důvod, proč by měly být i nadále v provozu. Jedná se o trať Bošice – Bečváry, Libochovice – Straškov, Krupá – Kolečovice, Kadaňský Rohozec – Vilémov u Kadaně, Čelákovice – Mochov, Litovel předměstí – Mladeč, Broumov – Otovice zastávka a některé další.

Celospolečenské přepravní náklady

Kraje mají právo na neobjednání osobní dopravy na železničních tratích, a protože jsou to právě kraje, které hradí dopravcům prokazatelnou ztrátu. Tato rozhodnutí nelze mít krajům za zlé, protože občan o svou službu nepřijde. Základní dopravní obslužnost bude přenesena na autobusovou dopravu.

Na koho by se však odpůrci neobjednávání osobní dopravy na železnici měli obracet nejsou kraje, ale vláda v oblasti dopravy pak příslušné ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy je odpovědné za harmonizaci podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele tak, jak si tento cíl stanovilo v dopravní politice ČR pro léta 2005 - 2013.

A právě nerovné podmínky mezi jednotlivými druhy dopravy vytváří situaci a podmínky, kdy kraje, které se musí chovat co nejhospodárněji, přistupují k neobjednání osobní dopravy na regionálních tratích. Kraje volí pro ně v daný okamžik neefektivnější způsob vynaložení finančních prostředků.

S nerovnými podmínkami trhu souvisí i situace, kdy přehlednost nákladů na železnici je odlišná od silniční dopravy. Kraje znají náklady na údržbu silnic II. a III. třídy, které spravují.

V železničním odvětví je majitelem infrastruktury a jejím správcem vždy někdo jiný a zcela určitě se tím situace komplikuje. Minimálně zde existuje nedostatečný přenos informací o nákladovosti údržby jednotlivých tratí mezi subjekty podílejících se na tvorbě dopravních strategií.

Při neobjednání železniční dopravy krajem se uspoří pouze malá část z celkových nákladů na zajištění přeprav osob. Trať jako taková zůstává a majitel musí trať udržovat v provozuschopném stavu, sice s náklady nižšími než v případě plného provozu, ale přesto jsou náklady nemalé – z infrastrukturálních nákladů se ušetří minimum. V případě využívání tratě nákladní dopravou, kde byl omezen jen provoz osobní do-

pravy se infrastrukturální náklady nesníží v podstatě vůbec. Zde se plně projevuje charakter vysokých fixních nákladů železničního sektoru.

Anulace nabídky

V případě posuzování obslužnosti komplexně a systémově je nutné, aby si všichni zúčastnění procesu rozhodování omezení provozu uvědomili, že existuje riziko v roztáčení anulační spirály, kdy se ruší neefektivní spoje či tratě. V první fázi zcela jistě dojde k poklesu variabilních nákladů, ale později se dostaví pokles tržeb, protože zrušenými spoji na neprovozovaných tratích přece jen někdo jezdil. Dále pak fixní náklady (převážně infrastruktura) zůstanou nezměněny a musí se přenést a rozpočítat na méně spojů či tratí a tím se opět na dalších spojích zvýší rozdíl mezi náklady a tržbami, a stanou se neefektivními.

Je nutné si uvědomit, že zrušení dalších spojů roztáhne nabídkovou anulační spirálu směřující k úplné anulaci nabídky.

Riziko anulační spirály je však opomíjeno, neboť kraje zajímá jen první část variabilních nákladů. Kdyby kraje hradili i jen část nákladů na údržbu železniční sítě, tak by je skutečnost nákladů infrastruktury do zajista zajímala a situace by byla jiná.

Ne že by se nezrušili žádné tratě, ale k nabídce přepravních služeb by se přistupovalo daleko komplexněji a uvážlivěji a na základě ucelených informací by byla přijímána kvalifikovaná a podložená rozhodnutí.

Závěr

Podle mého názoru by ministerstvo dopravy mělo celou problematiku koncepčně a systémově ošetřit, a to možná právě tím, že se začne postupovat při posuzování omezení provozu koncepčně a koordinovaně se zahrnutím všech nákladů spojených se zajištěním přeprav osob, tak i snahou o naplňování cílů dopravní politiky v zrovnoprávnění všech druhů doprav.

Finanční prostředky určené infrastruktuře jsou však bohužel z jiného rozpočtového balíčku a není tedy s nimi při objednávání dopravy kraji uvažováno, což je koncepčně velice špatný přístup.

Přitom dotace krajům, vlastníkovi dráhy, provozovateli dráhy a drážní dopravy mají stejného původce - daňového poplatníka.

Přes výše popsané závěry se domnívám, že se nesmíme bránit omezení provozu a následného úplného snesení tratí, vždyť se mnohdy jedná o tratě které pozbyly svůj význam již v minulosti a tedy jen těžko obnoví svůj význam v současné době. Historicky vznikaly některé tratě jen z důvodu vytvoření konkurenční alternativy k již existující trati, nebo v důsledku politického rozhodnutí či lobbingu a tedy jejich ekonomické opodstatnění bylo i v té době pochybné. Nelze se tedy divit, že se s těmi-

to tratěmi musíme rozloučit. Domnívám se, že doba rušení tratí je teprve před námi. Co si však musíme přát je, aby tratě při úvahách o omezení provozu byly posuzovány komplexněji a koordinovaněji na základě kvalifikovaných analýz a ne jen z pohledu určité části nákladů jednoho subjektu.

(Grafy k textu viz strana A
všité barevné přílohy)

Ing. Jiří Pavel

Odbor interního auditu
Správa železniční dopravní cesty s.o.

Na základě žádosti Karlovarského kraje poskytla Evropská unie na projekt Modernizace letiště Karlovy Vary – I. Etapa finanční příspěvek. Ten byl čerpán z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF), který podporuje snižování rozdílů mezi úrovní rozvoje a životní úrovní jednotlivých regionů. Subjektem zprostředkujícím výše uvedený příspěvek z Evropské unie bylo Ministerstvo dopravy České republiky, odbor fondů EU. V I. etapě modernizace mezinárodního letiště Karlovy Vary byla zrekonstruována stávající vzletová a přistávací dráha. Rekonstrukce došlo ke zlepšení technicko-provozních parametrů letiště. Zvýšením únosnosti vzletové a přistávací dráhy je umožněno přijetí letadel s vyšší vzletovou hmotností.

Dnes tato vzletová a přistávací dráha po úpravě odpovídá provozu letounu Boeing 737. Životnost vozovky dráhy je navržena na 20 let při zvyšujícím se počtu pohybů za rok z předpokládaného výchozího stavu roku 2004, tj. 480 pohybů za rok při meziročním přírůstku 5 až 10 %. Významným aspektem realizace této stavby byl omezený a nepřekročitelný termín odstávky letiště v délce necelých dvou měsíců. Veškeré stavební práce byly prováděny s maximálním nasazením kapacit obou partnerů ve sdružení, práce probíhaly včetně soboty a neděle i svátků.

(Silnice a železnice, 5. 11.), připravil (kal)