

# **Revitalizace české železnice**

červen 2006

Bc. Marek Binko

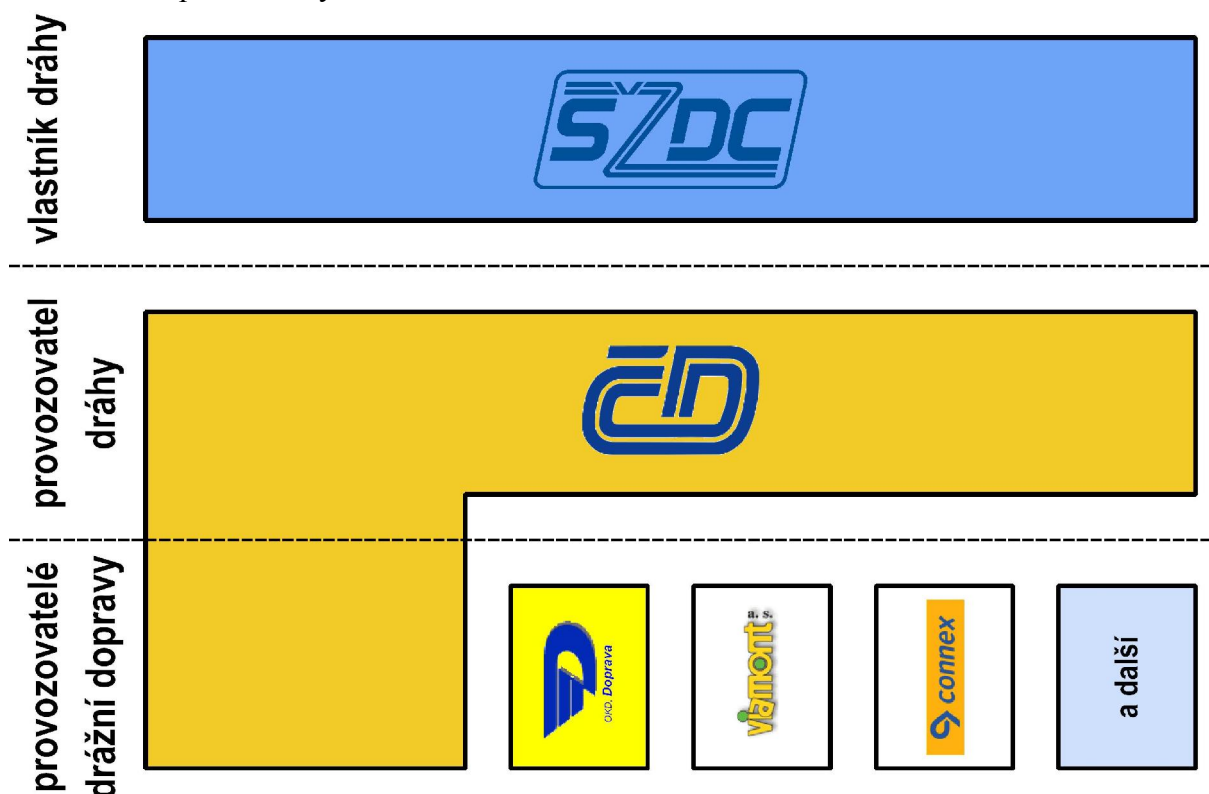
Následující řádky mají za cíl uvést velmi stručně základní problémy, které trápí českou železnici. Jsou to:

- dokončení transformace Českých drah, s.o.,
- harmonizace podmínek podnikání v železniční a silniční dopravě,
- rozvoj a modernizace železniční infrastruktury a
- obnova vozidlového parku.

Teprve po vyřešení těchto problémových okruhů lze předpokládat žádoucí rozvoj podnikání v železniční dopravě.

## Dokončení transformace Českých drah, s.o.

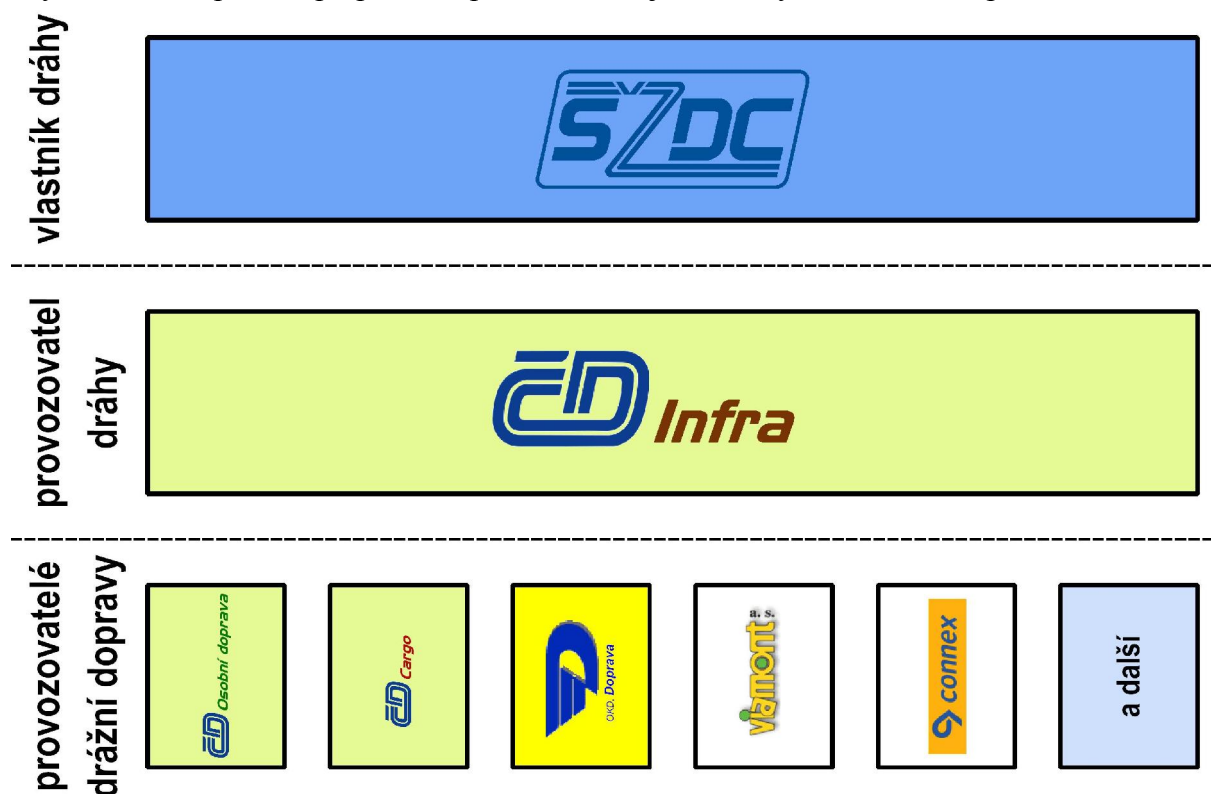
K 1. lednu 2003 proběhla na základě zákona č. 77/2002 Sb. transformace Českých drah, s.o., na dva nástupnické subjekty - České dráhy, a.s., a Správu železniční dopravní cesty, s.o. Od tohoto data SŽDC, s.o., vykonává funkci vlastníka dráhy a ČD, a.s., funkci provozovatele dráhy na základě smluvního vztahu se SŽDC, s.o., a provozovatele drážní dopravy (dopravce). Tento stav je značně pokřivený a dá se dokonce říci, že i diskriminační, neboť další dopravci musí jednat s provozovatelem dráhy, který je zároveň jako dopravce i jejich konkurentem. To je velmi často terčem kritiky, a proto je, jako další krok nezbytný pro fungování celého systému železniční dopravy v ČR, třeba ze SŽDC, s.o., učinit provozovatele dráhy (manažera infrastruktury) se všemi nástroji k tomu potřebnými, tj. převést z ČD, a.s., pod SŽDC, s.o., činnosti provozovatele dráhy včetně smluvního zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty.



Obrázek 1 - současný stav před dokončením transformace

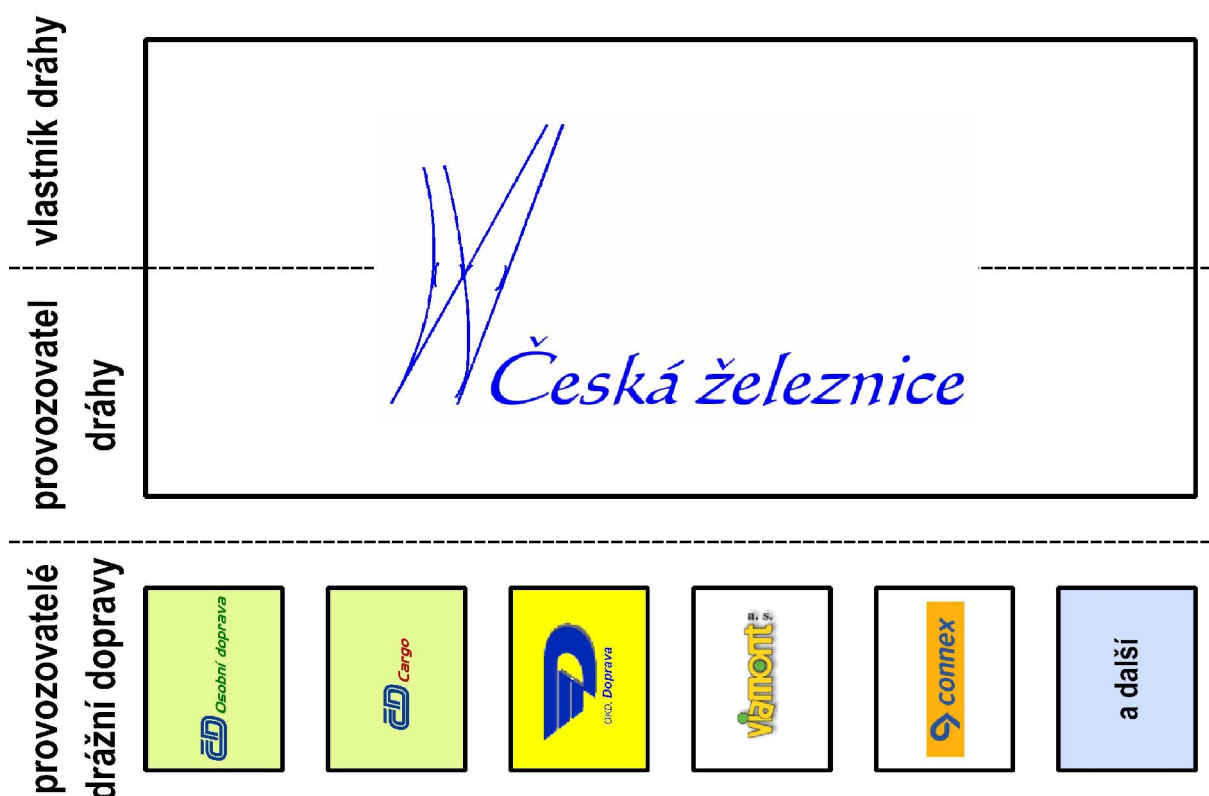
Tento poměrně obtížný krok navrhuji uskutečnit ve dvou etapách. V 1. etapě založí České dráhy, a.s., v rámci svého holdingu dceřinnou společnost ČD Infra, a.s., která převezme činnosti provozování dráhy a zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty včetně veškerého souvisejícího nemovitého i movitého majetku, tj. i staniční budovy, pozemky pod

kolejištěm SŽDC, s.o., apod., aby bylo zabráněno jeho využití v neprospěch železniční dopravy. Zároveň bude oddělena nákladní doprava a přeprava do firmy ČD Cargo, a.s., a zbylá osobní doprava a přeprava se přetransformuje do firmy ČD Osobní doprava, a.s.



Obrázek 2 - stav po 1. etapě dokončení transformace

Ve 2. etapě bude ČD Infra, a.s., z holdingu ČD, a.s., vyjmuta a vložena spolu se SŽDC, s.o., do nové státní organizace s názvem Česká železnice. Česká železnice, s.o., bude mít Ředitelství v Praze, Stavební správy v Praze, Plzni a Olomouci a v každém kraji (hl. m. Praha spolu se Středočeským krajem) Správu tratí, Správu sdělovací a zabezpečovací techniky, Správu elektrotechniky a energetiky, Správu mostů a tunelů, Správu budov (náhrada současných Správ dopravní cesty) a Správu provozu, která bude zajišťovat činnosti řízení a organizování drážní dopravy (náhrada současných Regionálních center řízení provozu a organizování drážní dopravy a Uzlových železničních stanic).



Obrázek 3 - stav po dokončení transformace

Dokončením transformace Českých drah, s.o., dojde konečně k naplnění myšlenky směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, která je součástí tzv. prvního železničního balíčku, a která tvoří základ směrnic vztahujících se k drážní infrastruktuře, stanovuje cíle v přizpůsobení železnice potřebám jednotného trhu a zvýšení jejich efektivnosti:

- zajištěním nezávislosti řízení železničních podniků,
- oddělením řízení železničního provozu infrastruktury (manažer infrastruktury) od poskytování služeb železniční dopravy (dopravce) a
- zlepšením finanční struktury podniku.

Zároveň budou dokončením transformace Českých drah, s.o., vytvořeny podmínky pro případnou privatizaci holdingu ČD, a.s., s cílem celkového ozdravení společnosti.

## Harmonizace podmínek podnikání v železniční a silniční dopravě

Současná absence harmonizace podmínek podnikání v železniční a silniční dopravě je nejvýznamnější příčinou poklesu zájmu o železniční dopravu. Železnice totiž hradí takřka všechny své tzv. externí náklady, kdežto doprava silniční je od těchto nákladů osvobozena a hradí je za ni stát. To samozřejmě činí z železnice z hlediska vnímaných nákladů dražší způsob dopravy a v rámci volného trhu ji tak v podstatě vyřazuje z hospodářské soutěže. Tento problém se velmi citelně dotýká jak nákladní, tak i osobní dopravy. Objednatelé dopravy jsou totiž postaveni před volbu, zda vkládat veřejné prostředky do železniční dopravy, která je díky zatížení poplatky za použití dopravní cesty velmi drahá, nebo zda je vkládat do dopravy autobusové, která žádný takovýto poplatek nehradí a navíc je i osvobozena od silniční daně...

Řešení problému jsou v podstatě dvě. Buď bude i železniční doprava osvobozena od hrazení externích nákladů stejně jako doprava silniční, což by ovšem zatěžovalo stát dalšími

neúnosnými výdaji, nebo bude i silniční doprava zatížena hrazením externích nákladů stejně jako železnice, což bude zase obtížně přijatelné pro širokou veřejnost. Nicméně jedině tato druhá varianta řešení je ta správná z hlediska zajištění tzv. trvale udržitelného rozvoje dopravy.

## Rozvoj a modernizace železniční infrastruktury

Železniční dopravci jsou pro své podnikání vázáni disponibilní dopravní infrastrukturou. Ta je ovšem v České republice velmi podinvestovaná a ani současný vývoj nedává příliš perspektivu zlepšování tohoto stavu. Zatímco rok 2005 byl historický co do počtu realizovaných dálničních staveb, investice do železniční dopravní cesty se v podstatě omezují na modernizace tranzitních koridorů, které však mají často i tak velmi omezené parametry. Má-li však železniční doprava v České republice fungovat, je nutné masivně podpořit investice do železniční infrastruktury. Přitom povinností vlastníka dráhy, tj. dnes Správy železniční dopravní cesty, s.o., je, dle § 20, odst. 2 zákona o dráhách, pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje. Skutečnost je ovšem taková, že značná část přeprav osob i nákladů je realizována na silnici z důvodu nekonkurenceschopnosti železniční infrastruktury. České dráhy, a.s., jako národní železniční dopravce nejsou často schopny plnit požadavky objednatelů osobní dopravy, tj. státu a krajů, neboť dopravní cesta je již kapacitně vyčerpána, nebo neumožňuje dosahovat požadovaných jízdních dob. Existuje také několik případů, kdy je nutno stávající železniční síť doplnit o nová spojení, tak aby současná infrastruktura nabyla větší smysluplnosti. Z těchto důvodů je nutné rozvíjet a modernizovat železniční infrastrukturu tak, aby co nejlépe vyhovovala požadavkům objednatelů dopravy a obchodním zájmům dopravců.

Nejlepším způsobem, jak plánovat rozvoj a modernizaci dráhy, je na základě vytvoření analýzy potřeb objednatelů dopravy a dopravců (v osobní dopravě) vytvořit model integrovaného taktového jízdního řádu, ze kterého vyplynou jednotlivé požadavky na infrastrukturu.

*Integrovaný taktový jízdní řád (ITJŘ) je vhodným modelem, který usnadňuje vytváření sítě s dobrou prostorovou a časovou dostupností a s optimálními skupinami spojů v uzlech, umožňujícími vhodné přestupní vazby. Hlavní zásady tvorby ITJŘ:*

- *Spojuje intramodálně a intermodálně taktové jízdní řády jednotlivých linek systematickou koordinací v uzlových bodech do jednoho systému nabídky v rámci celé sítě.*
- *V rámci každé linky jsou od sebe jednotlivé spoje vzdáleny o jednotný časový interval, nazývaný „doba taktu“, přičemž všechny stanice a zastávky jsou u všech spojů dosaženy v identických minutových polohách. Pro všechny spoje jedné linky platí stejná pravidla pro výpočet jízdních dob, spoje jednotlivých dopravních služeb mají tedy i zpravidla stejný rozsah zastavování, přičemž jednotlivé spoje téže linky se vždy v polovině doby taktu potkávají ve stejných minutových časech i stejných místech (tzv. „osa symetrie“).*
- *Taktová struktura musí být vytvářena tak, aby k potkávání spojů jednotlivých linek docházelo prioritně ve významných uzlových stanicích. Mezi uzly je proto velmi důležité vytvořit podmínky pro docílení jízdních dob odpovídajících libovolnému celočíselnému násobku poloviny doby taktu.*
- *Pro všechny linky taktové dopravy pojíždějící stejnou sítí by měla platit táž osa symetrie. Všeobecně platí, že z důvodu obtížné propojitelnosti sítě s odlišnou osou symetrie a existujících přeshraničních vztahů veřejné dopravy je osa symetrie stanovena na minutu 00 (obvyklý evropský standard, v praxi 56-00).*

Tímto způsobem byl např. vytvořen obecně velmi uznávaný program rozvoje a modernizace švýcarských železnic „Bahn 2000“, který probíhá již od roku 1987.

Požadavky na modernizaci a rozvoj dráhy z hlediska nákladní dopravy se v zásadě soustředí na odstranění současných nedostatků (traťová třída zatížení, ložná míra), zvýšení efektivity provozu (elektrizace) a napojení průmyslových zón a logistických terminálů. Tyto požadavky, zejména posledně jmenované, není možné z důvodu posílení konkurenceschopnosti železnice zanedbat.

Pro naplnění požadavků na modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty a odstranění tak výrazného handicapu železnice, je nutno zajistit dostatečný přísun investičních prostředků z evropských fondů (Operační program Doprava) a Státního fondu dopravní infrastruktury, a to i v případě upřednostnění staveb železniční infrastruktury před silniční.

## **Obnova vozidlového parku**

Stejně tak jako investice do železniční infrastruktury byly dlouhodobě zanedbávány i investice do kolejových vozidel. Průměrné stáří vozidel ČD, a.s., dnes činí 20 - 30 let. Pravidelná obnova vozidlového parku spojená s masivními nákupy vozidel totiž v podstatě skončila s nástupem tržního hospodářství na přelomu 80. a 90. let 20. století a od té doby probíhá obnova vozidel zcela nedostatečně, což je také jednou z příčin oslabení zájmu o služby železnice. Zatímco v nákladní dopravě jsou nákupy a modernizace vozidel hrazeny z vlastních zdrojů dopravce (vyjma podpory vozidel pro kombinovanou dopravu), situace v osobní dopravě je odlišná. Protože osobní doprava je veřejnou službou, která je dotována objednateli ve výši, jež ovšem nevytváří ani potřebné zdroje na obnovu vozidel, je nutné se spoléhat na jiné, obtížně dostupné zdroje. Zapojení státu bylo dosud velmi omezené a soustřeďovalo se jen na záruku úvěrů. Program obnovy vozidel veřejné dopravy zahájený v roce 1995 se dotýkal jen linkové autobusové a městské hromadné dopravy a teprve od roku 2006 zahrnuje i dopravu železniční částkou cca 400 mil. Kč ročně (pro ilustraci: cena elektrické příměstské jednotky činí cca 200 mil. Kč, motorové nízkopodlažní jednotky cca 90 mil. Kč, modernizace motorového vozu cca 20 mil. Kč).

Možnosti financování nákupu a modernizace vozidel pro osobní dopravu jsou:

- již zmíněný program obnovy vozidel veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR,
- úvěry ze společnosti EUROFIMA - European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock (státem garantované úvěry s výhodným úrokem určené na obnovu kolejových vozidel) a
- leasing vozidel podmíněný dlouhodobou objednávkou výkonů osobní dopravy.

Z výše uvedeného je patrné, že je nutná účast veřejného sektoru buď přímo, nebo nepřímo zajištěním dlouhodobé objednávky, která zajistí návratnost investovaných prostředků dopravcem.