

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza dopravní politiky v oblasti železniční dopravy v ČR
Rostislav Kříž

Bakalářská práce
2010

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Rostislav KŘÍŽ**
Osobní číslo: **D07145**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Analýza dopravní politiky v oblasti železniční dopravy v ČR**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika železniční dopravy
2. Vývoj dopravní politiky v ČR
3. Analýza jednotlivých opatření dopravní politiky ČR v oblasti železniční dopravy
4. Zhodnocení opatření dopravní politiky ČR v oblasti železniční dopravy a možnosti zlepšení

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Nina Kudláčková, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2009**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2010**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2009

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 26. 5. 2010

Rostislav Kříž

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval Ing. Nině Kudláčkové Ph.D. za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěla k vypracování této bakalářské práce.

ANOTACE

Tato práce podává přehled o dopravní politice České republiky v oblasti železniční dopravy. Obsahem první kapitoly je charakteristika železniční dopravy, jejího vývoje, infrastruktury a vztahující se legislativy. Druhá kapitola se zabývá vývojem dopravní politiky České republiky, charakterizuje základní pojmy související s dopravní politikou, s jejími nástroji a cíli. Třetí kapitola se zabývá analýzou jednotlivých opatření dopravní politiky v oblasti železniční dopravy. Čtvrtá kapitola obsahuje zhodnocení dopravní politiky České republiky v oblasti železniční dopravy a jsou zde navržena opatření, která by vedla ke zlepšení současného stavu.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní politika, železniční doprava, infrastruktura, transformace, interoperabilita

TITLE

Analysis of transport policy in the field of rail transport in the Czech Republic

ABSTRACT

This work gives an overview of transport policy of the Czech Republic in the field of railway transport. The content of the chapter is characteristic of rail transport, its development, infrastructure and related legislation. The second chapter deals with the development of transport policy in the Czech Republic, describes the basic concepts relating to transport policy, her instruments and objectives. The third chapter deals with the analysis of transport policy measures in the field of rail transport. The fourth chapter contains an assessment of transport policy of the Czech Republic in the field of rail transport and proposes measures that would improve the present state.

KEYWORDS

transport policy, railway transport, infrastructure, transformation, interoperability

Obsah

Úvod	9
1 Charakteristika železniční dopravy	11
1.1 Vymezení základních pojmů	11
1.2 Charakteristické rysy železniční dopravy	13
1.3 Vznik železniční sítě na území ČR	13
1.3.1 Železnice v českých zemích v 19. století	14
1.3.2 Železnice v českých zemích ve 20. století	15
1.4 Infrastruktura železniční dopravy	16
1.4.1 Tranzitní železniční koridory	16
1.4.2 Ostatní železniční tratě	19
1.5 Legislativa ČR v oblasti železniční dopravy	19
2 Vývoj dopravní politiky v ČR	21
2.1 Základní pojmy	21
2.2 Vývoj koncepce dopravní politiky České republiky	22
2.3 Cíle dopravní politiky ČR	23
2.3.1 Priority dopravní politiky	24
2.4 Nástroje dopravní politiky ČR	26
2.5 Princip uplatňování jednotlivých opatření dopravní politiky v železniční dopravě	28
2.5.1 Oblast podnikání v dopravě a přístupu na trh	29
2.5.2 Privatizační proces a transformace v železniční dopravě	29
2.5.3 Závazky veřejné služby, dopravní obsluha regionů	30
2.5.4 Rozvoj železniční infrastruktury	30
2.5.5 Financování dopravní infrastruktury	31
3 Analýza jednotlivých opatření dopravní politiky v oblasti železniční dopravy	36
3.1 Transformace železničního sektoru	36
3.1.1 Předpoklady transformace	36
3.1.2 Průběh transformace	37
3.2 Liberalizace trhu	39
3.3 Podmínky na přepravním trhu	40
3.3.1 Zpoplatnění železniční dopravy	42
3.4 Financování železniční dopravy	43
3.4.1 Přímé dotace	43
3.4.2 Nepřímé dotace	46
3.5 Zajištění kvalitní železniční infrastruktury	46
3.6 Obnova vozového parku v osobní železniční dopravě	48
4 Zhodnocení dopravní politiky v oblasti železniční dopravy a možnosti zlepšení	51
4.1 Dokončení transformace ČD	51
4.2 Podpora konkurenčního prostředí na železnici	52
4.3 Harmonizace přepravních podmínek	53

4.4	Podpora kombinované dopravy a vzniku veřejných logistických center	53
4.5	Zkvalitnění přepravní práce v osobní dopravě	54
4.6	Rozvoj železniční infrastruktury	55
	Závěr	57
	Použitá literatura.....	59
	Elektronické dokumenty.....	59
	Seznam zkratk.....	62
	Seznam obrázků.....	64
	Seznam tabulek.....	65
	Seznam příloh.....	66

Úvod

Doprava je spojena téměř se všemi lidskými činnostmi, ve většině zemí se nezanedbatelně podílí na tvorbě hrubého domácího produktu a skrze svou návaznost na ostatní hospodářská odvětví podstatně ovlivňuje fungování současných ekonomik a celé společnosti. Dopravní politika je jednou z nejvýznamnějších součástí hospodářské politiky všech států, především pro svůj význam při rozvoji vnitrostátní a mezinárodní dopravy. Dopravní politika reflektuje stav společnosti, úroveň národního hospodářství a ekonomiky a v neposlední řadě také technickoekonomické charakteristiky dopravních oborů.

Železniční doprava prožívá v současné době v Evropské unii renesanci – alespoň na úrovni plánů a cílů dopravní politiky. Železnice jsou prezentovány jako nedílná součást soudobé koncepce trvale udržitelného rozvoje, jako jediná možná alternativa nezvladatelného, kongescemi zatíženého a ekologicky neúnosného rozvoje automobilové dopravy a jako součást moderního sociálního státu poskytujícího základní veřejné služby v oblasti dopravní obslužnosti. Jedna ze základních idejí soudobé revitalizace železnic je založena na principu, „vrátit železnicím konkurenceschopnost“. Podle mínění Evropské unie může právě privatizace, liberalizace a oddělení provozu od infrastruktury přispět k ekonomicky efektivnímu oživení železniční dopravy.

Tato práce se zaměřuje na uplatňování dopravní politiky v železniční dopravě na území České republiky. Jejím cílem je analyzovat a vyhodnotit jednotlivá opatření železniční dopravní politiky České republiky a navrhnout opatření vedoucí ke zlepšení stávající situace. Chtěl bych se zaměřit hlavně na tyto oblasti: financování železniční dopravy, transformace ČD, podmínky na přepravním trhu a konkurence na železnici. V této práci vycházím zejména z vládního dokumentu „Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013“, který formuluje cíle a nástroje, kterých chce vláda dosáhnout v sektoru dopravy.

Téma „Analýza dopravní politiky v oblasti železniční dopravy v České republice“ jsem si zvolil proto, že železniční dopravní politika představuje v současné době aktuální téma v souvislosti s postavením České republiky v Evropské unii, která požaduje liberalizaci trhu, s provedenou transformací Českých drah a v neposlední řadě také se snahou konkurenčních dopravců vstoupit na trh. Myslím si, že železnice v České republice má, i přes pokles výkonů v posledních dvaceti letech, své nezastupitelné místo na dopravním trhu a předpokládám, že do budoucna dojde k jejímu rozvoji. Musí však dojít k realizaci takových opatření, která podpoří její růst jako například spravedlivé zpoplatnění dopravní cesty,

liberalizace trhu, zavedení konkurenčního prostředí, modernizace stávající infrastruktury a popř. i výstavba nových vysokorychlostních tratí nebo nákup nových moderních vozidel.

V této práci je nejprve obecně charakterizována železniční doprava, jsou zde vymezeny související základní pojmy a je popsán historický vývoj železniční sítě na českém území. Dále je zde uveden celkový přehled o železniční infrastruktuře a popis legislativy vztahující se k železniční dopravě. Následuje přehled vývoje dopravní politiky v České republice od roku 1993. Podrobněji se zde zabývám dokumentem „Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013“ a jeho vztahem k železniční dopravě. Jsou zde uvedeny cíle, nástroje a principy uplatňování dopravní politiky. V navazující části jsou analyzována některá hlavní opatření železniční dopravní politiky. V závěru práce je zhodnocena dopravní politika v oblasti železniční dopravy a jsou zde navržena opatření, která by vedla ke zlepšení situace.

1 Charakteristika železniční dopravy

Železniční doprava byla v historii mimořádně významným hospodářským a strategickým odvětvím. V současnosti tento její význam velmi poklesl, stále však zaujímá významné postavení v dopravní politice evropských států. Vývoj v České republice (ČR) je obdobou západoevropských zkušeností. Liší se pouze tím, že k němu došlo v podstatě v kratším časovém období. Na druhé straně, tak jako v zahraničí, tak i v ČR se začínají projevovat okolnosti podporující nejen zachování, ale i rozvoj železniční dopravy. Jde především o nárůst dopravně přetížených míst na hlavních silničních tazích, dopravních kongescí ve městech a růst zátěže životního prostředí, což oslabuje hlavní výhody silniční dopravy. Tato situace nastoluje úkol, kterým je hledání nového místa železniční dopravy na měnícím se dopravním trhu. Stále totiž existují oblasti, kde je využívání železnice značně výhodnější než jiná řešení.

1.1 Vymezení základních pojmů

Dráha

„Dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.“¹

Železniční doprava

„Železniční doprava uskutečňována železničními dopravními prostředky po železničních tratích.“²

Vlastník dráhy

„Subjekt, který vlastní určitý úsek dopravní cesty určený k pohybu drážních vozidel, jehož součástí jsou pevná zařízení potřebná pro pohyb drážních vozidel a pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Je povinen udržovat dráhu tak, aby byla zajištěna její provozuschopnost a umožněn styk s jinou dráhou. Zajištěním provozuschopnosti dráhy se rozumí zabezpečovat takový technický stav dráhy, který zaručuje bezpečné a plynulé provozování dráhy.“³

¹ Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách

² JAROMÍR, Široký. Základy technologie a řízení dopravy. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007. 178 s. ISBN 80-86530-37-X., str. 47

³ JAROMÍR, Široký. Základy technologie a řízení dopravy. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007. 178 s. ISBN 80-86530-37-X., str. 48

Provozovatel dráhy

„Provozuje dráhu na základě úředního povolení vydaného Drážním úřadem. Zajišťuje provozování dráhy, tedy činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Je povinen provozovat dráhu podle pravidel pro provozování dráhy, které jsou obsaženy ve vyhlášce 173/1995 Sb., kterou se vydává Dopravní řád drah.“⁴

Provozovatel drážní dopravy

Provozuje drážní dopravu na základě licence udělené drážním úřadem a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze.

„Provozování drážní dopravy je činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů (zákon č. 455/1991 o živnostenském podnikání, zákon č. 513/1991 obchodní zákoník).“⁵

Kategorie drah

„Železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických podmínek, stanovených prováděcím předpisem, člení do jednotlivých kategorií. Kategoriemi železničních drah jsou:

- a) dráha celostátní, jíž je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena,
- b) dráha regionální, jíž je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy,
- c) vlečka, jíž je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,
- d) speciální dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce.

O zařazení železniční dráhy do příslušné kategorie dráhy a o změnách tohoto zařazení rozhoduje drážní správní úřad.“⁶

⁴ JAROMÍR, Široký. Základy technologie a řízení dopravy. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007. 178 s. ISBN 80-86530-37-X., str. 48

⁵ Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách

⁶ Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách

1.2 Charakteristické rysy železniční dopravy

Charakteristickými rysy železniční dopravy jsou:

- přeprava těžkých a hromadných zásilek (zatížení na nápravu až 22,5 t)
- vhodnost na střední a delší přepravní vzdálenost (mezní přepravní vzdálenost 400 – 600 km)
- větší bezpečnost přepravního systému
- větší nezávislost na povětrnostních podmínkách
- příznivější k životnímu prostředí než silniční a letecká doprava
- přibližně 2x až 3x menší energetická náročnost než u silniční dopravy
- srovnatelná rychlost přepravy se silniční dopravou na větší vzdálenosti
- velmi nízký odpor valivého tření oproti silniční dopravě

Výhody železniční dopravy v ČR

- vysoká hustota tratí a stanic
- dobrá návaznost na síť okolních států (36 hraničních přechodů)
- rekonstrukce hlavních železničních koridorů
- velká přepravní kapacita
- zapojení do IDS ve většině krajů

Nevýhody železniční dopravy v ČR

- pokles přepravních výkonů v nákladní i osobní dopravě
- vysoká ztrátovost provozu osobní dopravy
- zanedbaná údržba dopravní infrastruktury
- zastaralý vozový park
- velké investiční náklady na budování infrastruktury

1.3 Vznik železniční sítě na území ČR

Železniční síť v Čechách začala vznikat v první polovině 19. století. První železnici na našem území se stala v roce 1828 koněspřežná dráha z Linz – Summerau – Horní Dvořiště – České Budějovice. Poté se však i v železniční dopravě začaly projevovat poznatky z technického rozvoje, hlavně z vynálezu parního stroje. První parostrojní železnici na českém území se stala trať z Vídně do Brna otevřená v roce 1839. Během následujících let postupně

vznikla na českém území rozsáhlá síť drah, jejichž motiv vzniku, ekonomické a politické podmínky se značně lišily.

1.3.1 Železnice v českých zemích v 19. století

V první etapě vzniku železnic byla výstavba čistě v režii soukromých společností. Obě koněspřežné dráhy a první parostrojní železnice, vybudovaná společností Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB), byly postaveny bez finanční účasti státu, bez poskytnutí státních garancí a bez požadavků na vedení trasy. Podnikatelským záměrem Severní dráha císaře Ferdinanda bylo spojení hlavního města Rakousko – Uherské monarchie Vídně se severní Moravou a Haličí bohatou na nerostné suroviny i zemědělskou produkci. Vznikla tak trať Vídeň – Břeclav – Přerov – Ostrava – Bochnie s odbočkami do Brna, Olomouce a Opavy uvedená do provozu v letech 1839 – 1847. Postoj státu byl v počátku k železnici spíše opatrný, až nedůvěřivý. Postupem času, když se ukázali její výhody politického, vojenského a ekonomického charakteru, se však začal měnit. Stát dospěl k závěru, že výstavba a provoz drah bude v jeho režii. Rakouské císařství v letech 1841 – 1850 vybuodovalo trať Olomouc – Praha – Drážďany nazvanou Severní státní dráha a spojovací trať Brno – Česká Třebová. Vznikl tak základ páteřní železniční sítě spojující největší hospodářská centra s napojením na dnes již zahraniční síť. Poté však stát na výstavbu dalších tratí rezignoval, jelikož na něj dolehly důsledky hospodářské krize. Od roku 1854 došlo k privatizaci státních drah a k uvolnění podnikání v oblasti výstavby a provozování drah. Stát si však ponechal možnost výstavbu tratí korigovat na základě koncesního zákona. Příkladem může být Jihoseveroněmecká spojovací dráha, která musela zohlednit požadavek armády vést trasu přes císařské pevnosti Hradec Králové a Jaroměř. Důvody zrodu jednotlivých drah se lišily. Stoupající poptávka po uhlí byla důvodem ke zniku tzv. uhelných drah. Ty vznikaly mezi místy těžby a spotřeby této suroviny (Praha – Kladno, Brno – Zastávka u Brna, Teplice – Ústí nad Labem, atd.). Výstavbu některých tratí si stát vynutil na soukromých společnostech. Jednalo se o ekonomicky neatraktivní, ale vojensko-strategicky důležité tratě. Jejich výstavba byla podmínkou na získání koncese na stavbu jiné trati. Jelikož tratě byly vlastněny soukromými subjekty, byl na nich vyloučen provoz konkurenčního dopravce. Výsledkem bylo to, že byly budovány tratě, které dublovaly stávající síť, navíc byly vedeny nevhodným terénem. Typickým příkladem duplicitních drah je Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB). Jejím hlavním cílem bylo spojení Vídně s přístavem v Ústí nad Labem a se Saskem. Aby neporušila koncese stávající dráhy, postavila vlastní spojnicí vedenou nepříznivým terénem a regionem s nízkou hospodářskou aktivitou.

V 80. letech 19. století již byly vybudovány všechny hlavní železniční tratě, ale existovalo stále mnoho měst a obcí, kde drážní spojení chybělo. V roce 1880 byl proto vydán zákon, který zaručoval finanční podporu soukromému sektoru na výstavbu tratí. Vzniklo tak celkem 3 110 km místních a lokálních tratí. Další tratě vznikly i bez státní podpory. Jednalo se zejména o odbočné tratě z hlavních tahů, postavené soukromou společností provozující hlavní trať. Důvodem bylo napojení města, které hlavní trať míjela. Od roku 1892 se mění rakouská dopravní politika a stát začíná zestátnňovat velké soukromé železniční společnosti. Následuje tak druhá etapa státních železnic.

1.3.2 Železnice v českých zemích ve 20. století

Po první světové válce a rozpadu Rakousko – Uherské monarchie v roce 1918 vzniká Československá republika. Železniční síť na území nově vzniklého státu přechází pod správu Československých státních drah (ČSD). V té době již patřila většina hlavních tratí státu, zbylé byly zestátněny do roku 1923, do roku 1948 přešly pod ČSD i místní dráhy. Po rozpadu monarchie došlo ke změně politických hranic a s tím související změně toku zboží a osob. Vzhledem k zeměpisné poloze nové republiky zesílil význam spojení ve směru západ – východ, tedy na území Slovenska. Naopak poklesl význam spojení orientovaného směrem sever – jih, tedy na Vídeň. Začala tedy další vlna výstavby drah, jejímž cílem bylo doplnit a posílit spojení na východ republiky. Vznikly tak tratě Vsetín – Púchov a Veselí nad Moravou – Nové Město nad Váhom. Probíhala také rekonstrukce a zdvoukolejňování tratí. Po začátku německé okupace v roce 1939 je ustaven nový podnik Českomoravské dráhy (BMD) a železnice se podřizuje zájmům okupační moci. Již o rok dříve, po obsazení Sudet, vzniká plán na vybudování nejkratší spojnice Praha – Brno přes Havlíčkův Brod. Stavba úseku Havlíčkův Brod – Brno však byla dokončena až v roce 1953 a stala se tak poslední velkou železniční stavbou v Česku. Poté již vznikaly nové tratě jen v souvislosti s budováním přeložek v důlních oblastech severních Čech a Moravy.

V průběhu existence železniční dopravy u nás se vyskytují dvě významná období modernizace technických parametrů tratí. V padesátých letech minulého století byla zahájena elektrizace podstatné části nejdůležitějších drah celostátního a mezinárodního významu. Druhé období zásadní modernizace českých železnic začalo v devadesátých letech 20. století. Jedná se zejména o zvyšování traťové rychlosti, traťové třídy zatížení, prostorové průchodnosti, peronizaci stanic a modernizaci technologického vybavení zvyšující bezpečnost dopravy a úroveň řízení provozu. Prioritou je pak rekonstrukce čtyř tranzitních koridorů a dalších významných tratí.

1.4 Infrastruktura železniční dopravy

V železniční dopravě je věnována největší pozornost modernizaci tranzitních koridorů, tratí zařazených do sítě TINA⁷ a dalších tratí významných pro dálkovou a příměstskou dopravu. Důvodem modernizace je zvýšení konkurenceschopnosti a rozvoj železniční dopravy.

1.4.1 Tranzitní železniční koridory

„Pro Českou republiku byly definovány čtyři tranzitní železniční koridory, na nichž se provede prioritně modernizace a optimalizace v parametrech, které jsou obsaženy v evropských dohodách AGC⁸ a AGTC,⁹ ke kterým ČR přistoupila a v plánech rozvoje železničních sítí vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie (UIC).“¹⁰

- I. **železniční koridor:** (Berlín – Drážďany) – Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav – (Viedeň / Bratislava – Budapešť)

- II. **železniční koridor:** (Gdaňsk – Warszawa – Katowice) – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav; odbočná větev Přerov – Olomouc – Česká Třebová

- III. **železniční koridor :** (Le Havre – Paris – Frankfurt a.M.) – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava – (Žilina – Košice - Lvov; odbočná větev Plzeň – Domažlice – (Nurnberg))

- IV. **železniční koridor:** (Stockholm – Drážďany) – Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – (Linz – Salzburg – Ljubljana – Rijeka – Zagreb)

⁷ Transport Infrastructure Needs Assessment (posouzení potřeb dopravní infrastruktury)

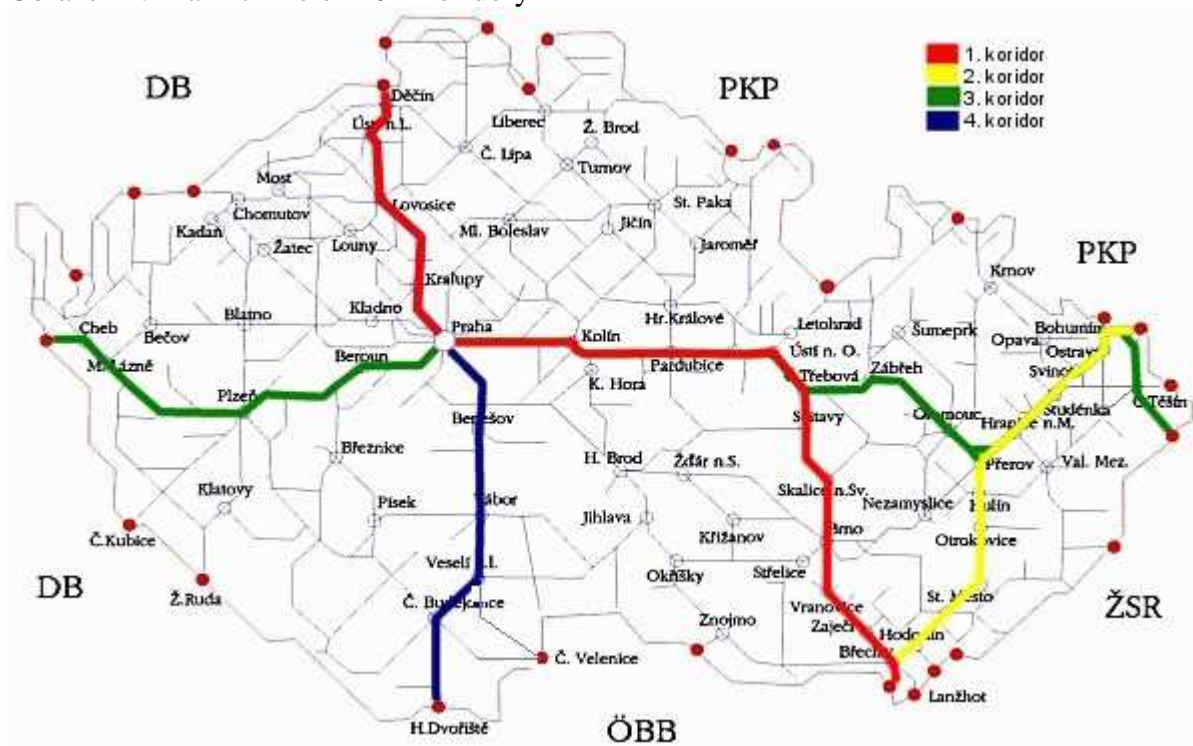
⁸ Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách

⁹ Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech

¹⁰http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznicni_infrastruktury/Rozvoj+%c5%beelezni%c4%8dn%c3%ad+infrastruktury.htm

I. a II. koridor je součástí IV. resp. VI. panevropského koridoru, patřící do sítě TEN-T¹¹. Proto byly tyto koridory modernizovány prioritně.

Obrázek 1: Tranzitní železniční koridory



Zdroj: SŽDC s. o.

Hlavní cíle modernizace a optimalizace tranzitních koridorů:

- napojení vybrané sítě SŽDC na hlavní evropské tratě
- naplnění podmínek integrace ČR do evropských struktur (Evropská unie, NATO)
- snižování zátěže životního prostředí
- zvýšení bezpečnosti provozu novými dokonalejšími technologickými zařízeními
- zvyšování cestovní rychlosti v osobní železniční dopravě
- zvyšování spolehlivosti a pravidelnosti v nákladní dopravě
- rozšíření služeb pro přepravce využitím mezinárodní kombinované dopravy¹²

Modernizace I. koridoru byla zahájena v roce 1993. V roce 2004 byl koridor z větší části dokončen, výjimku tvoří pouze úsek Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí a některé

¹¹ Trans-European Transport Network (Transevropská dopravní síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest.

¹²http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznicni_infrastruktury/Rozvoj+%c5%beelezni%c4%8dn%c3%ad+infrastruktury.htm

železniční uzly. Tyto stavby ale nebyly zahrnuty přímo do projektu rekonstrukce tranzitního koridoru. V roce 2009 byla dokončena optimalizace železničního uzlu Ústí nad Labem a Kolín. V současné době probíhá rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, v pražském uzlu pak probíhá modernizace trati Praha-Libeň – Praha-Běchovice a dokončovací práce na stavbě tzv. Nového spojení Praha hl.n. – Praha-Libeň. Modernizace úseku Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí včetně železniční stanice se teprve připravuje. Na II. koridoru byly stavební práce zahájeny v roce 1997 a v současné době jsou ve své poslední fázi. Realizuje se přestavba železničních uzlů Břeclav a Přerov.

V roce 2005 byly zahájeny stavební práce na III. koridoru. Celková délka této koridorové trati je 658 km, jedná se tedy o nejdelší koridor u nás. Plánovaný termín dokončení je rok 2016. Z hlediska investičních prostředků se jedná o nejdražší stavbu ze všech čtyř koridorů. Celkové náklady jsou odhadovány na 75,6 mld. Kč. Původně přitom byly plánované náklady asi o 20 mld. Kč nižší, mělo se jednat pouze o optimalizaci. V konečném projektu však byly do úseku Praha – Plzeň zahrnuty i stavby pro plánovanou vysokorychlostní trať (VRT). Jedné se například o tunelovou variantu úseku Praha – Beroun a tunel Ejpovice. V roce 2009 byla na III. koridoru ukončena optimalizace trati Plzeň – Stříbro a Červenka – Zábřeh na Moravě. V současné době probíhají práce na rekonstrukci úseků Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší – Český Těšín, Beroun – Zbiroh a Stříbro – Planá u Mariánských Lázní – Cheb. V roce 2005 byla rovněž zahájena stavba IV. koridoru v úseku Praha – Horní Dvořiště. Její předpokládané ukončení je v roce 2014. Časové schéma počítá s postupem, kdy se nejprve realizují stavby u Prahy a v okolí uzlů Tábor, Veselí nad Lužnicí, České Budějovice a pak se postupně napojují přilehlé úseky. V tomto postupu je rozdíl proti výstavbě ostatních koridorů. Na IV. koridoru probíhá modernizace trati Votice – Benešov u Prahy, České Budějovice – Nemanice I a Benešov u Prahy – Strančice. Ukončena je stavba úseků Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice a Doubí u Tábora – Tábor.

Výstavba tranzitních železničních koridorů je financována ze zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), bankovních úvěrů a z fondů EU. Finančně nejnákladnější je výstavba III. a IV. koridoru. Ve srovnání s mírou investic do I. a II. koridoru je důvodem především to, že poměrně velká část původních tratí byla jednokolejná a vedená nepříznivým terénem, některé úseky dokonce nebyly ani elektrizovány. Nárůst nákladů je také spojen s inflací a novými technickými požadavky. Do projektu rekonstrukce tranzitních koridorů nejsou navíc zahrnuty optimalizace železničních uzlů, které se realizují zvlášť.

Celkem se plánuje investice do výstavby koridorů ve výši 197,3 miliard korun českých (Kč). Do konce roku 2008 byla proinvestována více než polovina této sumy.

Tabulka 1: Náklady na výstavbu železničních koridorů v tis. Kč

Stav k 31. 12. 2008	Dosud provedená výstavba	Zbývající odhadované náklady	Celkové odhadované náklady
I. koridor	40 759 568	0	40 759 568
II. koridor	39 016 291	0	39 016 291
III. koridor	14 896 362	60 734 499	75 630 861
IV. koridor	9 632 279	32 293 105	41 925 384
Celkem	104 304 500	93 027 604	197 332 104

Zdroj: SŽDC s. o., Výroční zpráva 2008

1.4.2 Ostatní železniční tratě

Z velkých staveb mimo koridory se realizuje elektrizace celostátně významných tratí a tratí důležitých pro příměstskou dopravu. V roce 2009 byla dokončena elektrizace a optimalizace tratí Lysá nad Labem – Milovice, Šatov – Znojmo, Zábřeh na Moravě – Šumperk a České Budějovice – České Velenice. V následujících letech je plánována elektrizace a optimalizace tratí Brno – Rapotice, Klatovy – Železná Ruda, Otrokovice – Vizovice a České Velenice – Veselí nad Lužnicí.

Dále je na vybrané tratě se zaváděno dálkové řízení provozu, které má ušetřit náklady na pracovní sílu a zároveň zvýšit bezpečnost provozu. Rozsáhlá modernizace je připravována pro trať Brno – Přerov. Ve stádiu plánování je výstavba rychlodráhy Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně.

1.5 Legislativa ČR v oblasti železniční dopravy

Dopravní legislativa vychází z obecně platných zákonů, kterými jsou Občanský zákoník, Obchodní zákoník, Živnostenský zákoník a Zákoník práce. Plně respektován musí být rovněž Zákon o posuzování vlivu na životní prostředí. Pro jednotlivé dopravní obory potom platí právní normy, které vychází ze specifik daného oboru.

Nejvýznamnější právní předpisy platné v železniční dopravě jsou:

- zákon č. 9/1992 Sb., o Českých drahách,
- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách,
- zákon č. 77/2002 Sb., o transformaci Českých drah s. o,
- vyhláška 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.

České dráhy byly zřízeny zákonem České národní rady č. 9/1992 Sb. o Českých drahách, jenž nabyl účinnosti dnem 1. ledna 1993 současně se zánikem České a Slovenské Federativní republiky a vznikem dvou samostatných států – České republiky a Slovenské republiky. České dráhy vznikly jako nástupnický subjekt státní organizace Československé státní dráhy.

Podmínky pro stavbu a provozování drah, provozování drážní dopravy, práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené, jakož i výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah, vztahující se však na všechny druhy drah, nikoliv tedy jen dráhy železniční, pak stanovil Parlament České republiky zákonem č. 266/1994 Sb. o dráhách.

Na základě zákona č. 77/2002 Sb. o transformaci Českých drah s. o. došlo od 1. ledna 2003 k rozdělení státní organizace České dráhy na dva nástupnické subjekty a to na akciovou společnost České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.

České dráhy a.s. se podle tohoto zákona staly provozovatelem drážní dopravy. Správa železniční dopravní cesty s.o. spravuje železniční infrastrukturu ve vlastnictví státu. Dalšími provozovateli drah jsou soukromé společnosti Viamont a.s. a OKD, Doprava a.s. V roce 2009 vlastnilo licenci k provozování drážní dopravy 63 subjektů. Největším provozovatelem drážní osobní dopravy v ČR jsou v současné době České dráhy a.s., v nákladní dopravě potom jejich dceřiná společnost ČD Cargo, a.s.

Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, upravuje pravidla pro provozování dráhy, která stanovují způsob a podmínky pro zabezpečení a obsluhu dráhy a pro organizování drážní dopravy.

2 Vývoj dopravní politiky v ČR

Doprava je jedním z klíčových odvětví národního hospodářství České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Doprava poskytuje své služby výrobě, obchodu i obyvatelstvu, proto má smysl, aby se stát dopravní politikou zabýval jako tvůrce koncepce a garant údržby a rozvoje infrastruktury, která je jeho majetkem.

V této části jsou vysvětleny základní pojmy vztahující se k dopravní politice, její vývoj, cíle, nástroje a uplatňování jednotlivých opatření v železniční dopravě.

2.1 Základní pojmy

Účelem této podkapitoly je teoreticky vymezit termíny doprava, dopravní politika a související pojmy.

Doprava

Doprava je pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě v reálném čase. Je odvětvím národního hospodářství, které uskutečňuje přemístování osob i nákladů a umožňuje ekonomický a sociální rozvoj společnosti. Proces přemístění osob, zvířat a věcí se nazývá přeprava.

Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost můžeme definovat jako zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu.

Podle zákona č.266/1994 o dráhách je dopravní obslužnost definována následovně:

- Základní dopravní obslužnost je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu.
- Ostatní dopravní obslužnost je zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. Na zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem závazek veřejné služby a hradí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby.¹³

¹³ Zákon č. 244/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

Závazky veřejné služby

Závazky dopravce ve veřejné linkové dopravě, které dopravce přijal ve veřejném zájmu za účelem zajištění základní dopravní obslužnosti a které by ve svém obchodním zájmu nepřijal, nebo by ho přijal jen zčásti, pro jejich ekonomickou nevýhodnost. Jedná se o závazky provozní, přepravní a tarifní. Prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby hradí objednavatel ze svého rozpočtu.

Dopravní politika

„Hlavní náplní dopravní politiky je stanovení pravidel pro dopravní subjekty nabízející své služby na přepravním trhu s definováním funkcí státu a stanovením pravidel a priorit z hlediska zajištění dopravní obsluhy.“¹⁴

Je součástí hospodářské politiky státu, ale zasahují do ní i další oblasti státní politiky jako ekologie, zahraniční politika, obrana apod.

Dopravní politika by měla působit na dopravní sektor tak, aby byly dosaženy stanovené cíle rozvoje dopravy za použití řídicích a regulačních nástrojů. Vypracování zásad dopravní politiky je důležité proto, aby si stát udržel svůj vliv na dopravní soustavu a její rozvoj, ale nenarušoval podnikatelskou aktivitu a tržní prostředí.

2.2 Vývoj koncepce dopravní politiky České republiky

V roce 1993 bylo nutno reagovat na změnu státoprávního uspořádání novelizací dopravní politiky České republiky (ČR). Česká vláda vzala na vědomí řadu koncepčních dokumentů, které opatření dopravní politiky bývalé Československé federativní republiky (ČSFR) upravovaly pro Českou republiku. Resortní strategický dokument Dopravní politika ČR pro devadesátá léta z tohoto roku vymezil základní principy, potřebný rámec a pravidla pro všechny účastníky dopravního procesu v ČR. Vláda však dokument neschválila, pouze jej vzala na vědomí, protože se v tomto období především určovala fiskální politika státu a docházelo ke změnám struktury veřejných rozpočtů.

První dokument, který vláda nevezala pouze na vědomí, ale schválila, byla Dopravní politika České republiky, která byla schválena usnesením vlády č. 413 ze dne 17. června 1998. Dokument vytyčoval zásady, kritéria, cíle a nástroje politiky v sektoru dopravy. Vycházel z podmínek, jejichž splnění bylo nutné pro vstup ČR do Evropské unie (EU). Hlavním cílem tedy byla postupná implementace jednotlivých dopravních opatření do podmínek České republiky.

¹⁴ ŽEMLIČKA, Zdeněk; LUKŠŮ, Vladimír. *Dopravní politika*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999. 234 s. ISBN 80-7079-659-6, str. 75

Dne 1. května 2004 vstoupila Česká republika do Evropské unie, čímž došlo k naplnění jednoho z hlavních cílů politiky ČR. Tento událost velmi významně ovlivnil řadu ekonomických oblastí, včetně sektoru dopravy.

Dopravní politika pro období následující po vstupu do EU byla schválena na zasedání vlády ČR dne 13. července 2005, kdy byla usnesením č. 882 přijata „Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013“. Tento nový dokument vychází z analýzy a hodnocení Dopravní politiky ČR z roku 1998 a z Bílé knihy EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout. Jedná se o základní koncepční dokument, který stanovuje hlavní směry vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu.

Dokument deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit z hlediska mezinárodních závazků, chce učinit v návaznosti na ekonomiku, ekologii a bezpečnost a může učinit z hlediska finančních možností.

„Dopravní politika je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala či hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a Evropské unii, avšak s respektem ke specifickým podmínkám a potřebám České republiky. Zaměřuje se na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR, které by měly usilovat o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů, možností ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu.“¹⁵

2.3 Cíle dopravní politiky ČR

„Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.“¹⁶

V souvislosti s tímto cílem se dopravní politika ČR zaměřuje na zlepšení dopravní obslužnosti jednotlivých regionů, snížení ekonomické náročnosti dopravy a zmírnění jejího dopadu na životní prostředí. Snaží se ovlivnit dělbu přepravní práce ve prospěch těch druhů dopravy, které přispívají k udržitelnému rozvoji. Rozvojem dopravní infrastruktury zase přispívá k hospodářskému růstu.

¹⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005, str. 9

¹⁶ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005, str. 12

2.3.1 Priority dopravní politiky

Vládní dokument „Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013“ vychází z globálního cíle, na který navazují specifické priority. Jednotlivé priority dopravní politiky jsou mezi sebou vzájemně provázané. Doprava musí být uskutečňována s ohledem na celospolečenskou efektivitu, což se neobejde bez zapojení všech druhů dopravy podle jednotlivých segmentů přepravního trhu, kde jsou efektivní. Tuto oblast řeší priorita „Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu“. Pro takový dopravní systém, tvořený více druhy dopravy, je nezbytnou a základní podmínkou kvalitní dopravní infrastruktura. Tu řeší priorita „Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury“. Dopravní infrastruktura, jakož i služby ve veřejném zájmu ve veřejné osobní dopravě a zavádění nových technologií, jsou velmi náročné na finanční prostředky. Je proto nutné hledat nové formy financování, čímž se zabývá priorita „Zajištění financování v sektoru dopravy“. Velkým ekonomickým, sociálním i ekologickým problémem je bezpečnost dopravy, a to jak z hlediska samotného provozu, tak z hlediska ochrany před patologickými jevy společnosti i před neočekávanými jevy přírodními. Bezpečností se zabývá priorita „Zvýšení bezpečnosti dopravy“. Priority dopravní politiky je nutné řešit nejen na celostátní a evropské úrovni, ale podle principu subsidiarity i na úrovni regionální a obecní. Priorita „Podpora rozvoje dopravy v regionech“ je metodickou pomůckou pro tvorbu regionálních a obecních dopravních politik.¹⁷

Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

Stát by měl zajistit podmínky přístupu na dopravní trh tak, aby byly uplatněny výhody jednotlivých druhů dopravy. Dělbá přepravní práce v ČR se v současné době vyvíjí značně nepříznivě pro zachování trvale udržitelného rozvoje v odvětví dopravy. Vývoj dělby přepravní práce mezi hromadnou a individuální automobilovou dopravou směřuje k ohrožení funkčnosti dopravního systému kongescemi na silnicích a negativně působí na životní prostředí. Příčinami tohoto vývoje je rostoucí dostupnost individuální automobilové dopravy a neustálý rozvoj silniční infrastruktury. Růst nákladní dopravy je důsledkem globalizačních vlivů, díky kterým roste vzdálenost mezi místem výroby a spotřeby. Snaha minimalizovat náklady distribučních procesů vede k preferenci logistických systémů upřednostňujících rychlost a přesnost dodávky. Vlivem toho jsou logistické systémy orientovány především na silniční dopravu. Dopravní politika na tento vývoj reaguje podporou koncepce veřejných

¹⁷ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005, str. 13

logistických center napojených na všechny druhy dopravy, harmonizací podmínek na přepravním trhu (objektivní zpoplatnění dopravní cesty), zkvalitněním přepravní práce v osobní dopravě prostřednictvím podpory tvorby a rozvoje integrovaných dopravních systémů, podporou konkurenčního prostředí a v nákladní dopravě podporou kombinované dopravy.

Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Dopravní infrastruktura je základní podmínkou k provozování dopravy. Její rozvoj je proto důležitým úkolem veřejného sektoru. Je třeba zajistit nejen rozvoj dopravních sítí, ale také jejich kvalitní údržbu. Rozvoj dopravní infrastruktury by měl být rozdělen rovnoměrně mezi jednotlivými druhy dopravy s přihlédnutím k využití kapacity stávajících sítí. Jednotlivá opatření dopravní politiky v oblasti dopravní infrastruktury jsou rozpracována v samostatném dokumentu „Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury“, platném pro období 2007 - 2013.

Zajištění financování v sektoru dopravy

Finanční rámec pro realizaci opatření dopravní politiky je zásadní pro její proveditelnost. Opatření spojená s rozvojem infrastruktury, investičními dotacemi, zakázkami ve veřejném zájmu a obnovou dopravních prostředků je možné realizovat jen do výše, kterou umožní rozpočtové zdroje. Proto je nutné zabezpečit dostatek zdrojů v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury, dále je třeba hledat další možnosti financování, například zapojením soukromého sektoru.

Zvýšení bezpečnosti dopravy

Negativní stránkou dopravy je nehodovost, která je v České republice obzvláště v silniční dopravě vysoká. Bezpečnost v dopravě má dvojí rozměr. Vnitřní bezpečností se rozumí bezpečnost dopravního provozu, vytváření podmínek pro snížení nehodovosti u všech druhů dopravy a tvorba pravidel pro přepravu nebezpečného zboží. Vnější bezpečnost pak zahrnuje ochranu proti terorismu, vandalismu a obdobným protiprávním činům a patologickým společenským projevům a ochranu proti přírodním živlům. Bezpečnostní parametry v železniční dopravě jsou obecně ve srovnání se silniční dopravou velmi dobré. K nejzávažnějším nehodám v železniční dopravě dochází v místě křížení pozemních komunikací a železniční dráhy. Proto je třeba zvyšovat hlavně zabezpečení železničních přejezdů.

Podpora rozvoje dopravy v regionech

Rozvoj dopravy v krajích je třeba řešit ve spolupráci s místními samosprávami. Jedná se o problémy, kde je nutná podpora a koordinace na národní úrovni. Jednotlivá opatření dopravní politiky v oblasti veřejné dopravy v regionech jsou rozpracována v samostatném dokumentu Strategie podpory dopravní obsluhy území. Důležitá je hlavně podpora propojení jednotlivých druhů veřejné dopravy pomocí kvalitních integrovaných dopravních systémů. Stát by měl rovněž podporovat nákup vozidel hromadné dopravy a zavádění telematiky pro řízení provozu a podávání informací o hromadné dopravě.

Z výše uvedených priorit jsou definovány specifické cíle a konkrétní opatření k jejich realizaci. Opatření vycházející z těchto cílů jsou vypracována v návazných sektorových dokumentech Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury a Strategie podpory dopravní obsluhy území.

Mezi specifické cíle dopravní politiky patří např.:

- harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele,
- zkvalitnění přepravní práce,
- transformace železničního sektoru,
- údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury,
- výstavba a modernizace dopravní infrastruktury,
- optimalizace úhrad za veřejné služby,
- zajištění financování dopravní infrastruktury,
- financování obnovy dopravních prostředků,
- rozvoj a budování integrovaných dopravních systémů.

2.4 Nástroje dopravní politiky ČR

Nástroje dopravní politiky slouží k implementaci cílů v dopravním sektoru a mají regulační, pobídkový a organizační charakter.

Rozdělení nástrojů dopravní politiky:

- právní nástroje,
- ekonomické nástroje,
- informační nástroje.

Právní nástroje

Jedním z hlavních nástrojů pro realizaci cílů dopravní politiky je vytvoření nového právního rámce novelizací zákonů v působnosti dopravy. Úkolem je připravit zákony podle

cílů daných dopravní politikou a odstranit administrativní bariéry volného přístupu a podnikání na dopravním trhu. V rámci procesu tvorby a přejímání komunitárního práva¹⁸ Evropského společenství jsou vytvářeny předpoklady pro zachování konkurenceschopnosti českých podnikatelských subjektů v sektoru dopravy.¹⁹

Ekonomické nástroje

Velmi důležitým aspektem ovlivňování celého sektoru dopravy jsou ekonomické nástroje. Opatření jsou jednak restriktivního typu (daně a poplatky), pomocí kterých jsou ovlivňovány nepříznivé trendy v dopravě, které svou podstatou nejsou v souladu s udržitelným rozvojem. Dalším ekonomickým nástrojem jsou stimulační podpory z veřejných rozpočtů, zavádění principu veřejné služby a čerpání podpory z evropských zdrojů (Fond soudržnosti, Evropský regionální rozvojový fond). V souvislosti s členstvím ČR v EU je potřeba zajistit, aby zaváděná ekonomická opatření byla v souladu s pravidly na ochranu hospodářské soutěže EU.

Informační nástroje

V souvislosti s procesem zapojování ČR do struktur EU se zvyšuje povinnost předávání garantovaných informací jak ze strany EU, tak z české strany. Potřebné informace jsou mezi oběma stranami předávány pro vyhodnocování a prosazování žádostí o dotace z Fondu soudržnosti, ze strukturálních fondů nebo jako podklad pro zpracování územně plánovací dokumentace, územně plánovacích podkladů a různých oborových koncepcí. Informační a datové zdroje jsou vázány povinností garantovat, evidovat a předávat údaje podle závazných a jednotných pravidel.²⁰

Hlavními publikačními nástroji v sektoru dopravy jsou webové stránky Ministerstva dopravy ČR, veřejný informační systém o jízdních řádech, informační systém o aktuální situaci v silniční dopravě, říční informační služby a metainformační systém.²¹ V současné době je rozvíjen projekt Jednotná dopravní vektorová mapa, který tuto problematiku podrobně zpracovává.

¹⁸ Komunitární právo zahrnuje směrnice, nařízení a rozhodnutí přijatá na základě smluv, které tvoří dohromady primární právo Evropské unie.

¹⁹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005, str. 36

²⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005, str. 36

²¹ Metainformační systém je informační systém o datových a informačních zdrojích, který zabezpečuje jednotnou dokumentaci zdrojů dat a informací. Umožňuje shromažďovat a poskytovat informace o umístění datových a informačních zdrojů, jejich původu, kvalitě, výměnném formátu, podmínkách a možnostech využití, a dalších vlastnostech.

V návaznosti na uvedené nástroje dopravní politiky lze úlohu státu určit následujícím způsobem. Stát musí:

- připravit novely dopravních zákonů podle cílů dopravní politiky,
- vyhodnocovat stanovené podmínky přístupu na trh a odstraňovat administrativní bariéry přístupu na trh,
- z veřejných rozpočtů zajistit dostatečné zdroje na financování závazků veřejné služby v osobní dopravě,
- optimalizovat vynakládání veřejných prostředků do veřejné osobní dopravy,
- z veřejných zdrojů přispívat na obnovu a modernizaci vozidlového parku u všech druhů veřejné osobní dopravy provozovaných v režimu veřejné služby,
- zajistit z veřejných zdrojů podporu rozvoje kombinované přepravy a optimalizaci distribučních procesů podporou vzniku veřejných logistických center,
- v souladu s evropským postupem internalizovat externí náklady v dopravě,
- zajistit dostatečné finanční prostředky pro údržbu, opravu a obnovu dopravní infrastruktury nejen z veřejných rozpočtů, ale i výkonovým zpoplatněním provozu,
- organizovat vhodné investiční projekty pro modernizaci dopravní infrastruktury a vozidlového parku financované systémem PPP²²,
- zabezpečit stabilní zdroje pro SFDI²³ nezbytné ke splácení závazků plynoucích z projektů financovaných v režimu partnerství veřejného a soukromého sektoru,
- zavádět mechanismy elektronizace výkonu státní správy,
- rozvíjet Celostátní informační systém o jízdních řádech,
- zavést on-line informační systém o dopravní situaci a metainformační systém.

2.5 Princip uplatňování jednotlivých opatření dopravní politiky v železniční dopravě

Jednotlivá opatření dopravní politiky vztahující se k železniční dopravě jsou uplatňována v oblastech podnikání a přístupu na trh, v procesu transformace, v regionální dopravě, při rozvoji a financování dopravní infrastruktury. Realizace jednotlivých opatření probíhá pomocí výše uvedených právních, ekonomických a informačních nástrojů.

²² PPP - Public Private Partnerships - Partnerství veřejného a soukromého sektoru - spolupráce veřejného a soukromého sektoru vzniklá za účelem využití zdrojů a schopností soukromého sektoru při zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb.

²³ SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

2.5.1 Oblast podnikání v dopravě a přístupu na trh

„Hlavním cílem je zlepšit fungování jednotného dopravního trhu a vytvoření podmínek pro rovnou konkurenční soutěž. Musí být zajištěny rovnoprávné podmínky přístupu na dopravní trh v ČR jako v zemích EU. Podpora podnikání v dopravě musí být v relaci s harmonizací přístupu podnikatelských subjektů na dopravní trh a s koncepcí úhrady služeb konaných ve veřejném zájmu.“²⁴ Je proto zapotřebí přizpůsobit českou legislativu EU (2. a 3. železniční balíček), zejména v oblasti získávání licencí a prokazování finanční způsobilosti. Podle stávající legislativy může licenci získat pouze dopravce, kterému byla přidělena kapacita dopravní cesty.

Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách umožňuje v ČR zcela liberální přístup na železniční infrastrukturu. Licence k provozování drážní dopravy, udělena úřadem členského státu EU, platí na celém území unie.

Přístup na trh v železniční dopravě je omezen kapacitou dopravní cesty. Na základě zákona č. 77/2002 Sb. o transformaci Českých drah s. o. se stala SŽDC manažerem (přídělcem) železniční infrastruktury na drahách celostátních a regionálních. Oddělení správce dopravní cesty od provozovatele drážní dopravy má garantovat spravedlivé přidělování kapacity dopravní cesty všem potencionálním dopravcům.

Železniční doprava by se měla orientovat na přepravy, kde dokáže svými komparativními výhodami konkurovat ostatním dopravním oborům. Zejména by se měla zaměřit na přepravy hromadných substrátů na delší vzdálenosti, kombinovanou a tranzitní nákladní dopravu, v osobní dopravě potom na dálkovou a příměstskou dopravu v okolí velkých měst. V oblasti kombinované dopravy je nutná podpora rozvoje vozového parku, mechanismů pro nedoprovázenou kombinovanou dopravu a podpora využití překladišť a logistických center.

2.5.2 Privatizační proces a transformace v železniční dopravě

Proces transformace železničního sektoru je nutné realizovat podle dokumentu EU „Revitalizace železnic a zabezpečení interoperability postupnými kroky“ a podle legislativních norem EU (třetí železniční balíček).

V současné době má téměř monopolní postavení na trhu akciová společnost České dráhy, jejímž jediným vlastníkem je stát. Záměrem procesu transformace je přeměna na samostatnou obchodní společnost, která se řídí pravidly tržní ekonomiky.

²⁴ ŽEMLIČKA, Zdeněk; LUKŠŮ, Vladimír. *Dopravní politika*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999. 234 s. ISBN 80-7079-659-6, str. 80.

Na základě zákona č. 77/2002 Sb. o transformaci Českých drah s. o. došlo od 1. ledna 2003 k rozdělení státní organizace České dráhy na dva nástupnické subjekty a to na akciovou společnost České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. Do budoucna by mělo dojít k analýze ekonomické a právní situace vzniklé na základě zákona č. 77/2002 Sb., o transformaci ČD, s cílem jeho zrušení, aby ČD a.s. a SŽDC s.o. byly nuceny postupovat v hospodaření a obchodních vztazích podle obchodního zákoníku a hospodařily v souladu s obecnými předpisy. Obecná ustanovení týkající se specifík dopravce a manažera infrastruktury by měla být začleněna do zákona o dráhách.²⁵

2.5.3 Závazky veřejné služby, dopravní obsluha regionů

Reálnou možností, která vede ke zlepšení a zkvalitnění dopravní obslužnosti v městských aglomeracích a regionech, je koordinované využití jednotlivých druhů dopravy v systému integrované dopravy. Ta je charakterizována jednotnými smluvními přepravními a tarifními podmínkami, společnými jízdními doklady, koordinovanými jízdními řády, komplexním dopravním informačním systémem a odpovídajícími přestupními terminály mezi jednotlivými druhy dopravy. K zajištění kvalitní dopravní obsluhy v regionech je nutné přesně vymezit její právní rámec, včetně podmínek fungování integrovaných dopravních systémů (IDS). Stát by měl integrovanou dopravu podporovat ve všech oblastech jako systém přispívající k trvale udržitelnému rozvoji. Pro dopravce je přínosem schválení zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, který byl schválen v tomto roce. Obsahem zákona je vymezení veřejného zájmu, úhrady prokazatelné ztráty, zajištění financování veřejné dopravy a stanovení standardů kvality. Dále byl zákon o dráhách doplněn o institut závazku veřejné služby.

2.5.4 Rozvoj železniční infrastruktury

„Základní podmínkou k provozování dopravy je dopravní infrastruktura, jejíž rozvoj je důležitým úkolem veřejného sektoru a je garantován státem a to formou zákona.“²⁶

Česká republika po svém vzniku zdělila dopravní soustavu, která neodpovídala potřebám nově strukturované ekonomiky, novým přepravním směrům ani potřebám společnosti. Železniční síť vycházela z orientace národního hospodářství na těžký a těžební průmysl a na spolupráci se státy Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP). Stávající dopravní infrastruktura je ve špatném stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí

²⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005, str. 23

²⁶ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005, str. 15

na údržbu a zejména na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v oblasti bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže.²⁷

Našemu členství v EU se musí přizpůsobit také dopravní infrastruktura. Jednotný trh s volným pohybem zboží představuje vyšší objem mezinárodní a tranzitní dopravy. Poptávka po dopravě je přímo úměrná stavu ekonomiky. Proto předpokládaný růst ekonomiky a HDP bude znamenat potřebu dalšího rozvoje dopravních cest. Kvalitní dopravní infrastruktura je předpokladem ekonomického růstu.

Základní prioritou dopravní politiky v oblasti rozvoje železniční infrastruktury je modernizace tranzitních koridorů a dalších tratí zařazených do mezinárodních dohod (sítě TEN-T, AGC a AGTC). Dalšími záměry rozvoje železniční sítě je elektrizace tratí, zavádění dálkového řízení provozu a optimalizace železniční infrastruktury tak, aby plně odpovídala potřebám ČR a EU. Připravují se podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť, což bude stimulovat hospodářský rozvoj regionů.

2.5.5 Financování dopravní infrastruktury

Investiční náklady na dopravní infrastrukturu jsou v EU považovány za fixní náklady. Vzhledem k vysokému objemu finančních prostředků, přesahujících možnosti veřejných rozpočtů, každý stát využívá vícezdrojové financování. Zásady EU předpokládají, že každý dopravní obor by si měl na sebe vydělat, s výjimkou budování a modernizace dopravních cest.²⁸

Financování rozvoje dopravní infrastruktury

Obecně můžeme zdroje financování dopravních staveb rozdělit na dvě základní skupiny:

- a) veřejné finanční zdroje
 - rozpočtové zdroje
 - Státní fond dopravní infrastruktury
 - podpůrné fondy a programy EU
- b) soukromé finanční zdroje
 - úvěry od bank
 - úvěry od nadnárodních investičních institucí
 - leasing

²⁷ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005, str. 10

²⁸ ŽEMLIČKA, Zdeněk; LUKŠŮ, Vladimír. *Dopravní politika*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999. 234 s. ISBN 80-7079-659-6, str. 87

- vybírání přímých poplatků za použití dopravní cesty
- financování za účasti soukromého kapitálu – PPP²⁹

Státní rozpočet – Ministerstvo dopravy, Státní fond dopravní infrastruktury

Ministerstvo dopravy odpovídá podle kompetenčního zákona, platného zákona o dráhách, zákona o pozemních komunikacích, zákona o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a zákona o vnitrozemské plavbě za koordinovaný rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu těmito zákony vymezené dopravní infrastruktury. V návaznosti na přijetí této odpovědnosti musí mít i příslušné právní a ekonomické nástroje k ovlivňování poskytování finančních prostředků pro dopravní infrastrukturu.³⁰

Státní fond dopravní infrastruktury (SDFI) byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, který nabyl účinnosti od 1. července 2000. SDFI je právnickou osobou zákonem určenou pro finanční zabezpečení veřejných potřeb rozvoje, výstavby a modernizace dopravní infrastruktury a pro hospodaření s prostředky určenými pro tyto veřejné potřeby.

Účelem Fondu je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Kromě vlastního financování výstavby a údržby Fond dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.³¹

Příjmy fondu tvoří:

- převody výnosů silniční daně,
- převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv,
- převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic,
- příspěvky Evropské komise z příslušných Evropských fondů,
- dotace ze státního rozpočtu.

Své příjmy využívá ve prospěch:

- financování rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic,
- financování výstavby, modernizace a údržby železničních dopravních cest,

²⁹ DRAHOTSKÝ Ivo; ŠARADÍN, Pavel. *Dopravní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. 127 s. ISBN 80-7194-511-0, str. 60

³⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005, str. 16

³¹ <http://www.sfdi.cz/CZ/>

- financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest,
- poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, naplňování programů ke zvýšení bezpečnosti dopravy,
- úhrady nákladů vlastní činnosti.

Rozpočet Fondu se sestavuje každý rok a je schvalován Parlamentem ČR současně se státním rozpočtem.

Pro rok 2010 byl schválen rozpočet ve výši 96 miliard korun českých (mld. Kč). Příjmy Fondu jsou 36,1 mld. Kč, ze zdrojů EU v rámci Operačního programu doprava a komunitárních fondů bude poskytnuto 36,06 mld. Kč, úvěr od Evropské investiční banky 12,2 mld. Kč a příjmy z dluhopisů ve výši 11,6 mld. Kč. Hlavními příjemci z Fondu jsou státní organizace Ředitelství silnic a dálnic (62,6 mld. Kč), Správa železniční dopravní cesty (28,9 mld. Kč), Ředitelství vodních cest (2,3 mld. Kč) a ostatní subjekty (2,2 mld. Kč).³²

Tabulka 2: Bilance příjmů a výdajů SFDI (v tis. Kč)

Bilance příjmů a výdajů SFDI			
Ukazatel	Schválený rozpočet 2008	Schválený rozpočet 2009	Schválený rozpočet 2010
Příjmy celkem	81 288 439	73 142 089	96 921 275
— daňové příjmy a poplatky	15 900 000	17 000 000	16 200 000
— kapitálové příjmy	4 850 000	4 400 000	7 300 000
— dotace	60 538 439	51 742 089	72 521 275
— úvěry, dluhopisy	0	0	0
Výdaje celkem	81 288 439	73 142 089	96 921 275
— národní zdroje	45 000 000	36 650 000	36 100 000
— národní zdroje z emisí státních dluhopisů	0	0	11 650 000
— projekty EU - OPD	25 698 290	26 448 553	35 906 221
— spolufinancování projektů EU – úvěr EIB	10 590 149	10 032 886	12 210 862
— projekty EU – komunitární programy	0	10 650	154 192
Saldo příjmů a výdajů	0	0	0

Zdroj: SFDI, rozpočet na rok 2010

Program PHARE

Jedním ze zdrojů nevratné pomoci, který Evropská unie poskytuje zemím střední a východní Evropy již od roku 1990, je program PHARE. Program je určen pro kandidátské země a před vstupem do EU byla příjemcem finančních zdrojů i ČR. Od roku 2000

³² Státní fond dopravní infrastruktury: *Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2010* [online]. 2009. [cit. 2010-03-25]. Dostupný na WWW: < http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2009_rozpocet2010.pdf >

byl připraven modifikovaný program PHARE s celkovým rozpočtem přes 10 mld. EUR. Zhruba 75% prostředků z tohoto fondu směřuje do infrastrukturních projektů. Největší část byla vydána v rámci Programů příhraniční spolupráce a na dopravní projekty v silniční a železniční dopravě. Největším dopravním projektem byla modernizace úseku Brno – Vranovice na I. železničním koridoru.³³

Program ISPA

Dalším zdrojem finančních prostředků na financování výstavby a modernizace dopravní infrastruktury před naším vstupem do EU byl od roku 2000 program ISPA. Je zaměřen na investice v oblasti dopravy a životního prostředí a měl by usnadnit implementaci práva EU. Pro období 2000 – 2006 vyčlenila Evropská komise České republice v průměru 70 mil. EUR ročně. K 1. 5. 2004 (vstup ČR do EU) byly projekty ISPA převedeny do režimu Fondu soudržnosti. V sektoru železniční dopravy bylo z fondu ISPA čerpáno na tyto projekty: modernizace úseků Zábřeh nad Labem – Přelouč a Ústí nad Orlicí – Česká Třebová na I. železničním koridoru, modernizace úseku Zábřeh na Moravě – Krasíkov na III. železničním koridoru a pilotní projekt ERTMS³⁴/ETCS³⁵ v úseku Kolín – Poříčany.³⁶

Fond soudržnosti

Fond soudržnosti vznikl již v roce 1993 a je určen vybraným členskými zeměmi EU k poskytování finanční pomoci. Navazuje na program ISPA, který byl zaměřen na rozvojovou pomoc kandidátským zemím od roku 2000. Fond soudržnosti financuje projekty ve sféře životního prostředí a dopravy. V oblasti investic do dopravní infrastruktury je kladen důraz na podporu výstavby transevropských dopravních sítí a jejich vzájemného propojení. Česká republika z tohoto fondu čerpala finanční prostředky v letech 2004 – 2006.

Operační program Doprava

Program byl schválen Evropskou komisí v roce 2007 a je určen na výstavbu dopravní infrastruktury. Česká republika má možnost v období let 2007 – 2013 čerpat z tohoto programu až 5,77 mld. EUR. Program je zaměřen na realizaci priorit a cílů daných „Dopravní politikou České republiky pro léta 2005 – 2013“. Operační program Doprava obsahuje 7 prioritních os rozdělujících operační program na logické celky, a ty jsou dále konkretizovány prostřednictvím tzv. oblastí podpory, které vymezují, jaké typy projektů

³³ FREIMAN, František. *Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. ISBN 80-7194-507-2, str. 85.

³⁴ ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy

³⁵ ETCS – Evropský vlakový zabezpečovací systém

³⁶ http://www.mdcr.cz/cs/Evropska_unie/Fondy_EU/ISPA+v+sektoru+dopravy.htm

mohou být v rámci příslušné prioritní osy podpořeny. První prioritní osa je zaměřena na modernizaci železniční sítě TEN-T. Zahrnuje modernizace tranzitních koridorů a rozhodujících železničních uzlů na síti TEN-T, zajišťování interoperability implementací TSI³⁷ a dálkového řízení provozu, včetně úprav vozidel, opatření k minimalizaci vlivů již dokončených staveb na životní prostředí a veřejné zdraví. Prioritní osa č. 3 je určena na modernizaci železniční sítě mimo síť TEN-T. Zaměřuje se na projekty modernizace důležitých železničních uzlů, rekonstrukce železničních tratí, včetně zajištění interoperability a postupnou elektrizaci dalších železničních tratí. Další prioritní osy jsou určeny na modernizaci a rozvoj silnic, vodních cest, systému metra a technickou pomoc.

Evropská investiční banka

Rozvoj dopravní infrastruktury je také financován půjčkami od mezinárodních finančních institucí. Evropská investiční banka (EIB) byla založena v roce 1958 a specializuje se na poskytování dlouhodobých úvěrů především na rozvoj infrastruktury. Od roku 1992 působí i v ČR. Do konce roku 2009 poskytla Evropská investiční banka ČR půjčky ve výši 11,860 mld. EUR.³⁸ Finanční prostředky z úvěrů EIB určené na rozvoj dopravních sítí jsou převáděny do rozpočtu SFDI.

Financování ze soukromých zdrojů

Nedostatek financí na výstavbu dopravní infrastruktury je možné řešit využitím prostředků ze soukromých zdrojů prostřednictvím projektů Public Private Partnerships – Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP). Podstatou spolupráce soukromého a veřejného sektoru při projektech PPP je to, že infrastrukturu postaví a určitý počet let provozuje soukromý subjekt. Na tento objem služby je pak nastaven objem prostředků, které mu stát za smluvní období proplatí. Pro stát je výhodné, že se investice rozloží na mnohem delší dobu a roční výdaje jsou únosné s garantovanou údržbou. Na hrazení nákladů se podílí také uživatelé formou poplatků za použití dopravní cesty. Financování formou PPP se v ČR zřejmě uplatní ve větší míře až po roce 2013. Do tohoto roku má ČR zajištěn dostatek zdrojů z evropských fondů. Po skončení dotačních programů bude pro stát jednou z možností jak financovat dopravní infrastrukturu právě forma PPP.³⁹

³⁷ TSI – Technická specifikace interoperability – přímo platný právní předpis Společenství v oblasti interoperability

³⁸ http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/mfo_eib.html

³⁹ Na konferenci „PPP: ano, či ne?“ vystoupil několik ministrů. *Dopravní noviny*. 2010, roč. 19, č. 14, str. 4.

3 Analýza jednotlivých opatření dopravní politiky v oblasti železniční dopravy

V následující kapitole jsou rozebrána některá hlavní opatření železniční dopravní politiky, která vycházejí z dokumentu „Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013“. Ten vznikl v reakci na vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004. Snahou opatření dopravní politiky je zastavit pokles výkonů železniční dopravy na stále rostoucím přepravním trhu. Probíhající transformace a liberalizace železničního sektoru by měla zvýšit podíl tohoto odvětví na přepravním trhu. V současné době je však problémem zpoplatnění dopravní cesty, které přímo zvýhodňuje silniční přepravce před železničními, ale také neexistence konkurence mezi železničními přepravci, která nenutí dominantního dopravce k ekonomickému chování.

3.1 Transformace železničního sektoru

Až do konce roku 2002 byla železniční doprava v České republice v kompetenci státem ovládané společnosti České dráhy s. o. (ČD). Podnik byl monopolním provozovatelem osobní dopravy i vlastníkem dopravní cesty. Tato situace již byla nadále neúnosná, navíc odporovala podmínkám Evropského společenství. Monopolní postavení ČD s. o. v železniční dopravě kontrastovalo se situací v silniční dopravě, kde došlo k privatizaci bývalých podniků Československé automobilové dopravy (ČSAD) a díky volnému přístupu ostatních dopravců na trh bylo vytvořeno plně konkurenční prostředí.

3.1.1 Předpoklady transformace

Transformace ČD s. o. byla z výše uvedených důvodů nevyhnutelná. Lišily se však názory na její provedení. V Evropě existuje několik možností transformace státních železničních podniků. Politici i odborníci v ČR se rozhodli pro způsob vytvoření manažera infrastruktury, který spravuje železniční síť a přiděluje na ni přístup jednotlivým dopravcům. Při transformaci bylo nutné také vycházet z dokumentů EU, do které ČR chtěla vstoupit, a to zejména z Bílé knihy „Strategie znovuoživení železnic Společenství“ (1996). Na základě zkušeností v ostatních zemích Společenství byl určen optimální postup transformace:

- konsolidace stávajícího železničního podniku České dráhy s. o.,
- přeměna na společnost obchodního typu s jasně stanovenými cíli ekonomické úspěšnosti,

— privatizace na základě stanovené dlouhodobé rozvojové koncepce a obchodní politiky.⁴⁰

Byly rovněž zpracovány následující zásady, které měly vést k úspěšné transformaci:

- Nezávislost řízení podniku – vytvoření akciové společnosti, manažerská nezávislost na státu, jejich rozpočet, aktiva, pasiva a účetnictví mají být zcela odděleny od státu.
- Oddělení provozování infrastruktury a provozování železniční dopravy – účetní i institucionální oddělení, smyslem tohoto ustanovení je vytvoření podmínek pro to, aby stát převzal odpovědnost za rozvoj infrastruktury, vytvoření podmínek pro nediskriminační přístup k dopravní infrastruktuře na železnici.
- Finanční sanace – zbavení dluhů vytvořených před transformací podniku vyplývajících z realizace přepravních služeb nebo z provozování infrastruktury, nutné pro další činnost na volném trhu.
- Živá dopravní cesta – nezávislé přidělování kapacity a řízení provozu na síti, je propagováno EU i většinou ekonomů.⁴¹

3.1.2 Průběh transformace

V devadesátých letech proběhlo několik pokusů o reformu Českých drah s. o., ovšem silné odborové lobby a politické tlaky tyto snahy vždy zastavily. Významný krok vedoucí k transformaci byl učiněn 5. února 2002, kdy byl schválen již zmiňovaný zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti ČD. Tento zákon zřizuje a vymezuje činnost akciové společnosti České dráhy a státní organizace Správa železniční dopravní cesty jako právní nástupce státní organizace ČD. Jediným vlastníkem akcií ČD a.s. se stal stát. Společnost byla založena bez veřejné nabídky akcií. Tento postup byl zvolen z důvodu specifického postavení ČD na trhu a vzhledem ke složitému dělení majetku mezi ČD a.s. a SŽDC s. o. Rozdělení majetku bývalé ČD s. o. probíhalo tak, že nově vzniklá SŽDC s. o. převzala majetek související s železniční dopravní cestou, zatímco společnost České dráhy, a.s. převzala majetek sloužící k provozování železniční dopravy a provozování železniční dopravní cesty. SŽDC s. o. zároveň převzala většinu pohledávek a závazků, zatímco společnost České dráhy a.s. převzala pouze nesplacené pohledávky a závazky z obchodně přepravních vztahů a pohledávky a závazky z pracovněprávních vztahů svých zaměstnanců. Došlo tak již k druhému oddlužení Českých drah, poprvé byly oddluženy v roce 1993 při svém vzniku.

⁴⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1998.

⁴¹ TOMEŠ, Zdeněk; POSPÍŠIL, Tomáš. *Ekonomika aspekty železniční dopravy*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2006. ISBN 80-210-4220-6, str. 44.

Od té doby však došlo k vytvoření obrovského dluhu, zejména kvůli financování výstavby a údržby železniční infrastruktury a nedostatečných úhrad za provozování osobní dopravy. Nová akciová společnost ČD tak mohla začít svou činnost bez závazků a pohledávek z předcházejících let.

Až do 30. 6. 2008 organizovaly řízení provozu na železniční síti ČD a.s. na základě smlouvy se SŽDC. Docházelo k situacím, kdy soukromí dopravci museli s ČD a.s. vyjednávat o přístupu na dopravní cestu, o grafikonu dopravy a mohli být diskriminováni při řízení provozu. Od 1. 7. 2008 převzala majetek sloužící k provozování železniční dopravní cesty SŽDC s. o. a začala zabezpečovat povinnosti provozovatele dráhy vlastními kapacitami. Pouze obsluha dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích, je pro SŽDC zajištěna smluvně operátorem obsluhy dráhy, kterým jsou České dráhy, a.s.

Od 1. 12. 2007 byla oddělena nákladní doprava ČD a.s. do dceřiné společnosti ČD Cargo a.s. Potřeba vyčlenění nákladní dopravy do společnosti ČD Cargo vyplynula z vývoje situace na trhu nákladní železniční dopravy v Evropské unii, který je v současné době již plně liberalizován. Nově vzniklá dceřiná společnost může pružněji reagovat na požadavky trhu, navazovat strategická partnerství a lépe investovat do vlastního rozvoje. Do budoucna je zamýšlena alespoň částečná privatizace společnosti ČD Cargo a.s.⁴²

Se vznikem ČD Cargo a.s. skončilo tzv. křížové financování, kdy účetní ztráta z provozování osobní dopravy byla kryta ze zisků z provozování nákladní dopravy. Došlo tak k částečnému zprůhlednění financování železniční dopravy. Zároveň však nastal problém jak nahradit ztrátu z osobní dopravy. Doposud byl výpadek hrazen prostřednictvím dotace ze státního rozpočtu. Toto řešení však není optimální, proto se hledá jiný způsob financování ztrátové osobní dopravy.

Hlavním cílem transformace železničního sektoru bylo, že ČD již nebudou moci omezovat konkurenční dopravce v přístupu na síť a bude umožněno fungování tržních principů na železničním trhu.⁴³ To by umožnilo železnicím zvrátit negativní trend v podobě poklesu podílu na přepravním trhu a také snížit nároky na finance z veřejných rozpočtů. Řešením má být nastolení konkurence na přepravním trhu. Prakticky byl cíl reformy naplněn až v době, kdy řízení provozu převzala SŽDC. Protože je však 100% akcionářem ČD stát, nadále existuje dominantní postavení ČD dané vzájemnou provázaností mezi ČD a.s., SŽDC s. o. a Ministerstvem dopravy ČR. To se projevuje například zadáváním

⁴² <http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-242/>

⁴³ TOMES, Zdeněk; POSPÍŠIL, Tomáš. *Ekonomika aspekty železniční dopravy*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2006. ISBN 80-210-4220-6, str. 28.

zakázek na zajišťování základní dopravní obslužnosti bez výběrového řízení přímo ČD a.s. Dne 31. 8. 2009 byl vládou projednán dokument „Memorandum⁴⁴ o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou“, který má charakter smlouvy mezi státem a kraji. Toto memorandum garantuje stabilní dotace do regionální osobní železniční dopravy na roky 2010 – 2019 ve výši 2,649 mld. Kč ročně. Nevyžaduje přitom vyhlášení výběrového řízení. Memorandum bylo uzavřeno těsně před 3. prosincem 2009, kdy vstoupilo v platnost nařízení Evropského Parlamentu a Rady ES č. 1370/2007, které nařizuje zadávání výběrových řízení pro přidělování zakázek ve veřejné dopravě.⁴⁵ Tento postup kritizovala společnost Student Agency a.s., která chtěla začít provozovat dálkovou i regionální dopravu, a proto požadovala vypsání výběrových řízení. Kvůli uzavření dlouhodobých smluv na provozování osobní železniční dopravy mezi kraji a ČD a.s. se společnost Student Agency rozhodla podat stížnost k Evropskému soudnímu dvoru.

Dopravce ČD a.s. ale požadoval dlouhodobé smlouvy, protože s krátkodobými kontrakty nemohl dosáhnout na dostatek prostředků například na obnovu vozového parku. Původní praxe znamenala, že ČD byly nuceny jezdit za cenu 60% úhrady svých provozních nákladů a byly nuceny hospodařit s provozní ztrátou. Nové smlouvy znamenají jasnou definici státního příspěvku krajům na regionální dopravní obslužnost i jasnou cenu, kterou za tyto výkony zaplatí.

Dalším problémem pro potencionální konkurenční firmy jsou mimořádně vysoké náklady na zahájení činnosti. Reálné zavedení konkurence by proto muselo mít podobu ve formě vstupu renomovaných zahraničních dopravců na český trh. Podle ekonomické teorie musí konkurence probíhat na trhu, ovšem na českém železničním trhu je velká část tržeb představována dotacemi z veřejných rozpočtů. Jedná se proto o soutěž o státní peníze a nikoliv o komerční služby.⁴⁶ Jistota příjmů z dotací nenutí dopravce zlepšovat kvalitu služeb pro cestující, což má za následek jejich odliv od železniční dopravy. Objednavatelé dopravy by proto měli od dopravce vyžadovat plnění standardů kvality přepravy.

3.2 Liberalizace trhu

Liberalizace železničního sektoru je prosazována ze strany EU jako jeden z prvků vedoucích ke zvýšení výkonnosti železniční dopravy. Byla zahájena přijetím směrnice

⁴⁴ Memorandum je písemné zachycení výsledků jednání, předběžné dohody, záměrů do budoucnosti, které nemá právní závaznost, ale slouží jako podklad pro další jednání.

⁴⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:01:CS:HTML>

⁴⁶ TOMES, Zdeněk; POSPÍŠIL, Tomáš. *Ekonomika aspekty železniční dopravy*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2006. ISBN 80-210-4220-6, str. 72.

91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství z roku 1991. Jednotlivá opatření jsou přijímána v rámci tzv. železničních balíčků.⁴⁷

1. železniční balíček byl přijat v roce 2001 a upravoval oblast rozvoje železnic Společenství, přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za její užívání, ověřování bezpečnosti, interoperability konvenční železniční sítě a vydávání licencí železničním podnikům. Tento balíček byl v ČR implementován v podobě zákona č. 77/2002 Sb. o transformaci ČD a.s. a novelizací zákona č. 103/2004 Sb. o drahách, který zavádí Prohlášení o dráze.

V roce 2004 byl přijat 2. železniční balíček, který byl zaměřen na oblast zlepšení bezpečnosti v železniční dopravě, interoperabilitu evropského konvenčního a vysokorychlostního systému, vytvoření Evropské železniční agentury (ERA) a otevírání trhu nákladní dopravy.

3. železniční balíček byl přijat v roce 2007 a jeho cílem bylo otevření železničního trhu pro mezinárodní osobní železniční dopravu, umožnit volný přístup k trhu pro všechny dopravce v kterémkoliv členském státě, zavést certifikaci strojvedoucích a vlakového personálu na železniční síti ES a upravit práva a povinnosti cestujících v mezinárodní osobní železniční dopravě.

Opatření z 2. a 3. balíčku předpisů nebyla dosud plně implementována do české legislativy. Odkládáno je otevření trhu v mezinárodní osobní dopravě, ke kterému mělo dojít 1. ledna 2010. Liberalizace trhu ve vnitrostátní osobní dopravě je naplánována na leden 2017. ČR rovněž vyjednala odklad povinnosti odškodnit cestujícího za vzniklé zpoždění. Pětiletá výjimka je zdůvodňována rozsáhlou stavební činností na české železniční síti, která je příčinnou až 70 % všech zpoždění.

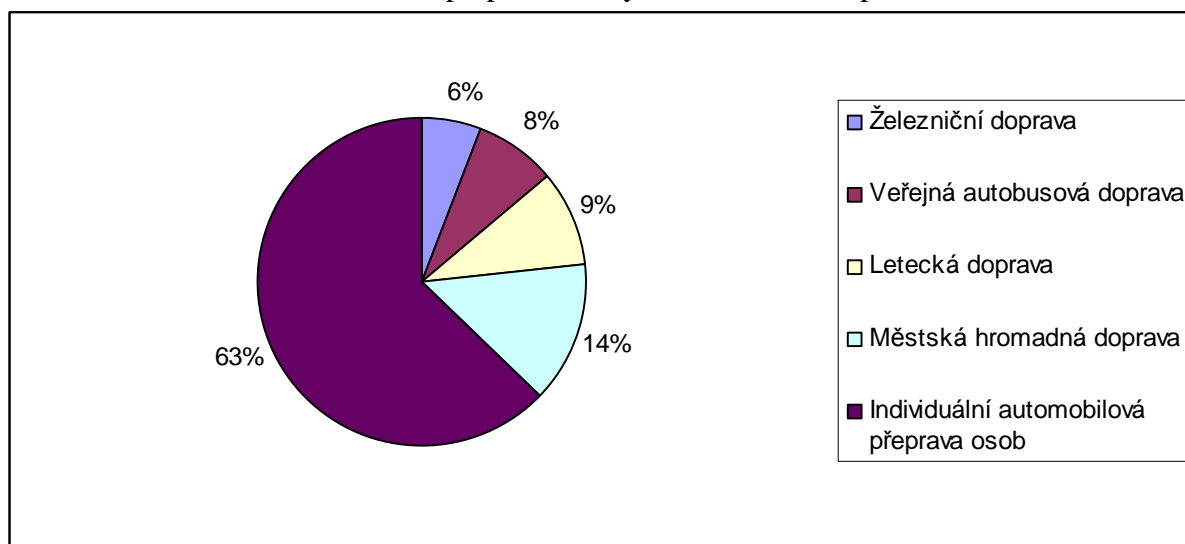
3.3 Podmínky na přepravním trhu

Dopravní trh se v posledních dvaceti letech velmi dynamicky, ovšem nerovnoměrně, rozvíjel. Dělbá přepravní práce mezi silniční a železniční dopravou se vyvíjela v neprospěch železnice. Důvodem je velká konkurence ze strany silničních dopravců, kteří využili výhod jako je rychlost, pružnost, dostupnost nebo přeprava “z domu do domu“. Další výhodou jsou nízké fixní náklady. Naopak v železniční dopravě činí podíl fixních a dlouhodobých nákladů zhruba 60 % všech nákladů. Aby byly předpoklady pro konkurenci na přepravním trhu spravedlivé, je nutné harmonizovat vstupní podmínky. To bylo částečně splněno zřízením

⁴⁷ Železničním balíčkem je označován souhrn návrhů nové, resp. novelizace stávající, legislativy Evropské unie, příp. další opatření, iniciovaná Evropskou komisí v rámci svých pravomocí s vlivem na evropský železniční trh.

SŽDC s. o., která převzala rozvoj a údržbu železniční infrastruktury. Před jejím vznikem financoval obnovu železniční dopravní cesty dopravce ČD s. o., na rozdíl od silniční infrastruktury financované ze státního rozpočtu. V současné době plynou státní peníze, jak do silniční tak do železniční dopravy.

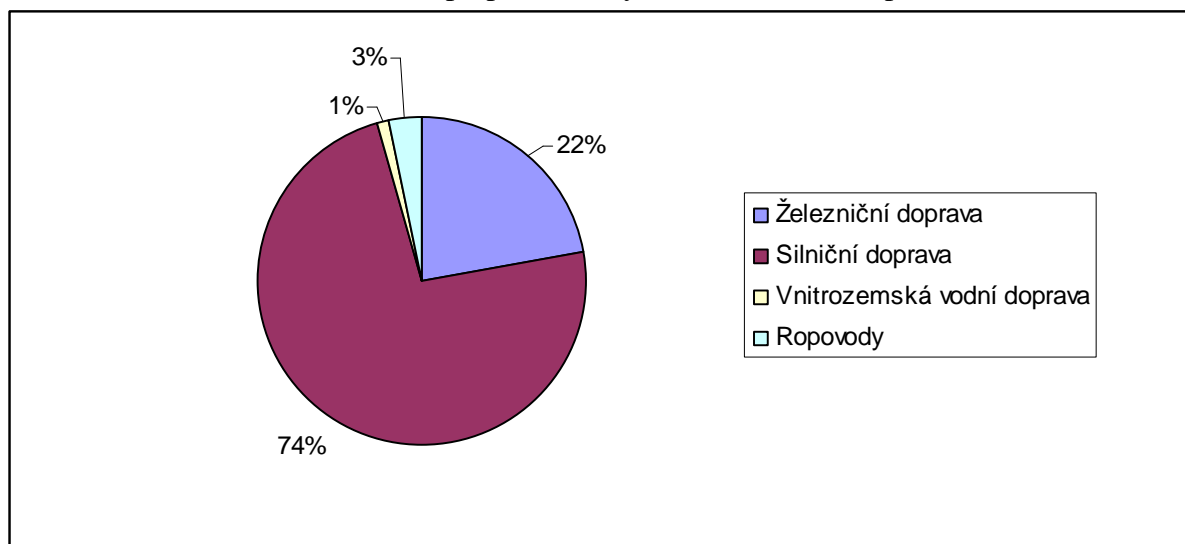
Obrázek 2: Mezioborové srovnání přepravních výkonů v osobní dopravě v roce 2008



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, Ročenka dopravy 2008

V grafech na obr. 2 a 3 jsou zachyceny přepravní výkony v osobní a nákladní dopravě v roce 2008. Je vidět dominantní postavení silniční dopravy.

Obrázek 3: Mezioborové srovnání přepravních výkonů v nákladní dopravě v roce 2008



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, Ročenka dopravy 2008

V osobní dopravě převažuje s téměř dvoutřetinovým podílem individuální automobilová doprava. Podíl železniční dopravy na celkových výkonech je pouze 6 %. Ovšem v porovnání s ostatními druhy hromadné dopravy osob není deficit tak obrovský. Veřejná autobusová doprava má 8% podíl na českém přepravním trhu.

V nákladní dopravě rovněž převažuje se 74 % silniční doprava, železniční doprava zaujímá s 22 % druhou pozici, což je lepší výsledek než v osobní dopravě, ale stále se jedná o velký rozdíl. Přitom v roce 1989 byl poměr mezi silniční a železniční dopravou přesně opačný.

3.3.1 Zpoplatnění železniční dopravy

V současné době je jednou z hlavních příčin poklesu zájmu o železniční dopravu způsob zpoplatnění použití dopravní cesty v porovnání se silniční dopravou. V železniční dopravě bylo po provedení transformace zavedeno zpoplatnění železniční dopravní cesty, a to na bázi marginálních nákladů.⁴⁸ Zatímco železnice tak platí veškeré poplatky za zajištění provozování a provozuschopnosti dopravní cesty, v silniční dopravě se platí pouze za použití dálnice a u nákladní dopravy i za vybrané úseky silnic I. třídy. Tento způsob hrazení poplatků omezuje železniční dopravu v konkurenční soutěži se silniční dopravou, protože navyšuje náklady na přepravu.

Porovnání zpoplatnění silniční a železniční osobní dopravy

Autobusy zajišťující základní dopravní obslužnost jsou osvobozeny od placení silniční daně. Za užití dopravní cesty platí pouze v případě jízdy po dálnici a vybraných úsecích silnic I. třídy.

Tabulka 3: Sazby za použití železniční dopravní cesty

Druh vlaku	Druh tratě	Řízení provozu (Kč/vlkm)	Infrastruktura (Kč/hrtkm)
Nákladní vlak	Evropské	42,65	56,50
	Celostátní	38,77	47,09
	Regionální	34,89	35,32
Osobní vlak	Evropské	7,38	42,37
	Celostátní	6,14	33,67
	Regionální	5,20	28,54

Zdroj: Ceny za použití železniční dopravní cesty platné od 1. 1. 2009, Sdružení železničních společností

U osobního vlaku se poplatek za použití dopravní cesty skládá ze dvou složek. První složka je cena za provozování dopravní cesty (řízení provozu), druhá část je za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty. Navíc se platí poplatek za přidělení kapacity dopravní cesty.

⁴⁸ Marginální náklady jsou tvořeny přírůstkem nákladů vyvolaným nárůstem výroby o jednu jednotku. V dopravě se jedná o částku, která zvýší náklady na údržbu a rozvoj infrastrukturu v důsledku provozování dané dopravy.

Například na regionální trati činí náklady za průjezd jednoho osobního motorového vozu 5,20 Kč za km a 28,50 Kč za 1000 hrtkm. Při použití drah celostátních a koridorových jsou poplatky ještě vyšší (jak ukazuje Tabulka 3). Osobní železniční doprava se tak díky zatížení poplatky za použití dopravní cesty prodražuje. Objednavatelé dopravy se proto velmi často rozhodnou pro využití autobusové dopravy, která nehradí tyto poplatky a stává se tak levnější.

Porovnání zpoplatnění silniční a železniční nákladní dopravy

Pro nákladní železniční dopravu je výpočet poplatků za užití dopravní cesty podobný, pouze jsou stanoveny vyšší poplatky. Nákladní silniční dopravci platí mýtné pouze při použití dálnic a vybraných úseků silnic I. třídy, na ostatních silnicích neplatí nic.

3.4 Financování železniční dopravy

Sektor železniční dopravy je jedním z nejnáročnějších na investiční prostředky, ale i rovněž na prostředky provozní. Finanční zdroje jsou potřebné na výstavbu, údržbu a rozvoj infrastruktury, úhradu závazků veřejné služby, obnovu dopravních prostředků zajišťujících závazky veřejné služby a na výzkum a vývoj v oblasti železniční dopravy. V současné době je ve většině evropských zemí železniční doprava podporována z veřejných rozpočtů. Tržby z její činnosti většinou nepokrývají ani náklady na provoz a bez těchto subvencí by nebyla schopna konkurovat ostatním dopravním modům, zejména silniční dopravě. V podmínkách ČR můžeme dotace rozdělit na přímé a nepřímé.

3.4.1 Přímé dotace

Pokud chce stát naplňovat cíle definované dopravní politikou, ve které je železnice považována za ekologickou, bezpečnou a trvale udržitelnou formou dopravy, musí na její provoz uvolnit prostředky z veřejného rozpočtu. Přímé dotace se skládají z dotací na investice, provoz a na pokrytí ztrát z osobní dopravy.

Investiční dotace

Investiční dotace jsou určeny na výstavbu a modernizaci dopravní infrastruktury. Jedná se především o investice do výstavby koridorů, rekonstrukce železničních uzlů a elektrizace tratí. Příjemcem těchto dotací je od roku 2003 SŽDC s. o. České dráhy a. s. získávají investiční dotace především na rekonstrukci nádražních budov a modernizaci kolejových vozidel. Peníze jsou poskytovány z rozpočtu SFDI, od Evropské investiční banky a ze strukturálních fondů EU.

Pozitivním krokem v oblasti investic do infrastruktury bylo zřízení SFDI. Tento Fond má zajistit stabilní financování investic do infrastruktury nezávisle na politickém rozhodování. Problémem je však naplnit příjmovou stránku rozpočtu Fondu.

V tabulce je vidět postupný nárůst investičních dotací na rozvoj a výstavbu infrastruktury od roku 2004, s výjimkou roku 2006. V roce 2008 byla dotační suma dvojnásobná než v roce 2004. Po vzniku SŽDC v roce 2003 je patrná změna v rozdělování dotace ve prospěch právě SŽDC.

Tabulka 4: Investiční dotace (v mil. Kč)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ČD	10 784	1 053	1 150	444	572	527	662
SŽDC		9 630	10 581	13 843	13 229	15 783	22 905
Celkem	10 784	10 683	11 731	14 287	13 801	16 310	23 567

Zdroj: ČD s. o., Výroční zpráva 2002, ČD a. s., Výroční zpráva 2003 – 2008, SŽDC s. o., Výroční zpráva 2003 – 2008

Provozní dotace

Jedná se o prostředky určené na opravy a údržbu železniční sítě. Až do roku 2002 byla součástí provozní dotace i úhrada ztrátové osobní dopravy provozované ČD s. o., což bylo z účetního hlediska velmi nepřehledné. Po transformaci plynou peníze z provozní dotace jen do infrastruktury a příjemcem je tedy SŽDC s. o.

Dotace na úhradu ztráty z osobní dopravy

Provozování osobní dopravy v rámci závazku veřejné služby je třeba dotovat z veřejných zdrojů. Jinak by bylo provozování takové dopravy pro dopravce ekonomicky nevýhodné. Každé takové použití subvencí ovšem vzbuzuje pochybnosti o jejich účelnosti a oprávněnosti.

Dotaci udělují objednatelé základní dopravní obslužnosti v rámci závazku veřejné služby, tedy Ministerstvo dopravy ČR, které přispívá na provoz rychlíkových a expresních spojů a krajské úřady, které hradí náklady na provoz osobních a spěšných vlaků.

Prokazatelná ztráta, kterou hradí objednatelé, se vypočítá jako rozdíl mezi ekonomicky oprávněnými náklady⁴⁹ zvýšenými o přiměřený zisk⁵⁰ a dosaženými tržbami a výnosy⁵¹ z provozování veřejné osobní dopravy.

⁴⁹ Ekonomicky oprávněné náklady jsou veškeré náklady související se zajišťováním základní dopravní obslužnosti.

⁵⁰ Přiměřený zisk je zisk garantovaný dopravci. Přiměřený zisk nesmí překročit 5 % ekonomicky oprávněných nákladů.

⁵¹ Zahrnuje tržby z jízdného, tržby z přepravy zavazadel, tržby za další služby související s osobní přepravou a úhrada ztráty ze žakovského jízdného.

Dopravce je při tvorbě tarifu omezen cenovou regulací Ministerstva financí ČR. Podle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě může být přiměřený zisk ve výši 5 % ekonomicky oprávněných nákladů. Rozhodující položkou při výpočtu prokazatelné ztráty jsou tak náklady. V praxi je kontrola ekonomicky oprávněných nákladů velmi obtížná a dopravci je velmi často uměle navyšují. Jsou k tomu motivováni principem výpočtu prokazatelné ztráty, kdy ekonomickým cílem není maximalizace zisku, ale maximalizace dotací z rozpočtu.⁵²

Počet přepravených osob ve sledovaném období vykazuje rostoucí trend od roku 2003 až do roku 2008, kdy byl zaznamenán pokles. Růst zaznamenal i přepravní výkon vyjádřený v osobokilometrech (oskm). Dotace na úhradu ztráty v roce 2003 velmi citelně poklesly oproti roku předešlému. Pokles je způsoben změnou metody vyplácení dotací, kdy do roku 2002 byl součástí této dotace i příspěvek na údržbu a opravy – provozní dotace. Od roku 2005 dotace na úhradu ztráty pozvolna rostly. Po poklesu v roce 2003 zaznamenaly rostoucí trend i tržby z osobní dopravy. Ve výše uvedené tabulce je vidět růst tržeb a zároveň dotací do osobní dopravy. Neplatí tedy, že nárůst tržeb je kompenzován snížením dotací. Například v roce 2007 se zvýšil počet přepravených osob a zároveň došlo ke zvýšení tržeb, což ovšem vedlo i k navýšení dotací. Růst úhrady prokazatelné ztráty vykázané ČD ukazuje zvyšování nákladů na provozování železniční dopravy ve veřejném zájmu.

Tabulka 5: Ukazatele osobní dopravy ČD

	Jednotky	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Přeprava osob	mil. osob	174,98	171,98	178,82	178,21	180,9	182	175
Tržby z osobní přepravy	mil. Kč	5 176	5 031	5 301	5 438	5 913	6 268	6 228
Přepravní výkon	mil. oskm	6 562	6 483	6 533	6 631	6 887	6 855	6 759
Úhrada ztráty z osobní dopravy	mil. Kč	9 683	7 243	7 178	7 335	7 243	8 251	8 904

Zdroj: ČD s. o., Výroční zpráva 2002, ČD a. s., Výroční zpráva 2003 – 2008

Tento vývoj není pro železniční dopravu optimální. Zvýšené požadavky na veřejný rozpočet vedou ke snahám omezit rozsah drážní dopravy a nahrazení jinými druhy dopravy. Dále nemotivuje ČD k tomu, aby zlepšily své hospodaření. Náklady na dopravní obslužnost zvyšuje velký počet zaměstnanců, nasazování nevhodných vlakových souprav nebo provozování málo vytížených tratí. Objednavatelé by měli vytvářet na dopravce tlak, aby snižovaly náklady a požadovat větší kvalitu a spolehlivost služeb poskytovaných v železniční přepravě.

⁵² http://railway.econ.muni.cz/system/files/Uhrada_prokazatelne_ztraty.pdf

3.4.2 Nepřímé dotace

Jedná se o dotace, jejichž prostřednictvím stát hradí závazky a úvěry ČD a SŽDC za které se zaručil. Na SŽDC byly se vznikem ČD a. s. převedeny všechny závazky a úvěry z původní státní organizace, tedy i dříve státem negarantované. Jedná se o úhradu úvěrů na modernizaci I. a II. koridoru a nákup a revitalizaci kolejových vozidel. Protože SŽDC není schopna splatit tyto závazky vůči nestátním subjektům, stát je nucen každoročně hradit tyto dluhy ze státního rozpočtu. Kdyby tak neučinil, soukromé subjekty by požadovaly úhradu svých pohledávek soudně.

Dotace je sice určena ČD a SŽDC, platba ale probíhá přímo od státu jejich věřitelům. Nastává tak situace, kdy ČD a SŽDC namísto třetím osobám dluží státu. Ten nevyžaduje jejich splácení, dluhy často ani neúročí a pak je v tichosti odmazává.⁵³

3.5 Zajištění kvalitní železniční infrastruktury

Železnice je druhem dopravy, který je nejvíce závislý na síti dopravních cest (mimo říční a potrubní dopravy). Efektivnost železniční dopravy tedy závisí z velké míry na struktuře železničních dopravních cest. S výjimkou několika málo nových tratí je přepravní výkon na železnici soustředěn na dopravní cesty vybudované před více než sto lety. Rozvoj železniční dopravy je z velké míry závislý na rozvoji dopravní infrastruktury. Aby byla konkurenceschopná na dopravním trhu, musí mít hlavně dostatečnou kapacitu dopravní cesty. Pro osobní dopravu je nadále důležitá rychlost a dosažení požadovaných jízdní dob. Nákladní doprava potřebuje co nejvyšší únosnost tratí, průjezdný profil pro všechny typy vozů, elektrifikované tratě a napojení na průmyslové zóny a logistická centra.

Dříve byla železniční infrastruktura v ČR velmi podinvestovaná. Nedostatek finančních prostředků vedl k tomu, že se prováděla pouze nejnutnější údržba. Mimo výstavbu koridorových tratí nedocházelo k dalšímu rozvoji infrastruktury. V současné době však probíhá rozsáhlá investiční činnost na modernizaci tranzitních koridorů, ale i na mimokoridorových tratích.

Pozitivním přínosem by mělo být zavedení systému ERTMS (Evropský systém řízení železniční dopravy). Jeho součástí je radiový komunikační systém GSM – R a jednotný evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS. Tento systém by měl do budoucna nahradit národní zabezpečovací systémy a umožnit vedení vlaků po evropské síti bez nutnosti výměny hnacích vozidel nebo nutnosti vybavení vozidel různými zabezpečovacími systémy. Jednou

⁵³ TOMEŠ, Zdeněk; POSPÍŠIL, Tomáš. *Ekonomika aspekty železniční dopravy*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2006. ISBN 80-210-4220-6, str. 33.

z konkurenčních nevýhod železnic je právě provozní a technologická nepropojenost železničních systémů na území jednotlivých států. Ostatní druhy dopravy problémy se vzájemnou propojitelností nemají ze své podstaty. Zavádění interoperability⁵⁴ na železniční síti se proto ukazuje jako nezbytné. Je nadále neudržitelné provozovat mezinárodní dopravu při existenci velkého množství národních zabezpečovacích systémů, napájecích soustav, různého průjezdného profilu atd. Jedním z pilířů politiky EU je volný pohyb osob a zboží, proto by tato zásada měla být naplněna minimalizací technických bariér mezi národními železnicemi. Interoperabilní evropská železniční síť bude mít pozitivní vliv i na trh v oblasti železniční techniky, povede ke zvýšení konkurence a z toho vyplývajícím tlaku na zvýšení kvality a snížení cen železničních vozidel.⁵⁵

Obrázek 4: Předpokládaná implementace ETCS v ČR do roku 2013



Zdroj: SŽDC s. o.

Uplatňování interoperability v podmínkách ČR bylo zahájeno pilotním projektem GSM – R na trati Děčín – Kolín v roce 2005. Po ukončení zkušebního provozu byl systém rozšířen na celý I. koridor vedoucí do Břeclavi. Implementace systému ETCS 2. úrovně byla zahájena pilotním projektem na trati Kolín – Poříčany v roce 2005. Záměrem je realizace

⁵⁴ Interoperabilita je provozní a technická propojitelnost evropského železničního systému umožňující bezpečný a nepřerušovaný pohyb drážního vozidla na síti evropského železničního systému.

⁵⁵ BŘEZINA, Edvard; ČECH, Radek. *Interoperabilita*. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-984-855-760-07, str. 4

tohoto zabezpečovacího systému na národních tranzitních železničních koridorech a na jejich spojovacích tratích.⁵⁶

Implementace interoperability je zahrnuta ve druhém železničním balíčku. Do českého právního řádu byla zahrnuta novelizací zákona č. 266/1994 Sb., o drahách zákonem č. 103/2004 Sb. Rozsah sítě, na kterém bude zavedena interoperabilita, byl stanoven ve Sdělení Ministerstva dopravy ČR č. 11/2004 Sb., o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému.⁵⁷

Rozsáhlé investice, které v současné době probíhají na české železniční síti, jsou zaměřeny hlavně na osobní dopravu. Je však nutné realizovat opatření, která budou mít přínos i pro nákladní dopravu. Mezi ně patří napojení plánovaných veřejných logistických center na železniční síť a výstavba vleček do průmyslových zón, zvyšování třídy zatížení tratí a průjezdný profil pro všechny typy vozů. Pokud chce stát zajistit rozvoj železniční dopravy v rámci plnění cílů dopravní politiky, musí zajistit dostatek finančních prostředků na výstavbu a údržbu infrastruktury a to i za cenu upřednostnění železničních staveb před silničními.

3.6 Obnova vozového parku v osobní železniční dopravě

Investice do obnovy vozového parku kolejových vozidel byly dlouhodobě zanedbávány. Po společenských a hospodářských změnách v roce 1989 se dodávky nových vozidel až na výjimky téměř zastavily. To mělo za důsledek postupné technické a morální zastarávání kolejových vozidel. Stávající vozový park, provozovaný na české železniční síti, v mnoha případech neodpovídá požadavkům na moderní cestování a neposkytuje cestujícím odpovídající služby. V dálkové dopravě se jedná se hlavně o rychlíkové spoje, na které jsou často řazeny nerekonstruované vozy vyrobené v 70. a 80. letech. Lepší situace je u vlaků vyšší kvality kategorie IC⁵⁸ a EC⁵⁹, na které jsou nasazovány nové popř. modernizované vozy odpovídající úrovně. Na vlacích kategorie SC⁶⁰ jsou pak dokonce nasazovány moderní jednotky Pendolino. V osobní regionální dopravě se situace zlepšila od roku 2005, kdy začaly být dodávány rekonstruované motorové jednotky Regionova. Problém však zůstává u klasických souprav vedených lokomotivou. Zde se opět vyskytují ve většině případů vozy s datem výroby v 70. a 80. letech. Hlavnímu dopravci společnosti ČD a.s. chybí zejména

⁵⁶ BŘEZINA, Edvard; ČECH, Radek. *Interoperabilita*. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-984-855-760-07, str. 20

⁵⁷ BŘEZINA, Edvard; ČECH, Radek. *Interoperabilita*. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-984-855-760-07, str. 10

⁵⁸ Intercity – vlak vyšší kvality, zpravidla vnitrostátní.

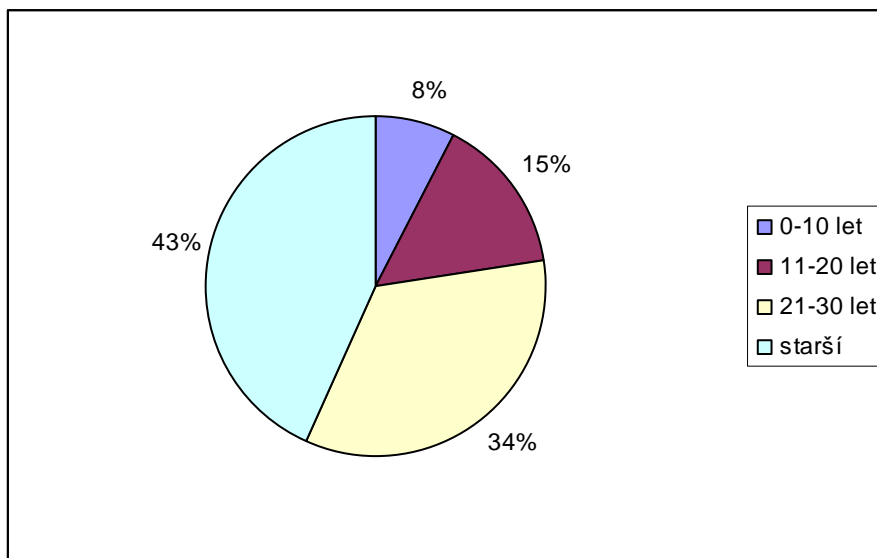
⁵⁹ Eurocity – vlak vyšší kvality, zpravidla mezinárodní.

⁶⁰ Superhity – obchodní označení ČD a.s. pro vlaky typu Pendolino.

nízkokapacitní elektrické jednotky pro regionální a příměstskou dopravu, v dálkové dopravě pak moderní vagony pro spoje kategorie rychlíků.

V grafu je patrné, že největší procento vozového parku ČD tvoří vozidla starší 30 let. Pouze 8 % vlakových souprav a hnacích vozidel je mladších než 10 let.

Obrázek 5: Stáří vozového parku ČD a. s.



Zdroj: ČD a. s., Výroční zpráva 2008

Železniční osobní doprava, jako služba ve veřejném zájmu dotovaná objednateli, nevytváří dostatečný zisk, ze kterého by mohl být financován nákup nových vozidel. Stát zahájil program podpory obnovy vozidel ve veřejné dopravě v roce 1995, to se však týkalo pouze dopravních prostředků v linkové autobusové a městské hromadné dopravě. Teprve od roku 2006 stát začal finančně podporovat také obnovu kolejových vozidel. Program „Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel“ si klade za cíl snížení průměrného stáří železničních vozidel pro osobní dopravu, která jsou provozovaná v režimu závazku veřejné služby. Jeho prostřednictvím chce Ministerstvo dopravy ČR zatraktivnit železniční osobní dopravu vůči ostatním druhům dopravy, především individuální automobilové dopravě. Pro rok 2010 bylo ze státního rozpočtu na financování programu určeno 250 mil. Kč. Dále je možné obnovu železničních vozidel financovat z Regionálních operačních programů. Od roku 2002 mohou ČD a.s. čerpat státem garantované úvěry s výhodným úrokem ze společnosti EUROFIMA.⁶¹

⁶¹ EUROFIMA (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock) – Evropská společnost pro financování železničních kolejových vozidel je nadnárodní organizace se sídlem v Basileji, ve Švýcarsku. Byla založena v roce 1956 na základě mezinárodní smlouvy. Jejími akcionáři a zároveň zákazníky jsou národní železniční podniky členských států, patří k nim i ČD. Poskytuje svým akcionářům úvěry na obnovu vozového parku.

Dalším důvodem proč ČD neobnovovaly vozový park, mimo nedostatku finančních prostředků, byla neexistence dlouhodobých smluv s objednateli základní dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu. Jednoleté smlouvy nezaručovaly dopravci návratnost investovaných prostředků a neumožňovaly poskytnutí bankovního úvěru nebo leasingu. V prosinci 2009 došlo k podpisu dlouhodobých smluv, kterými si Ministerstvo dopravy ČR, Hlavní město Praha a všech 13 krajů objednávají pro jimi spravovaná území republiky železniční osobní dopravu v rámci závazku veřejné služby na období 10 let. ČD a.s. podpisem smlouvy garantují obnovu vozového parku novými a rekonstruovanými vozidly. Během doby trvání smluv chtějí ČD a.s. investovat do obnovy vozového parku alespoň 20 mld. Kč. Dodávky prvních nových vozidel objednaných po získání těchto dlouhodobých smluv je možné očekávat v letech 2011 až 2012.

4 Zhodnocení dopravní politiky v oblasti železniční dopravy a možnosti zlepšení

Po společenských změnách v roce 1989 došlo ke změně struktury národního hospodářství, což se projevilo mimo jiné, změnou nároků na dopravu. Těmto změnám se lépe přizpůsobila silniční doprava, která dokázala využít svých komparativních výhod. Rozvoj zaznamenala i letecká doprava na kratší a střední vzdálenosti. Naopak došlo k velmi výraznému poklesu počtu přepravených cestujících a objemu přepraveného zboží v železniční dopravě.

Vývoj dopravního trhu je potřeba usměrňovat. Jak již bylo v práci zmíněno, v roce 1998 byl přijat dokument „Dopravní politika ČR“, který vytyčoval zásady, kritéria, cíle a nástroje politiky v sektoru dopravy, jejichž splnění bylo nutné pro vstup České republiky do Evropské unie. Pro železniční dopravu byl určen cíl dokončení transformace železničního sektoru, vytvoření konkurenčního prostředí a zachování účasti státu na rozvoji dopravní infrastruktury.

V souvislosti se vstupem ČR do EU byl vydán dokument „Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013“. Ten vychází z dokumentu „Bílá kniha Evropské dopravní politiky pro rok 2010: čas rozhodnout“. Železniční doprava je, podle tohoto dokumentu, považována za ekologický a bezpečný druh dopravy, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji⁶² členských zemí Evropské unie. Za priority týkající se železnice je považováno dosažení vhodné dělby přepravní práce zajištěním rovných podmínek na trhu, zajištění kvalitní infrastruktury, bezpečnost, zajištění financování, liberalizace a harmonizace podmínek na přepravním trhu. Železnice se má stát konkurenceschopnější na přepravním trhu při zajištění dopravní obslužnosti a přepravě nákladů.

4.1 Dokončení transformace ČD

Aby se zvýšila ekonomická efektivnost ČD, snížily se jejich nároky na veřejný rozpočet a zvýšila se kvalita poskytovaných služeb, je třeba dokončit proces transformace železničního sektoru a vytvářet podmínky pro zvyšování konkurenčního prostředí v provozování železniční dopravy v souladu s jednotlivými evropskými „železničními balíčky“. Mělo by pokračovat přebírání legislativních norem Evropského společenství (druhý a třetí železniční balíček) do českého právního řádu. Specifické postavení ČD je mimo jiné dáno zákonem č. 77/2002 Sb., který by měl být zrušen a společnost by pak musela postupovat

⁶² Trvale udržitelný rozvoj je takovým způsobem rozvoje lidské společnosti, který uvádí v soulad hospodářský a společenský pokrok s plnohodnotným zachováním životního prostředí. Mezi hlavní cíle trvale udržitelného rozvoje patří zachování životního prostředí dalším generacím v co nejméně pozměněné podobě.

v obchodních vztazích podle obchodního zákoníku a hospodařit v souladu s obecnými předpisy. Obecná ustanovení týkající se specifík dopravce a manažera infrastruktury by měla být začleněná do zákona o dráhách.

Dosud provedené fáze transformace měly zajistit především oddělení nákladů na infrastrukturu od nákladů na provozování dopravy, dále pak oddělení nákladů na provozování osobní a nákladní dopravy. Do budoucna se zvažuje oddělení osobní dopravy rovněž do dceřiné společnosti. Tímto krokem by se účetnictví drah stalo více transparentní a objednatelé veřejné dopravy by mohli snadněji kontrolovat výši ekonomicky oprávněných nákladů. Jednotlivé dceřiné společnosti by pak bylo možné snadněji privatizovat.

4.2 Podpora konkurenčního prostředí na železnici

Dopravní politika se snaží o zavedení konkurence na železnici pomocí oddělení správce dopravní cesty od provozovatele dopravy. To má ostatním dopravcům zajistit rovný přístup na trh.

Prostředí v železniční dopravě je ovšem velmi specifické a zavedení konkurence není tak jednoduché jako v jiných oborech, například v silniční dopravě. Aby došlo k vytvoření konkurenčního prostředí, musí být přijata následující opatření:

- spravedlivé zpoplatnění použití dopravní cesty – odstranit rozdíl mezi zpoplatněním silniční a železniční dopravy.
- nezávislý manažer infrastruktury – spravedlivé přidělování kapacity dopravní cesty a řízení provozu.
- regulérní pravidla pro dotace – určení jasných podmínek pro získání dotace, požadavek na předložení přesné kalkulace nákladů. V některých relacích, kde existuje silná poptávka ze strany cestujících (např. Praha – Ostrava) je zbytečné objednávat vlaky v režimu základní dopravní obslužnosti a bylo by možné je provozovat na komerční bázi.
- zavádění interoperability – rozdílné zabezpečovací systémy, trakční soustavy apod. v jednotlivých zemích omezují vstup nových dopravců hlavně ze zahraničí. Omezují ale i domácích subjekty, které by nakupovaly vozidla v zahraničí, protože na českém trhu se jimi požadovaný typ nevyrobí nebo má vyšší cenu.

Neexistence konkurence v současné době nevytváří tlak na ČD a.s., aby snižovaly provozní náklady a zvyšovaly kvalitu poskytovaných služeb například nasazováním nových vlakových souprav. Na železnici v ČR působí sice i jiní železniční dopravci, jako například Viamont a.s. a OKD, Doprava a.s., ale ti zaujímají v železniční dopravě oproti ČD a.s. velmi

slabé až zanedbatelné postavení. Stát by proto usilovat o vstup nových subjektů na železniční trh, nebo se pokusit přilákat renomované zahraniční železniční společnosti, například formou investičních pobídek.

Tabulka 6: Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě v roce 2009

Dopravce	v1km 2009
České dráhy, a.s.	99,18 %
VIAMONT a.s.	0,60 %
OKD, Doprava, a.s.	0,10 %
Ostatní dopravci	0,12 %

Zdroj: SŽDC s. o., Výroční zpráva 2009

4.3 Harmonizace přepravních podmínek

Z porovnání systému poplatků za použití dopravní cesty v silniční a železniční dopravě, uvedeném v kapitole 3.3.1, vyplývá znevýhodnění železničních dopravců oproti silničním. Řešením je zavedení výkonového zpoplatnění použití dopravní cesty v silniční dopravě podle principu, že každý uživatel by měl hradit veškeré náklady spojené s provozováním, údržbou a obnovou dopravní cesty. Podle mého názoru by měly být výkonově zpoplatněny všechny komunikace I. třídy pro automobily nad 3,5 t, výhledově by mělo dojít ke zpoplatnění silnic I. třídy i pro osobní automobily.

Silniční doprava, po dopravě letecké a námořní, vytváří nejvíce externích nákladů, jako jsou škody na životním prostředí a veřejném zdraví, škody způsobené dopravními nehodami a kongescemi. Proto by měl být zaveden poplatek za tyto externality. Poplatky by měli platit všichni původci těchto externalit například formou speciální daně. Vybrané finanční prostředky by plynuly do ekologických fondů, které by byly pro tento účel zřízeny. Stát by mohl část z těchto prostředků použít na financování projektů zlepšujících životní prostředí. Dále by poplatky vybrané za vznik externalit v silniční dopravě mohly být použity na investice do železniční infrastruktury jako ekologicky příznivého druhu dopravy.

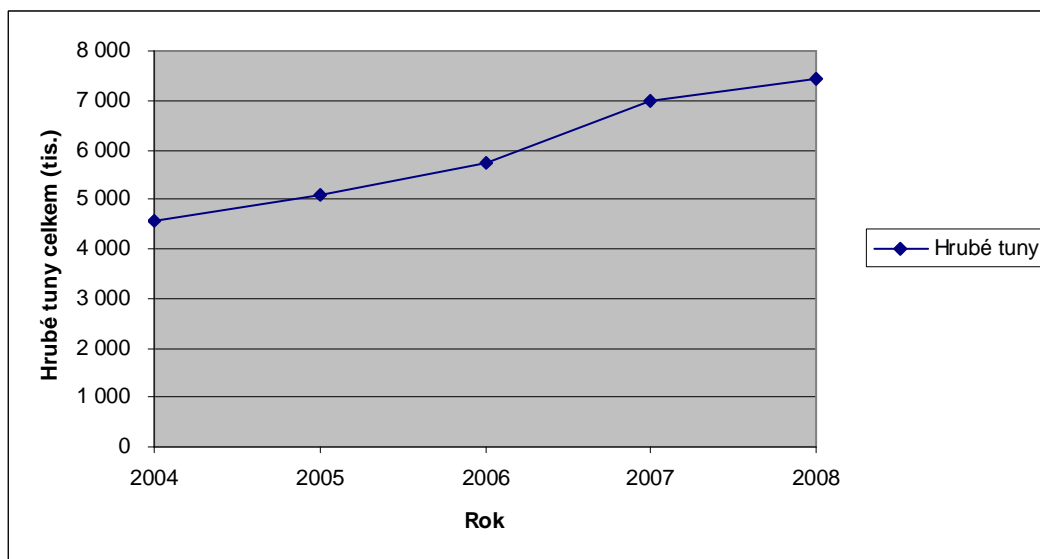
Cílem těchto poplatků je motivovat občany k využívání ekologicky šetrných druhů dopravy. Tato opatření by také odstranila rozdílné podmínky na přepravním trhu a zajistila mezioborovou konkurenceschopnost železničních dopravců zejména v nákladní dopravě.

4.4 Podpora kombinované dopravy a vzniku veřejných logistických center

Vstup ČR do Evropské unie se stal významným impulzem pro řadu změn v sektoru dopravy a logistiky. Během krátké doby se Česká republika stala nejoblíbenější logistickou destinací střední Evropy a čtvrtou nejoblíbenější zemí v celoevropském měřítku. Logistická infrastruktura v ČR je však v současnosti napojena především na dálniční a silniční síť.

Obsluhu největších zákazníků provádí poskytovatelé logistických služeb prakticky pouze prostřednictvím silniční dopravy, protože je vůči železniční dopravě zvýhodněna tím, že se v ní dosud zcela nehradí poplatky za použití dopravní cesty, a také proto, že železniční doprava neumí přímo obsloužit koncového zákazníka, respektive realizovat přepravu v režimu „z domu do domu“. Příznivým ukazatelem pro železniční dopravu je rostoucí objem přepravy kontejnerů ve vazbě na námořní dopravu.

Obrázek 6: Přeprava kontejnerů po železnici v ČR v tis. tunách



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, Ročenka dopravy 2008

Nepříznivý trend v dělbě přepravní práce lze zvrátit podporou kombinované dopravy. Měla by být zajištěna podpora rozvoje vozového parku, mechanismů pro nedoprovázenou kombinovanou dopravu a podpora výstavby nových překladišť pro kombinovanou dopravu. Pro podporu železniční a kombinované dopravy by bylo také potřeba vybudovat veřejná logistická centra, která by měla být napojena na co nejvíce druhů dopravy. Veřejná logistická centra by měla být umístěna v lokalitách, kde je bude možné vhodně napojit na síť modernizovaných železničních koridorů. Role státu při výstavbě veřejných logistických center by měla být podobná jako při zřizování průmyslových zón, měl by tedy zajistit výkup pozemků a jejich zasíťování dopravní a telekomunikační infrastrukturou.

4.5 Zkvalitnění přepravní práce v osobní dopravě

Ve veřejné dopravě by měly být nastaveny podmínky tak, aby železniční doprava tvořila páteř systému. Podpora z veřejných zdrojů by měla být poskytována jen ekonomicky stabilním dopravcům, kteří jsou schopni zajistit požadovanou kvalitu služeb. Je nadále nutné zpřesnit legislativní podmínky pro provozování veřejné osobní dopravy ve veřejném zájmu.

Stát, krajské a místní samosprávy by měli podporovat vznik nových a rozšiřování územní působnosti stávajících integrovaných dopravních systémů (IDS). Se vznikem IDS by mělo také docházet ke zřizování multimodálních dopravních terminálů, ve kterých dojde k propojení železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Odstranit by se měly situace, kdy se autobusové nádraží nachází ve velké vzdálenosti od vlakového nádraží.

Při zajišťování základní dopravní obslužnosti by mělo docházet k lepší spolupráci mezi železniční a autobusovou dopravou. Při navrhování dopravní obslužnosti konkrétního územního celku by mělo být vyhodnoceno, zda je pro zajištění obsluhy vhodnější železniční nebo autobusová doprava. V případech obsluhy malých obcí, kde jsou slabé přepravní proudy nebo tam, kde je železniční stanice daleko od centra osídlení by měla být upřednostněna autobusová doprava.

Dále by v železniční dopravě měly být zavedeny systémy, umožňující kombinaci lehkých kolejových systémů s klasickou železnicí. Výhodou tohoto systému je efektivnější využití tratí v úsecích, kde by jinak vedly dvě dráhy souběžně a větší komfort pro cestující, kteří musejí méně často přestupovat. V ČR by pro tento systém musela být upravena legislativa, současná takovýto provoz neumožňuje. Systém nazývaný TramTrain by mohl být zaveden například mezi Libercem, Jabloncem nad Nisou a Harrachovem, nebo z Ostravy do Hlučína a Orlové.

4.6 Rozvoj železniční infrastruktury

Z hlediska mezinárodních závazků je hlavním cílem v oblasti výstavby železniční infrastruktury postupná výstavba a modernizace transevropské sítě TEN – T v ČR. Dále je potřeba dokončit modernizaci tranzitních koridorů a rozhodujících železničních uzlů. Mělo by také dojít k rozvoji tratí v okolí velkých měst a aglomerací, na kterých by bylo možné realizovat kvalitní příměstskou dopravu. Jedná se například o trať Praha – Kladno včetně napojení na letiště Ruzyně, trať Chrudim – Pardubice – Hradec Králové, tratě v brněnské a ostravské aglomeraci. Dále je nutné připravit podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť. Odpovídající železniční spojení v současné době zcela chybí v relacích jako Praha – Liberec, Praha – Karlovy Vary nebo Brno – Zlín. Podpora by měla být věnována rozvoji přeshraničních projektů železniční dopravy. Mělo by dojít k obnově tratí hlavně v polském, německém a rakouském pohraničí, zrušených v období komunistického režimu. Obnovené spojení se sousedními zeměmi by mělo přinést hospodářské oživení pohraničních regionů. Tyto projekty by mohly být financovány např. z „Operačního programu Doprava“. Pokračovat by se mělo v zavádění systému interoperability a dálkového řízení provozu, které

má ušetřit náklady na pracovní sílu a zároveň zvýšit bezpečnost provozu. Při přípravě modernizace železniční infrastruktury by měl stát vytvářet podmínky pro maximální využití dotací z Fondu soudržnosti a rozvojových fondů EU.

Mělo by se přistoupit k optimalizaci železniční sítě jako celku s respektem k reálnému rozsahu výhledových přepravních požadavků a k integraci jednotlivých druhů dopravy a přehodnotit její části vykazující největší přepravní výkony tak, aby bylo možné vytvořit tahy s přednostním využitím pro dálkovou a příměstskou osobní dopravu. Úplné vyloučení nákladní dopravy by mělo být uskutečněno pouze na vybraných tratích velkých železničních uzlů (např. v Praze nebo v Brně). U jednotlivých regionálních tratí, na základě komplexního posouzení využitelnosti, by měl stát zvážit změnu jejich vlastníka (privatizace, převod na kraj, převod na sdružení obcí). To by bylo vhodné zejména u tratí izolovaných od ostatní sítě (napájecí soustava, rozchod) jako jsou tratě Tábor – Bechyně a Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. Dále pak u některých méně důležitých regionálních tratí, jejichž význam je převážně pro cestovní ruch v dané oblasti. Převod na soukromého vlastníka nebo kraj by mohl takovým tratím přinést rozvoj. Příkladem může být převod úzkokolejných tratí v okolí Jindřichova Hradce na společnost Jindřichohradecké místní dráhy a.s. Trati z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a Obrataně byly privatizovány v roce 1997, protože tehdejší ČD s. o. neměly o ztrátový provoz na těchto tratích zájem. Pod novým provozovatelem však došlo k rozvoji těchto tratí.

Pozornost je nutné věnovat přípravě budování vysokorychlostních tratí v ČR. Sledovat časovou aktuálnost jejich realizace na území ČR v evropském kontextu a zpřesnit trasy jejich vedení. Hlavním cílem budování vysokorychlostních tratí v ČR by mělo být zvýšení konkurenceschopnosti železnice a nabídka atraktivní, bezpečné a ekologické alternativy k individuální automobilové a letecké dopravě. Mělo by dojít k rychlejšímu propojení jednotlivých regionů v ČR a významných aglomerací v zahraničí. Od roku 1989 došlo k prudkému rozvoji silniční infrastruktury, zejména výstavbě nových dálnic, rychlostních silnic a obchvatů měst. Pokud tedy chce železniční doprava do budoucna konkurovat rozvíjející se silniční, ale i letecké dopravě, je výstavba vysokorychlostních tratí v hlavních směrech nezbytná.

Závěr

Železniční doprava v České republice v současné době prochází poměrně náročným procesem transformace. Tento proces byl částečně vyvolán vstupem České republiky do Evropské unie, kdy bylo třeba harmonizovat český právní řád s právním řádem Evropské unie. Jedním z hlavních požadavků železniční dopravní politiky v Evropské unii, a tedy i v České republice, je učinit železnici konkurenceschopnou na přepravním trhu a podporovat ji v zájmu zajištění dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu a v zájmu ochrany životního prostředí. V roce 2003 proběhla transformace ČD, která znamenala rozdělení státní organizace ČD na státem vlastněnou akciovou společnost České dráhy, která se stala provozovatelem železniční dopravy a na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, která se stala správcem železniční infrastruktury. Cílem transformace bylo především zefektivnit hospodaření v železniční dopravě a oddělit náklady na provozování dopravní cesty od nákladů souvisejících s provozováním železniční dopravy a umožnit tak Českým drahám lépe konkurovat ostatním druhům dopravy, především v přepravě osob. Přepravní výkony v osobní železniční dopravě se však zvýšily jen nepatrně a osobní doprava je i nadále ztrátová. V železniční osobní dopravě není v současné době taková konkurence, která by ČD a.s. nutila k efektivnějšímu hospodaření. Stát by tedy měl uvažovat o zpřísnění podmínek dotování ČD a.s., o podpoře domácích, případně zahraničních konkurentů v oblasti železniční dopravy, nebo i o úplné privatizaci ČD a.s.

Cílem této bakalářské práce bylo, na základě analýzy jednotlivých opatření dopravní politiky, navrhnout opatření vedoucí ke zlepšení situace v železniční dopravě. Za jeden z hlavních problémů považuji zpoplatnění použití dopravní cesty, kterým je železniční dopravě znevýhodněna oproti silniční dopravě. Stát by se proto měl snažit o nastavení spravedlivých podmínek a to, zejména zavedením výkonového zpoplatnění nákladních automobilů nad 3,5 t na celé síti dálnic a silnic I. tříd v ČR. Zvažovat by se mělo i zavedení poplatků za vznik externalit v silniční dopravě.

Za zásadní, mimo výše uvedené, v oblasti železniční dopravní politiky považuji podporu kombinované dopravy a vznik veřejných logistických center. Větší zapojení železnice do logistických procesů by mělo přispět ke zvládnutí nárůstu dopravy, jejíž výkony vlivem globalizace porostou. Převedení části dopravních výkonů v nákladní dopravě ze silnice na železnici povede ke snížení zatížení silnic, nehodovosti a negativních vlivů na životní prostředí.

Do roku 2013 má Česká republika možnost čerpat finanční prostředky z fondů EU. Proto by měla při přípravě modernizace železniční infrastruktury vytvářet podmínky pro maximální využití těchto zdrojů. Další možností jak financovat výstavbu infrastruktury je využití prostředků ze soukromých zdrojů prostřednictvím projektů PPP. Tato forma financování bude zřejmě aktuální až po skončení možnosti čerpat finanční prostředky z EU.

V této práci jsem se zabýval analýzou jednotlivých opatření dopravní politiky v oblasti železniční dopravy v České republice. Vycházel jsem zejména z vládního dokumentu „Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013“. Podle něj jsem vymezil jednotlivá opatření vztahující se k železniční dopravě, která jsem následně analyzoval. Zaměřil jsem se hlavně na financování železniční dopravy, výstavbu infrastruktury, transformaci ČD a podmínky na přepravním trhu. Z analýzy vyplynulo, že pokud chce stát zvýšit konkurenceschopnost a efektivnost železniční dopravy, měl by přehodnotit svou současnou železniční dopravní politiku. Objem finančních prostředků, jak provozních tak investičních, se neustále zvyšuje, podíl železniční dopravy na přepravním trhu však nevzrostl. Proto by stát měl klást větší důraz na zlepšení hospodaření v oblasti železniční dopravy. Dále by měl více podporovat železniční nákladní a kombinovanou dopravu, aby byly využity investice vložené do modernizace železniční infrastruktury. Navrhl jsem taková opatření, která lze uplatnit v rámci České republiky a která jsou rovněž finančně dostupná. Tím jsem splnil cíl této práce.

Na závěr bych chtěl uvést, že dopravní politika musí i nadále vycházet z cílů evropské dopravní politiky. Základním úkolem dopravní politiky ČR v oblasti železniční dopravy je zajištění plnohodnotného zapojení železnice do národního i evropského dopravního systému, aby byl dodržen princip trvale udržitelného rozvoje.

Použitá literatura

- [1] ŽEMLIČKA, Zdeněk; LUKŠŮ, Vladimír. Dopravní politika. 1. vydání. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999. 234 s. ISBN 80-7079-659-6.
- [2] JAROMÍR, Široký. Základy technologie a řízení dopravy. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007. 178 s. ISBN 80-86530-37-X.
- [3] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005.
- [4] DRAHOTSKÝ Ivo; ŠARADÍN, Pavel. Dopravní politika. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. 127 s. ISBN 80-7194-511-0.
- [5] FREIMAN, František. Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. 101 s. ISBN 80-7194-507-2.
- [6] TOMEŠ, Zdeněk; POSPÍŠIL, Tomáš. Ekonomika aspekty železniční dopravy. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2006. 77 s. ISBN 80-210-4220-6.
- [7] KVIZDA, Martin; POSPÍŠIL, Tomáš; SEIDENGLANZ, Daniel; TOMEŠ, Zdeněk. Železniční doprava – institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 293 s. ISBN 978-80-210-4233-9.
- [8] KVIZDA, Martin. Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 83 s. ISBN 80-210-4219-2.
- [9] SCHREIER, Pavel. Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Baset, 2004. 293 s. ISBN 80-7340-034-0.
- [10] BŘEZINA, Edvard; ČECH, Radek. Interoperabilita. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. 44 s. ISBN 978-80-7194-984-855-760-07.

Elektronické dokumenty

- [11] *Rozvoj železniční infrastruktury* [online]. c 2006 Ministerstvo dopravy ČR. [cit. 2010-03-07]. Dostupný na WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznicni_infrastruktury/Rozvoj+%c5%beelezni%c4%8dn%c3%ad+infrastruktury.htm>.
- [12] *Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2010* [online]. c 2008 Státní fond dopravní infrastruktury. [cit. 2010-03-25]. Dostupný na WWW: <http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2009_rozpocet2010.pdf >.

- [13] *Fondy EU* [online]. c 2006 Ministerstvo dopravy ČR. [cit. 2010-03-25]. Dostupný na WWW:< http://www.mdcr.cz/cs/Evropska_unie/Fondy_EU/>.
- [14] *Evropská investiční banka* [online]. c2005 Ministerstvo financí ČR. [cit. 2010-04-05]. Dostupný na WWW: <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/mfo_eib.html>.
- [15] *Úhrada „prokazatelné“ ztráty v železniční dopravě a její dopady na ekonomické jednání dopravce* [online]. Brno: Masarykova univerzita [cit. 2010-04-21]. Dostupný na WWW: <http://railway.econ.muni.cz/system/files/Uhrada_prokazatelne_ztraty.pdf>.
- [16] *Ročenka dopravy 2008* [online]. Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2010-04-12]. Dostupný z WWW: <http://www.sydos.cz/cs/rocenka2008/rocenka/htm_cz/index.html>.
- [17] *Výroční zpráva 2008* [online]. Správa železniční dopravní cesty [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW:< <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>.
- [18] *Výroční zpráva 2008* [online]. České dráhy [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW:< <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/-703/>>.
- [19] *Maximální ceny za použití železniční dopravní cesty platné od 1. 1. 2009* [online]. Sdružení železničních společností [cit. 2010-04-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.rail.cz/dokumenty.php>>.
- [20] *Přístup k právu Evropské unie* [online]. aktualizováno 20.4.2010 [cit. 2010-04-22]. Dostupný z WWW: <<http://eur-lex.europa.eu/cs/index.htm>>.
- [21] *Asociace podniků českého železničního průmyslu* [online]. c2006-2010 [cit. 2010-05-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.acri.cz/>>.
- [22] *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. c 2008 [cit. 2010-03-28]. Dostupný na WWW: < <http://www.sfdi.cz/CZ/>>.
- [23] JOHÁNEK, Tomáš. Česko se stává centrem Evropy. *Podnikatelský týdeník Profit* [online]. 2006-05-01, [cit. 2010-05-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.profit.cz/clanek/cesko-se-stava-centrem-evropy.aspx>>.
- [24] Na konferenci „PPP: ano, či ne?“ vystoupí několik ministrů. *Dopravní noviny* [online]. 2010, roč.19, č.14, [cit. 2010-05-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/veletrhy-a-vystavy/na-konferenci-ppp-ano-ci-ne-vystoupi-nekolik-ministru>>.
- [25] *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. c 2006 [cit. 2010-04-11]. Dostupný z WWW:<http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_drazni/Legislativa_CR_drazni.htm>.

- [26] *V sobotu 1. prosince 2007 vzniká dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo* [online]. c 2008 [cit. 2010-04-16]. Dostupný z WWW: <<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-242/>>.
- [27] JOHÁNEK, Tomáš. Regionální železnice míří do Bruselu. *Podnikatelský týdeník Profit* [online]. 2010-01-27, [cit. 2010-05-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.profit.cz/clanek/regionalni-zeleznice-miri-do-bruselu.aspx>>.

Seznam zkratek

ČR	- Česká republika
EU	- Evropská unie
ČSFR	- Československá federativní republika
NATO	- Organizace Severoatlantické smlouvy
OSN	- Organizace spojených národů
OECD	- Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj
ES	- Evropské společenství
IDS	- Integrovaný dopravní systém
KFNB	- Severní dráha císaře Ferdinanda
ČSD	- Československé státní dráhy
ČD	- České dráhy
SŽDC	- Správa železniční dopravní cesty
SFDI	- Státní fond dopravní infrastruktury
ČSAD	- Československá automobilová doprava
TINA	- Posouzení potřeb dopravní infrastruktury
AGC	- Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách
AGTC	- Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy
TEN-T	- Transevropská dopravní síť
UIC	- Mezinárodní železniční unie
PPP	- Partnerství veřejného a soukromého sektoru
PHARE	- Fond podpory rozvoje a restrukturalizace ekonomiky
ISPA	- Program předvstupní pomoci EU
ERA	- Evropská železniční agentura
ERTMS	- Evropský systém řízení železniční dopravy
ETCS	- Evropský vlakový zabezpečovací systém
GSM – R	- Radiový komunikační systém pro železnici
TSI	- Technická specifikace interoperability
EUROFIMA	- Evropská společnost pro financování železničních kolejových vozidel
IC	- Intercity
EC	- Eurocity
SC	- Supercity

vlkm - vlakový kilometr
hrtkm - hrubý tunokilometr

Seznam obrázků

Obrázek 1: Tranzitní železniční koridory	17
Obrázek 2: Mezioborové srovnání přepravních výkonů v osobní dopravě v roce 2008.....	41
Obrázek 3: Mezioborové srovnání přepravních výkonů v nákladní dopravě v roce 2008.....	41
Obrázek 4: Předpokládaná implementace ETCS v ČR do roku 2013	47
Obrázek 5: Stáří vozového parku ČD a. s.	49
Obrázek 6: Přeprava kontejnerů po železnici v ČR v tis. tunách	54

Seznam tabulek

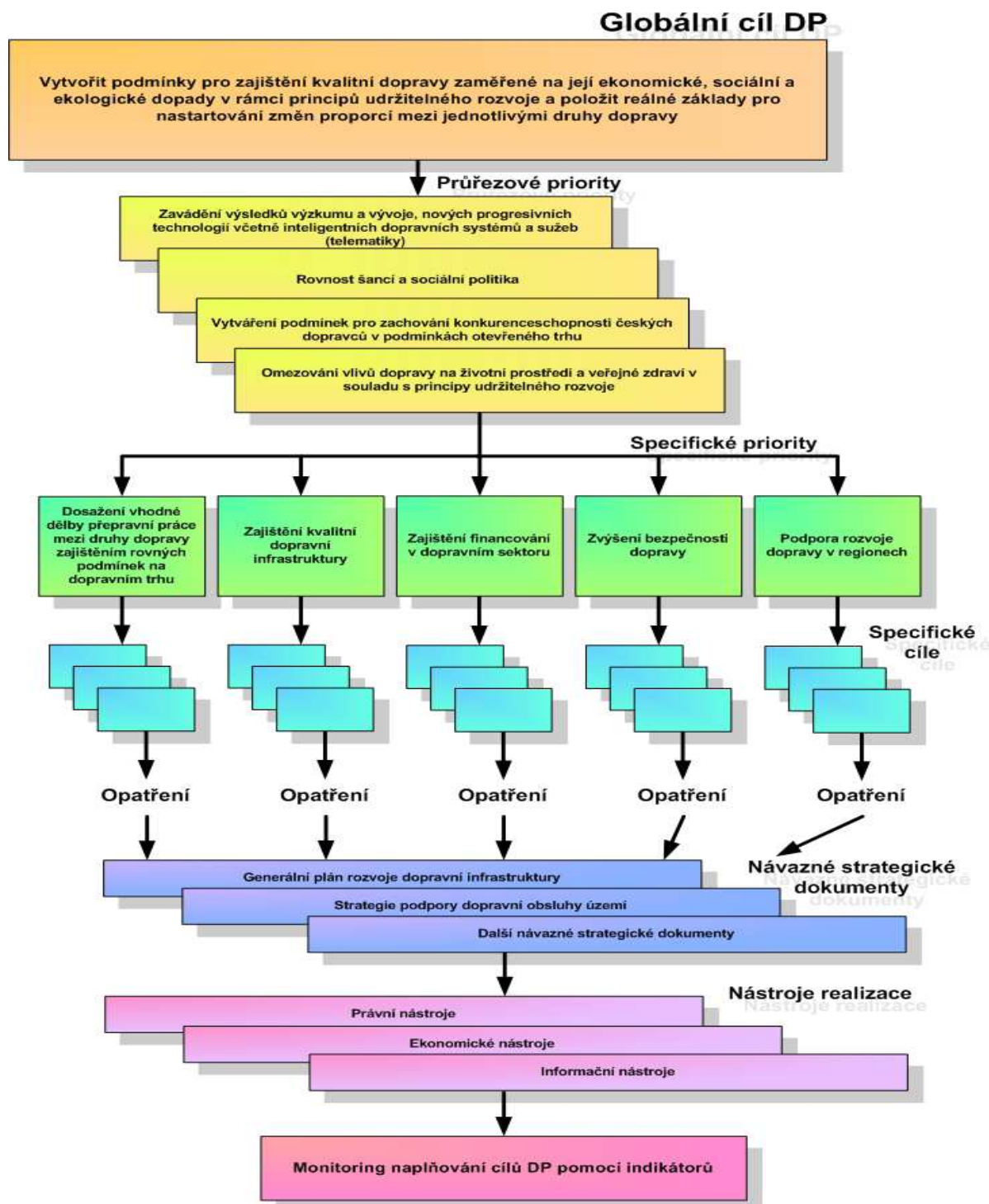
Tabulka 1: Náklady na výstavbu železničních koridorů v tis. Kč.....	19
Tabulka 2: Bilance příjmů a výdajů SFDI (v tis. Kč).....	33
Tabulka 3: Sazby za použití železniční dopravní cesty.....	42
Tabulka 4: Investiční dotace (v mil. Kč).....	44
Tabulka 5: Ukazatele osobní dopravy ČD.....	45
Tabulka 6: Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě v roce 2009.....	53

Seznam příloh

Příloha č. 1: Struktura Dopravní politiky České Republiky pro léta 2005 – 2013

Příloha č. 2: Infrastruktura železniční dopravy v roce 2008 (km)

Příloha č. 1: Struktura Dopravní politiky České Republiky pro léta 2005 – 2013



Zdroj: MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005, str. 11

Příloha č. 2: Infrastruktura železniční dopravy v roce 2008 (km)

	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Provozní délka tratí celkem	9 444	9 612	9 614	9 597	9 588	9 586
<i>podle počtu kolejí</i>						
jednokolejné	7 515	7 746	7 746	7 746	7 719	7 679
dvou a vícekolejné	1 929	1 866	1 868	1 851	1 869	1 907
<i>podle rozchodu kolejí</i>						
normální rozchod	9 342	9 511	9 512	9 495	9 486	9 484
úzký rozchod	102	101	102	102	102	102
<i>podle povahy provozu</i>						
pouze pro osobní dopravu	474	47	47	11	10	0
pouze pro nákladní dopravu	170	230	309	249	152	0
pro osobní i nákladní dopravu	8 800	9 335	9 258	9 337	9 426	9 586
Neelektrizované tratě celkem	6 601	6 630	6 617	6 556	6 528	6 508
<i>podle počtu kolejí</i>						
jednokolejné	6 385	6 472	6 474	6 455	6 425	6 417
dvou a vícekolejné	216	158	143	101	103	91
<i>podle rozchodu kolejí</i>						
normální rozchod	6 499	6 531	6 517	6 456	6 428	6 408
úzký rozchod	102	99	100	100	100	100
<i>podle povahy provozu</i>						
pouze pro osobní dopravu	462	47	47	0	0	0
pouze pro nákladní dopravu	88	202	254	177	108	0
pro osobní i nákladní dopravu	6 051	6 381	6 316	6 379	6 420	6 508
Elektrizované tratě celkem	2 843	2 982	2 997	3 041	3 060	3 078
<i>podle počtu kolejí</i>						
jednokolejné	1 130	1 274	1 272	1 291	1 294	1 262
dvou a vícekolejné	1 713	1 708	1 725	1 750	1 766	1 816
<i>podle rozchodu kolejí</i>						
normální rozchod	2 843	2 980	2 995	3 039	3 058	3 076
úzký rozchod	0	2	2	2	2	2
<i>podle povahy provozu</i>						
pouze pro osobní dopravu	12	0	0	11	10	0
pouze pro nákladní dopravu	82	28	55	72	44	0
pro osobní i nákladní dopravu	2 749	2 954	2 942	2 958	3 006	3 078
<i>podle typu proudové soustavy</i>						
50 Hz/25 000 V_{ST}	1 152	1 265	1 267	1 306	1 301	1 327
3 000 V_{SS}	1 645	1 670	1 684	1 688	1 712	1 727
1 500 V_{SS}	46	47	46	47	47	24

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, Dopravní ročenka 2008