

Příloha k tiskovému prohlášení neziskových organizací proti kampani ČESMAD Bohemia



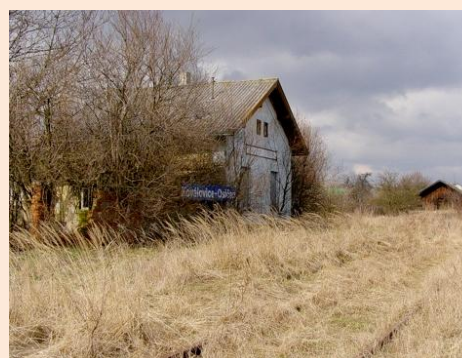
ad. 1 – železniční doprava je upřednostňována před silniční

Železniční doprava by opravdu měla být upřednostňována před dopravou silniční – vyplývá to nejen z aktuálně platné dopravní politiky ČR ^[5], ale má to i logiku – města jsou dnes přeplněna automobily, nehody a zácpy na silnicích jsou každodenním jevem, silnice a dálnice jsou vlivem nadměrného provozu těžkých kamionů rychle poškozovány a jejich oprava je už nyní nad rámec finančních možností státu, krajů a obcí. Přitom převedení významné části nákladní silniční dopravy na železnici a zkvalitnění osobní vlakové dopravy tak, aby byli cestující motivováni ji upřednostnit před individuální automobilovou dopravou, by situaci v dopravě významně usnadnilo.

Realita je ale opačná - teze Dopravní politiky ČR ^[5] nejsou dlouhodobě plněny a výrazně upřednostňována je u nás silniční doprava před železniční. Svědčí o tom především stále rostoucí diskriminující zpoplatnění dopravní cesty pro vlaky všeho druhu ^[6], zatímco linkové autobusy jsou osvobozeny od placení dopravní cesty i silniční daně (tj. jeden z důvodů, proč musí kraje při objednávání dopravní obslužnosti platit výrazně více za vlakové spoje ^[7]) a kamiony platí pouze symbolické mýtné, navíc pouze na některých typech silnic.

Také současný stav naší železnice je toho jasným důkazem:

- Do kolejových vozidel se od roku 1989 investovalo jen v minimální míře – absence nových lokomotiv a vozů se donedávna řešila jen modernizacemi zastaralých typů a nových vozidel byl do provozu zařazen jen mizivý počet. Takovýto postup není z dlouhodobého hlediska udržitelný a jeho důsledkem je zakonzervování stavu železniční techniky na úrovni 80. let minulého století, kdy ale byly zcela jiné požadavky na přepravu – větší vlaky jezdící v méně častých intervalech, zatímco dnes by byly třeba malé motorové vozy a jednotky jezdící v kratších časových intervalech. Takováto vozidla ale chybí a jízdám vlaků v kratších časových intervalech brání právě přemrštěné poplatky za užití infrastruktury.
- Přestože v ČR pokračuje výstavba dálniční sítě, k realizaci už desítky let plánované výstavby vysokorychlostních železničních tratí ^[8] dosud nedošlo.



Pusté tratě a opuštěná nádraží jsou jedním z důsledků pokřiveného dopravního trhu.

- Při masivní podpoře výstavby nových dálnic jsou opravy železničních koridorů chápány téměř jako „nutné zlo z Bruselu“ (na rozdíl od dálnic však není s příspěvkou pro železniční koridory větší problém).

I když se situace v posledních letech začíná zlepšovat, stále je osobní vlaková doprava značně pozadu za autobusovou. A právě nákladné udržování velkého množství přestárých kolejových vozidel v provozu, vysoká spotřeba paliv vozidel zastaralých koncepcí a kapacitní naddimenzování řady vlakových souprav z důvodu nedostatku menších motorových vozů a jednotek jsou další příčinou vysoké ceny za jízdu vlaku.



Udržování přestárých kolejových vozidel v provozu prodražuje osobní dopravu a snižuje její atraktivitu pro cestující.

ad. 2 – vlak má na 1 oskm spotřebu 2,6 litrů paliva, zatímco autobus pouze 0,6 – 0,9 l + vlak na jeden osobokilometr vyprodukuje 2 x více CO₂ než autobus

Jak bylo uvedeno, už na první pohled nesmyslný údaj o spotřebě paliva ČESMAD Bohemia špatně opsal z materiálů evropského projektu Smart Move (jde o kampaň IRU, tj. Mezinárodní unie silniční dopravy a portálu Busworld^[9] za zdvojnásobení použití autobusů) – v češtině viz též prezentace^[2].

Když pomíneme pochybnosti o věrohodnosti a účelovosti celého zmíněného projektu i původu uvedených čísel, je třeba upozornit alespoň na to, že tento údaj není přepočten na tuzemské podmínky.

V České republice se většina významnějších výkonů v železniční osobní dopravě realizuje v ekologicky i ekonomicky podstatně méně náročné elektrické trakci. Statistická ročenka ČD^[10] uvádí pro osobní dopravu přibližně shodné objemy vlakových kilometrů v elektrické i motorové trakci, ovšem zatímco výkony v motorové trakci realizují převážně lehké motorové vozy (navíc postupně vybavované novými motory odpovídajícími současným ekologickým normám), v elektrické trakci jde mimo jiné o veškeré páteřní výkony, tedy vlaky přepravující několiknásobně více cestujících než zmíněné motorové vlaky.



Přibližně dvě třetiny přepravních výkonů v osobní železniční dopravě se v ČR realizují v ekologičtější elektrické trakci.

Samostatnou kapitolou pak je otázka emisí CO₂, kterou ČESMAD Bohemia ve své kampani (na rozdíl od řady dalších škodlivin) také zmiňuje. I v tomto případě jde o ne zcela věrohodný údaj převzatý z prezentace projektu Smart Move^[2], u kterého není podloženo, jak autoři k uvedeným číslům došli.

Detailnějším studiem metodik měření emisí v dopravě (viz^[11] nebo^[12]) zjišťujeme, že výsledné hodnoty emisí škodlivin ovlivňuje nepřehledné množství faktorů (druh použitého dopravního prostředku, technické parametry konkrétního vozidla v daný okamžik měření, počet přepravovaných osob v dopravním prostředku, délka trasy přepravy, výškový profil pojižděné dráhy, klimatické podmínky atd.) a v podstatě je nelze zobecnit či vyvodit z nich nějaké průměrné hodnoty umožňující věrohodná srovnání.

Pro konkrétní modelové případy v osobní dopravě tak může být – co se emisí škodlivin týče – někdy výhodnější autobus, jindy vlak, ale někdy také osobní automobil nebo loď. Orientační údaje o emisích škodlivin v dopravě pro ČR uvádí např. Ročenka dopravy^[13], ovšem bez členění dle jednotlivých dopravních módů.



Jsou přeplněné silnice a nedostatečně využitá železnice opravdu to co chceme?

ad. 3 – stát přispívá železnicím na 1 km dotací 102 Kč, zatímco dotace pro autobusy je 6 x nižší, přesně 17 Kč na kilometr

Prezentované srovnání ČESMAD Bohemia bere jako výchozí údaj cenu všech dálkových i regionálních vlaků v ČR, tedy i spojů přepravujících několik stovek cestujících, a následně jej pro porovnání s autobusy představuje jako cenu vlaku, ve kterém je méně než 20 cestujících. V tomto případě jde o srovnání dvou těžko souměřitelných veličin, které navíc vůbec nezohledňuje další klady a zápory obou druhů dopravy. Z Ročenky dopravy pro rok 2010 ^[13] (novější není k dispozici) přesto můžeme vyčíst:

dotace do veřejné osobní dopravy v milionech Kč:

- autobus (bez MHD): 5193
- železnice: 12528

přepravní výkon v milionech osobokilometrů [oskm]:

- autobusy: 5087,2 (pouze vnitrostátní spoje ve veřejném zájmu)
- vlaky: 6263,2 (pouze vnitrostátní přeprava)

Při přepočtu Kč/oskm (autobus 5193:5088 = 1,02 versus vlak 12528:6263,2 = 2,00) lze z uvedených údajů odvodit, že „čistě“ dotace do osobní železniční přepravy jsou vyšší přibližně dvojnásobně.

V uvedeném (a hodně zjednodušeném) výsledku nejsou zahrnuty daňové úlevy silniční dopravy a platba za dopravní cestu u železniční dopravy, které rozdíl ve výši dotací do jednotlivých druhů dopravy významně zvyšují a jsou hlavní příčinou toho, že pro objednatele dopravy jsou vlaky několikanásobně dražší než autobusy, což v důsledku vede právě ke zmiňovanému problému zastavování provozu na regionálních tratích. Zde je opravdu třeba ptát se zákonodárců, proč je legislativa nastavena právě takto?

Za současného stavu je totiž v přibližně 100 korunách, které stát, resp. kraje doplácí na 1 km jízdy vlaku, zahrnuto vše (vlastní náklady na jízdu vlaku, údržby a opravy vozidel, mzda personálu, údržby a opravy tratí a budov, řízení provozu, následky nehod a jejich odstraňování, ekologická zátěž, údržby přejezdů apod.), naopak v případě autobusové dopravy je do dotace cca 20 Kč na 1 km jízdy započítán jen plat řidiče, amortizace autobusu, spotřeba paliva a poplatek daný vyhláškou pro příslušné motorové vozidlo. Údržbu silnic, autobusových zastávek, zimní ošetřování silnic a dálnic, náklady na nemocné, zraněné, záchranky, vrtulníky, Polici atd. hradí za autobusové dopravce stát.

Dokud tomu takto bude, nemůže být vlaková doprava jinak než podstatně dražší proti dopravě silniční!

ad. 4 – autobus je v drtivé většině pohodlnější než vlak

Jde o jeden příklad z několika na stránkách ČESMAD Bohemia publikovaných srovnání, která jsou ryze záležitostí osobního názoru na konkrétní spoje vedené konkrétními vozidly. Určitě existují případy, kdy může být autobus pohodlnější než vlak, rozhodně jich ale není „drtivá většina“.

Železniční doprava má proti silniční nespornou výhodu v návaznosti spojů při delších trasách, cestování i s několika přestupy je možné na jeden jízdní doklad, u vlaku jsou kdykoliv dostupné informace o aktuální poloze vlaku a jejich jízdu podstatně méně ovlivňují rozmary počasí. Ve vlaku má cestující ve srovnání s autobusy daleko více osobního prostoru i zaručenou přepravu objemných zavazadel a kočárků. Také bezpečnost přepravy je jedním z důvodů, proč cestující, mají-li možnost, upřednostňují vlaky před autobusy ^[4].



Z důvodu podstatně vyšší ceny, kterou musí kraje kvůli nedokonalé legislativě platit za objednání vlaků oproti autobusům, utichne každoročně provoz na několika tratích. Nebude mezi nimi příště i ta Vaše?



Moderních vozidel v osobní železniční dopravě začalo po letech znatelně přibývat.

Další sporné argumenty prezentované na stránkách ČESMAD Bohemia

- Vypravovat vlak, kde je méně než 20 cestujících, je ekonomický nesmysl

Ze stránek kampaně ^[1] není jasné, jakým způsobem její zadavatel přišel k údaji o efektivnosti vlaku až od minimálního počtu 20 cestujících na palubě.

V oficiálním materiálu výzkumu a vývoje financovaného Ministerstvem dopravy „Komparace místní a regionální železniční a silniční dopravy z hlediska působení na životní prostředí a snižování energetické náročnosti a možnosti financování z veřejných prostředků - Závěrečná zpráva 2009“ ^[14] lze mj. nalézt srovnání našich nejběžnějších „lokálních“ motorových vozů řady 810 ^[15] s několika typy autobusů a z výsledků propočtů plyne závěr, že z hlediska spotřeby paliva je vůz 810 hospodárnější než autobus už od počtu 12 cestujících (pro stále rozšířenější vozy s novým typem motoru splňujícím současné ekologické normy), resp. od 17 až 18 cestujících (pro vozy vybavené ještě starým motorem). Konkrétní "mezni" počty cestujících závisí na zvoleném typu porovnávaného autobusu.



Motorový vůz řady 810 - kolejový autobus, který je pro řadu obyvatel venkova jediným spolehlivým spojením se „zbytkem světa“.

K tomu je nutné dodat, že pokud se na některé trati vyskytuje takto nízká průměrná obsazenost vlaků, svědčí to o chybné filozofii obsluhy takovéto tratě (spoje jsou vedeny v pro veřejnost nezajímavých časových polohách či bez návazností na přilehlé tratě, nebo zde cestující z nějakého důvodu upřednostňují jiný druh dopravy). U většiny takových tratí ale téměř vždy existuje možnost jejich zatraktivnění pro veřejnost (přizpůsobení potřebám cestujících, rekonstrukce tratě za účelem zvýšení cestovní rychlosti, nasazení moderních vozidel, úprava vozebních ramen atd.).

- Kamionová doprava: důležitější, než jste si kdy mysleli!

Web ČESMAD Bohemia ^[1] je doplněn o bannery upozorňující, že kamiony společnost nezbytně potřebuje pro dovoz potravin, tisku, elektrických spotřebičů atp. Realita je ale opět opačná. Všechny uvedené komodity se na delší vzdálenosti dříve běžně vozily po železnici a v případě nastavení rovnoprávných podmínek mezi nákladní železniční a silniční dopravou mohou po kolejích jezdit i dnes.

Kamiony i menší nákladní automobily by tu měly být hlavně pro lokální přepravy, zajištění výchozích a koncových úseků kombinovaných přeprav (kontejnery, výměnné nástavby) a pro specifické přepravy, které nemůže zajistit jiný druh dopravy.



Také takovýchto vlaků z našich tratí ubylo a jejich náklad se dnes vozí po silnicích...

Závěr

Výše uvedené teze si nekladou za cíl tvrdit, že železniční doprava je v každém případě lepší či výhodnější než autobusová a silniční nákladní doprava – je jasné, že každý druh dopravy má v části svých přepravních výkonů nezastupitelnou pozici.

Pravdou také je, že v oblasti výkonů, kde si jednotlivé druhy přeprav mohou konkurovat, v naší zemi silniční doprava jednoznačně tu železniční porazila svou operativností a (zdánlivě) nízkou cenou. Tento pomyslný souboj však ještě není u konce. Rozmach silniční dopravy byl u nás po roce 1989 příliš mohutný a jeho následky dnes vnímáme na každém kroku – silnice a dálnice jsou i přes jejich pokračující výstavbu přeplněné a zničené, ve městech není kde parkovat, o ekologické zátěži a hluku nemluvě.

ČESMAD Bohemia si velmi dobře uvědomuje, že další prosperita silniční dopravy je přímo závislá na výstavbě nových silnic. S přeplněností a špatným stavem stávající silniční sítě totiž kamiony a autobusy ztrácí svůj náskok oproti železnici, která po rekonstrukci páteřních tratí opět začíná být schopná (mj. i díky konkurenčnímu boji rostoucího počtu železničních dopravců) pružně reagovat na potřeby zákazníků a disponuje také dostatkem volných kapacit pro nové přepravy.

Je pouze otázkou času, kdy zodpovědným představitelům tohoto státu dojde, že pro státní ekonomiku je mnohem výhodnější využít pro mnohé přepravy dosud nevyužitý potenciál železniční dopravy, než stavět další a další silnice, o které se bude muset „někdo“ v budoucnu starat a na jejich údržbu vynakládat astronomické částky, které nikdy nepřinesou odpovídající ekonomický efekt. Orientace vyspělých států na železniční dopravu v každém případě není náhodou a má svůj hluboký smysl.

A se správně nastavenými legislativními normami a důsledně zpracovanou koncepcí dopravní obsluhy území může i u nás železnice sloužit plně ku prospěchu společnosti a v osobní dopravě ve spolupráci (nikoli v konkurenci!) s autobusovou dopravou vytvořit jakýsi celostátní integrovaný dopravní systém, který bude cestující motivovat upřednostnit hromadnou dopravu před individuální – to by měl být hlavní směr a cíl, kterým by se v osobní dopravě měla dopravní strategie státu ubírat.



Pendolino není jen prvním vysokorychlostním vlakem u nás, ale též první významnou výzvou v konkurenčním boji na poli dálkové dopravy, a to nejen na železnici samotné, ale i mezi silniční a vlakovou dopravou.

Použitá zdroje

- [1] – www.jedemvtomspolu.cz (oficiální stránky kampaně ČESMAD Bohemia)
- [2] – www.zmenpolitiku.cz/petice/112/proti-optimalizaci-zeleznicni-dopravy (otevřený dopis politikům z 1.6.2011)
- [3] – www.ibesip.cz/zdroj.aspx?typ=4&Id=4022&sh=-13472304 (prezentace kampaně Smart Move)
- [4] – www.tn.nova.cz/zpravy/domaci/cesi-se-nejvic-boji-autobusu-vlak-y-v-pohode-srovnani.html
- [5] – www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika (Dopravní politika – strategický dokument o dopravě v ČR)
- [6] – www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/154637-kraje-chteji-nizsi-poplatky-za-zeleznicni-dopravni-cestu
- [7] – [www.cenia.cz/web/www/cenia-akt-tema.nsf/\\$pid/MZPMSFNFZ04R](http://www.cenia.cz/web/www/cenia-akt-tema.nsf/$pid/MZPMSFNFZ04R) (připomínky k zákonu o silniční dani)
- [8] – <http://zpravy.e15.cz/nazory/rozhovory/petr-slegr-zeleznice-je-u-nas-zpozdena-za-rozvojem-dalnicni-site-az-o-50-let-593851> (rozhovor s Petrem Šlegrem z Centra pro efektivní dopravu, který se podílí na tvorbě dopravních strategií ČR)
- [9] – www.busandcoach.travel/en/busworld.htm (kampaň Mezinárodní unie silniční dopravy a portálu Busworld)
- [10] – www.prototypy.cz/KMD/TZ/VLKM.doc (podíl elektrické a motorové trakce na přepravních výkonech ČD)
- [11] – www.edice.cd.cz/edice/Zivpro/DZP3_03.pdf (Metody pro porovnání emisí CO₂ silniční a kolejové dopravy)
- [12] – www.envi.upce.cz/pisprace/prezenci/04/27_SP_05_06.pdf (Evropské emisní normy)
- [13] – www.prototypy.cz/KMD/TZ/RD2010.pdf (Statistika dopravy České republiky, viz též <https://www.sydos.cz>)
- [14] – www.mdcz-vyzkum-infobanka.cz/DownloadFile/12773.aspx (komparace jednotlivých druhů dopravy)
- [15] – www.klub-pratel-lokalek.cz/news/stvanice-na-motoracek-8101 (mýty a fakta o provozu vozů řady 810)