

Ekologické parametry dopravy s důrazem na železniční a integrovanou dopravu, překonávání sporů mezi investory silniční dopravy a ekologickými zájmy

Široké téma stanovení ekologických parametrů dopravy s důrazem na železniční a integrovanou dopravu, překonávání sporů mezi investory silniční dopravy a ekologickými zájmy schválil VII. sjezd KSČM v roce 2008 jako jeden z úkolů dokumentu „Zaměření politiky a hlavní úkoly KSČM v období mezi VII. a VIII. sjezdem strany“. Jde o důležitou prioritu neboť ekologická doprava je důležitá pro cíl trvale udržitelného rozvoje.

- 1) **Kritéria šetrnosti dopravy** jsou energetická úspornost, emisní úspornost, tichost provozu, bezpečnost provozu, urbanistickou šetrnost a šetrnost vůči krajině. V průměru ekologicky a urbanisticky šetrné a energeticky úsporné a bezpečné druhy nákladní dopravy jsou elektrická železnice včetně kombinované dopravy, zejména nedoprovázené, vodní doprava (vážný problém je ale poškozování říčních ekosystémů splavňováním řek), nešetrná je nákladní silniční doprava. Někde uprostřed je motorová železnice, jež funguje především jako zdroj přísunu cestujících k elektrické železnici. V průměru šetrné druhy osobní dopravy jsou metro, trolejbus, elektrická železnice, poměrně příznivé parametry má i letadlo, motorová železnice a tramvaj (tramvaj sráží značná hlučnost). Jako nešetrný vychází autobus (jako alternativa osobního auta ale významně šetří prostor a pomáhá tlumit individuální automobilovou dopravu) a zejména osobní auto.

Data jsou obsažena v příloze č. 1. Samozřejmě, roční průměr neznamená nutně výhodnost toho či onoho druhu dopravy v určité konkrétní relaci.

Závěr je jednoznačný: chceme-li ekologicky šetrnou dopravu, musíme preferovat její šetrné druhy, především kolejovou dopravu, a znevýhodňovat druhy nešetrné, zejména silniční dopravu.

- 2) **Ekologizace dopravy** je úkolem v první řadě státní dopravní politiky. Ta není jednoznačně definována, ovládají ji různá lobby, v první řadě lobby automobilové. Nejen výrobci aut a služby silniční dopravě, ale i stavitelé silnic a dálnic, petrochemický průmysl ad. Železnice v dopravní politice hraje druhé housle. Státní dopravní i hospodářská politika po roce 1989 preferovala silniční dopravu a automobilový průmysl na úkor dopravy železniční. Významně tak přispěla k problémům dopravním, ekonomickým, ekologickým, bezpečnostním a urbanistickým, které dnes ještě násobí světová hospodářská krize.
- 3) **Dopravní politika EU** je značně rozporná: slovně klade velký důraz na rozvoj šetrné železniční dopravy, v praxi ale pro to mnoho nedělá a nechybí i problémové návrhy (např. požadavek na volný trh v osobní železniční dopravě). Také o potřebě vytvářet přibližně rovné ekonomické podmínky podnikání mezi základními druhy dopravy EU jen hodně mluví, ale v praxi ji neustále odsouvá. Pozitivní jsou snahy o technickou harmonizaci, zejména předpisů o vytváření jednotného zabezpečovacího zařízení pro všechny železnice EU.

- 4) **Železnice na území ČR** se rozvíjí od roku 1839, síť byla v zásadě postavena do roku 1914, často v parametrech pro moderní rychlou železniční dopravu nevýhodných. K její dostavbě a přestavbě dodnes nedošlo.

Železniční tratě i nádraží jsou vesměs v historických trasách. Dopravní potřeby se ale měnily s rozvojem ekonomiky, osídlení i vzhledem k nástupu konkurence silniční dopravy. Železnice těžce utrpěla první a druhou světovou válkou a jejich geopolitickými důsledky. Revolucí v rozvoji železnice byla elektrizace hlavních tratí od 50. let a modernizace jejich zabezpečovacího zařízení, obojí asi se 40letým zpožděním za železničně vyspělými státy. Protože severní část ČR je elektrizována stejnosměrnou soustavou o napětí 3 000 V a jižní střídavým proudem o napětí 25 000 V, je nutné na styku napěťových soustav buď draze přepřahat nebo nasazovat o 20 % dražší dvousystémové lokomotivy, resp. při napětí 15 000. K 31. 12. 2008 má ČR 9 593 km tratí, z toho 7 858 km tratí jednokolejných, 1 868 km dvoukolejných a 39 km trojkolejných. Elektrizovaných je 3 078 km tratí.

- 5) **Železnice po roce 1989** utrpěla transformací ekonomiky i rozbitím Československa v roce 1992. Klausovská transformace v letech 1990 – 1997 byla ostře protiželezniční. Od roku 1998 uplatňovaná dopravní politika EU ji vážně poškozuje, protože podporuje především nešetnou silniční dopravu. Železnici a MHD dlouhodobě silně znevýhodňují nerovné ekonomické podmínky ve vztahu k silniční, letecké a vodní dopravě.

Jejich přibližný rozsah je uveden v *příloze č. 1*.

- a) první velkou transformací bylo rozdělení ČSD na ČD a ŽSR v roce 1993,
- b) druhou byl chaotický pokus o transformaci ČD E. Šípem v roce 1995, jež zkrachoval,
- c) třetí byl pokus o rozbití železnice M. Římanem a F. Mládkem, zastavený pětidenní generální stávkou železničářů v únoru 1997.
- d) čtvrtou transformací bylo rozdělení ČD s.p., na ČD a.s., (s cílem podnikat) a Správu železniční dopravní cesty s.o. (SŽDC), (jež má pečovat o železniční infrastrukturu) k 1. 1. 2003, dále vyčlenění Drážního úřadu a Drážní inspekce ČR, což je pozitivní. Přechod objednávání regionální dopravy z Ministerstva dopravy na kraje při nerovných ekonomických podmínkách v dopravě v neprospěch železnice byl problematický, neboť otevřel cestu k rušení provozu na vedlejších tratích.
- e) pátá etapa transformace ČD obnášela vyčleňování obslužných činností do dceřiných akciových společností ČD a.s..(vcelku úspěšná), po té vyčlenění nákladní železniční dopravy do ČD Cargo a.s.. k 1. 12. 2007. Zbylá část péče o infrastrukturu přešla z ČD na SŽDC v létě 2008.
- f) v létě 2009 má být transformace ČD na holding dovršena převedením osobní železniční dopravy do dceřinné firmy. SŽDC zahájila privatizaci údržby a oprav železničních tratí, i když takový postup způsobil obrovské škody na železnicích Velké Británie. Zaváděný trh na železnici je značně problematický, protože se odehrává bojem o rozinky nákladní železniční dopravy se silně dotovanou zahraniční konkurencí. Navíc v době pro železnici ve značně nevýhodných ekonomických podmínkách, které mohou vést k likvidaci osobní železniční dopravy v ČR.

- 6) **Pozitiva dopravní politiky na železnici** jsou budování 4 tranzitních železničních koridorů na rychlost až 160 km/hod. (na mnoha místech není zabezpečena, přičemž nejde o závratnou rychlost) od roku 1996 a modernizace několika dalších významných tratí na parametry koridorů. To představuje obnovu železničního svršku i spodku včetně instalace pružného uložení kolejí, výstavbu elektrizace, instalací moderního zabezpečovacího zařízení, umožnění průjezdu vlaků o hmotnosti 22,5 t na nápravu a zvýšení prostorové průchodnosti vlaků, někde i peronizace stanic apod. Rubem je hrubé zanedbávání údržby

a oprav ostatních tratí, jejich stále větší chátrání až po jejich vyježdění. **V údržbě a opravách železniční a silniční dopravní infrastruktury chybělo kumulativně v roce 2008 asi 1 000 miliard Kč.** Rubem je i nerealizace výstavby řady potřebných významných zkracujících spojek, trianglů, prodloužení tratí k cílům dopravy a dalších staveb, které významně zefektivňují železniční dopravu. Vcelku zdařilý je projekt ČD „živá nádraží“ – modernizace asi 60 významných nádraží osobní železniční dopravy soukromníky s tím, že vložené investice si jim vrátí z provozování obchodů a služeb v takto modernizovaných nádražích při respektování provozních potřeb železniční dopravy. Výstavba aktuálně chybějících železničních zastávek je pozitivní, ale probíhá v nedostatečném rozsahu.

- 7) **Přepravní výkony železnice**, osobní i nákladní dopravy se v důsledku diletantsky prováděné transformace a velké preference silniční dopravy a nejednou i přímého poškozování železniční dopravy významně snížily, zejména v 90. letech. Přepravní výkony nákladní železniční dopravy se v letech 1989 – 2007 snížily na 34 % (proti EU 15, ale zůstávají výrazně nadprůměrné), přepravní výkony osobní železniční dopravy se v letech 1989 – 2007 snížily na 51 %, viz příloha č. 2. Zaměstnanost na železnici se prudce snížila na 34 % – z důvodu poklesu přepravních výkonů i modernizace tratí po roce 1998. Obnova parku hnacích drážních vozidel i vagónů v 90. letech byla téměř nulová, od roku 1999 byla zjevně nedostatečná vcelku i ve struktuře (převažovaly modernizace starších vozidel, nikoliv nákup nových moderních vozidel) v důsledku velmi špatné ekonomické situace ČD. Stát léta neplatil za objednané výkony osobní železniční dopravy ve veřejném zájmu. Kumulovaná ztráta ČD za léta 1993 - 2002 zhruba odpovídala výši ztráty ze státem objednané, ale nezaplacené přepravní výkony osobní železniční dopravy. V současné době kraje platí jen část ztráty objednané osobní železniční dopravy, deficit činí asi 3,2 mld. Kč/rok. Po oddělení ČD Cargo již jí nelze profinancovávat křížově ze zisků nákladní železniční dopravy, takže hrozí tvrdá redukce osobní železniční dopravy zejména na vedlejších tratích. Uvolněné 2 mld. Kč pro posílení veřejné dopravní obslužnosti, obsažené ve vládním protikrizovém balíčku pro rok 2009, nemohou stačit i za situace, že by celé šly na železnici.
- 8) **Integrované dopravní systémy** v osobní dopravě (IDS) se významně rozvíjí v ČR až od roku 2000. S výjimkou Středočeského kraje, který dosud ignoroval železniční dopravu, za svou páteř deklarují železniční dopravu. Bez zásadní modernizace ale mnohé železniční tratě nejsou schopny efektivně plnit roli páteří IDS. Nutná je i výstavba řady důležitých přestupních bodů. Současné investiční záměry SŽDC řeší problémy nedostatečné kapacity pouze na některých tratích.
- 9) **Rozbor problémů modernizace jednotlivých tratí** výrazně přesahuje možnosti tohoto materiálu. Lze jej nalézt např. na adrese www.srkd.eu, studie **Zeman, J., Robeš, M. a kol.: „Možnosti rozvoje železniční a s ní související cyklistické dopravy.“** Hrubé chyby v rozvoji infrastruktury železniční dopravy v ČR je snaha o odsun hlavního osobního železničního nádraží z dopravně optimální polohy v centru Brna, snahu zrušit Praha Masarykovo nádraží a u metra projekt dopravně neodůvodněného prodloužení trasy metra A z Dejvické na Veleslavín, Motolskou nemocnici a letiště Ruzyně. Problémem je, že mnohé železniční stavby nejsou z úsporných důvodů progresivní. Nejde jen o projekty modernizace nádraží Mladá Boleslav hlavní a Ústí nad Orlicí hlavní ve stávající poloze.
- 10) **Poučení z problémů** např. u projektu RegioTram Nisa v zájmu zvýšení životnosti, snížení nároků na opravy a případného zavedení vlakotramvajů vyžadují tramvajové tratě

v Praze, Brně, Plzni, Olomouci, Mostě a Liberci postupnou rekonstrukci na železniční typ kolejí, na jablonecké trati v Liberci též na normální rozchod a zdvoukolejnění.

- 11) **Úspěšné nákupy** – např. dvoupatrových pantografů řady 471, modernizace motoráčků na RegioNovy a v zásadě i Pendolín. Nízkopodlažnost vozidel je nutností nejen pro invalidy, ale i k urychlení nástupu a výstupu cestujících a tím i zrychlení železniční dopravy. Pro osobní železniční dopravu jsou efektivnější jednotky, kde pohonná jednotka na konečné nemusí objíždět soupravu. Stále chybí moderní osobní vozy 2. třídy, včetně řídicích vozů pro dálkovou i silně frekventovanou regionální a příměstskou dopravu. Možnosti ČD i konkurence zvýší vyvinutá třísystémová lokomotiva pro rychlosti do 200 km/hod. Vcelku je úspěšná obnova a modernizace vagónů metra. Vážné problémy jsou u nákupu nových tramvají v Praze a v Brně - tramvaj RT6N, v Praze i tramvaj značky Porsche T14. Obojí vážně poškozují tramvajové koleje.
- 12) **Tzv. doprovázená kombinovaná doprava** (kamionů na železničních vagónech) není efektivní, neboť je silně ztrátová a přepravuje i mrtvou hmotu nákladních aut. Velmi perspektivní je rozvoj nedoprovázené kombinované dopravy (kontejnery na nákladních vagonech), která se přes zcela nedostatečnou státní podporu rozvíjí od poloviny 90. let. Podrobněji viz příloha č. 3.
- 13) **Preferovat kolejovou dopravu** železniční, tramvajovou a v Praze i metro (ve vybraných městech i trolejbusy, ale jen v dopravně odůvodněných trasách) znamená podstatně omezit výstavbu dálnic a rychlostních silnic, v první řadě těch dopravně špatně odůvodněných a nešetrně trasovaných, zastavit přípravu výstavby zjevně neefektivních vodních cest, podstatně zvýšit zpoplatnění silnic pro vozidla nad 3,5 t a spotřební daň na pohonné hmoty, jako zdroj příjmů SFDI na další investice do dopravní infrastruktury a tím výrazně urychlit modernizaci železnic – tratí i vozového parku drážní dopravy. .
- 14) **Vliv ekonomické krize** významně sráží objemy přepravních výkonů prakticky všech druhů dopravy. Ohrožena je v první řadě šetrná železniční doprava.

1. Železniční osobní doprava a lidský faktor

Modernizace železniční dopravy zvyšuje bezpečnost železniční dopravy a její rychlost. Umožňuje mít železniční stanice, zastávky s další dopravní neobsazené zaměstnanci. Tím se jistě šetří nemalé náklady, ale má to i své stinné stránky (uniká část tržeb za jízdenky, objekty jsou vydány na nemilost vandalů). Vyhrocují se dva základní problémy. Jde o vztah :

- a) **k vlastním pracovníkům železnic i k firmám kterým je část služeb železnicí pronajímána** (například úklid vlakových souprav, železničních stanic a zastávek)
- b) **k uživatelům železniční dopravy – cestujícím.**

Ad a) První problém je ovlivňován výrazným snižováním počtu pracovníků železnice. Se změnami technologie železničního provozu mizí např. výpravčí v železničních stanicích, strojvedoucí provádějí i jiné dopravní úkony. K tomu přistupují dopady oddělení dopravní cesty od železnice a rozdrobení matky ČSD na dceřiné společnosti a pronájem některých prací soukromým subjektům. Tak vznikla situace, kdy v jedné výkonné jednotce pracují vedle sebe pracovníci různých společností. **Vzhledem k tomu, že bylo podceněno jednoznačné a přesné stanovení kompetencí** dochází k značným nejasnostem a následně i třenicím a rozepřím mezi zaměstnanci. Stačí prolistovat časopisy odborových centrál, které jsou plně popisováním těchto situací. **Odbory tento stav a neustále pokračující restrukturalizaci**

ČSD neustále kritizují. Situace vyústila v jednoznačné stanovisko, že se současným postojem ministerstva dopravy, Českých drah a SŽDC nesouhlasí, protože je diktována politickými a ne odbornými důvody. Situace byla jí několikrát vyhrocena stávkou, vedení drah a SŽDC je řeší různými přísliby a memorandy, nikoliv však systémovým přístupem.

Ad b) Druhý problém je dán tím, že ČD sice vedou trvale reklamní kampaň za přesun cestujících na železnici, sponzorují mistrovství světa v lyžování, filmy apod. Menší železniční stanice, zastávky ale mají uzavřené pokladny a čekárny. Prodej jízdenek ve vlacích je odkázán na průvodčího, který zároveň vykonává vlakvedoucího a je pověřen i jinými pracemi. Systém jízdného je pro cestující složitý a neustále se každoročně mění tarify. Informace se cestujícím poskytují pouze vizuálně na světelných tabulích o kterých se i tiskový mluvčí ČD a SŽDC dohadují komu patří! (I když je na nich napsáno SŽDC.) Další jsou hlasové informace, ale cestující se nemá na koho lidsky obrátit, kdo by mu v momentální situaci poradil. Problém je i kvalita práce úklidových služeb. Tyto nedostatky jsou spojeny i s absolutním nedostatkem vhodných vagonů. Obrat souprav ve vratných stanicích je otázkou dvaceti či třiceti minut. (Viz obraty rychlíků na trati Praha – Luhačovice – Praha. **Vedení Českých drah zřejmě ještě nepochopilo, že je třeba se především věnovat komplexnímu odbavení cestujících a jejich informovanosti na místě.**

2. Železniční nákladní doprava

V roce 2007 bylo v ČR přepraveno po železnici celkem 100 mil. tun věcí (zboží), což bylo 18 % z celkové nákladní přepravy (566 mil tun). Ve srovnání se státy EU má železniční doprava v ČR silnou pozici na dopravním trhu, neboť podíl železniční dopravy ve většině států EU se zpravidla pohybuje kolem 8 %. Ve vnitrostátní přepravě bylo v roce 2007 přepraveno 47 mil. tun (tj. 41 % z celkové nákladní přepravy) věcí (zboží) a mezinárodní přeprava činila 53 mil. tun (59 %), z toho export 22 mil. tun, import 23 mil. tun a tranzit 8 mil. tun. V roce 2007 bylo dosaženo celkového přepravního výkonu 16 mld. tkm (z toho vnitrostátní 7 mld. tkm, mezinárodní 9 mld. tkm) a průměrná přepravní vzdálenost (na území ČR) byla 163 km.

Při definování dlouhodobější vize železničních dopravců je nezbytné brát v úvahu nejen zdrojové možnosti společnosti, ale i zohlednit předpokládaný vývoj dopravního trhu železniční nákladní dopravy v evropském rozměru. Tendence jeho vývoje je možno v dlouhodobějším horizontu souhrnně charakterizovat takto:

- pokračování v procesu liberalizace evropského trhu železniční nákladní dopravy,
- prohlubování procesu globalizace (dominantní postavení na evropském dopravním trhu bude mít několik silných nadnárodních společností nebo partnerských uskupení),
- pokračování procesu interoperability železničního dopravního systému s cílem vytváření jednotného evropského železničního systému - vytváření celoevropských jednotných technických standardů, provozních bezpečnostních a kvalifikačních parametrů,
- tlak EU na harmonizaci podmínek mezi jednotlivými druhy dopravy s cílem posílení role železniční dopravy,
- tlak EU na přesun části silniční přepravy na jiné druhy přeprav – za využití železniční a vnitrozemské vodní dopravy a především multimodální a kombinované dopravy,
- pokračování procesu tvorby sítě transevropských koridorů nákladní železniční dopravy s předem definovanými standardy kvality.

Očekávaný vývoj evropského železničního prostředí bude ještě více prohlubovat trend vytváření nadnárodních společností a strategických partnerství. Efektivní spolupráce bude zároveň vhodným nástrojem jak čelit konkurenci ostatních druhů dopravy. Tento trend ovlivní další vývoj ve střednědobém horizontu.

2.1 Vývoj a produkty nákladní železniční dopravy

Perspektiva nákladní železniční dopravy z dlouhodobého hlediska spočívá především ve dvou „oblastech“ podnikání:

- **v přepravách hromadných substrátů** – jedná se o přepravy, kde je železniční doprava i nadále dominantní a není vystavena tak silné konkurenci vůči silniční dopravě. Tyto přepravy (lze je charakterizovat jako přepravy v ucelených vlacích) představují např. cca 45 % současných přeprav ČD Cargo. V evropském měřítku pak představují cca 35 % přeprav,
- **v přepravách zásilek menšího objemu, ale vyšší přidané hodnoty** – jedná se o přepravy v rámci panevropských přeprav realizovaných mezi logistickými centry, námořními přístavy a překladišti kombinované dopravy (dále „KD“) vyžadující naplnění sjednaných kvalitativních parametrů přeprav a komplexní zajištění přepravy „z domu do domu“ prostřednictvím jednoho dodavatele. Z pohledu železniční dopravy se jedná o perspektivní přepravy představující silný potenciál růstu,
- **v přepravách nebezpečných věcí** – jedná se o přepravy, kde železniční doprava poskytuje výrazně vyšší zajištění bezpečnosti při přepravě a kde je zdaleka menší riziko vzniku nehod a z toho plynoucích ekologických havárií a ohrožení životního prostředí a obyvatel.

Naopak objemy **přeprav jednotlivých zásilek** (vozových zásilek) realizované doposud konvenční (přímou) nákladní dopravou prostřednictvím sítě seřaďovacích stanic budou z pohledu železniční dopravy v dlouhodobém horizontu postupně klesat, neboť se jedná o přepravy pod silným konkurenčním tlakem silniční dopravy.

2.2 Dlouhodobá vize dopravních společností

V dlouhodobém horizontu se předpokládá, že rozhodující železniční nákladní dopravci budou mít své podnikatelské aktivity zaměřeny především na:

- pravidelné dosahování zisků a na trvalý hospodářský růst,
- podnikání v nákladní dopravě v podmínkách liberalizovaného evropského trhu železniční nákladní dopravy,
- podnikání v dalších oblastech, které navazují na podnikání v nákladní dopravě a které vytvářejí požadovaný přínos (kladný hospodářský výsledek z dané činnosti nebo přínos pro hlavní předmět podnikání),
- zákaznicky orientované společnosti s organizačně-ekonomickým uspořádáním a zaměstnaneckou strukturou odrážející a podporující tuto zákaznickou orientaci,
- posilování konkurenceschopnosti se schopnostmi obstát v konkurenci dopravního trhu v evropském měřítku,
- vytváření si pozitivního image u zákazníků a na veřejnosti, kultivované firemní kultury a posilování korektních vztahů se zákazníky a obchodními partnery.

Předpokládá se, že hlavní předmět činnosti dopravních společností v oblasti železniční dopravy bude zaměřen na přepravu cca 8 základních skupin zboží (věcí), které jsou orientovány komoditně (dle druhu zboží) a dle zákazníků a trhů: - pevná paliva, rudy a kovy a strojírenské výrobky, chemické výrobky a kapalná paliva, stavebniny, dřevo a papír a výrobky z nich, potraviny a zemědělské suroviny a výrobky, ostatní nezařazené, kombinovaná přeprava (doprava - KD).

Hlavní předmět činnosti bude podle možností a zaměření dopravních společností doplněn o další aktivity, které budou především zaměřeny na:

- provoz a správa neveřejných drah (tj. vleček),
- spediční a logistické služby,
- pronájem a další hospodaření s hnacími vozidly,
- pronájem a další hospodaření s nákladními vozy.

Rozsah služeb nabízených k přepravě bude zajišťován jak vlastními prostředky, tak dodavatelsky. Ve snaze proniknout na nové trhy, získat nové přepravy a zajistit komplexní obsluhu zákazníka bude ve střednědobém horizontu sledována možnost vzniku strategických partnerství domácím dopravcům (dopravních společností) s jinými (především významnými zahraničními) subjekty, které jsou zaměřeny zejména na poskytování spedičních a logistických služeb. Cílem vytvoření takových partnerství (případně kapitálově propojené společnosti) bude zajištění přístupu k celoevropské distribuční síti, získání know-how o logistice, vytížení zpětných běhů a tím lepší využití nákladních vozů a příp. i hnacích vozidel.

2.3 Rozvoj nabídky komplexních služeb

Jedním ze základních strategických cílů železničních dopravců je nabízet zákazníkovi komplexní služby v oblasti přepravy zboží (věcí) a nikoli jen samotnou přepravu. Rozšíření nabídky služeb zvyšuje šanci na udržení se na současném trhu nákladní dopravy. Tendence vývoje na evropském dopravním trhu směřují k propojování železničních nákladních dopravců s poskytovateli logistických služeb prostřednictvím partnerství nebo kapitálového propojení. Pro dosažení zmíněného cíle se předpokládá realizace následujících záměrů:

- implementace logistiky a logistických technologií do vlastní činnosti,
- v maximální míře uplatnění železniční dopravy v systému „z domu do domu“,
- v maximální míře využití multimodálních přepravních systémů a zejména kombinované nedoprovázené dopravy (přeprava kontejnerů, výměnných nástaveb a silničních návěsů),
- v propojení stávajících rozhodujících logistických center a připravovaných veřejných logistických center a překladišť KD na území ČR a Evropy,
- zkvalitnit kontakt se zákazníkem,
- zajistit rozvoj a zkvalitnění návozu a rozvozu přepravovaných komodit zboží k železniční dopravní cestě,
- zajistit rozvoj a zkvalitnění doplňkových služeb včetně konsolidace, kompletace a skladování zboží a podávání informací,
- umožnění realizace doplňkových služeb v každém tarifním bodě na železnici,
- nabízení volných kapacit i mimo vlastní přepravu (silniční svoz a rozvoz zásilek, skladování, činnosti celních zástupců apod.),
- nabídka komplexních služeb na vlečkách. Jedním z cílů je zajištění takových služeb na vlečkách, aby zákazník nebyl zatěžován problematikou související s přepravou zboží. Záměrem železničních dopravců je vystupovat jako integrátor při provozování vlečky, tzn. svým zákazníkům nabízet provozování vleček, ale také technický dozor, přebírání povinností provozovatelů dráhy a drážní dopravy za majitele vleček apod.

2.4 Podpora ze strany státu nákladní železniční dopravě

Pro přímou podporu je v současné době aktuální pouze program „Podpora revitalizace železničních vleček“ v rámci Operačního programu doprava pro období 2007 – 2013, prioritní osy 6, oblast podpory 6.1. Program je určen jen na podporu investic u vleček, tj. neveřejných drah. Výše podpory při splnění všech podmínek programu může dosáhnout max. 40 %

uznatelných nákladů. První výzva k podání žádostí byla zveřejněna 22. února 2008 a hodnotící komisí byly doporučeny a následně vybrány 4 projekty pro poskytnutí podpory. Další výzva bude zveřejněna v tomto roce (bližší termín nebyl zatím stanoven).

3. Kombinovaná doprava

K hlavním výhodám kombinované dopravy (KD) patří především:

- ✓ uplatnění logistických přístupů k řešení zbožových a materiálových toků, včetně minimalizace skladových zásob a odstranění zbytečných manipulací s materiálem a zbožím,
- ✓ snížení, resp. odstranění těžké ruční práce,
- ✓ zvýšení bezpečnosti při práci a snížení pracovních úrazů a důsledků z těchto úrazů vyplývajících,
- ✓ komplexní mechanizace a automatizace nakládkových a vykládkových operací,
- ✓ zjednodušení a zkvalitnění v oblasti balení a zajištění zboží při přepravě,
- ✓ zvýšení bezpečnosti přepravovaného zboží a snížení rizika poškození či ztráty zboží v celém přepravním řetězci,
- ✓ zrychlení přepravy a tím rychlejší uvolnění zboží z výroby a oběhu,
- ✓ zkvalitnění a zrychlení toku potřebných informací před a během průběhu přepravy.

3.1 Význam kombinované dopravy v ČR

Na území ČR má KD již více než 40letou tradici. V posledních letech v KD i v jiných dopravních odvětvích došlo k výrazným změnám a k postupnému zvyšování objemu přeprav. Z celkem 100 mil. tun přepravených věcí v roce 2007 bylo v rámci KD přepraveno 7 mil. tun, z toho vnitrostátní přeprava byla 1,5 mil. tun, a mezinárodní přeprava 5,7 mil. tun a tak její podíl na celkové železniční nákladní přepravě tvořil 7 % (u mezinárodní 11 %), z celkové nákladní přepravy (tj. silniční, železniční, říční, letecké a potrubní) to bylo 1 %.

Od roku 1993 rychle roste objem nedoprovázené KD po železnici v přepravených tunách – převážně přeprava kontejnerů, čemuž odpovídá např. v období od roku 1993 více než sedminásobný nárůst a také meziroční nárůsty o 10 – 15 %. Meziroční nárůst 2006/7 byl 20 %. Objemy KD v posledních letech překračují objemy realizované na konci 80. let v celé tehdejší ČSFR (rok 1989 – 3,9 mil. tun, z toho mezinárodní 1,55 mil. tun). K průběžnému nárůstu objemů nedoprovázené KD po železnici dochází ve všech segmentech. Největší nárůst je v dovozu, kde proti roku 1993 došlo k více než 21násobnému nárůstu. Objemy KD po vodě (po Labské vodní cestě) jsou velmi malé – až zanedbatelné (jen desítky kontejnerů za rok). Není předpoklad zvýšení objemů přeprav po vodě v dalších letech a to bez ohledu na případnou výstavbu jednoho či obou stupňů na dolním Labi a další investice do zvýšení do zlepšení parametrů proplutí plavidel (zvyšování mostů, zvětšování plavebních komor apod.).

Objemy vnitrostátní nedoprovázené KD mírně stoupají. Většinou jde o pokračování přeprav z/do námořních přístavů. Vývoj nedoprovázené KD (silnice - železnice) lze hodnotit jako pozitivní. Její nárůst úzce souvisí s růstem světového obchodu a tím stoupající přepravou kontejnerů po moři zvláště z/do Asie a tím i následnou přepravou kontejnerů z/do námořních přístavů (především Hamburg, Bremerhaven a Rotterdam). To zvyšuje počet přímých ucelených vlaků na linkách do námořních přístavů a vytváří další návazné linky i nárůst tranzitu přes naše území. Naproti tomu rozsah nedoprovázené KD v Evropě je dosud velice malý. Právě kontinentální přepravy realizované jinými systémy (především založených na výměnných nástavbách, silničních návěsech a vnitrozemských kontejnerech) představují velký potenciál do budoucnosti.

V ČR je dnes provozována pouze nedoprovázená KD. Rozhodující jsou přepravy zboží v kontejnerech (podíl cca 97 %). První linka doprovázené KD systému Ro-La byla provozována na trase České Budějovice - Villach od září 1993 do května 1999, druhá linka Ro-La na trase Lovosice - Drážďany od září 1994 do června 2004. Provoz linky Lovosice - Drážďany ukončil v červnu 2004 nezáměr silničních dopravců po vstupu ČR do EU, resp. liberalizace mezinárodní silniční dopravy. Za dnešních ekonomických i technických podmínek se tento systém u nás těžko znovu uplatní.

Relativně nízký podíl KD v ČR souvisí především s její vyšší cenou oproti přímé silniční dopravě, vyplývající z dosud neharmonizovaných podmínek na dopravním trhu. Ovlivňuje to i částečně nevyhovující technicko-provozní a technologické vybavení stávajících překladišť, která ne vždy odpovídá evropským standardům, a nedostatečný počet příslušných dopravních a přepravních prostředků. Některé železniční tratě nesplňují všechny parametry podle Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (Sdělení MZV č. 35/1995 Sb. - Dohoda AGTC). Např. se jedná o prostorovou průchodnost, délku staničních kolejí, traťovou rychlost.

3.2 Strategie kombinované dopravy

Ve vztahu ke KD lze uvést především 2 priority Dopravní politiky ČR pro léta 2005 – 2013: dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na přepravním trhu a zajištění kvalitní dopravní infrastruktury. Harmonizace podmínek přepravního trhu je pak specifickým cílem dopravní politiky.

V rámci specifického cíle „Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě“ se jedná i o rozvoj a oživení železniční dopravy orientované na rychlou nákladní přepravu zapojenou do logistického procesu se zajištěním služeb „z domu do domu“ i o rozvoj a využití labské vodní cesty. Do doby úplné harmonizace nákladů za použití dopravní cesty by měla být aplikována taková opatření, která tuto nevyváženost alespoň částečně zmenší a tak zajistí částečnou srovnatelnost podmínek i pro KD. To je plně v souladu s Bílou knihou o evropské dopravní politice - podpora konkurenceschopnosti železniční dopravy i s výsledky řady výzkumných projektů a studií a s Národním programem na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR.

Rozvoj dopravní infrastruktury je důležitým úkolem státu a je jím garantován i příslušnou formou zákonů. Jde o financování rozvoje, výstavby a udržování infrastruktury především z prostředků SFDI. Avšak infrastruktura KD (tzn. překladiště) není garantována státem, neboť je soukromá, a nelze ji dle současného znění zákona o SFDI ani spolufinancovat z prostředků tohoto fondu a to přesto, že provozovatelé překladišť KD do tohoto fondu nepřímo přispívají (u většiny překládacích mechanismů v překladištích je palivem nafta a provozovatelé platí i spotřební daň při koupi nafty. Zároveň tyto mechanismy nesmí ani nemohou užívat pozemní komunikace mimo uzavřený prostor překladiště). Ministerstvo dopravy v rámci cíle „Zajištění financování dopravní infrastruktury“ připravilo programy podpory výstavby infrastruktury KD. Tuto snahu výrazně limitují schválené finanční prostředky státního rozpočtu pro tyto účely.

Budoucí vývoj nedoprovázené KD bude značně záviset na její konkurenceschopnosti vůči přímé dopravě po silnici, zejména na vývoji cen jednotlivých druhů dopravy a všeobecných rámcových podmínkách nejen v ČR, ale ve většině evropských států, neboť se převážně jedná o mezinárodní přepravy.

Celou KD realizují soukromé subjekty – operátoři KD. Každý z těchto subjektů má svoji vlastní obchodní strategii v oblasti investiční i provozní, podřízenou aktuálním podmínkám přepravního trhu. Rozhodující objemy KD souvisejí s námořní přepravou

¹ Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury

kontejnerů. Proto existují zpravidla úzké vazby těchto operátorů na rejdařské společnosti, které zajišťují námořní (transoceánské) přepravy a jsou zároveň vlastníky kontejnerů.

3.3 Současná podpora kombinované dopravy

Podpora KD státem má umožnit převod části přepravovaných věcí (zboží) ze silniční dopravy na jiné druhy dopravy, šetrnější k životnímu prostředí a to přesunem části přeprav nákladní silniční dopravy na jiné ekologičtější druhy. Důležitým efektem je i zkvalitnění obslužnosti území, zajištění komplexnosti služeb a snížení nehodovosti z těžké nákladní silniční dopravy. Navrhovaná podpora má přispět ke zvýšení podílu nedoprovázené KD na přepravním trhu zlepšením její konkurenceschopnosti.

Výstavbu, přestavbu a rozšíření překladišť KD v období 2004 - 2006 podporoval Program „Opatření 2.2 OP Infrastruktura“. Tento program měl zajistit povinné dofinancování ze státního rozpočtu ČR investic soukromých investorů, podporovaných ze strukturálních fondů EU. Podpořil jen 2 akce - rekonstrukce překladiště v Lovosicích a nákup překládacího mechanismu pro veřejný přístav Ústí n. L. částkou ze státního rozpočtu ČR 23 mil. Kč a ze strukturálních fondů EU 59 mil. Kč. Tento program byl tedy využit jen ve velice malé míře.

V rámci Programu podpory KD, notifikovaným Evropskou komisí (Státní podpora č. C 12/2006), Ministerstvo dopravy připravilo pro období do roku 2010 k financování pouze ze státního rozpočtu ČR **Podprogram „Výstavba nových, rozšíření a modernizace stávajících překladišť“** (přednostně k podpoře investic situovaných na území Prahy) a **Podprogram „Inovační technologie v zaváděcí fázi nových linek kombinované dopravy“** k pořízení přepravních jednotek, překládacích mechanismů a inovačních systémů zpracovávání informací a k pořízení speciálních železničních vozů a plavidel určených jen pro KD včetně dokumentace. Pro nezajištění finančních prostředků nebyly vyhlášeny. Pro rok 2009 se předpokládá využití 100 mil. Kč schválených v rámci státního rozpočtu na podprogram „Investiční technologie“. Probíhají přípravy na vyhlášení tohoto podprogramu pro rok 2009.

Protože překladiště KD jsou napojena na veřejnou žel. síť prostřednictvím vleček (neveřejné dráhy), mohou vlastníci těchto vleček a překladišť využít i program „Podpora revitalizace železničních vleček“ v rámci Operačního programu doprava pro období 2007 – 2013, prioritní osy 6, oblast podpory 6.1.

4. Investice a překonávání sporů mezi investory silniční dopravy a ekologickými zájmy

Zanedbání dopravní infrastruktury v České republice se podle různých pramenů odhaduje cca na 1 000 mld. Kč. Přitom je nutno konstatovat, že od roku 1989 neustále vzrůstá tok financí na opravy a rozvoj dopravní infrastruktury z veřejných rozpočtů, což dokumentuje i tabulka uvedená jako příloha č. 14.

Z tabulky je patrné, že v současném období nelze čekat zlepšení, ale spíše zhoršení financování dopravní infrastruktury. **Je nutné se podívat především na celkovou efektivnost vynakládaných prostředků a investiční výstavbu především liniových staveb, ať již silničních, dálničních či železničních tak, aby přinášely synergický efekt liniových staveb a skutečně sloužily ke zlepšení a zkvalitnění celkové infrastruktury. Zatím tomu tak není a investiční výstavba probíhá do značné míry chaoticky.** Důvodů je hned několik. Nepřipravenost staveb, vykupování půdy, neustálé půtky s ekologickými aktivisty a v neposlední řadě nesoulad mezi obcemi a vyššími územními celky.

Ekologické zájmy se začínají projevovat v přípravách územních plánů vyšších územních celků (zák. 163/2006 Sb. O územním plánování a stavebním řádu). Pokud se územní plány již snaží prosazovat konkrétní stavební záměry, případně liniové stavby, běžně dochází ke střetu zájmů v kolektivech, které tyto územní plány připravují a mají za jejich tvorbu odpovědnost.

Obecní a městská zastupitelstva mají pravomoc a odpovědnost územní plány prosadit. V této fázi dochází k zásadním pochybením, k nezájmu nebo naopak přijmutí nátlaku lobbistických skupin prosazujících osobní zájmy, málokdy mající co činit s ekologickými zájmy. V této rozhodující chvíli přípravy územního plánu je čas na diskusi, přípravu, ale hlavně na hledání řešení. Je také čas na připomínky a hledání optimálních řešení. **Pokud se tato příprava zanedbá, dochází k častým a opakovaným změnám územních plánů. Je to časově, ale i finančně náročný proces** a, bohužel, část nákladů na tento proces nese potenciální investor, v jehož zájmu se provádí změna územního plánu. **Ekologický zájem se má projevit, nebo jinými slovy má být odhalen, v dokumentaci o hodnocení vlivu na životní prostředí (zák. č. 100/2001 Sb. O posuzování vlivu na životní prostředí ve znění novely zákona č. 163/2006 Sb.)** pro konkrétní stavbu. Tuto dokumentaci zhotoví kolektiv zpracovatelů v čele s oprávněnou osobou a skladba tohoto dokumentu je následující:

- text dokumentace a řízení kolektivu zpracovatelů
- vlivy na zdraví obyvatelstva, toxikologie, rozptylová studie, ochrana ovzduší
- vliv hluku na obyvatelstvo, hluková studie ze stacionárních, mobilních zdrojů, lokalizace protihlukových stěn
- krajinný ráz, velkoplošné vlivy v krajině
- znečištění půdy, problematika materiálů od základů
- analýza povrchových materiálů (použitých materiálů)
- laboratorní výsledek akreditované laboratoře použitých stavebních materiálů a dotčených materiálů (v přírodě) stavbou
- geologie, hydrogeologie, vlivy na vodu, geofaktory životního prostředí
- botanika, vliv na floru
- zoologie, vliv na faunu
- zákresy do map
- expediční a kopírovací práce.

Pokud dokumentace a hodnocení vlivu na životní prostředí odráží skutečný stav, popřípadě varianty nového řešení a jejich dopad do jednotlivých částí, ale jedná se jen o jakési „povyprávění“ (byť odborné) o obsahu a jejich výsledkem je pouze celkové doporučení jednotlivých variant, uspokojí nás sice, že dokumentace o vlivu na životní prostředí tu je (ze zákona), ale **pak dochází během stavby k porušování ekologického zájmu.** Jen v mimořádných případech jsou v předstihu stavěna náhradní díla (zásobování vodou, přeložení vodotečí, kanalizace, inženýrské sítě), dotčené stavbou, často vynucená zájmem obcí a měst. Mizivě provádí odborné ekologické firmy v předstihu náhradní ekologické stavby. **Je zde cítit absenci zadavatele a odpovědnost investora a nezájem obce v katastrálním území, kde se stavba staví. Poté se nelze divit napadání stavby ekologickými aktivisty, sdruženími nebo vlastníky vlastnicími „mikroparcely“.** **toto jsou důsledky, ale ne příčiny stavby.**

Tento stručný popis se snaží ukázat na jednotlivé aspekty investiční výstavby, během kterých vznikají rozpory mezi investory nejen silniční, ale i železniční dopravy, a ekologickými zájmy, které mají vážné dopady do efektivnosti a rychlosti uváděných investic do provozu.

Závěrem lze říci, že posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) staveb železniční dopravní infrastruktury plní svoji úlohu a přispělo ke zlepšení ekologických parametrů staveb.

Naopak EIA u staveb dálničního typu velmi často selhává, neprovádí se důsledně podle požadavků zákona a na základě politické objednávky se ignorují její případná zjištění.

5. Závěry

- ✓ Státní dopravní politika je nejednoznačně a nedostatečně definována a umožňuje různé výklady.
- ✓ Ministerstvo dopravy jako garant státní dopravní politiky naprosto nedostatečně sehrává úlohu jejího koordinátora.
- ✓ Transformace a restrukturalizace Českých drah probíhá do značné míry chaoticky. právní normy jsou přijímány opožděně a vágně. Hlavním nedostatkem celého procesu je nejednoznačné stanovení kompetencí nově vzniklých organizačních jednotek ČD (jako příklad lze uvést vznik zákona „O veřejné dopravě“, který je v současné době v připomínkovém řízení a měl by vyřešit stále nedořešené financování ČD). Místo toho se dohadují v kruhu ČD, regiony, stát.
- ✓ Přestože tyto nedostatky jsou delší dobu více než zřejmé a odborové centrály na ně upozorňují již delší období – jsou stále opakovány a není v silách odborových orgánů přimět ministerstvo dopravy ČD k nápravě. Odbory neustále prohlašují, že s probíhající restrukturalizací nesouhlasí a že současný postoj ministerstva dopravy je diktován politickými zájmy a ne odbornými důvody. Technický rozvoj, zejména na koridorových tratích, přináší pokrok i veliké úspory pracovních míst, je však vedením ČD v oblasti pracovníků, ale i cestujících veřejnosti, nezvládnut. Zejména vůči cestujícím je třeba propracovat systém informování a odbavování cestujících.
- ✓ Vozový park hnacích vozidel je zastaralý a jeho obnova a doplnění o nové potřebné řady železničních osobních i nákladních vozů a hnacích vozidla je s ohledem na finanční situaci dopravců velice pomalé.
- ✓ Investiční a neinvestiční (provozní) podpora státu v oblasti rozvoje kontejnerové dopravy je nedostatečná, nepravidelná (zejména přidělení potřebných finančních prostředků ze státního rozpočtu) a není řešena systémově po celou dobu přijatých programů a podprogramů podpory. Kombinovaná doprava oproti železniční, vodní a silniční dopravě je znevýhodněna i tím, že není možné čerpat prostředky SFDI na infrastrukturu KD (překladiště a vlečky).
- ✓ Ze strany státu a privátního sektoru (v jehož majetku jsou překladiště KD) jsou nedostatečně a jen velmi pomalu naplňovány parametry dohody AGCT (parametry tratí, železničních stanic, překladišť – Sdělení MZV č. 35/1995 Sb.).
- ✓ Je potřebné přestat koketovat s možností zavedení jakékoli podoby linky doprovázené kombinované dopravy (přeprava silničních vozidel a silničních souprav na železničních vozech) s ohledem na výrazné ekonomické, časové, technické a technologické nevýhody tohoto systému a soustředit se na převedení části silničních přeprav na železnici formou systémů nedoprovázené kombinované dopravy – tj. přeprav v kontejnerech (ISO a především vnitrozemských), ve výměnných nástavbách a v samostatně přepravovaných silničních návěsích po železnici. Je žádoucí se zaměřit především na rozvoj tzv. kontinentálních přeprav (přepravy ve výměnných nástavbách a silničních návěsích, což je v zájmu i EU a tento rozvoj přeprav umožňuje EU podporovat), udělení výjimky ze zákazu veřejné podpory.
- ✓ V současné době připravuje vláda J. Fischera návrh státního rozpočtu na rok 2010. Z výrazného propadu rozpočtových příjmů vyplývá, že do krizového stavu se dostane financování dopravní infrastruktury – z toho důvodu vypukl spor mezi

MF ČR a MD ČR o rozpočtový rámec na rok 2010 a rozpočtový výhled na léta 2011 a 2012

- a) MD nesouhlasí se snížením výdajového rámce SFDI na 36,6 mld. Kč (původně byl 45 mld. Kč), další snížení výdajů hrozí z nenaplnění příjmové stránky SFDI
 - b) SŽDC je v návrhu na příští rok krácena o 1,6 mld. Kč, na to váže seznam dopravních staveb s ohroženým financováním;
 - c) Mezera mezi zdroji a financováním ČD se rozevívá – k roku 2012 ji lze extrapolovat na 4,2 mld. Kč, již v tomto období byla část (3,4 mld. Kč) mimořádné dotace z roku 2008 určená na obnovu kolejových vozidel použita na mzdy;
 - d) Mezinárodní železniční dopravci jako např. Deutschebahn přicházejí přitom s ambiciózními projekty transformace a expanze, které snižují konkurenceschopnost ČD;
 - e) Nezbytné věnovat pozornost projektům ČD definované programem Vize 2012 řešící dlouhodobě neudržitelnou finanční pozici ČD ve vztahu k hospodaření podniku i státní dotaci.
- ✓ Z výše uvedeného vyplývá význam rozpočtové kapitoly doprava a rozpočtu SFDI pro stabilitu veřejných financí a priority dalšího rozvoje pro období po mimořádných parlamentních volbách v říjnu 2009.

Přílohy

Příloha č. 1 – Ekologické parametry základních druhů dopravy – mezioborové srovnání

Tabulka č. 1 – Přepavní výkony nákladní dopravy, spotřeba energie a počet tkm ujetých na TJ spotřebované energie v ČR v roce 2006

Druh dopravy	Objem přepravy v mil. tkm	Spotřeba energie v TJ	Tkm/ TJ energii
Silniční	50 369	72 593	693 855
Motorová železnice	2 040	1 279	1 594 996
Vodní	444	251	1 768 924
Elektrická železnice	13 740	1 775	7 409 725

Zdroj: vlastní výpočty na základě dat Ročenky dopravy, CDV, ČD, ČEZ a ČSÚ.

Tabulka č. 2 – Přepavní výkony v mil. oskm, spotřeba energie v TJ a počet oskm ujetých na TJ spotřebované energie v osobní dopravě v roce 2006 v ČR

Druh dopravy	Výkon	Spotřeba en.	Oskm/TJ
IAD	69 630	133 209	537 501
Autobus	14 715	26 651	552 099
Železnice elektrická	5 430	2 448	2 218 151
Železnice motorová	1 492	2 236	667 263
Metro	3 264	363	8 996 851
Tramvaj	4 176	936	4 461 453
Trolejbus	852	281	3 029 527
Letecká	10 233	14 511	704 293

Zdroj: vlastní výpočty na základě dat Ročenky dopravy, CDV, ČD, ČEZ a ČSÚ.

Tabulka č. 3 - Počet tkm na 1 kg emise v nákladní dopravě ČR v roce 2006

Druh emise	Silniční	Motor. Železniční	Vodní	Elektr. Železniční
	Tkm/kg			
CO ₂	9	22	23	33
CO	518	3 443	3 763	309 303
NO _x	941	1 992	2 187	20 277
VOC	2 218	14 366	15 857	323 154
SO ₂	281 391	703 448	444 000	19 898
Tuhé	14 129	25 823	27 750	446 113
PAU	5 974 970	23 437 500	22 200 000	5 513 201 200

Zdroj: Výpočty CENIA na základě dat CDV Brno, Ročenky ČD, a.s. ČEZ.

Tabulka č. 4 – Převážní výkony v osobní dopravě v mil. oskm, emise CO₂, CO a NO_x v t a měrná emisní náročnost v oskm/kg emise CO₂, CO a NO_x v osobní dopravě v roce 2006 v ČR

Druh dopravy	Převážní výkon	Emise CO ₂	Oskm/t	Emise CO	Oskm/t	Emise NO _x	Oskm/t	
IAD	71 600	9697000	7 384	95 383	750 658	19 584	3 656 046	
Autobus	14 714	2009000	7 324	17 904	821 828	17 163	857 309	
Žel.	Elektrická	5 430	565 890	9 596	61,	88 629 909	935	5 810 284
	Motorová	1 492	165 398	9 021	1 042	1 431 862	1 790	833 520
Metro	3 264	83 865	38 920	12	266 284 730	187	17 456 738	
Tramvaj	4 176	216 375	19 300	23	178 264 790	357	11 674 979	
Trolejbus	852	65 011	13 105	7	119 881 050	107	7 935 626	
Letecká	10 220	1040000	9 826	969	10 546 956	3 815	2 678 899	

Zdroj: Výpočty CENIA na základě dat Studie CDV 2007, Ročenky dopravy 2007, ČSÚ, ČD a ČEZ.

Tabulka č. 5 - Převážní výkony v osobní dopravě v mil. oskm, emise VOC, SO₂ a PM v t a měrná emisní náročnost v oskm/kg VOC, SO₂ a PML v osobní dopravě v roce 2006 v ČR

Druh dopravy	Převážní výkon	Emise VOC	Oskm/t	Emise SO ₂	Oskm/t	Emise PM	Oskm/t	
IAD	71 600	15 333	4 669 667	314	228 025 478	958	74 739 040	
Autobus	14 714	3 242	4 538 556	66	222 939 393	1 647	8 933 819	
Žel.	Elektrická	5 430	59	92 598 601	952	5 701 691	42	127 832 150
	Motorová	1 492	247	6 029 257	5	293 171 509	138	10 811 694
Metro	3 264	12	278 208 190	191	17 130 475	6	518 489 070	
Tramvaj	4 176	22	186 247 170	364	11 468 034	16	257 113 740	
Trolejbus	852	7	126 470 210	109	7 787 311	5	174 591 830	
Letecká	10 220	550	18 581 818	63	162 222 222	0	Neznečišťuje	

Zdroj: Výpočty CENIA na základě dat Studie CDV 2007, Ročenky dopravy 2006, ČSÚ, ČD a ČEZ.

Tabulka č. 6 - Převážní výkony v osobní dopravě v mil. oskm, emise PAU v kg a oskm/g emise PAU v osobní dopravě v ČR v roce 2006 (2003)

Druh dopravy	Převážní výkon	Emise	Oskm/g PAU	
IAD	71 600	11 460	6 247 185	
Autobus	14 714	430	34 218 605	
Železnice	elektrická	5 430	0,0030258	1 794 566 726 155
	motorová	1 492	112,96	13 208 215 297
MHD	metro	3 264	0,0005302	6 156 167 500 000
	Tramvaj	4 176	0,0013859	3 013 204 400 000
	Trolejbus	852	0,0004596	1 853 785 900 000
Letecká	10 220	0	Neznečišťuje	

Zdroj: Výpočty CENIA na základě dat Ročenky dopravy 2006, a.s., CDV, ČSÚ, ČD a ČEZ.

Tabulka č. 7 - Měrné ekonomické externality čtyř základních druhů nákladní dopravy v ČR v roce 2005 v Kč na mil. tkm

Druh externality	Silniční	Motorová železnice	Elektrická železnice	Vodní
Emise běžné	250 201	20 792	688	4 624
Přízemní ozon	31 275	16 929	0	5 555
Globální oteplení	58 347	28 496	13 607	8 986
Hluk	117 887	65 082	31 763	0
Nehody	96 422	15 145	1 854	22 870
Kongesce původci	11 508	0	0	0
CELKEM	565 641	146 444	47 912	42 035

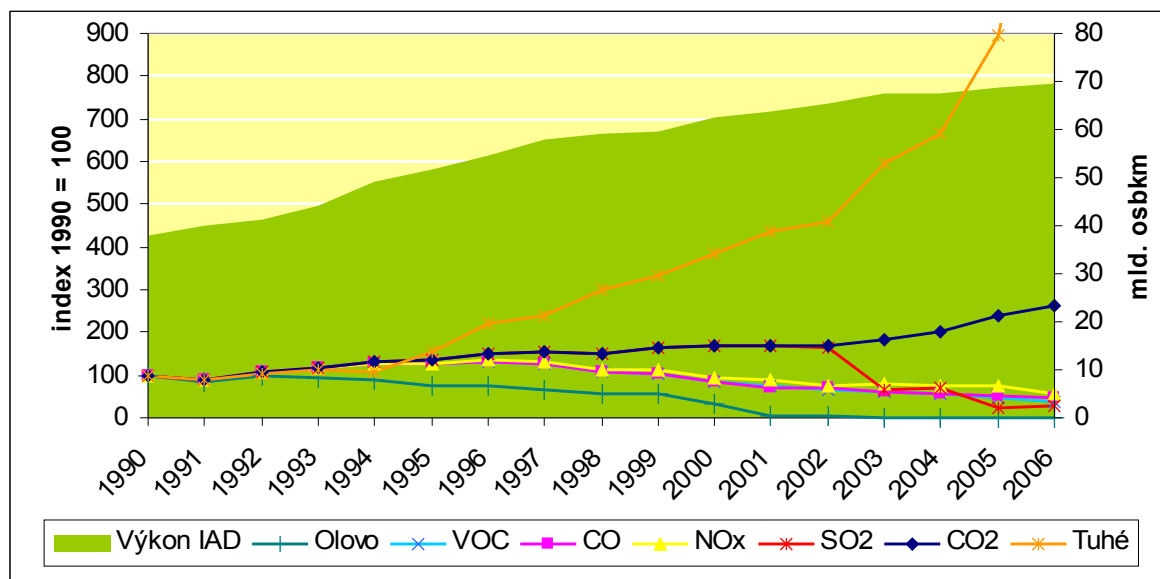
Zdroj: Výpočet CENIA.

Tabulka č. 8 - Měrné ekonomické externality osobní dopravy v ČR v roce 2005 v Kč / 1 mil. oskm

Druh externality	Silniční IAD	Silniční link.bus	Letecká	Elektr. Žel.	Motor. žel.	MHD metro	MHD Trol.	MHD Tram.	MHD Bus
Emise	96 618	190 992	8 249	2 107	37 950	605	1 738	963	273 272
Přízemní ozon	9 081	22 921	10 700	0	30 901	0	0	0	23 227
Globální oteplení	70 469	58 899	56 594	41 679	55 392	11 991	34 435	19 083	59 712
Hluk	4 619	71 281	617	21 173	12 951	0	0	160 931	142 290
Nehody	218 419	25 431	0	4 765	16 226	0	20 335	10 330	7 146
Kongesce původci	21 853	0	0	0	0	0	0	0	0
CELKEM	491 059	369 523	76 151	69 724	153 420	12 596	56 508	191 307	505 647

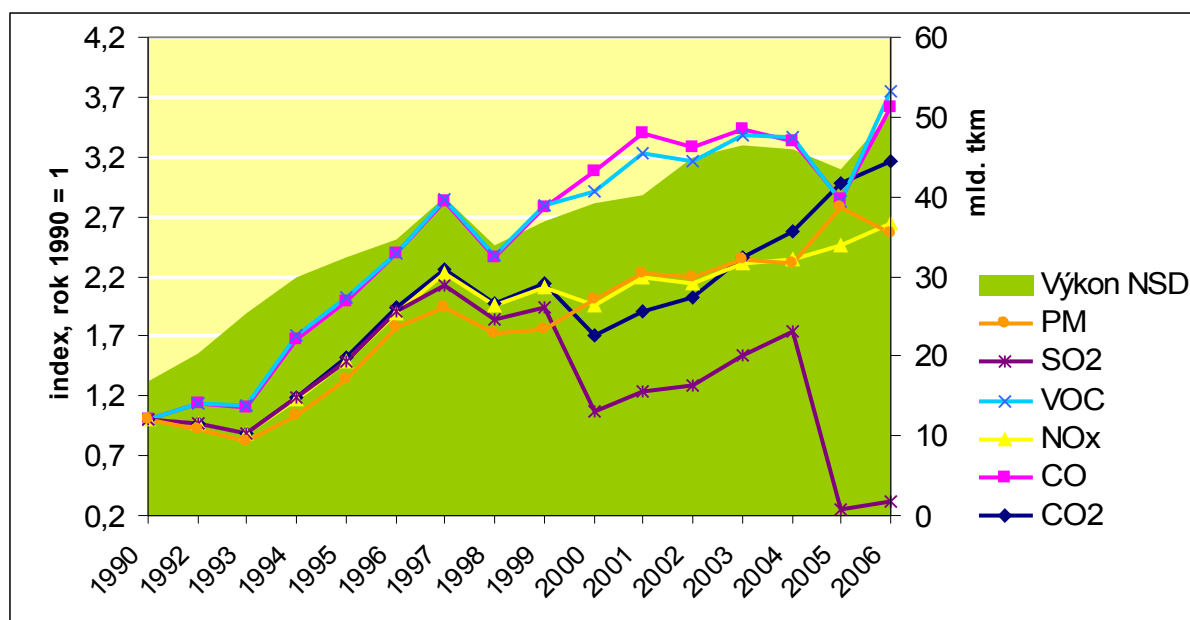
Zdroj: Výpočet CENIA

Graf č. 1 - Vývoj objemů IAD v mld. oskm a index emisí jednotlivých škodlivin v ČR v letech 1990-2006



Zdroj: data Ročenky dopravy, Studie CDV.

Graf č. 2 - Výkon NSD v mld. tkm a index vývoje emisí základních škodlivin z NSD v ČR v letech 1990-2006



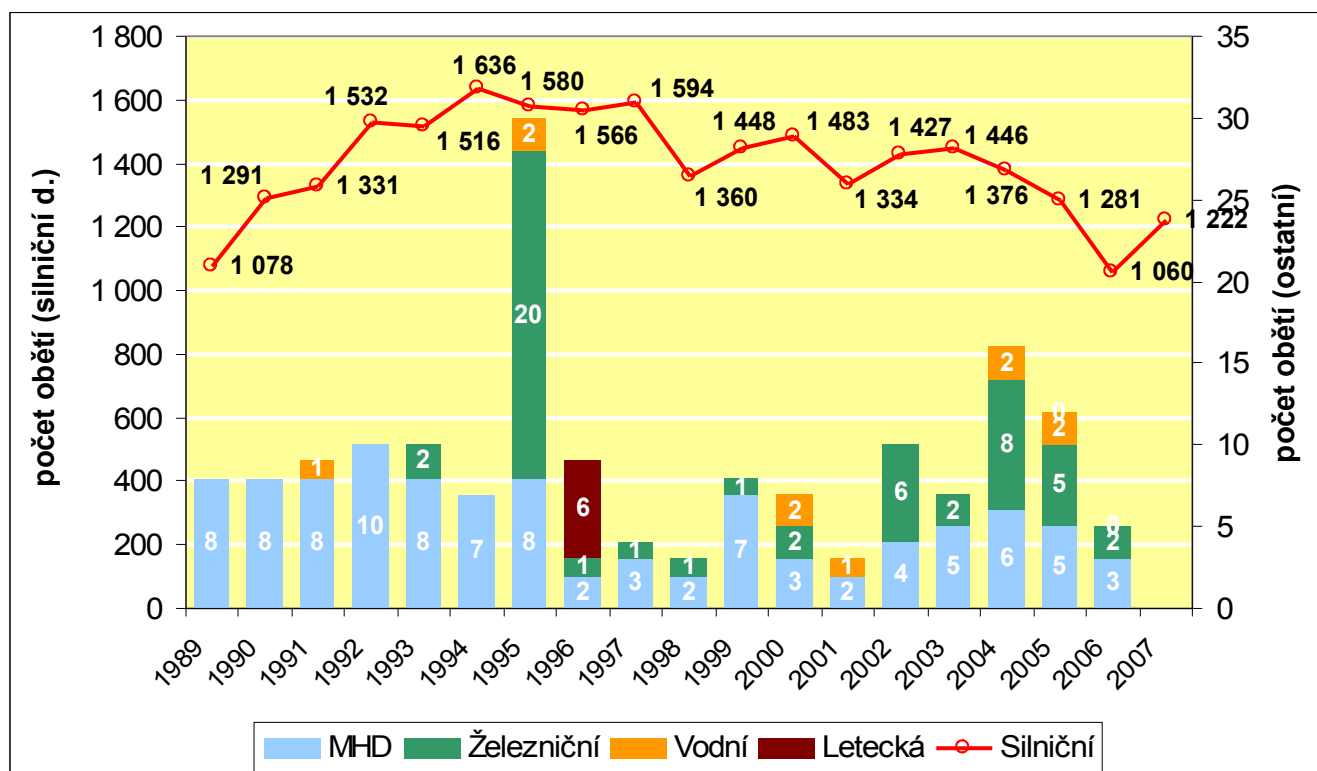
Zdroj: data Ročenky dopravy, Studie CDV.

Tabulka č. 9 - Počet osob dotčených nadměrným hlukem z hlavních komunikací v ČR, (L_{n_s})

L_n [dB]	Hlavní pozemní komunikace	Hlavní železniční tratě	Letiště Ruzyně	Obyvatelé celkem
45-49	474 200	45 700	6 500	1 162 600
50-54	273 600	6 700	1 600	752 000
55-59	156 400	2 000	300	413 000
60-64	81 100	800	0	236 600
65-69	36 500	200	0	72 000
Nad 70	0	0	0	11 000

Zdroj: MZ, NRL pro GIS

Graf č. 3: Jednotlivými druhy dopravy zaviněné oběti nehod v ČR v letech 1989 - 2007 - mrtví do 30 dnů



Zdroj: Ročenky dopravy, DI ČR, Policie ČR, Kastlová.

Tabulka č. 10 - Hrubé a čisté nekalkulované náklady pěti základních druhů dopravy v ČR v roce 2006 v mld. Kč

Druh nákladů	Silniční	Železniční	Vodní	Letecká	MHD	Celkem
Dotace z veřejných rozpočtů						
Veřejné na dopravní infrastrukturu	57,691	20,585	0,558	0,000	5,975	84,809
Stát a města na obnovu vozidel	0,219	0,324	0,000	0,000	3,278	3,821
Veřejné na osobní dopravu	4,099	7,334	0,000	0,000	11,770	23,203
Výdaje na dopravní policii ČR	3,619	0,015	0,000	0,000	0,017	3,651
Daňové úlevy						
na ochranu životního prostředí	2,039	0,000	0,000	0,000	0,086	2,125
škodlivé spotřební daň	0,000	0,000	0,071	5,101	0,000	5,172
škodlivé DPH mezinárodní veřejná	17,041	2,606	0,172	0,958	0,000	20,777
škodlivé DPH mezinárodní paliva a energie	6,513	2,683	0,208	2,218	0,000	11,622
Externí škody						
Vlivem nehod	21,813	0,029	0,001	0,000	0,086	21,929
Vlivem hluku	10,919	0,670	0,000	0,006	1,825	13,420
Vlivem emisí CO ₂ ,NO _x ,VOC,SO ₂ ,PM včetně elektřiny	18,180	0,114	0,004	0,076	1,675	20,049
Oběti přízemního ozonu 2003	1,988	0,169	0,016	0,208	0,204	2,585
Emisí CO ₂ celkem včetně elektřiny	8,147	0,619	0,008	0,520	0,631	9,925
Poškozování veřejné dopravy zácpami	2,000	0	0	0	0	2,000
Vraky z aut	0,135	0	0	0	0	0,135
Hrubé nekalkulované náklady	154,403	35,148	1,038	9,087	25,547	225,223
Spotřební daň za pohonné hmoty	-68,560	-0,983	-0,001	0,000	-2,756	-70,330
Platby za silnice	- 8,700	0	0	0	0	- 8,700
Čisté nekalkulované náklady	77,143	34,165	1,037	9,087	22,791	146,193
Účetní přidaná hodnota	45,743	16,556	0,234	6,008	0,000	69,100
Čistý ekonomický přínos pro ČR	-22,064	-17,609	-0,803	-3,079	-22,791	-67,757

Doplňující údaje

Druh nákladů	Silniční	Železniční	Vodní	Letecká	MHD	Celkem
Náklady na dopravní infrastrukturu celkem	57,691	20,585	0,558	2,245	5,975	87,054
Škody na vozidlech	9,116	0,107 ČD	0,002	0	0,033	9,256
Příspěvek dopravy k otylosti lidí	vysoký	nízký	nízký	nízký	nízký	X
Vliv na tvorbu dopravních kongescí	vysoký	nízký	nízký	nízký	nízký	X
Zábor půdy v %	84,55	14,25	0,15	1,05	.	100

Zdroj: MD, MF, ČSÚ, ČD, DI ČR, Policie ČR, vlastní výpočty.

Příloha č. 2 – Základní parametry vývoje dopravy v ČR v letech 1989 - 2007

Tabulka č. 11 – Vývoj přepravních výkonů jednotlivých druhů nákladní dopravy v ČR v letech 1989 - 2007 v mil. tkm

Rok	Železniční		Silniční	Vodní	Letecká	Ropovody	Celkem
	Elektric.	Motorová					
1989	46 890		15 805	1 402	66	2 967	67 130
1990	34 810	6 330	16 820	1 309	60	2 536	61 865
1991	27 710	4 960	18 150	1 237	70	2 059	54 186
1992	26 480	4 630	20 250	1 337	80	2 122	54 889
1993	21 590	3 550	25 260	1 200	30	1 978	53 608
1994	19 430	3 270	29 810	1 180	26	2 175	55 891
1995	20 660	4 840	32 500	1 201	33	2 276	61 510
1996	19 100	3 360	34 550	1 337	26	2 271	60 644
1997	18 680	2 290	40 640	661	50	2 106	64 427
1998	16 900	2 630	33 912	829	56	2 078	56 385
1999	14 370	2 340	36 964	813	30	1 795	56 312
2000	15 570	1 730	39 036	679	38	1 612	58 665
2001	14 910	1 970	40 260	607	29	1 661	59 437
2002	13 950	1 860	45 059	435	32	1 717	63 053
2003	14 142	1 720	46 564	451	42	1 820	64 739
2004	13 398	1 694	46 010	361	46	1 902	63 411
2005	13 245	1 621	43 447	608	45	2 259	61 225
2006	13 744	2 035	50 369	444	47	2 291	68 930
2007	13 810	1 970	48 141	353,5	41	2 079	66 919
07/89	0,337		3,046	0,25	0,62	0,7	1

Zdroj: Statistická ročenka FSÚ. Studie CDV. Ročenka dopravy ČR.

Tabulka č. 12 – Vývoj přepravních výkonů jednotlivých druhů osobní dopravy v ČR v letech 1989-2007 v mil. oskm

Rok	Železniční		Silniční		Letecká	MHD	Součet	Celkem
	Elektric.	Motor.	IAD	Veřejná				
1989	13 420		38 100	12 340	2 627	15 780	82 267	82 267
1990	8 580	4 780	39 900	12 340	2 180	15 846	83 626	83 629
1991	8 670	4 940	41 100	11 720	1 830	14 892	83 152	83 154
1992	7 410	4 359	44 300	10 140	2 420	14 184	82 813	82 818
1993	5 220	3 330	49 000	9 090	2 250	13 892	93 782	93 789
1994	5 110	3 370	51 700	8 200	2 600	13 917	94 897	94 900
1995	4 960	3 060	54 500	7 670	3 033	14 525	87 748	91 838
1996	5 090	3 020	57 900	6 320	3 170	14 816	90 316	93 588
1997	5 410	2 310	59 000	5 800	3 525	14 670	90 715	93 727
1998	4 950	2 070	59 730	8 681	3 680	14 547	93 658	94 734
1999	4 910	2 050	62 380	8 649	4 340	14 949	97 298	97 293
2000	4 270	3 030	63 940	9 351	5 850	14 967	100 997	101 005
2001	4 350	2 950	63 420	10 608	6 399	15 209	102 936	102 943
2002	4 870	1 720	65 290	9 668	6 895	15 170	103 613	103 636
2003	4 920	1 590	67 360	9 449	7 096	15 540	105 955	105 984
2004	5 026	1 563	67 570	8 516	8 810	15 427	107 917	106 940
2005	5 152	1 513	68 640	8 608	9 736	16 269	109 856	109 875
2006	5 430	1 492	69 630	9 501	10 233	13 506	109 792	109 805
2007	5 440	1 460	71 540	9 519	10 477	14 353	112 789	112 807
07/89	0,514		1,88	0,77	3,99	0,91	1,37	1,37

**Tabulka č. 13 - Zaměstnanost v jednotlivých oborech dopravy v ČR v letech 1989 – 2007
- fyzičtí pracovníci**

Rok	Železniční	Silniční	Vodní	Letecká	MHD	Celkem	Pomocné
1989	167 871	66 251	4 147	5 648	29 564	273 481	.
1990	163 175	60 406	3 929	5 759	29 289	262 558	.
1991	162 198	57 105	4 366	5 427	26 733	255 829	.
1992	204 200		3 600	3 800	.	232 000	20 400
1993	115 142	52 527	3 220	5 900	.	224 400	19 900
1994	107 396	50 428	3 158	5 600	.	213 000	18 300
1995	103 662	74 140	2 628	4 509	.	248 800	29 000
1996	103 946	79 059	2 586	4 723	.	250 300	29 400
1997	100 413	132 458	2 333	4 545	25 179	264 928	28 700
1998	95 009	129 268	1 830	4 347	24 665	255 119	33 500
1999	92 848	135 084	1 777	5 321	24 744	259 774	33 800
2000	89 719	136 966	1 719	4 767	24 652	257 823	38 500
2001	87 977	140 347	1 393	5 125	24 862	259 704	39 100
2002	86 072	144 089	1 144	5 123	25 281	261 709	39 000
2003	82 389	151 315	811	5 259	25 209	264 983	41 900
2004	77 574	149 807	717	5 598	24 834	258 510	41 246
2005	69 097	148 312	699	6 183	24 377	248 668	41 125
2006	62 488	149 681	720	6 176	24 139	243 204	44 120
2007					23 711		
06/89	0,37	2,26	0,17	1,09	0,82	0,89	.

Zdroj: FSÚ, Ročenky dopravy, SDP ČR.

Tabulka č. 14 – Náklady na údržbu, opravy a rozvoj dopravní infrastruktury v ČR v letech 1989 – 2007 v mld. Kč běžných cen

Rok	Silniční	Železniční	Vodní	Letecká	MHD	Ropovody	Cyklost.	Celkem
1989	6,324	6,842	0,210	0,473	.	.	.	13,849
1990	6,694	5,855	0,095	0,196	.	.	.	12,840
1991	6,464	6,075	0,109	0,644	.	.	.	13,292
1992	6,677	4,706	0,125	1,064	.	.	.	12,572
1993	9,223	4,951	0,214	0,560	1,314	1,314	.	17,576
1994	12,534	7,289	0,171	1,690	1,649	2,536	.	24,544
1995	15,803	7,948	0,173	2,773	1,693	1,352	.	27,267
1996	17,813	9,982	0,146	4,176	3,357	2,064	.	33,749
1997	21,067	14,557	0,189	4,330	1,696	427	.	38,251
1998	21,597	19,082	0,304	1,105	3,204	0,834	.	44,515
98/89 R	0,949	0,775	0,402	0,073	0,67	X	X	0,893
1999	20,089	18,773	0,313	0,935	1,762	0,514	.	41,544
2000	20,095	22,335	0,505	1,449	2,589	0,447	.	46,123
2001	19,552	23,369	0,383	2,195	5,420	0,778	.	49,463
2002	24,602	26,469	0,620	1,575	4,713	0,691	0,022	57,087
2003	28,336	20,409	1,197	2,003	6,626	0,625	0,033	57,197
2004	42,363	19,936	0,702	5,240	5,961	0,541	0,168	69,636
2005	52,573	21,452	0,369	7,477	6,423	0,204	0,087	81,108
2006	57,691	20,585	0,558	2,245	5,975	0,750	0,107	84,916
2007	57,830	24,019	0,469	2,499		0,844	0,114	
06/89 N	9,12	3,01	2,66	X	X	X	X	6,123
06/89 R	1,927	0,655	0,562	X	X	X		1,295

Zdroj: Výroční zpráva FMD, Ročenky dopravy, SDP ČR.

N = nominální index (v běžných cenách)

R = reálný index, tj. nominální index korigovaný indexem cen stavebních prací.

Příloha č. 3:

1) Překladiště v ČR

Pozn.: Používá se též označení terminál, zpravidla pokud se jedná o velké překladiště se širokým rozsahem poskytovaných služeb.

K 1. 2. 2009 je v pravidelném provozu 11 soukromých překladišť KD s veřejným přístupem v kombinaci železnice - silnice. Překladiště s rozhodujícími objemy překládky jsou Lípa nad Dřevnicí, Mělník, Praha-Uhřetěves a Praha-Žižkov. Z původních překladišť vybudovaných před rokem 1989 jsou v současné době v provozu pouze 4. Další 4 překladiště s veřejným přístupem v přístavech Děčín, Lovosice, Mělník a Ústí n. L. umožňují kombinaci železnice - silnice – voda, avšak v současnosti se zde realizují velice malé objemy překládky.

Provozovatel	Překladiště	Kombinace
ČD-DUSS, Terminál, a.s. (dceřiná spol. ČD, a.s., Praha)	Lovosice (bývalé překladiště Ro-La)	S – Ž
České přístavy, a.s., Praha	přístav Mělník	S – Ž – V
	přístav Ústí nad Labem	S – Ž – V
Česko-saské přístavy, s.r.o., Děčín	přístav Děčín-Loubí	S – Ž – V
	přístav Lovosice	S – Ž – V
ČSKD INTRANS, s.r.o., Praha	Praha-Žižkov	S – Ž
	Přerov	S – Ž
METRANS, a.s., Praha	Praha-Uhřetěves	S – Ž
	Lípa nad Dřevnicí	S – Ž
	Nýřany	S – Ž
	Otrokovice	S – Ž
Maersk Czech Republic s.r.o., Praha	Mělník	S – Ž
OKD, Doprava, a.s. Ostrava	Vratimov	S – Ž
Terminál Brno a.s. (společný podnik ČD Cargo a ČSKD-INTRANS)	Brno-Horní Heršpice	S – Ž
TRANS-SPED-CONSULT, s.r.o. (pronajato od ČSKD INTRANS)	Lovosice	S – Ž

Vysvětlivky: S – silnice, Ž – železnice, V - voda

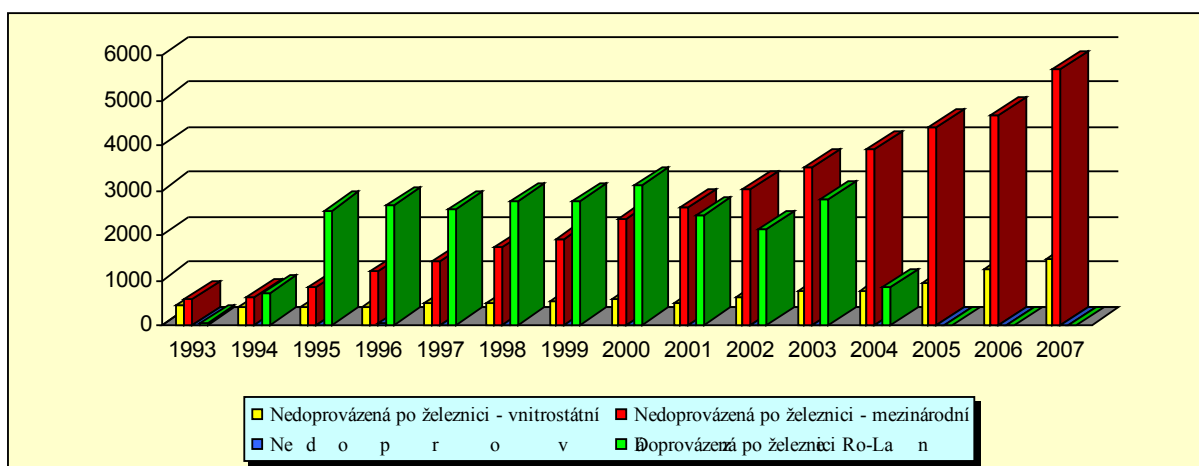
Pozn. V této souvislosti pod pojmem „překladiště s veřejným přístupem“ je uvažováno překladiště zajišťující služby KD, které je oprávněn užívat každý zákazník při splnění podmínek bezpečného provozu.

Dále jsou provozována i podniková překladiště s neveřejným přístupem, která zajišťují služby pro vlastní potřebu podniku, resp. omezený počet zákazníků - překladiště ŠKODA AUTO, a.s. Mladá Boleslav, TALOSA, s.r.o. Kopřivnice, FOXCONN CZ s.r.o. Pardubice, PASO a.s. Brno-Modřice, Mondi Packaging and Paper ve Štětí a Biocel, a.s. Paskov.

Všechna překladiště jsou ve vlastnictví soukromých subjektů. Tudíž nejsou součástí veřejné dopravní infrastruktury. Jejich vznik, provozování příp. zrušení závisí, při splnění příslušných legislativních předpisů, zcela na rozhodnutí jejich vlastníka. Způsob užívání překladišť není legislativně upraven, jedná se jen o uzanci. Kolejové (železniční) napojení překladišť je prakticky vždy vlečka.

2) Objemy přepravy v rámci KD

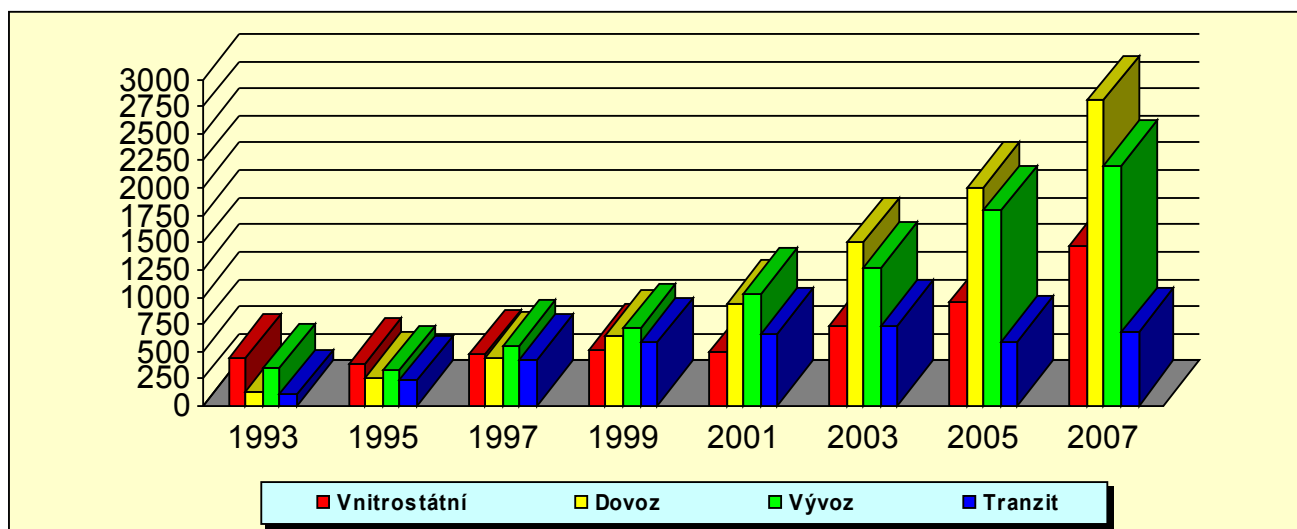
Celkové objemy kombinované dopravy (v tisících hrt)



[tis. hrt]

Rok	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nedoprovázená po železnici – vnitrostátní	438	404	388	422	474	496	518	584	487	601	734	775	947	1.257	1.471
Nedoprovázená po železnici – mezinárodní	578	605	826	1.182	1.425	1.731	1.931	2.379	2.629	3.039	3.511	3.913	4.389	4.677	5.681
Nedoprovázená po vodě	5	18	10	27	14	18	19	8	11	11	5	2	2	3	0
Nedoprovázená celkem	1.021	1.027	1.224	1.631	1.913	2.245	2.468	2.971	3.127	3.651	4.250	4.690	5.338	5.937	7.152
Doprovázená po železnici	27	719	2.557	2.686	2.575	2.774	2.749	3.122	2.463	2.149	2.784	837	0	0	0
KP CELKEM	1.048	1.746	3.781	4.317	4.488	5.019	5.217	6.093	5.590	5.800	7.034	5.527	5.338	5.937	7.152

Objemy nedoprovázené kombinované dopravy po železnici (v tisících hrt)



[tis. hrt]

Rok	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Vnitrostátní	438	404	388	422	474	496	518	584	487	601	734	775	947	1.257	1.471
Dovoz	131	172	263	465	443	593	642	774	931	1.224	1.503	1.718	2.001	2.220	2.799
Vývoz	344	266	329	519	557	592	707	907	1.034	1.166	1.267	1.512	1.793	1.933	2.209
Tranzit	103	167	234	198	425	546	582	698	664	649	741	683	595	524	673
Celkem	1.016	1.009	1.214	1.604	1.899	2.227	2.449	2.963	3.116	3.640	4.245	4.688	5.336	5.934	7.152

Poznámka:

Zahrnuje pouze ložené přepravní jednotky (kontejnery, odvalovací kontejnery, výměnné nástavby a od roku 2004 i silniční návěsy).

Údaje v tisících hrubých tun [tis. hrt].

Podle statistických výkazů DOP (MD) 7-01 a DOP (MD) 1-04 a DOP (MD) 5-04 (po vodě).