

## EKONOMICKÁ BILANCE ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ REGIONÁLNÍHO VÝZNAMU NA ÚZEMÍ ČR

### ECONOMIC BALANCE OF REGIONAL RAILWAY LINES IN THE CZECH REPUBLIC

Tomáš Javořík, Václav Novotný, Lukáš Týfa<sup>1</sup>, Martin Vaněk

---

*Anotace: V současné době na našem území existuje řada železničních tratí, které slouží pouze dopravní obsluze místního charakteru s mnohdy propastným rozdílem mezi přepravní poptávkou a dopravní nabídkou. Tento rozdíl se promítá do ekonomické bilance příslušných tratí, resp. dopravy na nich provozovaných, a ve výsledku je tak zásadním vstupem pro hodnocení efektivity železničního systému jako celku. Článek je dílčím výstupem výzkumného projektu, jenž si klade za cíl analyzovat stávající stav a potenciál železniční sítě regionálního významu na našem území z několika úhlů pohledu a navrhnout kroky k optimalizaci jejího rozsahu. Předkládá charakteristiku zmíněného segmentu české železniční sítě z pohledu zjednodušené ekonomické bilance.*

*Klíčová slova: kategorizace drah, regionální trať, ekonomická bilance, provozování dráhy, provozování drážní dopravy*

*Summary: Currently, in our country there exist a number of railway lines that provide only the local service frequently with huge difference between transport demand and transport offer. This difference is reflected in the economic balance of the lines, respectively of the service there, and the result is thus an essential input for assessing the effectiveness of the rail system as a whole. This article is a partial outcome of the research project, which aims to analyze the current status and potential of the regional railway network in our country from several points of view and to propose steps to optimize its range. It presents the characteristics of that segment of Czech railway network from the perspective of a simplified economic balance.*

*Key words: railway lines categorization, regional railway line, economic balance, railway infrastructure operation, railway traffic operation*

## ÚVOD

U mnoha železničních tratí regionálního významu existují oprávněné pochyby o tom, je-li efektivní financovat místní dopravní obslužnost, kterou zajišťují. Nelze obecně rozhodnout, zda ano či ne, ale je možné na základě stavu a potenciálu přepravní poptávky a dopravní nabídky charakterizovat význam konkrétních existujících i budoucích relací.

Aby byla osobní železniční doprava využívána cestujícími, musí být pro ně dostatečně atraktivní, to znamená, že musí být charakterizována kromě dalších parametrů zejména

---

<sup>1</sup>doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D., České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů, Konviktská 20, Praha 1, tel. 224 355 087, e-mail: [tyfa@fd.cvut.cz](mailto:tyfa@fd.cvut.cz)

přiměřeně krátkým linkovým, resp. traťovým, intervalem. Velký počet spojů (dostatečně obsazených) pak vede k příznivému rozložení fixních nákladů na provoz železniční infrastruktury na jeden vlak, resp. jednoho cestujícího. Naopak dlouhý interval mezi spoji vede k poklesu poptávky, kterou se začne pomyslně roztáčet spirála omezení nabídky spojů, vedoucí postupně až k zastavení provozu a následně zrušení železniční tratě.

Výše uvedený proces stanovování počtu spojů osobní regionální železniční dopravy (rozsahu objednávky VHD) sice probíhá většinou na základě měřených dat, tedy se zohledněním stavu přepravní poptávky v různě dlouhé časové řadě, ovšem zároveň je ze strany provozovatelů drah a dopravců zanedbán význam potenciálu rozvoje této poptávky, který je možné podpořit na straně obou zmíněných subjektů různými optimalizačními kroky.

## **1. ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA V ČESKÉ REPUBLICE**

### **1.1 Kategorizace železničních tratí v České republice**

Podle dosud platného českého zákona o drahách (4)<sup>2</sup> náleží každá železniční trať do jedné z následujících kategorií: dráha celostátní, dráha regionální, vlečka a dráha speciální. Železniční trať určená pro veřejný meziměstský provoz tak může být dráhou buď celostátní, nebo regionální. K polovině roku 2012 tvořily z celkové délky 9 378 km veřejných železničních tratí dráhy regionální 40 %.

Všechny tzv. železniční strukturální subsystémy na území EU musí splňovat pravidla interoperability evropského železničního systému podle (3). Jelikož splnění podmínek interoperability na stávajících železničních tratích (2)) přináší další náklady, je snaha omezit jejich platnost pouze na ty stávající železniční tratě v ČR, na nichž to bude ekonomicky oprávněné (potenciál vstupu dalšího dopravce, mezinárodní provoz atp.). Proto od roku 2010 dochází na základě koncepce Ministerstva dopravy ČR (1), jež vychází ze studie „Kritéria kategorizace železniční sítě“, k tzv. rekategorizaci veřejné železniční sítě, kdy jsou některé dráhy celostátní převáděny do kategorie „dráha regionální“. O změně kategorie dráhy celostátní na jinou kategorii železniční dráhy rozhoduje podle § 56 zákona (4)) Ministerstvo dopravy po dohodě s Ministerstvem obrany.

### **1.2 Tratě, jež jsou předmětem zájmu projektu**

Výzkumný projekt „Maximalizace efektivity regionální kolejové dopravy“ (č. SGS12/161/OHK2/2T/16), který je zpracováván na Ústavu dopravních systémů ČVUT v Praze Fakultě dopravní a jehož řešiteli jsou autoři tohoto příspěvku, si klade za cíl analyzovat tratě regionálního charakteru a vyvodit z nich příslušná východiska pro zvýšení efektivity provozu kolejové dopravy na těchto tratích. V rámci práce na projektu bylo nejprve nutné definovat předmět jeho zájmu, tedy pojem „trať regionálního charakteru“.

Hned v první etapě výběru byly eliminovány tratě transevropského železničního systému, jejichž hlavní podstata spočívá v nabídce kvalitní kolejové infrastruktury nejvyšších

---

<sup>2</sup> V současnosti probíhá legislativní proces zcela nové právní úpravy v oblasti drah, který zatím předpokládá rozdělení působnosti drah do dvou zákonů – jednoho pro železniční dráhy a druhého pro ostatní dráhy.

kapacitních a rychlostních parametrů pro účely osobní i nákladní dopravy tranzitního i vnitrostátního charakteru, přičemž regionální doprava na těchto tratích představuje z hlediska přepravního potenciálu minoritní segment. Jakákoliv snaha o maximalizaci její efektivity nemůže mít z tohoto důvodu výrazný vliv na efektivitu a význam celku.

U tratí evropského železničního systému, tedy u ostatních tratí kategorie celostátní dráha, situace tak jednoznačná není, neboť tyto tratě slouží běžně účelům dálkové i regionální dopravy. Poměr rozsahů obou segmentů značně kolísá z hlediska geografického (podle jednotlivých tratí) i z hlediska časového (na základě měnící se státní a krajské objednávky rozsahu osobní dopravy). Koncepce (1)) nově upravuje poměr rozsahu mezi dráhami celostátními a regionálními na základě rozhodovacího stromu, tvořeného kritérii rozsahu provozu osobní i nákladní dopravy a topologického významu v rámci železniční sítě ČR. Tím, že proces rekatégorizace ještě probíhá a nebyl dosud ukončen, a tím, že rozsah provozu není dlouhodobě stabilní, je třeba práci na charakteristice sítě ukotvit k jednomu pevnému datu, a proto byl zvolen termín 10. 6. 2012. V první fázi prací na projektu byly některé charakteristiky (vč. ekonomické bilance) sledovány pro celou síť mimo transevropský železniční systém, některé detailnější se předpokládají již pouze pro výslednou síť regionálních drah podle (4)).

Původní regionální dráhy, které byly vyčleněny z dráhy celostátní v počtu 128 tratí usnesením (5)), byly do charakteristiky zahrnuty automaticky. Na těchto tratích dnes až na výjimky není provozována každodenní dálková doprava.

## **2. PŘÍSTUP K HODNOCENÍ POTENCIÁLU REGIONÁLNÍ KOLEJOVÉ DOPRAVY**

### **2.1 Základní metodika a cíle projektu**

Základem pro práci s vymezeným souborem tratí regionálního významu jsou následující hodnotící a procesní pilíře:

1. hodnocení stávajícího stavu sítě (= příležitost pro optimalizaci),
2. definice a aplikace optimalizačních kroků,
3. vyčíslení vlivu optimalizačních kroků,
4. hodnocení výhledového stavu sítě (= stav po optimalizaci)
5. přehodnocení rozsahu železniční sítě.

První pilíř spočívá v analýze stávajícího stavu traťových úseků z pohledu existujících technických parametrů, omezujících míst z hlediska traťové rychlosti, rozsahu železničního provozu (se zaměřením na osobní železniční dopravu), možností a rozsahu souběžné osobní dopravy, vztahu železniční trati k území (poloha míst zastavení ve vztahu k obsluhovaným sídlům, velikost těchto sídel, vztah k funkčním urbanizovaným územím a lokálním centřům zaměstnanosti) a vyčíslení úsekových stávajících ekonomických ukazatelů z několika úhlů pohledu.

Druhý pilíř předpokládá definici a teoretickou aplikaci jednotlivých síťových optimalizačních kroků (technické kroky: odstranění rychlostních propadů, přiblížení míst

zastavení blíže k centřům obcí, v extrémním případě změna cestovní rychlosti či křivolakosti trati; provozní kroky: zvýšení rozsahu dopravní nabídky, zkrácení cestovních dob) na úseky železniční sítě.

Třetí pilíř předpokládá vyčíslení vlivu těchto síťových optimalizačních kroků na změnu dopravní poptávky, generované potenciálem území, kterým železniční trať prochází.

Čtvrtý pilíř předpokládá vyčíslení předpokládaných ekonomických ukazatelů jednotlivých úseků po provedení optimalizačních zásahů a jimi generovaných změnách dopravní poptávky. Soubor traťových úseků bude rozdělen do kategorií podle jednotlivých pásem zjednodušené ekonomické efektivity.

Cílem výzkumu pak je (v rámci pátého pilíře) návrh přehodnocení rozsahu železniční sítě regionálního významu (v rámci celé ČR) na základě ekonomických ukazatelů traťových úseků po aplikaci optimalizačních kroků.

### **3. HODNOCENÍ EKONOMICKÝCH UKAZATELŮ**

#### **3.1 Ekonomické subjekty v systému železnice**

Klíčovým hodnotícím parametrem prvního pilíře metodického procesu je hodnocení ekonomických ukazatelů jednotlivých traťových úseků. Vzhledem k tomu, že v rámci probíhajícího procesu liberalizace železničního trhu došlo k 1. 1. 2003 k rozdělení bývalého státního podniku České dráhy na akciovou společnost České dráhy (zatím stále stoprocentně vlastněnou českým státem), majoritního železničního dopravce, a Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, majoritního správce železniční infrastruktury, což jsou zatím stále naprosto dominantní subjekty v rámci systému železnice na našem území, je i hodnocení traťových úseků sledováno jak z pohledu dopravce (provozovatele drážní dopravy), tak i z pohledu správce infrastruktury (provozovatele dráhy). Tomuto přístupu nahrává nejen fakt, že na české železniční síti se vedle zmíněných naprosto dominantních subjektů nalézají větší množství dopravců (mj. 1. 12. 2007 došlo k oddělení nákladní divize Českých drah a vzniku samostatné dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s.; licencovaných dopravců jsou v českém prostředí však již desítky) a zároveň větší množství provozovatelů drah (kromě SŽDC, s.o. i Viamont a. s., AWT a.s., KŽC s. r. o., JHMD, a.s. a SART – stavby a rekonstrukce a.s.), nýbrž i rozhodnutí vlády z roku 2010, které znamenalo převod pravomoci řízení provozu na železniční infrastrukturu (tzv. „živou dopravní cestu“) z rukou ČD, a.s., na SŽDC, s. o., k datu 1. 9. 2011.

Hodnocení efektivity traťových úseků v rámci tohoto projektu neřeší původ ani limity zdrojů financování, a dokonce ani skutečnost, že na většině relací vzniká z pohledu dopravce tzv. prokazatelná ztráta v železniční dopravě, která je objednatelům dopravy dorovnána. V rámci hodnocení úseků jsou pouze porovnávány ekonomické toky (výnosy a náklady) z pohledu dopravců a cesty pohledu provozovatelů drah (a závěrem i z tzv. unitárního pohledu, tedy souhrnu nákladů a výnosů systému jako jednoho celku dle vzoru původního uspořádání systému železnice u nás). Kromě vlastního kapitálu dopravců i provozovatelů drah jsou zdroje financování následující:

- v případě dopravců

- jízdné, dovozní, přepravné – od přepravených cestujících a za přepravené zboží
- kompenzace za veřejné služby v přepravě cestujících od objednatele pravidelné dálkové osobní železniční dopravy (MD ČR);
- kompenzace za veřejné služby v přepravě cestujících od objednatelů pravidelné regionální osobní dopravy (kraje, často prostřednictvím krajských organizátorů dopravy);
- mimořádné ztráty mimo rozsah závazku zajištění základní dopravní obslužnosti na obou úrovních dosud hradí MD ČR, nicméně to nemusí být pravidlem, neboť to nevyplývá z žádného závazku;
- doplňkové výnosy (např. z pronájmu reklamních ploch ve vlacích, za provozování mimořádných vlaků apod.)
- v případě provozovatele dráhy
  - poplatek za použití železniční dopravní cesty od dopravců;
  - dotace na údržbu a provozuschopnost ze Státního fondu dopravní infrastruktury;
  - přímo státní rozpočet prostřednictvím MF ČR či MD ČR;
  - investiční akce ze SFDI (v jeho rámci navíc i z fondů EU).

### 3.2 Způsob hodnocení ekonomických ukazatelů

Hodnocení ekonomických ukazatelů v rámci projektu spočívá v analýze výnosů (tržeb) a provozních nákladů dopravců a provozovatelů dráhy, ve výpočtu jejich rozdílu a podílu a na základě toho ve stanovení pásem zjednodušené ekonomické bilance traťových úseků ve stávajícím stavu z několika úhlů pohledu.

#### 3.2.1 Pohled osobního dopravce

V reálném prostředí je ztrátovost dopravců osobní železniční dopravy každoročně zadotována (plánovaně či mimořádně dodatečně), čili dopravci faktickou ztrátu nevykazují. Tato skutečnost je ovšem v rámci metody hodnocení efektivity potlačena, takže se opravdu sleduje jen poměr mezi tržbami od sumy přepravených osob v segmentech vlaků kategorie Os a R (průměry celodenních sum vycházejí z dat uvedených v (6), průměrná platba za 1 km jízdy potom z (8) a provozními náklady (jako charakteristické soupravy na hodnocených úsecích pro zjednodušení byla jednotně za celou síť zvolena jednotka řady 814 + 914 Regionova Duo pro segment osobní vlak a souprava 854 + 056 + 954 pro segment rychlík; průměrný odhad provozních nákladů vychází z (7) a zahrnuje kompletní sumu nákladů – pohonné hmoty, poplatky za dopravní cestu, personální náklady, údržbu, odpisy) obou těchto segmentů. Vzhledem k rozsahu spojů a k běžné hodnotě obsazenosti vlakových souprav vychází většina úseků pod hranici efektivity (poměr výnosů k nákladům je menší než jedna), což ještě nutně nemusí znamenat zastavení objednávky osobní dopravy, neboť důležitá je přirozeně i míra ztrátovosti a šance na zvrácení či alespoň zmírnění negativního trendu.

#### 3.2.2 Pohled nákladního dopravce

Nákladní doprava není primárně předmětem sledování výzkumného záměru, nicméně pro poskytnutí ucelené představy je její vliv do pohledu sumy dopravců zjednodušeně



zahrnut. Míra výnosů (tržeb) je paušálním způsobem pro celý hodnocený rozsah sítě sjednocena na konstantní úroveň na základě (6) a (8)), rovněž pak odhad provozních nákladů je pro celou hodnocenou síť stejný a vychází opět z (8)), přičemž jako průměrný vlak nákladní dopravy bylo na základě reálných přepravních výkonů a běžného řazení zvolena souprava složená z motorové lokomotivy řady 742 a pěti vozů s celkovou provozní hmotností 455 t. Výsledky potvrzují skutečnost, že nákladní doprava představuje obecně výnosnou část systému železnice jako celku a při sjednocení s osobní dopravou má výrazný vliv na přesun velkého procenta původně „prodělečných“ úseků do kladných hodnot efektivity.

### **3.2.3 Pohled sumy dopravců**

Tento úhel pohledu představuje teoretický výpočet efektivity jednotlivých úseků při zahrnutí sumy výnosů a sumy provozních nákladů za oba dopravce, tj. osobního i nákladního. Prakticky je to však pohled těžko zohlednitelný.

### **3.2.4 Pohled provozovatele dráhy**

Provozovatel dráhy zajišťuje jednak provozuschopnost železniční dopravní cesty (prostřednictvím pravidelné údržby a oprav, tzn. neinvestičních akcí; investiční akce by teoreticky neměly se zajištěním běžného provozu ve stávajícím rozsahu mít cokoli společného), a jednak řízení provozu na železniční dopravní cestě. Obě služby jsou nákladem provozovatele dráhy (jednotkové sazby za jednotlivé druhy tratí podle počtu kolejí, trakce, kategorie dráhy a zabezpečovacího zařízení vychází částečně z (6), (7)) a (9) a interních materiálů SŽDC) a obě služby má, byť v nedostatečném rozsahu z hlediska poměrů výnosů a nákladů, provozovatel dráhy zpoplatněny. Maximální výše cen za použití dopravní cesty na drahách celostátních a regionálních je určena Cenovým věstníkem MF (10)), hodnoty z tohoto materiálu byly použity jako sazby pro výpočet tržeb z projíždějících vlaků osobní i nákladní dopravy.

### **3.2.5 Pohled unitární**

Tento úhel pohledu představuje teoretický výpočet efektivity jednotlivých úseků při zahrnutí sumy výnosů a sumy provozních nákladů za oba typy dopravců, tj. osobní i nákladní, a zároveň ještě za provozovatele dráhy. Z praktického hlediska je to však rovněž pohled těžko zohlednitelný, nicméně jako čistě teoretické hodnotící kritérium zajímavý.

## **3.3 Výstupy z hodnocení ekonomických ukazatelů**

Vyčíslení je provedeno na základě výše uvedených informací z pohledu různých subjektů. Pro vyhodnocení stávajícího stavu z pohledu ekonomické efektivity bylo pro všechny subjekty bez rozlišení stanoveno pět pásem efektivity z poměru mezi výnosy a náklady:

- pásmo 0,00 až 0,25 – „beznadějně“,
- pásmo 0,25 až 0,50 – „málo nadějně“,
- pásmo 0,50 až 0,75 – „středně nadějně“,
- pásmo 0,75 až 1,00 – „velice nadějně“,
- pásmo 1,00 a více – „efektivní“.

Tab. 1 - Přehled efektivnosti z pohledu všech sledovaných subjektů

Roční bilance sledované železniční sítě	Kritérium	Druh subjektu / počet traťových úseků [-]				
		osobní dopravce	nákladní dopravce	suma dopravců	provozovatel dráhy	unitární pohled
Podíl výnosů a nákladů	méně než 0,25	149	119	74	253	97
	0,25 až 0,49	80	0	31	36	83
	0,50 až 0,74	50	0	51	39	70
	0,75 až 0,99	31	0	54	2	36
	1 a více	26	217	126	6	50

Zdroj: Autoři

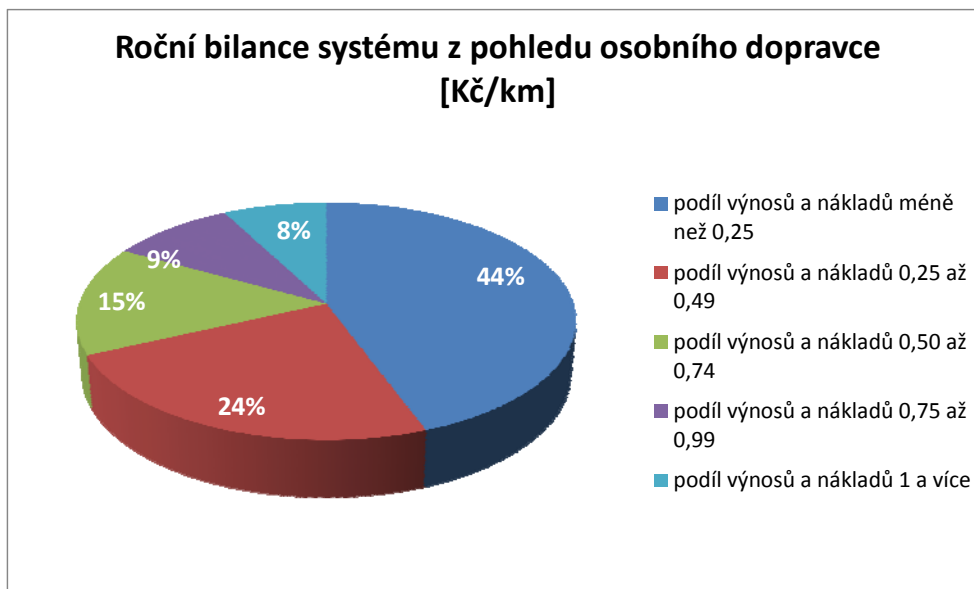
Tab. 2 - Přehled efektivnosti z pohledu všech sledovaných subjektů pro jednotlivé kategorie dráhy a druhy trakce

Kategorie trati	Průměrná roční bilance systému (podíl výnosů a nákladů) z pohledu subjektu [Kč/km]				
	osobní dopravce	nákladní dopravce	suma dopravců	provozovatel dráhy	unitární pohled
<b>celostátní</b>	0,561	2,769	1,327	0,225	0,668
el. 15 kV/16,7 Hz	0,000	3,424	1,246	0,145	0,576
el. 25 kV/50 Hz	0,444	3,424	2,265	0,368	0,956
el. 3 kV ss	0,787	3,043	1,955	0,279	0,939
nezávislá	0,535	2,684	1,175	0,210	0,610
<b>regionální</b>	0,303	1,832	0,733	0,166	0,461
el. 1,5 kV ss	0,576	3,424	1,021	0,062	0,566
el. 25 kV/50 Hz	0,575	3,424	1,068	0,047	0,447
el. 3 kV ss	0,219	1,712	0,992	0,016	0,267
nezávislá	0,301	1,809	0,723	0,171	0,464
<b>Celkový součet</b>	0,408	2,211	0,973	0,190	0,545

Zdroj: Autoři

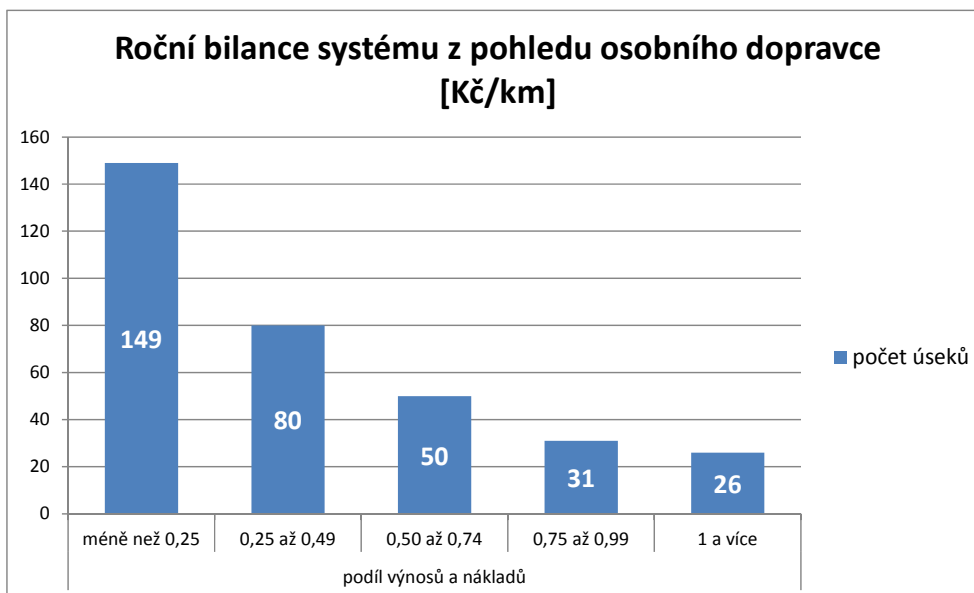
### 3.3.1 Pohled osobního dopravce

Výsledky poukazují na skutečnost, že použitou metodikou ve výsledné bilanci systému z pohledu osobního dopravce převažuje podíl úseků v nejméně efektivním pásmu 0,00–0,25, přičemž počet úseků v dalších pásmech směrem k nejeftektivnějšímu výrazně klesá.



Zdroj: Autoři

Obr. 1 – Podíly traťových úseků podle roční bilance z pohledu osobního dopravce



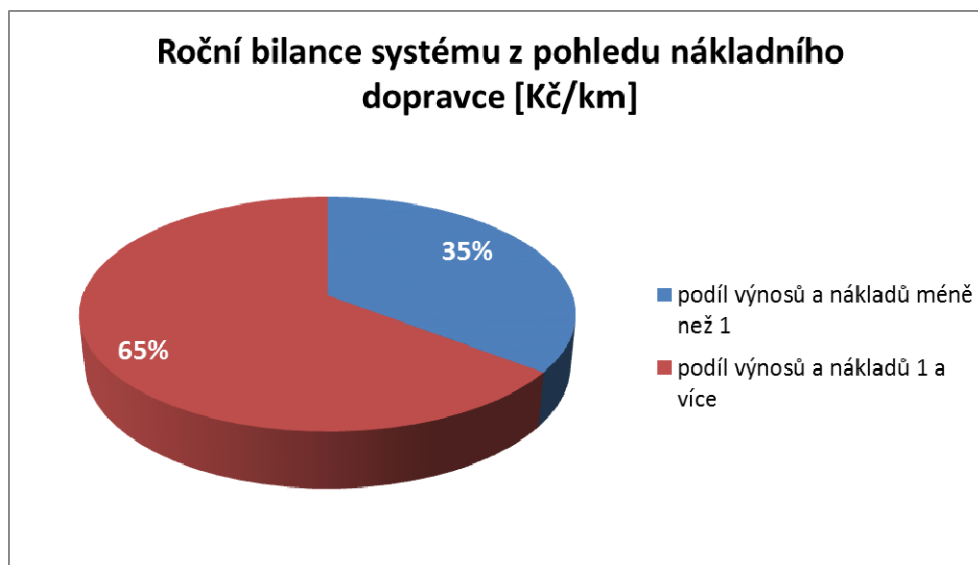
Zdroj: Autoři

Obr. 2 – Počty traťových úseků podle roční bilance z pohledu osobního dopravce



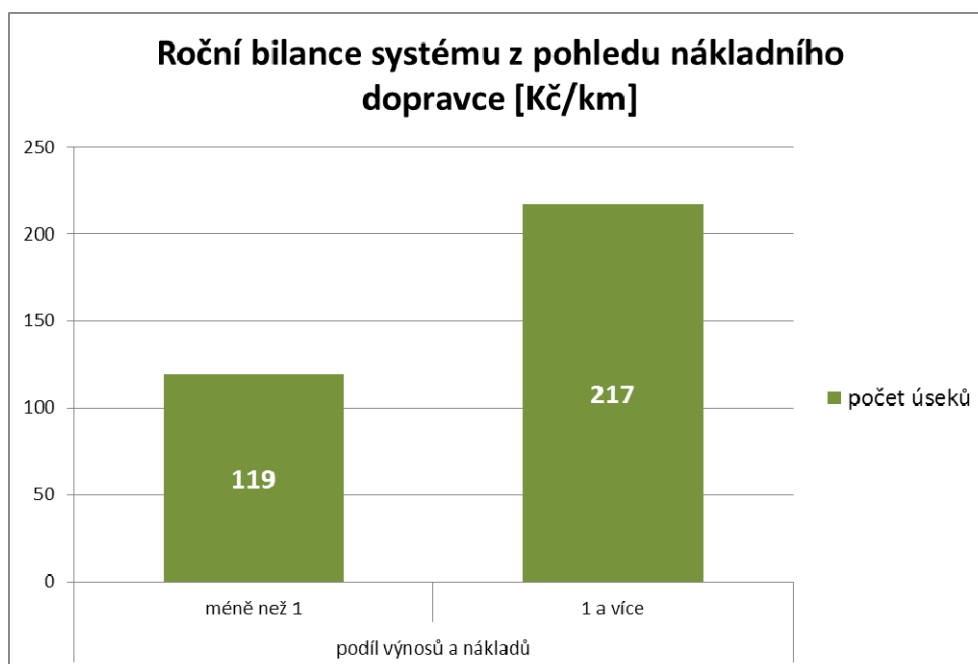
### 3.3.2 Pohled nákladního dopravce

Použitím zvolené metodiky ve výsledné bilanci systému z pohledu nákladního dopravce převažuje podíl úseků v efektivním pásmu 1,00 a více, přičemž se zároveň jedná o úseky, které jsou nákladní železniční dopravou obsluhované. Aplikované zjednodušení neposkytuje přehled o výsledcích v pásmech mezi hodnotami 0,00 a 1,00, jedná se o orientační vyhodnocení primárně pro účely získání komplexních výsledků hodnocení efektivnosti z pohledu provozovatele dráhy (doplnění výnosů), sekundárně potom pro dokreslení bilance sumy dopravců a systému jako unitárního celku.



Zdroj: Autoři

Obr. 3 – Podíly traťových úseků podle roční bilance z pohledu nákladního dopravce

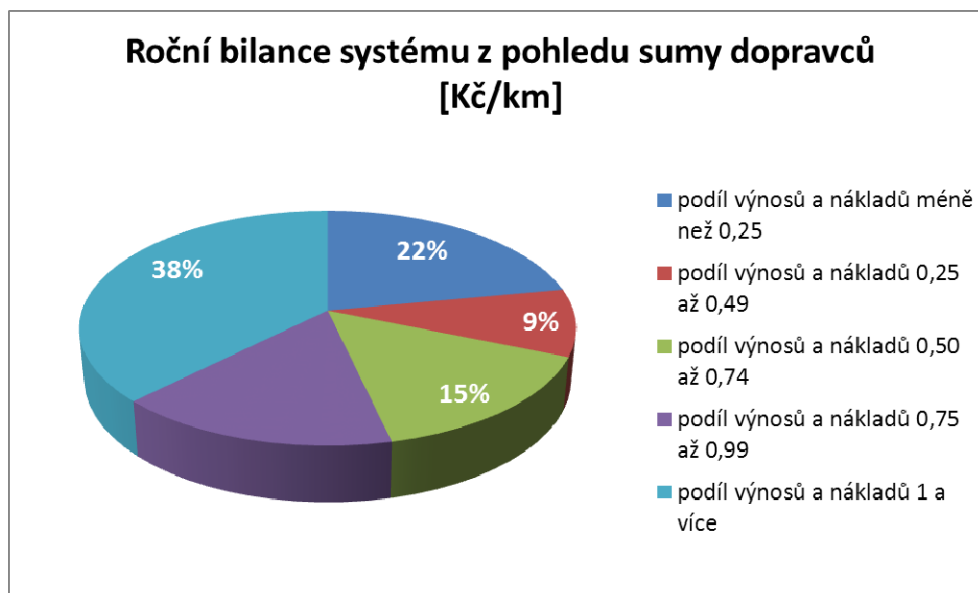


Zdroj: Autoři

Obr. 4 – Počty traťových úseků podle roční bilance z pohledu nákladního dopravce

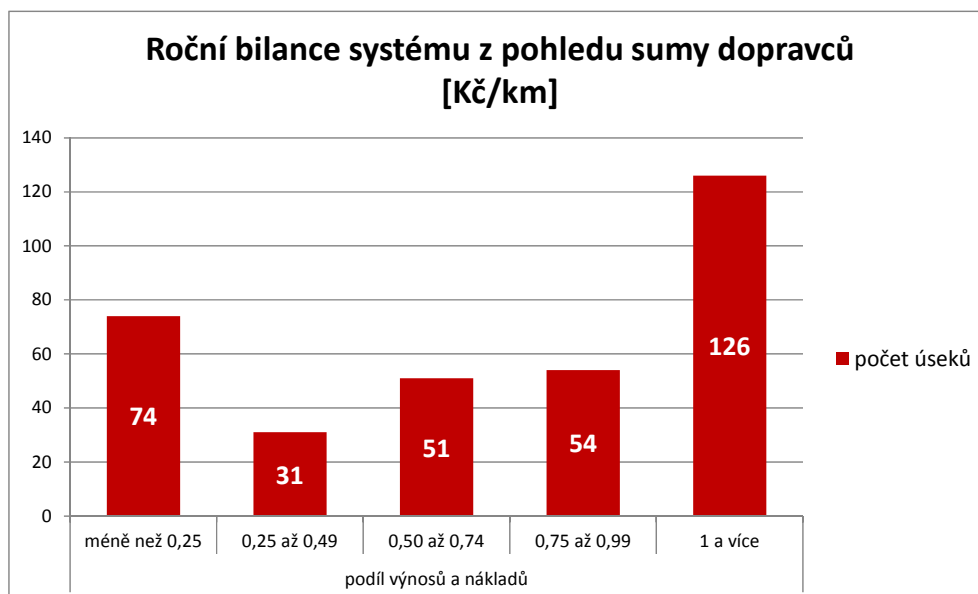
### 3.3.3 Pohled sumy dopravců

Výsledky jsou kombinací obou předchozích pohledů, čili početně převažují traťové úseky nejvíce a zároveň nejméně efektivní. Pouze dokreslují fakt, že před oddělením jednoho majoritního dopravce na dva subjekty (se zaměřením na osobní a nákladní dopravu) tvořila nákladní doprava významný zdroj pro dofinancování ztrátového provozu v dopravě osobní.



Zdroj: Autoři

Obr. 5 – Podíly traťových úseků podle roční bilance z pohledu sumy dopravců

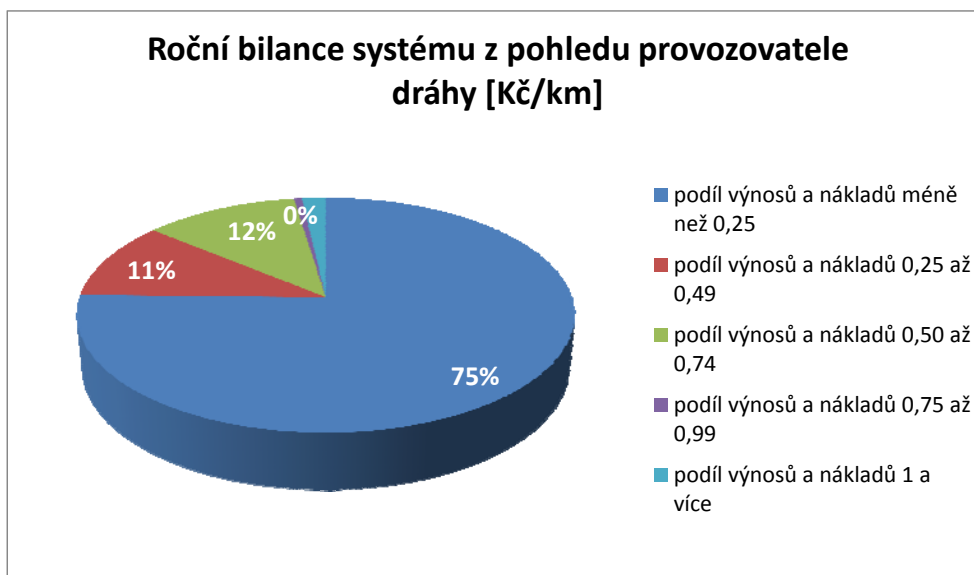


Zdroj: Autoři

Obr. 6 – Počty traťových úseků podle roční bilance z pohledu sumy dopravců

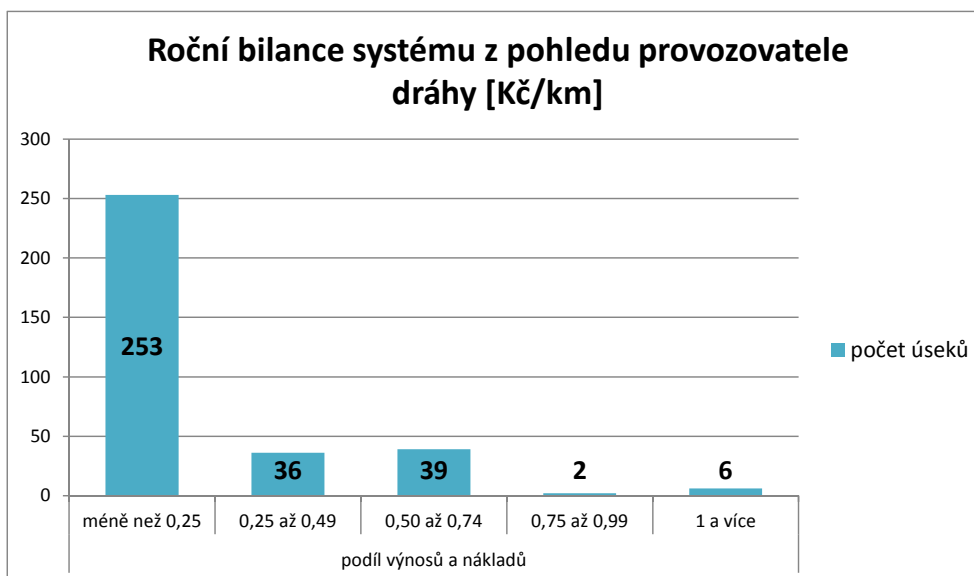
### 3.3.4 Pohled provozovatele dráhy

Z pohledu provozovatele dráhy jasně dominují úseky s nejmenším podílem výnosů a výdajů a zároveň výrazně klesají podíly úseků s rostoucí efektivitou. Tento trend víceméně odpovídá skutečnému stavu, kdy poplatky za použití železniční dopravní cesty pokrývají zhruba pouze třetinu potřebných nákladů na zajištění provozuschopnosti a řízení provozu.



Zdroj: Autoři

Obr. 7 – Podíly traťových úseků podle roční bilance z pohledu provozovatele dráhy

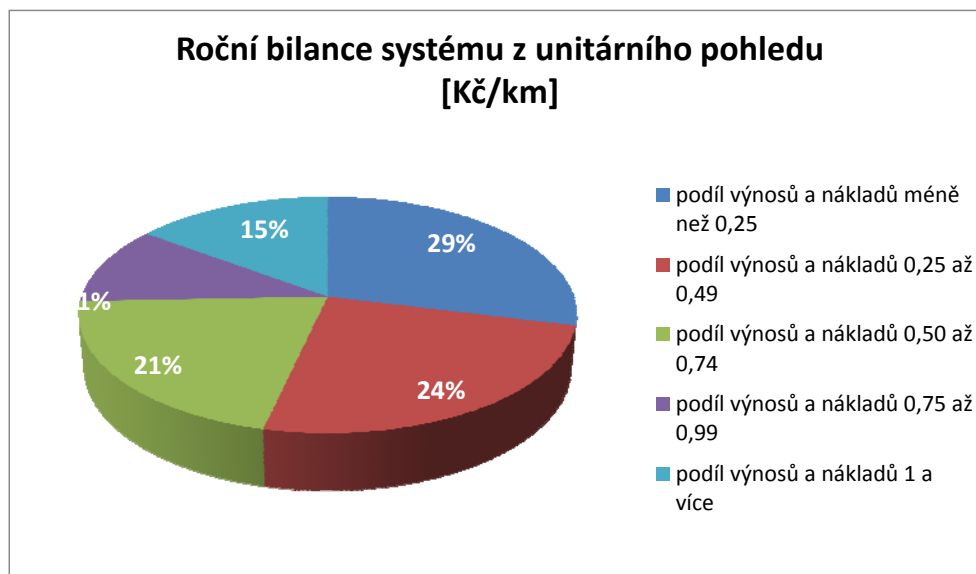


Zdroj: Autoři

Obr. 8 – Počty traťových úseků podle roční bilance z pohledu provozovatele dráhy

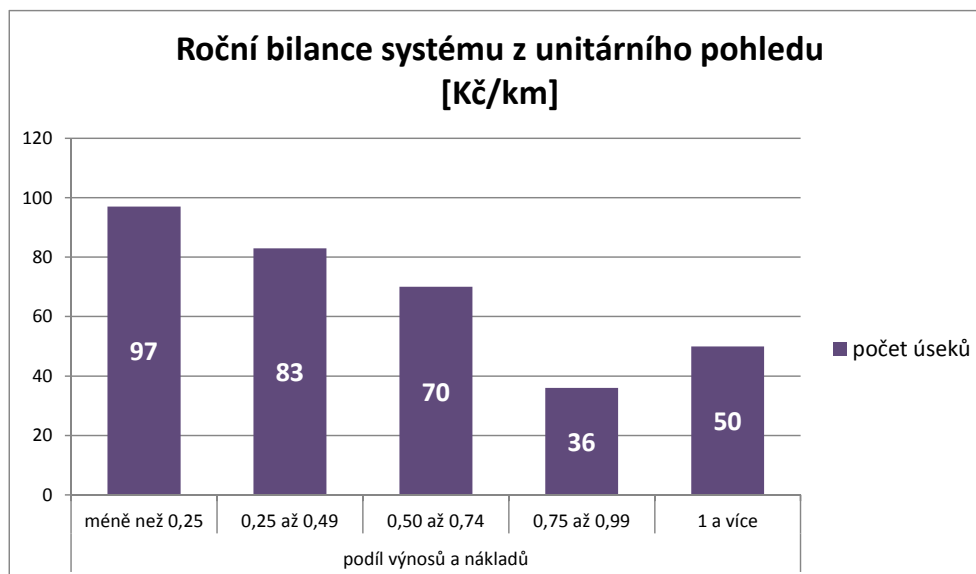
### 3.3.5 Pohled unitární

Výsledky jsou kombinací všech předchozích pohledů, systém je při projekci takového přístupu relativně nejvyváženější, nicméně podíl efektivních úseků mírně klesá.



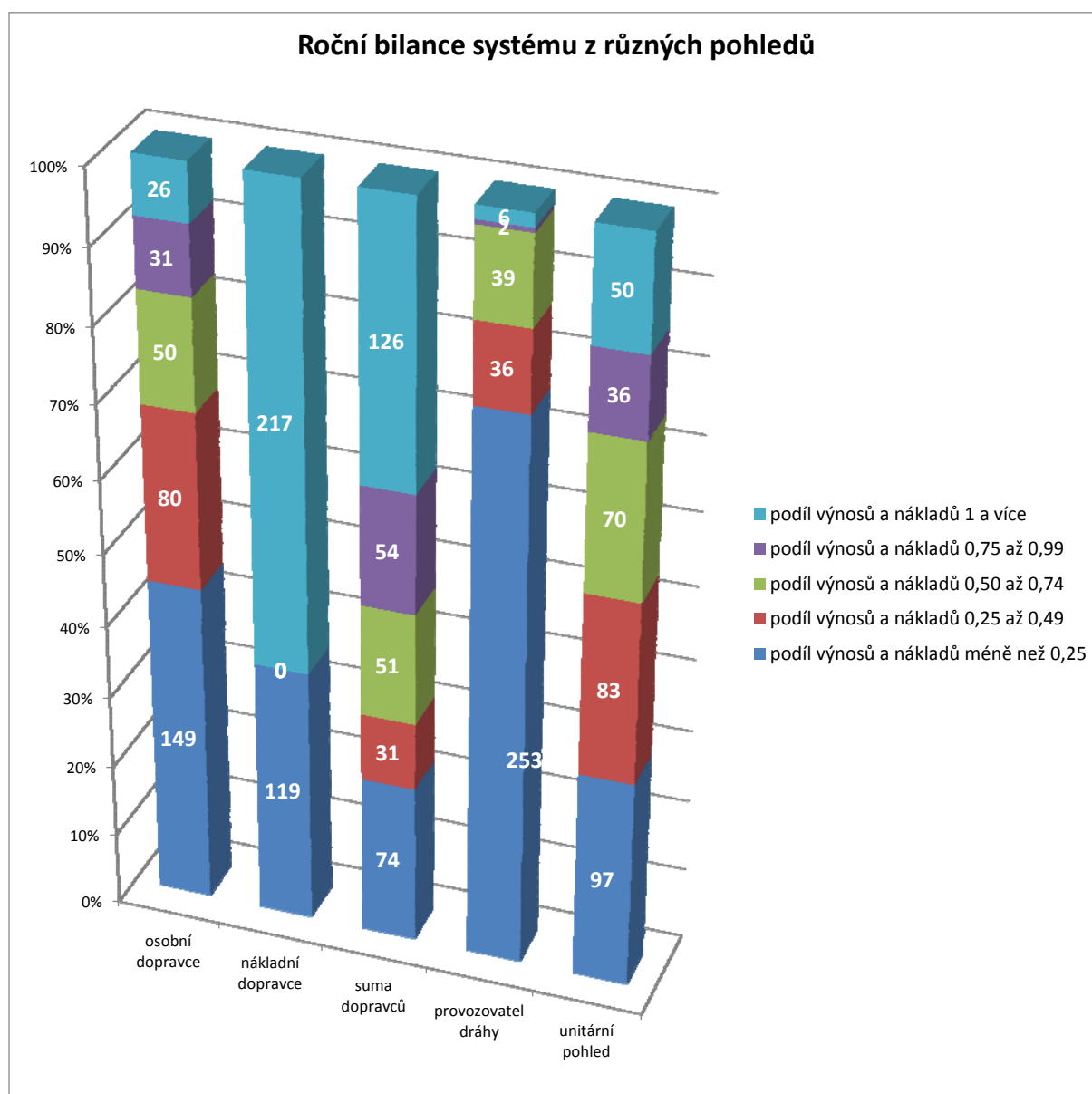
Zdroj: Autoři

Obr. 9 – Podíly traťových úseků podle roční bilance z unitárního pohledu



Zdroj: Autoři

Obr. 10 – Počty traťových úseků podle roční bilance z unitárního pohledu



Zdroj: Autoři

Obr. 11 - Souhrnný graf se zobrazením počtů traťových úseků v pásmech efektivity pro všechny pohledy na systém

#### 4. ZÁVĚR

Cílem zpracovávaného výzkumného projektu je vytvořit předpoklady a nástroje pro možné komplexní zhodnocení významu a potenciálu tratí regionálního významu tak, aby bylo možné doporučit optimální rozsah železniční sítě pro další udržení a případně rozšíření provozu na ní. O budoucnosti jednotlivých tratí regionálního významu je nezbytné rozhodovat na základě komplexního prověření a posouzení všech souvislostí a nerozhodovat pouze omezeně z hlediska právě preferovaného kritéria či aktuálního provozního stavu (např. zastavená osobní doprava, nízká intenzita provozu apod.), nýbrž se zaměřit i na jednotlivé složky potenciálu, který příslušné traťové úseky společně s parametry jejich přilehlého území mohou pro udržení či zvýšení rozsahu železniční dopravy představovat.

## PODĚKOVÁNÍ

Tento článek vznikl za podpory projektu SGS12/161/OHK2/2T/16 „Maximalizace efektivity regionální kolejové dopravy“.

## POUŽITÁ LITERATURA

- (1) Koncepce kategorizace železniční sítě. ČR, Ministerstvo dopravy. 2010.
- (2) Pokyn pro uvádění subsystémů transevropského a evropského železničního systému, které jsou součástí železniční dopravní cesty, do provozu. ČR, Drážní úřad, 25.07.2011.
- (3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, ve znění směrnice č. 2009/131/ES.
- (4) Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.
- (5) Usnesení vlády České republiky č. 766 ze dne 20.12.1995, o vyčlenění regionálních drah z dráhy celostátní.
- (6) Strategický obchodní plán SŽDC, s. o., 2008.
- (7) Aktualizace metodiky pro hodnocení efektivity investic na SŽDC, s. o., 2009.
- (8) Prezentace výsledků hospodaření Skupiny ČD za rok 2012 [cit. 28.06.2013]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/prezentace-vysledku-hospodareni-skupiny-cd-2012.pdf>
- (9) Výroční zpráva 2011. SŽDC, 2012 [cit. 28.06.2013]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2011-vz.pdf>
- (10) Cenový věstník. Ministerstvo financí, ročník XXXX., částka 13. 28. 11. 2012.