

## **Hodnocení souběhů linek veřejné hromadné dopravy zejména ve vztahu k železniční dopravě**

Základním dilematem, které řeší potencionální cestující při naplňování svých dopravních potřeb, je volba vhodného dopravního prostředku. Obecně vzato, ten druh dopravního prostředku, resp. kombinace dopravních prostředků, který cestujícím nabídne nejefektivnější způsob přemístění, je v konkrétních relacích nejvíce využíván. Eventuálně hovoříme přímo o dělbě přepravní práce, tzv. modal-split. Do tohoto výběru se značnou měrou promítají dopravní návyky obyvatelstva. Pokud to dopravní infrastruktura a organizace umožňuje, vznikají takto mezi místem počátku cesty a jejím koncem souběhy různých druhů doprav, které si vzájemně zdravě, či nezdravě konkurují. V případě železničních tratí v našem okruhu zájmu se ke zhodnocení nabízí rozsah souběhů s ostatními druhy veřejné hromadné dopravy, nejčastěji linkové autobusové dopravy. Rovněž nesmíme opomenout alternativy, které nabízí silniční infrastruktura v případě individuální automobilové dopravy.

Dnes již neplatná česká vyhláška č. 241/2005 Sb. definuje v § 7 pojem „Provozování souběžné veřejné osobní dopravy“. Pokud jsou naplněny znaky podobnosti linek a spojů železniční dopravy a veřejné linkové dopravy, provozovaných v závazku veřejné služby, jimiž jsou podobné směrové vedení, srovnatelná docházková vzdálenost, srovnatelná vzdálenost mezi místy zastavení, obdobné přepravní podmínky pro stejné skupiny cestujících a srovnatelný rozsah dopravy, jedná se o souběh, který je z hlediska financování nepřijatelný. Jestliže si takto definice vystačí s přímými souběhy, jako globální parametr je jasně nepoužitelná. Dopravní relace totiž nelze paušalizovat podobností trasování či rozsahu dopravy. Nejvíce je to patrné u železničních tratí, které můžeme označit jako napaječe tratí vyššího významu. Takovéto tratě (úseky) naplňují relace, které směřují mimo jejich přímou územní působnost, tudíž i alternativy je třeba hledat v mnohem širším hledisku. Rovněž můžeme hovořit o souběžích uskutečňovaných pouze v části trasy, či v extrémním případě o různých souběžích v různých částech definovaného úseku.

Téměř analogicky lze uvažovat o možnostech, které skýtá silniční síť, jestliže budeme jako alternativu k železničnímu spojení považovat využití osobního automobilu. Je evidentní, že se silniční síť na začátku 21. století vyznačuje několikanásobně vyšší hustotou než síť železniční. Proto, až na extrémní případy některých tratí trasovaných v náročných terénních podmínkách, lze vždy najít možnost (často i několik) jak stejnou relaci absolvovat jak po železnici, tak osobním automobilem. V tomto případě je pak nutné vhodně definovat hranice, po které je pro analýzu tyto „souběhy“ potřebné sledovat, aby mohla být hodnocena jejich kvalita. Navíc takovéto vymezení může v různých případech nabývat různé váhy.

Z výše napsaného je patrné, že hodnocení, jak souběhů s veřejnou linkovou dopravou, tak alternativních možností spojení individuální automobilovou dopravou vzhledem k železniční dopravě, je velmi těžko zobecnitelné. Správnou cestou by vždy bylo individuální posuzování jednotlivých případů, což by však celou analýzu neúměrně prodlužovalo. Proto řešitelský tým přistoupil při řešení projektu SGS ČVUT „Maximalizace efektivity regionální kolejové dopravy“, jenž se, mimo jiné, touto problematikou zabýval, k obecnému zjištění potřeb objednatelů regionální veřejné hromadné dopravy z hlediska organizace souběhů, tj. krajských úřadů v České republice, resp. koordinátorů integrovaných dopravních systémů, jakožto významných subjektů při řešení dopravní obsluhy území. Z došlých odpovědí pak vyvodil příslušná stanoviska.

### ***Stanoviska objednatelů veřejné hromadné dopravy k otázce souběhů***

V rámci uvedeného průzkumu bylo osloveno celkem 13 odborů dopravy krajských úřadů a 9 organizátorů integrovaných dopravních systémů v ČR. Základním poznatkem, který byl zjišťován by fakt, jestli se zmíněné organizace při objednávce výkonů veřejné dopravy řídí dokumentem (předpis, koncepce apod.) nebo vlastním oficiálním postupem nebo názorem, který konkrétně reguluje přístup v hodnocení souběhů ve veřejné hromadné dopravě.

Z došlých odpovědí jednoznačně vyplynulo, že ačkoliv byla otázka souběhů dříve řešena výše zmíněnou vyhláškou, je přesná definice souběhu prakticky zcela postradatelná, jelikož i v rámci vnitrokrajských dopravních vztahů panují natolik specifické podmínky dané geografickými, sociálními či historickými aspekty, že téměř každý souběh je posuzován zcela individuálně s přihlédnutím právě k lokálním podmínkám. Pouze z jediné odpovědi (Krajský úřad Karlovarského kraje) vyplynulo, že v rámci objednávky spojů je uplatňován standardně a transparentně používaný postup ochrany "dotovaných" spojů a vlaků - kterým je ochranné pásmo 30 minut před a 15 minut po odjezdu spoje/vlaku.

### **Závěr**

Z uvedeného vyplývá, že obecné hodnocení podobnosti tras a nabídky spojů ve veřejné hromadné dopravě je velmi specifickou záležitostí vyžadující samostatný, podrobný, a z toho plynoucí, časově náročný výzkum. Konkrétní doporučení pro obecně platnou definici souběhu pak můžeme směřovat spíše do oblasti dělby přepravní práce, kterou se zabývá jiná část zmíněného projektu.