



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

**Projekt STANOVENÍ A OPTIMÁLNÍ VYUŽITÍ PARAMETRŮ
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY**

**VÝSLEDKY EXPERTNÍHO DOTAZNÍKU –
KAPACITA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY,
PARAMETRY ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A
HODNOCENÍ STAVEB NA ŽELEZNICI**

Pavel Purkart
David Vodák

2021

Obsah

Základní informace o průzkumu a struktura dotazovaných.....	4
Vyhodnocení otázek dotazníku	5
Otázka 1: Domníváte se, že řešení kapacity železniční dopravní cesty, problematiky jejího zatížení a metodiky jejího přidělu je aktuálním problémem, jehož řešením je vhodné se zabývat a věnovat mu zvláštní pozornost?	6
Otázka 2: Domníváte se, že v případě přidělování kapacity dráhy by měly mít přednost osobní vlaky v závazku veřejné služby nad komerčními spoji?	9
Otázka 3: Domníváte se, že v případě přidělování kapacity dráhy by měly mít přednost dálkové/expresní mezinárodní vlaky před vnitrostátními vlaky?	12
Otázka 4: Domníváte se, že v případě přidělování kapacity dráhy by měly mít přednost dálkové/expresní vlaky před regionálními vlaky?	15
Otázka 5: Domníváte se, že v případě konstrukce tras by měla mít přednost osobní doprava před dopravou nákladní?	18
Otázka 6: Domníváte se, že v případě přidělování kapacity dráhy by se měla zohledňovat obsazenost cestujícími jednotlivých linek osobní železniční dopravy, příp. jednotlivých spojů osobní dopravy (zejména v případě požadavků převyšujících kapacitu dráhy)?	21
Otázka 7: Domníváte se, že v případě přidělování kapacity železniční dopravní cesty by se měly zohledňovat technické parametry vozidel v průniku s parametry infrastruktury, tj. možnosti využití parametrů infrastruktury (např. rychlostní profily a jejich hladiny) nasazenými vozidly na dané výkony (zejména v případě požadavků převyšujících kapacitu dráhy)?	24
Otázka 8: Domníváte se, že přidělcem kapacity dráhy v případě požadavků převyšujících její kapacitu, by měl mít možnost nebo povinnost před odmítnutím vybraných požadavků navrhnout řešení na jejich uspokojení (např. projetím vybraných zastávek u vybraných vlaků zajistit rovnoběžnost tras, čímž lze lépe využít kapacitu dráhy, spojení vybraných vlaků v kritickém úseku, navrhnout nasazení jiných vozidel na vybrané linky apod.)?	27
Otázka 9: Domníváte se, že v případě přidělování kapacity železniční dopravní cesty na trati pro provoz v elektrické trakci by měla být bonifikována vozidla, která tuto trakci skutečně využijí, nebo by měla být bonifikována vozidla s moderními trakčními pohony (BEMU, HEMU/HMU apod.)?	30
Otázka 10: Domníváte se, že při přidělování kapacity železniční dopravní cesty by měla být bonifikována vozidla vybavená moderními zabezpečovacími systémy (typicky ETCS a GSM-R)	32
Otázka 11: Domníváte se, že stát či EU by měly pozitivně motivovat dopravce a objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících (např. dotačními programy) k obnově vozového parku či zlepšování jeho kvality ve prospěch lepšího a smysluplnějšího využití kapacity železniční dopravní cesty?	34
Otázka 12: Regionální a dálková doprava se v případě přidělu kapacity na jedné trati ovlivňují. Uměle může proto dojít za účelem konstrukce jízdního řádu ke zpomalení tras dálkové dopravy. Jaké je podle Vás případné únosné zpomalení vlaků dálkové dopravy vlivem konstrukce tras regionální dopravy?	36
Otázka 13: Znáte nějaká opatření ze zahraničí, která řeší situace, kdy je více požadavků na přidělení kapacity dráhy a tato kapacita nepostačuje nebo reálně uspořídá kapacitu dráhy, i když není ještě zcela vyčerpána? Můžete tato opatření stručně jmenovat a o jaké státy se jedná?	39

Otázka 14: Považujete současnou metodiku nastavování parametrů (zejména trasování, rozhodování novostavba x rekonstrukce stávající infrastruktury, podíl přeložek, počet traťových kolejí/četnost dopraven, atp.) nové železniční infrastruktury v ČR (studie proveditelnosti) za správnou?	40
Otázka 15: Považujete současný mechanismus používaný pro modelování poptávky po přepravě v rámci studií proveditelnosti (přepravní prognóza – čtyřstupňový přepravní model, logit model) za správný?	44
Otázka 16: Považujete současný mechanismus používaný pro hodnocení ekonomické efektivity (jakožto součást procesu rozhodování o výsledné podobě infrastruktury) v rámci studií proveditelnosti za správný?	47
Závěr	50

Základní informace o průzkumu a struktura dotazovaných

Dotazníkové šetření probíhalo na platformě Google formuláře, a to od 19. listopadu do 6. prosince 2021. Tento způsob byl nakonec zvolen nejen kvůli pandemii COVID-19, ale také z důvodu získání výsledků od více respondentů.

Kapacita železniční dopravní cesty, parametry železničních tratí a hodnocení staveb na železnici

Vážení dotazovaní, velmi Vás prosíme o Vaše odpovědi na níže uvedené otázky týkající se kapacity dopravní cesty, parametrů železničních tratí a hodnocení staveb na železnici. Vaše odpovědi, tj. odborné názory na problematiku, budou při vyhodnocení anonymizovány (i když si Vás dovolíme požádat o uvedení Vašeho kontaktu, a to pro případné účely upřesnění Vašich odpovědí při vyhodnocení) a využity pro účely výzkumu v rámci ČVUT v Praze Fakulty dopravní v rámci Studentské grantové soutěže a grantu Stanovení a optimalizace využití parametrů železniční dopravní cesty. Vyplnění dotazníků Vám nezabere více než 30 minut. Předem Vám děkujeme za Váš čas a sdělení Vašich odborných názorů!

*Povinné pole

Vaše jméno a příjmení *

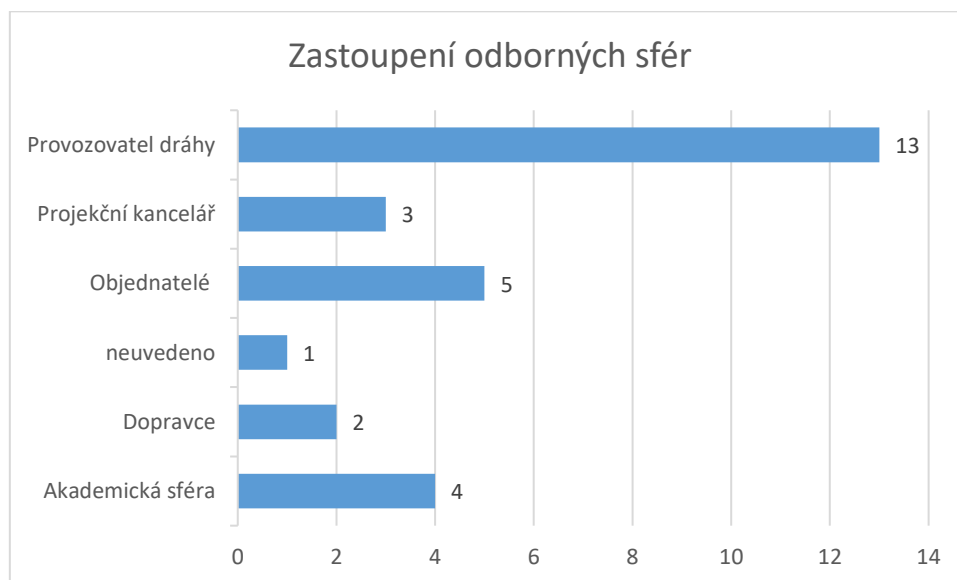
Vaše odpověď

Organizace či společnost, ve které jste zaměstnán/-a *

Vaše odpověď

Hlavička dotazníků v prostředí Google formuláře

Celkovou strukturu dotazovaných zobrazuje obrázek níže.



Celkem se jedná o soubor 28 dotazovaných expertů.

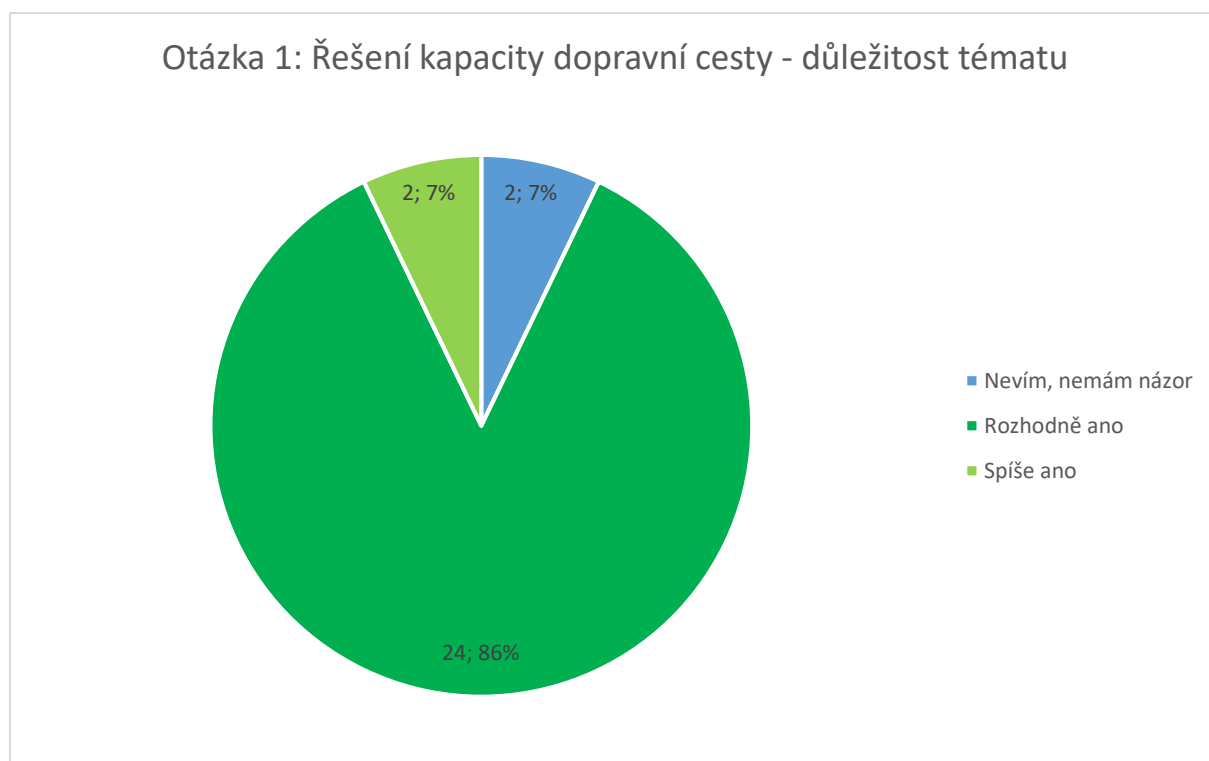
Zcela jednoznačně převažují zaměstnanci provozovatele dráhy s 13 vyplněnými dotazníky (zde plně všichni z různých odborů Správy železnic). Následuje skupina objednatelů či jim příbuzných profesí s 5 respondenty (konkrétně POVED, JIKORD, Ústecký kraj či IPR Praha). Dále dotazník vyplnili 4 zástupci akademické sféry (ČVUT v Praze, Univerzita Pardubice) a 3 zaměstnanci projekčních kanceláří (SUDOP Praha, Metroprojekt Praha). Nejmenší zájem o reakci na dotazník projevili zástupci dopravců (ČD, GW Train Regio) v počtu dvou respondentů. Jeden dotazovaný si pak nepřál uvést původ svého pracoviště.

Vyhodnocení otázek dotazníku

Na následujících stránkách je k dispozici vyhodnocení jednotlivých otázek dotazníku, které byly respondentům položeny. Ke každé otázce jsou zároveň zveřejněny relevantní doplňující komentáře respondentů, které případně doplňují jejich odpovědi a komentář řešitelského týmu ke každé otázce.

Otázka 1: Domníváte se, že řešení kapacity železniční dopravní cesty, problematiky jejího zatížení a metodiky jejího přidělu je aktuálním problémem, jehož řešením je vhodné se zabývat a věnovat mu zvláštní pozornost?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Jako problematické vnímám skutečnost, že ke kapacitě dopravní cesty je stále přistupováno jen na národní úrovni, kdy každý infrastrukturní manažer v jednotlivých státech může přistupovat k přidělu KDC a k jejímu hodnocení diametrálně odlišně, což způsobuje velké problémy při přidělu tras mezinárodních vlaků (V ČR mají závazkové vlaky přednost před komerční dopravou a před nákladní dopravou, v SRN jsou však pravidla jiná a např. při "velkých" výlukách na trase Děčín - Bad Schandau (v roce 2022 nás čeká 1/2 roční výluka) není některých Os vlakům v ZVS na síti DB přidělena kapacita).
Rozhodně ano	V ČR se hledí přednostně na kvantitu, nikoliv na kvalitu v provozu železniční dopravy. Bohužel mi připadá, že se nerozlišuje mezi pojmem praktická a teoretická propustnost. Cílem je dosáhnout co nejvyššího počtu vlaků bez ohledu na kvalitu s daným provozem. I když Správa železnic v tomto ohledu udělala významný pokrok zavedením směrnice 124, není bohužel jednotně uplatňována. I přes zmíněný posun v důsledku směrnice 124 nelze označit přístup ke kapacitě dráhy v ČR za optimální.

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Kvůli nedostatečnému řešení přetížené kapacity je provoz nestabilní a náchylný na vznik a přenášení zpoždění.
Rozhodně ano	Nastavení správné kapacity ŽDC je klíčové mj. pro splnění klimatických cílů společnosti. S ohledem na vytížení tratí zejm. v síti TEN-T je nutno na kapacitu pohlížet jako na vzácný ekonomický statek a podle toho s ní hospodařit.
Rozhodně ano	V rámci projektové přípravy staveb musí být kladen značný důraz na dostatečnou kapacitu, přičemž dostatečná kapacita může být zárukou optimální kvality provozu.
Rozhodně ano	1) na kolik % využívat kapacitu s ohledem na stabilitu GVD, 2) stanovení optimálního pořadí vlaků při přidělu tras.
Rozhodně ano	Obecná poznámka, pro kterou není u žádné z otázek prostor: v tomto dotazníku je akcentován přiděl kapacity a není řešena kvalita provozu (po uvedení jízdního řádu do reality.) Dotazník ve mě budí dojem, že z hlediska kapacity se pokládá za postačující, když se sestaví bezkonfliktní jízdní řád. Ovšem jízdní řád musí obsahovat i odpovídající zálohy. Sestavený jízdní řád tedy nezaručuje, že kvalita provozu bude vyhovující. Pokud se však ve výše uvedeném dojmu pletu, tak je to jen dobře. :-)
Rozhodně ano	Otázka kapacity dráhy je společná pro dopravce, objednavatele dopravy i manažera dopravní infrastruktury.
Rozhodně ano	Problematiku je navíc vhodné vnímat komplexně – od víceméně matematických metod pro samotnou kvantifikaci kapacity přes ekonomické po environmentální a sociální kontexty.
Rozhodně ano	Ano, znalost "úzkých hrdel" železniční sítě například pomůže efektivnímu plánování investic do dopravní infrastruktury.
Rozhodně ano	Má-li výhledově železniční doprava hrát roli efektivního a udržitelného dopravního systému, zvláště pak v otevřeném tržním prostředí, pak jedním ze stěžejních problémů, řešící její atraktivitu, uplatnitelnost a stabilitu (spolehlivost) je bezesporu využití, plánování a optimalizace kapacity dopravní cesty.
Rozhodně ano	Jednoznačně. Zároveň by měla být zákonem o drahách provozovateli dráhy dána možnost legálně požadovat po žadateli o kapacitu obhajobu přiměřenosti jeho požadavků, a to jak pro stávající stav infrastruktury (s možností odmítnutí požadavku i dříve, než dojde k vyčerpání kapacity), jakož i pro výhledový horizont. Důsledkem stávajícího přístupu je, že se z plánů dopravní obslužnosti často stávají nástroje na striktní požadování investic, jejichž obhajoba zůstává na bedrech provozovatele dráhy.
Rozhodně ano	Základní problém lze spatřit v zásadním rozporu požadavků na prodej kapacity, nerespektující identický přístup k problematice proti investiční přípravě staveb. Zatímco je prodávána kapacita konstrukční, v investicích je ověřována kapacita směrnicová. Až absurdně poté vyniká tato disproporce mezi staveb bez projektu a reálným stavem, přičemž by se mělo jednat prakticky o stav shodný. Pokud tomu tak bylo, tak pak vzhledem k požadavkům na naplnění platné legislativy/směrnic v projektovém stavu by docházelo k nekorektní diskvalifikaci/ztrátě přínosů ku srovnávací úrovni stavu bez projektu, pokud by měl být obdobně realitě vůči platné metodice šetřící kapacitu benevolentní. Provizorně je proto zatím uplatňována zásada, že stav bez projektu musí naplňovat alespoň kritické

Odpověď	Komentář
	hodnoty ukazatelů kapacity, i tak v disproporci vůči projektu, kde bychom měli dosahovat optimální kvality provozu. Přitom stav by si měl být rovný, ale vůči realitě by byl ještě absurdnější a těžko tuto odchylku vysvětlovat.
Spíše ano	Zejména na tratí s vyčerpanou kapacitou.

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 1

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **1,21** a směrodatná odchylka **0,56**. Je zcela jednoznačný názor ohledně nutnosti řešit zmíněnou problematiku.

V komentářích je často poukazováno na nutnost řešení:

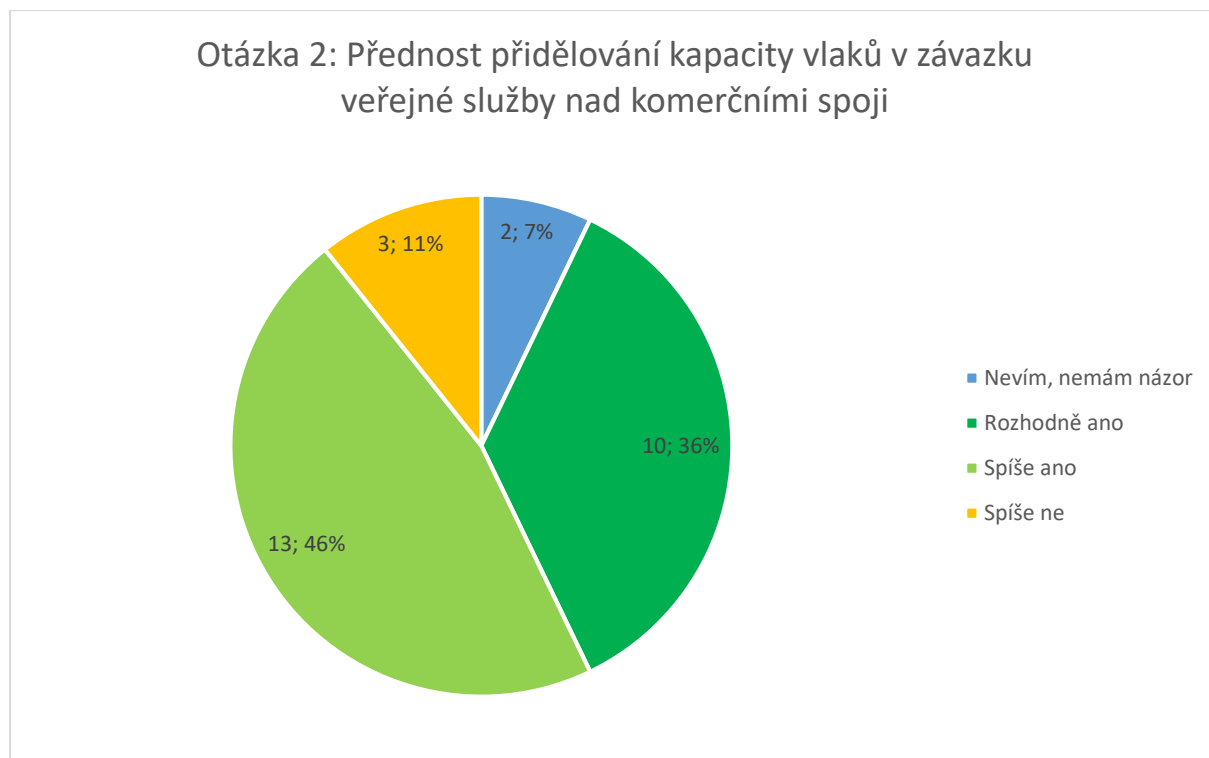
- teoretické vs. praktické kapacity,
- zabývat se kvalitou přidělených tras,
- propustností úzkých hrdel,
- odpovědného přidělu tras (viz např. názor, že kapacita dopravní cesty je ve skutečnosti vzácný statek, se kterým musíme odpovědně nakládat).

Dotazník byl uzpůsoben tak obecně, aby bylo možné postihnout široké názory na tuto problematiku. Jak bylo zmíněno jedním respondentem, nemusí být z něj na první pohled být spatřen důraz na řešení kvality přidělených tras, nicméně to jasně plyne i z otevřených odpovědí expertů, že se je nutné zaměřovat i na tuto problematiku.

S ohledem na nutnost řešení této problematiky dle většinového názoru respondentů zde neidentifikujeme žádné významné názorové rozdíly mezi skupinami respondentů, nejméně vyhraněný názor na tuto problematiku lze však identifikovat zcela jednoznačně v případě zástupců dopravců.

Otázka 2: Domníváte se, že v případě přidělování kapacity dráhy by měly mít přednost osobní vlaky v závazku veřejné služby nad komerčními spoji?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Pokud je časoprostorová síť vlaků v ZVS navržena správně, pak komerční spoje tvoří pouze doplňující nabídku, která má nižší společenskou důležitost.
Rozhodně ano	Především by ale měla být přednost shodná i pro operativní řízení (vč. výluk a odnímání kapacity). Nejednotnost v přednosti v různých fázích vzniku a života vlaku vede např. k nedohodám, kdy a jak zohlednit dlouhodobá omezení při přidělu kapacity (pro někoho je výhodnější zohlednit omezení při přidělu, pro jiného až při operativě).
Rozhodně ano	Ano, avšak s nutností přechodu na koncesní model v případě vlaků dálkové dopravy
Rozhodně ano	Rozhodně upřednostnit systémovou dopravní obsluhu území objednávanou státem / krajem, teprve poté komerční spoje
Rozhodně ano	Pokud komerční produkt nebude ani výhledově vázán např. koncesním modelem, pak jednoznačně, pokud nebude možné metodicky a rozpočtově proti stávajícím požadavkům připravovat, obhajovat a realizovat náhodnému procesu přidělu částí výkonů odpovídající rezervy v kapacitě dopravní cesty.

Odpověď	Komentář
Spíše ano	Komerční spoje by měly být vedeny v případě disponibilní kapacity a bez nadměrného dopadu na trasy regionální dopravy.
Spíše ano	Podle mě záleží na tom, zda komerční spoje budou do GVD vkládány jen na základě požadavků dopravců či zda budou výsledkem koncese. V prvním případě by vlaky osobní dopravy v závazku přednost mít měly, v druhém nikoli.
Spíše ano	Záměry objednavatelů dopravy pravděpodobně více pokrývají veřejný zájem, navíc jsou obvykle dlouhodobější.
Spíše ano	Odpověď na předchozí otázku není zcela jednoznačná. Podle mého názoru je nutné obecně definovat role jednotlivých prvků systému železniční dopravy (i v širším rozsahu - vč. např. nákladní dopravy) a následně z toho vycházet i při přidělování kapacity. Priorita by u závazkových vlaků byla podle mého názoru do určité míry namístě. Na druhou stranu, tato priorita by neměla být absolutní. Role by mohly být definovány i pro jednotlivé tratě odlišně podle jejich charakteru, aby pak priority primárně uplatňované na jiných tratích (např. na koridorech) nevytvářely případné administrativní překážky přidělení kapacity (např. na regionálních tratích). Rozumím a vnímám, že hranice pro tyto priority není snadné vymezit, pokud je to vůbec možné. Dávám to ale jako vklad do případné diskuse.
Spíše ano	Pomůže to například lepšímu plánování taktového JŘ, ale nemělo by docházet k úplnému vyčerpání kapacity těmito vlaky, aby zůstaly volné nějaké nabídkové trasy pro ostatní dopravce.
Spíše ano	V tomto případě hodně záleží na konkrétní trati a také na přiměřenosti objednávané dopravy. Teoreticky pokud se objednatel „zblázní“ a i v řídce osídlené oblasti přes kterou vede tranzitní trať objedná regionální dopravu v nepřiměřeném taktu, nemusí zbýt kapacita pro potřebný rozsah dálkové dopravy, která je na dané trati řešena komerčními spoji (o nákladní dopravě nemluvě). Totéž ale platí i obráceně, kdy ve stejné relaci jedoucí dálkové vlaky různých dopravců s délkou pod normativem trati vyžírají kapacitu regionální dopravě. Řešil bych to koncesemi namísto open-access. Nepřijde mi úplně mimo i např. rozhodování o přiměřenosti nabídky na konkrétní relaci podle síly přepravních proudů a podle toho určování přednosti (např. ze strany ÚPDI).
Spíše ano	Je otázka, zda-li bude komerční doprava systémový produkt a nebo náhodný výstřel, stejně tak regionální.
Spíše ano	Rozhodující by měl být konkrétní účel posuzovaných spojení. Komerční spoje mohou hrát stejně důležitou roli v dopravní obsluze území jako spoje zajišťované z veřejných prostředků. Obávám se, že daný problém vyžaduje spíše individuální než obecné řešení.
Spíše ano	Asi je to stále logičtější.
Spíše ano	Ne za každou cenu. Je potřeba hledat smysluplný kompromis.
Spíše ne	Domnívám se, že pokud komerční spoje slouží jako pravidelná nabídka, která by při jejich neprovozování na komerční bázi byla pravděpodobně objednávána (např. dnešní linky Ex Praha – Ostrava), pak by měly mít při přidělu kapacity rovnocennou pozici. Proti komerčním osobním spojům jedoucím nahodile by ostatní vlaky přednost mít měly.

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 2

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **1,93** a směrodatná odchylka **0,92**. Je **patrný příklon k primárnímu přidělování kapacity vlakům vedených v závazku veřejné služby nad komerčními, nicméně s určitými doplněními expertů, kdy se oba segmenty v určitých případech mohou chovat téměř rovnocenně.**

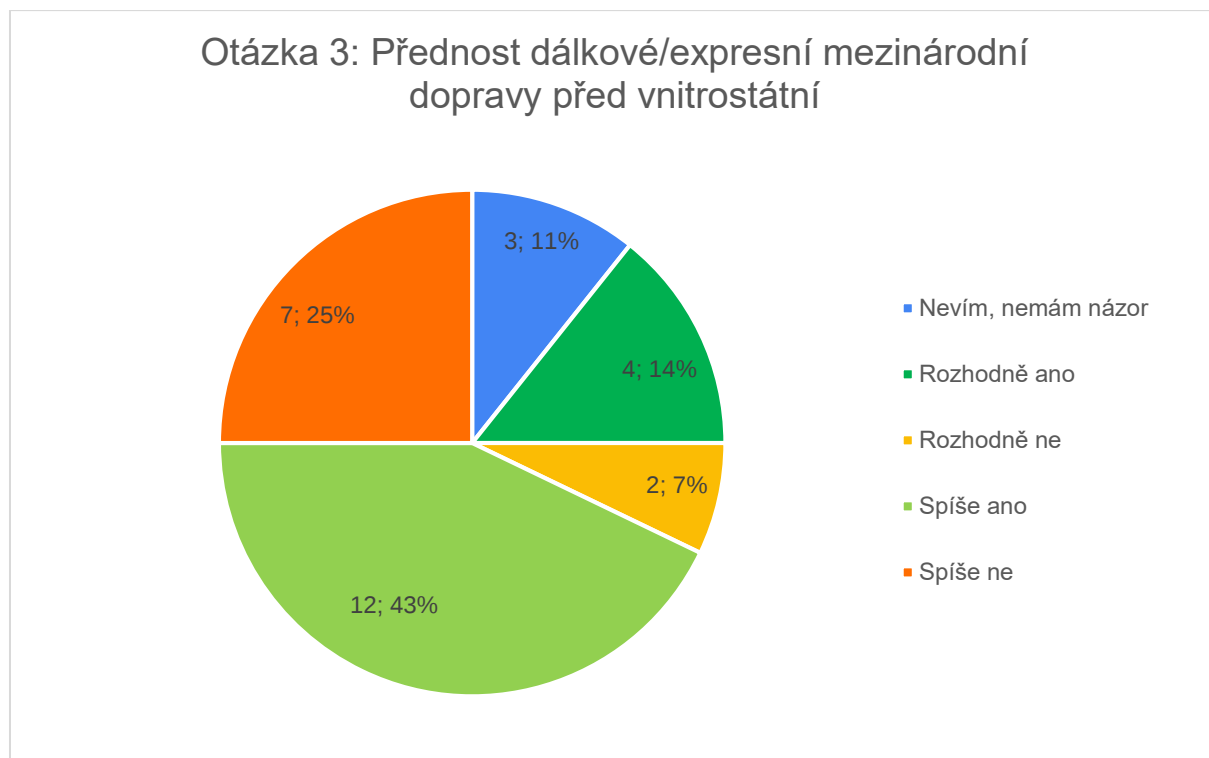
V komentářích je poukazováno na následující skutečnosti:

- v případě koncesního modelu či vedení komerčních produktů ve smysluplných a pravidelných trasách může být komerční produkt zásadní kostrou systému v dané oblasti, a tudíž by se k němu mělo přistupovat rovnocenněji,
- klíčové je přidělování tras a navrhování linek s dopravním cítem, tj. regionální či komerční doprava by neměly mít nadměrné požadavky na přiděl kapacity tak, aby ideálně oběma segmentům bylo možné nabídnout trasy,
- často je nutné hledat individuální řešení, spoje vedené v závazku veřejné služby pak zpravidla vykazují větší stabilitu a předvídatelnost s ohledem na požadavky na jejich vedení v delších časových horizontech.

V případě zhodnocení pohledu jednotlivých odborných skupin se veškeré spíše negativní názory („spíše ne“), i když jich bylo zcela minimum a výsledek šetření je zřejmý, vyskytly v případě zaměstnanců provozovatele dráhy. I tak v této skupině jednoznačně převyšuje příklon k preferenci vlaků v závazku veřejné služby nad komerčními. V případě objednatelů dopravy je pak přirozeně pozitivita odpovědí nejvýznamnější.

Otázka 3: Domníváte se, že v případě přidělování kapacity dráhy by měly mít přednost dálkové/expresní mezinárodní vlaky před vnitrostátními vlaky?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Spíše ano	V případě konfliktů by měl být zohledněn poměr počtu vlaků jednotlivých kategorií, aby byly uspokojeny potřeby všech segmentů.
Spíše ano	Příděl kapacity by měl vážit mezi různými zájmy, tedy přednost žádné kategorie by neměla být absolutní, a to ani z hlediska počtu tras, ani z hlediska jeho jejich časové polohy. Nicméně se domnívám, že např. požadavek na respektování uzlů dálkové dopravy by mohl být přednostní před požadavky na uzly regionální dopravy.
Spíše ano	U mezinárodní dopravy bývají obvykle zhoršené podmínky pro návrh trasy, protože je více požadavků z více stran. Mezinárodní vlak zajišťuje i vnitrostátní spojení, není důvod upřednostňovat vnitrostátní vlak. Hodně ale záleží na spolehlivosti dané relace. Pokud dochází k častému zpoždování v zahraničí přijde mi ok snížit atraktivitu mezinárodní dopravy ve prospěch spolehlivosti vnitrostátní dopravy (např. vata na hranicích).
Spíše ano	Obecně předpokládám, že na delších vozebních ramenech mezinárodních spojů je náročnější udržet kvalitní stabilitu provozu. Vnitrostátní spoje dle mého rovněž mohou být snáze zálohovány v případě jejich výpadku.

Odpověď	Komentář
Spíše ano	Pokud bude přednost řešena pouze dopravně, pak spíše ano. Mnohem zajímavější a z pohledu uživatele korektnější by byl přístup přepravní – dle přepravního zatížení dané linky osobní dopravy, resp. kombinací obou vstupů do volby. Samozřejmě přepravní kritérium volby podléhá korektním možnostem pořizování těchto dat, nikoliv jako nyní s důvěrou na poskytovaná data dopravců – hlubší problematika z praxe při pořizování dat a zájmů dopravce vs. zájmů správce infrastruktury, který nyní nemá možnost pořizovat a spravovat vlastní datovou základnu, která následně "živí" především investiční přípravu.
Spíše ano	S ohledem na komplikovanost mezinárodní trasy ano. Pokud by v každém státě měly přednost vnitrostátní vlaky, mohlo by být vedení mezinárodních spojů prakticky nemožné.
Nevím, nemám názor	Příliš vágní formulace dotazu. Pokud byste se ptali na přednost mezinárodního Ex před vnitrostátním Ex, odpověď by byla "rozhodně ne".
Nevím, nemám názor	Opět, velmi složité téma. Jsou vnitrostátní a vnitrostátní. Pokud se jedná o vnitrostátní spoje zastavující téměř stejně, jako mezinárodní vlaky, jistě je jasné, aby mezinárodní spoj měl přednost. Opět záleží na rameni, potenciálu cestujících, zájmu objednatelů apod. Tlačíte mě s odpovědí do kouta, ale jednoznačně prostě nejde odpovědět.
Nevím, nemám názor	Tradiční pohled takový je. Ale větší škody z hlediska potenciálně ztracených osobohodin postižených cestujících vznikají spíše ve vnitrozemí a čím blíže centrům velkých měst, tím více.
Spíše ne	Myslím si, že by kritérium "mezinárodnosti" vlaku nemělo být hodnotícím faktorem při přidělu KDC. Přeci jenom dnes většina mezinárodních spojů plní i funkci vnitrostátní dálkové obslužnosti a z tohoto pohledu jsou obě kategorie vlaků postaveny na jednu roveň.
Spíše ne	Ne, záleží jednoduše na kategorii (od Os po Ex, resp. nějaký Sprinter)
Spíše ne	Rozhodující by měla být kapacita vlaků.
Spíše ne	Jde-li o vlaky téže kategorie a rychlosti, pak nevidím důvod, proč by Ex Praha – Žilina měl mít nutně přednost před Ex Praha – Brno.
Spíše ne	U předchozí otázky je podle mého názoru potřebné rozlišit, v jakém smyslu by měly být priority uplatňovány. Souhlasil bych s nimi např. s ohledem na časovou koordinaci přechodu k jiným manažerům infrastruktury (do jiných států), případně s prioritou vyplývající ze snahy nabídnout kvalitu cestujícím, kteří cestující po poměrně dlouhou dobu apod. Na druhou stranu, mělo by ale také dojít ke zohlednění charakteru vlaku (dálkový/místní mezistátní/pravidelný/sezónní apod.). Do určité míry by toto mělo navazovat na role jednotlivých vlaků (segmentů) popsaných v předchozí otázce.
Spíše ne	Ve své podstatě po území státu plní mezistátní vlaky funkci vnitrostátních rychlíků
Rozhodně ne	Mezinárodní x vnitrostátní (ať dálkové tak regionální) je nedůležité kritérium, nemělo by mít žádnou váhu. Dálkové x regionální vlaky (ať mezinárodní, tak vnitrostátní) je důležité, ale je třeba nalézt kompromis, neměl by mít jeden segment přednost "na sílu" (i za cenu zboření druhého).
Rozhodně ne	Potřebu upřednostnit mezinárodní vlaky před vnitrostátními vnímám jako přežitek minulosti. Otázka však není formulována jednoznačně:

Odpověď	Komentář
	předpokládám, že se myslí přednost dálkových/expresních mezinárodních vlaků před vnitrostátními dálkovými/expresními vlaky.

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 3

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **2,68** a směrodatná odchylka **1,20**. Je **patrný velmi mírný příklon k respektování mezinárodnosti trasy, nicméně výsledný názor není jednoznačný**.

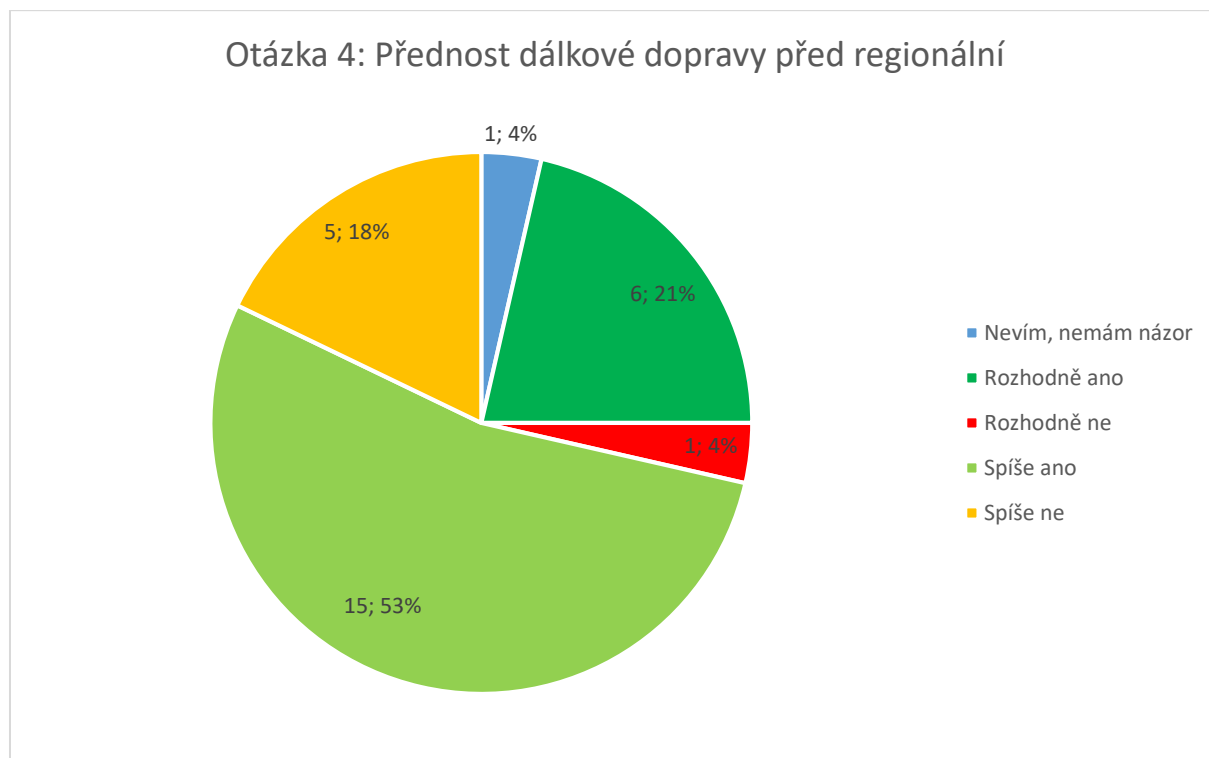
V komentářích je poukazováno na následující skutečnosti:

- je otázka, zda kritérium mezinárodnosti má hrát tak důležitou roli,
- mezinárodní trasy jsou složitější z hlediska konstrukce, na jejich trase se musí shodnout více subjektů, při jejich nepreferování nemusí být reálné vhodnou trasu sestavit,
- na druhou stranu mezinárodní vlaky více trpí na nepravidelnosti provozu,
- mezinárodní vlaky ve skutečnosti plní i vnitrostátní obsluhu; je otázka, zda kritérium mezinárodnosti v tomto kontextu je vlastně užitečné,
- rozhodující by spíše mohla být přepravní poptávka v jednotlivých segmentech nebo kapacita vlaků či záměry objednatelů a jejich průniky.

Největší relativní objem positivity odpovědí v případě preference mezinárodních tras je u zástupců projekčních kanceláří (byť jasně převažuje názor spíše pozitivní, ne výrazně pozitivní), naopak odklon od myšlenky mezinárodnosti kritéria je nejvýraznější v případě zástupců akademické sféry (převažuje odpověď „spíše ne“). Ostře vyhraněný názor není patrný u žádné ze skupin.

Otázka 4: Domníváte se, že v případě přidělování kapacity dráhy by měly mít přednost dálkové/expresní vlaky před regionálními vlaky?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Proto je cílem segregace těchto segmentů, pokud v daném místě existuje silná doprava.
Rozhodně ano	Rychlý vlak musí mít vždy přednost před pomalejším, jinak nebude rychlý.
Spíše ano	Paušálně si myslím, že ano. Podle mého názoru by však měla existovat jakási zádržka pro případy, kdy dálkových vlaků je dráze kolik, že svými trasami "požerou" prakticky celou kapacitu dráhy. V takovém případě pak nastavit mechanismus posouzení "vhodnosti" jednotlivých tras. Přeci jenom i regionální doprava plní v systému veřejné dopravy svoji nepopíratelnou roli a na dráze, která má tu vlastnost, že není kapacita není nekonečná je třeba nalézt vyvážené řešení pro všechny druhy drážní dopravy
Spíše ano	V případě konfliktů by měl být zohledněn poměr počtu vlaků jednotlivých kategorií, aby byly uspokojeny potřeby všech segmentů.
Spíše ano	Citlivá otázka: ANO z pohledu toho, že dálková doprava vytváří kostru celého systému dopravní obsluhy, NE u vjezdů do významných uzlů, zde záleží na "domluvě" a dle mého soudu je mírné prodloužení jízdních dob, za účelem atraktivních tras a časů regionálky, přijatelné.

Odpověď	Komentář
Spíše ano	Ale opět. Zde vyvstává dotaz, jestli bude místo pro regionální dopravu.
Spíše ano	Pochopitelně ne za všech okolností.
Spíše ano	Příděl kapacity by měl vážit mezi různými zájmy, tedy přednost žádné kategorie by neměla být absolutní, a to ani z hlediska počtu tras, ani z hlediska jeho jejich časové polohy. Nicméně se domnívám, že např. požadavek na respektování uzlů dálkové dopravy by mohl být přednostní před požadavky na uzly regionální dopravy.
Spíše ano	Opět i zde situace není podle mého názoru jednoznačná, záleží na konkrétní situaci na té které trati. Podle mého názoru by případné priority měly být navázány především na potřeby provázání všech subsystémů osobní dopravy mezi sebou – v oblasti zajištění přestupů, ale i případného prodlužování jízdních dob. Připouštím, že najít kritérium pro takové priority je obtížné, ale zmiňuji toto možná jako jedno z možných základních hledisek, od kterého je možné vyjít do dalších diskusí nad tématem.
Spíše ano	Zase bych uplatnil aspekt přiměřenosti, jak jsem psal u otázky dopravy v závazku vs. komerční spoje. Ve prospěch dálkové dopravy ale mluví ta záležitost, že regionální objednatel má možnost místo vlaků objednat autobusy, u dálkové dopravy to nelze.
Spíše ano	Klíčová je však organizace dopravy při zpoždění a otázka priorit, zpoždění dálkového vlaku o jednotky minut nemusí být vnímáno tak negativně jako při zpoždění vlaku na krátkou vzdálenost (při zpoždění Os vlaku tak dojde k % vyššímu zpoždění, zejména v příměstské dopravě, např. při zpoždění vlaku Dívčice – České Budějovice a zpoždění 5 min dojde k poklesu jeho konkurenceschopnosti než v případě zpoždění 5 min vlaku linky Ex7)
Spíše ano	Dtto. Obecně předpokládám, že na delších vozebních ramenech dálkových spojů je náročnější udržet kvalitní stabilitu provozu. Regionální spoje dle mého rovněž mohou být snáze zálohovány v případě jejich výpadku.
Spíše ano	Pokud bude přednost řešena pouze dopravně, pak spíše ano. Mnohem zajímavější a z pohledu uživatele korektnější by byl přístup přepravní – dle přepravního zatížení dané linky osobní dopravy, resp. kombinací obou vstupů do volby. Samozřejmě přepravní kritérium volby podléhá korektním možnostem pořizování těchto dat, nikoliv jako nyní s důvěrou na poskytovaná data dopravců – hlubší problematika z praxe při pořizování dat a zájmů dopravce vs. zájmů správce infrastruktury, který nyní nemá možnost pořizovat a spravovat vlastní datovou základnu, která následně "živí" především investiční přípravu.
Spíše ano	Ne striktně, ideálně vést jednání s objednateli k nalezení smysluplného kompromisu.
Nevím, nemám názor	Tradiční pohled takový je. Ale větší škody z hlediska potenciálně ztracených osobohodin postižených cestujícími vznikají spíše ve vnitrozemí a čím blíže centrům velkých měst, tím více.
Spíše ne	Záleží především na důležitosti linek.
Spíše ne	Rozhodující by měla být kapacita vlaků.
Rozhodně ne	Mezinárodní x vnitrostátní (ať dálkové tak regionální) je nedůležité kritérium, nemělo by mít žádnou váhu. Dálkové x regionální vlaky (ať mezinárodní, tak vnitrostátní) je důležité, ale je třeba nalézt

Odpověď	Komentář
	kompromis, neměl by mít jeden segment přednost "na sílu" (i za cenu zboření druhého).

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 4

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **2,29** a směrodatná odchylka **1,10**. Je **patrný příklon k preferování tras dálkové dopravy nad regionální dopravou, nicméně s důrazem řešit konkrétní případy individuálně.**

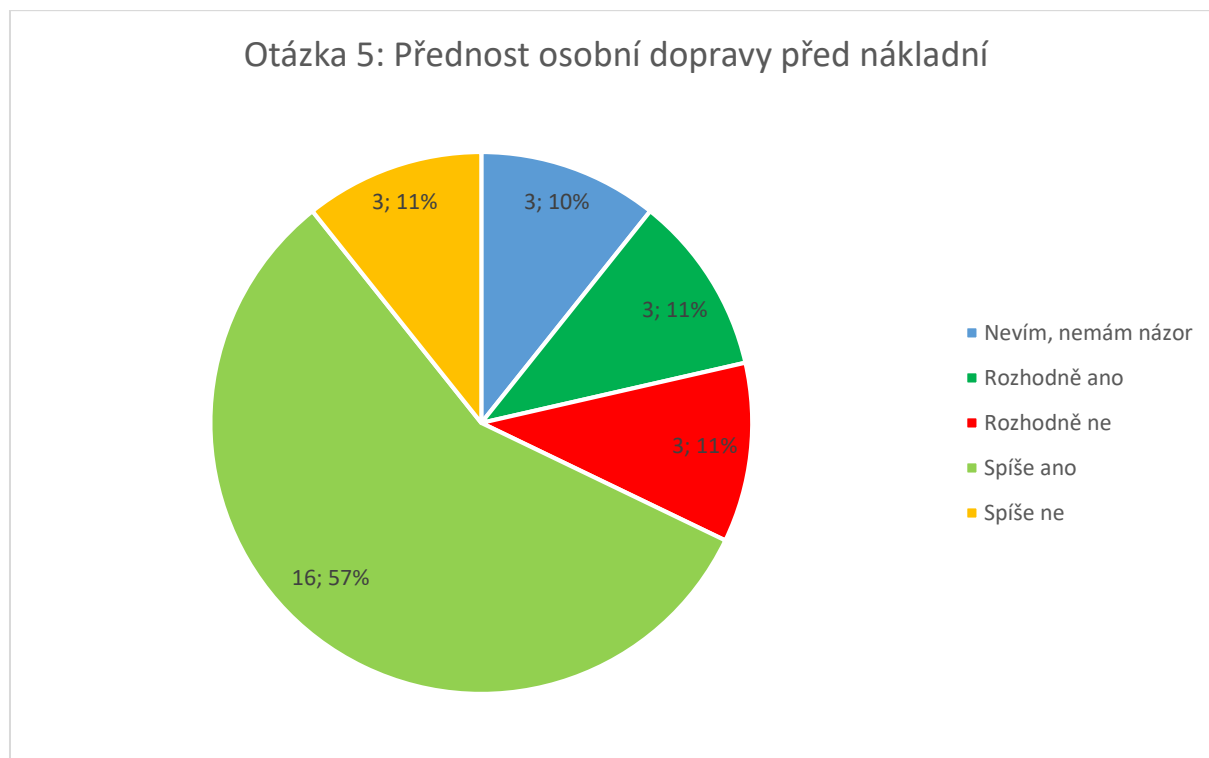
V komentářích je poukazováno na následující skutečnosti:

- vhodnost segregace infrastruktury pro dálkovou a regionální dopravu,
- paušálně převládá názor spíše ano, nicméně s řešením konkrétních situací, například přípojových vazeb, příjezdů a odjezdů do uzlů apod.,
- otázka organizace dopravy při zpoždění,
- otázka přiměřenosti a přepravní síly jednotlivých segmentů, která by se měla promítat i do konstrukce jednotlivých tras,
- objevil se i názor, že na rozdíl od dálkové dopravy je možné regionální zajistit i autobusy.

I přestože se dotazníku zúčastnili výhradně zástupci regionálních objednatelů, je u nich patrný příklon k názoru, že dálková doprava by spíše měla mít přednost před regionální (nepreferují tak segment, kterým se primárně profesně zabývají). Podobně silný názor je patrný i u dopravců. U těchto skupin nebyla identifikována jediná negativní odpověď.

Otázka 5: Domníváte že, že v případě konstrukce tras by měla mít přednost osobní doprava před dopravou nákladní?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Záleží co by to ale bylo za systém nákladní dopravy, v současnosti nemůže fungovat železnice v systému just-in time.
Spíše ano	Nákladní doprava ale nesmí být úplně upozaděna, čili jsem zastáncem dnešního přístupu, kdy například Nex má přednost před Os a Sp. Opět je ale nutno podotknout, že rozmanitá skladba způsobuje vyšší citlivost na kvalitu provozu. Pokud to podmínky umožňují, cílem by měla být segregace.
Spíše ano	V případě konfliktů by měl být zohledněn poměr počtu vlaků jednotlivých kategorií, aby byly uspokojeny potřeby všech segmentů. Např. nákladní vlak nahrazující cca 50-60 kamionů je společensky prospěšnější než např. vlak osobní dopravy převážející počet cestujících jako v jednom autobusu.
Spíše ano	Spíše ano ale nelze brát dogmaticky. Někdy je nutné osobní dopravou poněkud ustoupit, aby mohla nákladní vůbec existovat.
Spíše ano	Pouze do té míry, než by došlo k nepřidělení tras nákladní dopravě.
Spíše ano	Záleží na kategoriích vlaků osobní a nákladní dopravy.
Spíše ano	Myslím si, že by měl být tlak na zvyšování rychlosti nákladní dopravy a na tratích, kde je vysoká poptávka, by mělo dojít ke zkapacitnění trati.

Odpověď	Komentář
Spíše ano	V některých otázkách dotazníku je zapomínáno na nákladní dopravu, i tu je třeba brát v potaz. Ano, při přidělování kapacity by měla být brána v potaz společenská užitečnost jízdy vlaku na daném zařízení. Tj. při nedostatečné kapacitě lze upřednostnit i nákladní vlaky, jestliže osobní (např. vybrané linky) lze řešit jinak (jízdou po jiné trati, nahrazení autobusem).
Spíše ano	Přednost osobních tras by ale neměla vést k praktické nemožnosti natrasovat nákladní vlaky bez neúměrné degradace jejich tras (výrazný časový posun, dlouhé pobyty apod.).
Spíše ano	Tradičně opět ano. Ale všechno má své limity – i upozadování požadavků nákladní dopravy, speciálně v případě, kdy se v rámci zelených dohod začínáme zavazovat ke znásobení přepravních výkonů v nákladní dopravě. Obecně se obávám, že není úplně dobře jednotný přístup ke celé síti, ale stálo by za úvahu umět preference měnit dle povahy sítě (příměsto, respektive blízké okolí uzlu versus zbytek sítě).
Spíše ano	Velmi obecná otázka – rozhodně by neměla mít přednost veškerá osobní doprava před dopravou nákladní, aneb takto nehovoří ani stávající legislativní úprava. Je otázkou, zda by pravidla měla být případně jednotná pro celou síť – jsou lokality, kde nákladní doprava neodbavená železničním módem působí větší celospolečenskou škodu, proti případnému oslabení nabídky v osobní dopravě a ponechání části na ostatní módech. Určitě by měla mít nákladní doprava (alespoň v dálkových/pravidelných relacích/PAP) před přepravně marginálními výkony osobní dopravy, včetně přepravně velmi slabých výkonů, byť pravidelných v regionální osobní dopravě, případně dálkové dopravě – opět však vazba na aktuálně neexistující/nemožná v uplatnění přepravní kritéria rozhodování o přidělu.
Spíše ano	Nákladní doprava by měla využívat hlavně období dopravního sedla osobní dopravy, např. využívat nočního provozu.
Nevím, nemám názor	Nelze generalizovat osobní dopravu, obsluha území pro zajištění základních potřeb obyvatel (dojíždění do zaměstnání, škol) by mělo mít přednost před nákladní dopravou. Naopak komerční doprava by tuto přednost mít neměla.
Nevím, nemám názor	Na uvedenou otázku podle mého názoru nelze takto globálně, a přitom poměrně jednoznačně odpovědět. Odpověď by musela být hledána vždy v bližších a možná i konkrétních souvislostech té které trati.
Spíše ne	Spíše ne = ne nutně, ne všude. Určil bych konkrétní tratě s velkým významem pro nákladní dopravu, kde by toto pravidlo platit nemělo. Namátkou pravobřežka, trať Radotín – Malešice – Běchovice, Nymburk – Mladá Boleslav a jiné.
Spíše ne	S ohledem na stávající počty vlaků v obou segmentech by si nákladní doprava v tomto ohledu zasloužila alespoň částečně zvýhodnit, byť zase individuálně záleží na konkrétním případě trasy a významu spojení.
Spíše ne	Ve špičkových hodinách bych preferoval osobní dopravu, naopak v sedlech nákladní.
Rozhodně ne	Záleží na významu porovnávaných vlaků - např. NEx by měly mít přednost před Os/Sp.

Odpověď	Komentář
Rozhodně ne	Nikoliv; navíc tato problematika může být zesilněna vlivem možného zavádění 740 m dlouhých vlaků, což může vést i k variantě katalogových tras s pevně stanoveným JŘ pro tyto vlaky (s ohledem na možné redukované počty dopravních bodů, které budou umožňovat odstavování těchto vlaků), tj. tyto trasy budou muset být nadřazené nad všechny jiné trasy. Na druhou stranu bude muset být plně dodržet JŘ danými vlaky. Další příklad běchovické zhlaví ŽST Praha-Libeň a linka S49 vs. dálková doprava a nákladní doprava.
Rozhodně ne	Nelze přeci stanovit jasné pravidlo zad přednost má osobní vlak vezoucí 4 cestující oproti mezinárodnímu vlaku Nex vezoucího 2500 tun kontejnerových nástaveb s jasným cílem dojet včas tak, aby se stihlo přeložit na loď a dále do světa.

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 5

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **2,54** a směrodatná odchylka **1,15**. Je **patrný mírný příklon k preferování tras osobní dopravy nad nákladní dopravou**, nicméně i přes výsledky uzavřených odpovědí je zřejmé, že respondenti se však v celkovém názoru v zásadě potkávají, a to dle struktury otevřených odpovědí. V komentářích je poukazováno, že i nákladní doprava má mít jednoznačně svůj prostor a osobní zpravidla zcela jednoduše nelze pouze preferovat nad nákladní.

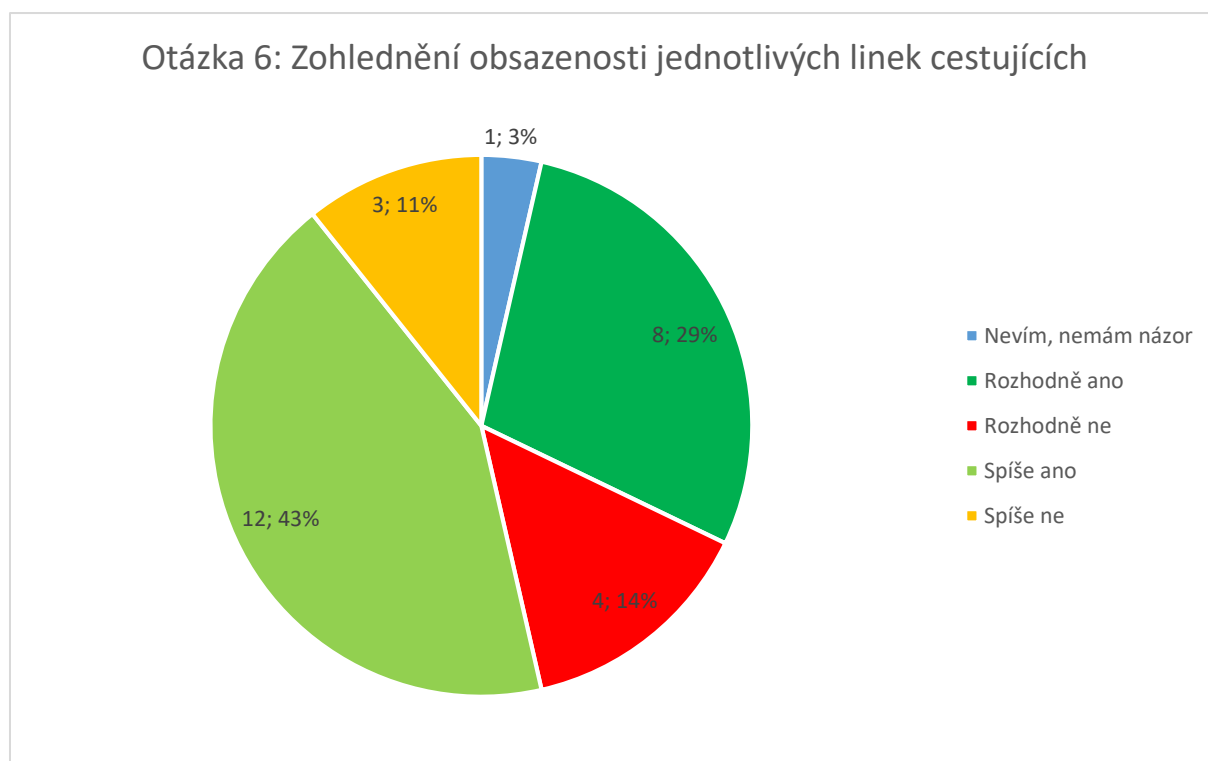
V komentářích je poukazováno na následující skutečnosti:

- vhodnost segregace infrastruktury pro osobní a nákladní dopravu a nutnost zkapacitnění úseků, kde nelze pojmout všechny tyto požadavky,
- vhodnost přednosti osobní dopravy v případech, kdy zajišťuje zejména dopravu do škol a zaměstnání, tj. zejm. v období přepravních špiček,
- preference nákladní dopravy na daném úseku, kdy v tomto případě má jednoznačně větší celospolečenský přínos než doprava osobní na takovém úseku železniční sítě.

V případě zástupců objednatelů dopravy je patrný příklon k preferenci osobní dopravy stejně jako v případě zástupců osobních dopravců. Naopak v případě zástupců projekčních kanceláří tato preference zcela není. U respondentů provozovatele dráhy a akademické sféry se názory různí, v případě první jmenované skupiny pak převažuje preference osobních vlaků nad nákladními.

Otázka 6: Domníváte se, že v případě přidělování kapacity dráhy by se měla zohledňovat obsazenost cestujícími jednotlivých linek osobní železniční dopravy, příp. jednotlivých spojů osobní dopravy (zejména v případě požadavků převyšujících kapacitu dráhy)?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Vyplývá též z odůvodnění rozhodnutí EK 2017/2075 – a dle mého názoru je to tak správně.
Rozhodně ano	Ačkoliv se zdá, že mám jednoznačný názor, přesto je potřeba posoudit případ od případu.
Rozhodně ano	Ano, toto jsem psal i u předchozích otázek. Nemělo by to být ale jediné kritérium, ale určitou váhu bych tomu přidelil. (nárok na kapacitu by se dal vyhodnocovat např. bodováním podle nějakého klíče, podobně jako se např. vyhodnocují některé veřejné zakázky ve stavebnictví)
Rozhodně ano	Otázka váže na již výše nastíněné.
Spíše ano	Viz v odpovědi výše, posouzení obsazenosti spojů/linek může být jedním z kritérií mechanismus nastartovaném při nedostatku KDC.
Spíše ano	Velmi složitá problematika: neumím si představit, jak se bude vykazovat obsazenost u nově zaváděných spojů. Možná podle obsaditelnosti soupravy, ale i zde to skřípe. Kupř. budu řešit pořadí vjezdu do žst. Hradec Králové hl. n.: R od Pardubic – kapacita soupravy

Odpověď	Komentář
	okolo 240 míst, obsazenost reálně 200, versus R do Prahy – kapacita soupravy okolo 600 míst, reálně obsazeno třeba 100. Kdo dostane přednost?
Spíše ano	V některých otázkách dotazníku je zapomínáno na nákladní dopravu, i tu je třeba brát v potaz. Ano, při přidělování kapacity by měla být brána v potaz společenská užitečnost jízdy vlaku na daném zařízení. Tj. při nedostatečné kapacitě lze upřednostnit i nákladní vlaky, jestliže osobní (např. vybrané linky) lze řešit jinak (jízdou po jiné trati, nahrazení autobusem).
Spíše ano	V podstatě to trochu navazuje na předchozí komentář. V blízkosti uzlů je jednak jiná povaha skladby spojů než v jiných místech, a jednak vyšší absolutní hodnoty frekvencí cestujících, tedy opět potenciálně jiné množství osob poškozených nestabilitou grafikonu, respektive kapacitních problémů sítě.
Spíše ano	Výhradně v případě nedostatečné kapacity.
Nevím, nemám názor	Přirozeně, v některých případech toto kritériem patrně může být (zejména v případě linek s krátkým intervalem, kdy nabídka dopravy cestujícím by i po případném nepřidělení kapacity zůstala dostatečná). V některých případech by to ale mohlo vést k odmítání spojů, které sice nejsou plně vytížené, ale jsou důležité "pro plošné pokrytí" veřejnou hromadnou dopravou a náhradu nemusejí mít. Je nutné vzít v potaz i to, že zjištěné obsazení linek je většinou aposteriorní poptávkou, bylo by tedy nutné uvážit i kontext toho, jaké další možnosti cestovat cestující z daného spoje (dané linky) mají.
Spíše ne	Přídělcem kapacity by neměl mít tuto pravomoc. Dostatečně soudný by měl být objednatel dopravy.
Spíše ne	Jaká obsazenost – průměrná? Špičková? Maximální za měsíc? Rok? ... Při jakém dopravním modelu? Při jakých vnějších podmínkách? (COVID, výluky na trase linky, ...)
Rozhodně ne	Objednatelé by měli uvažovat o upřednostnění delších vlaků s delším intervalem před vlaky kratšími s kratším intervalem.
Rozhodně ne	Obraty souprav...

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 6

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **2,39** a směrodatná odchylka **1,37**. Je patrný příklon zabývat se reálnou obsazeností jednotlivých linek cestujícími, nicméně názory vykazují již poměrně značný rozptyl myšlenek a návrhů na dosažení této myšlenky v praxi.

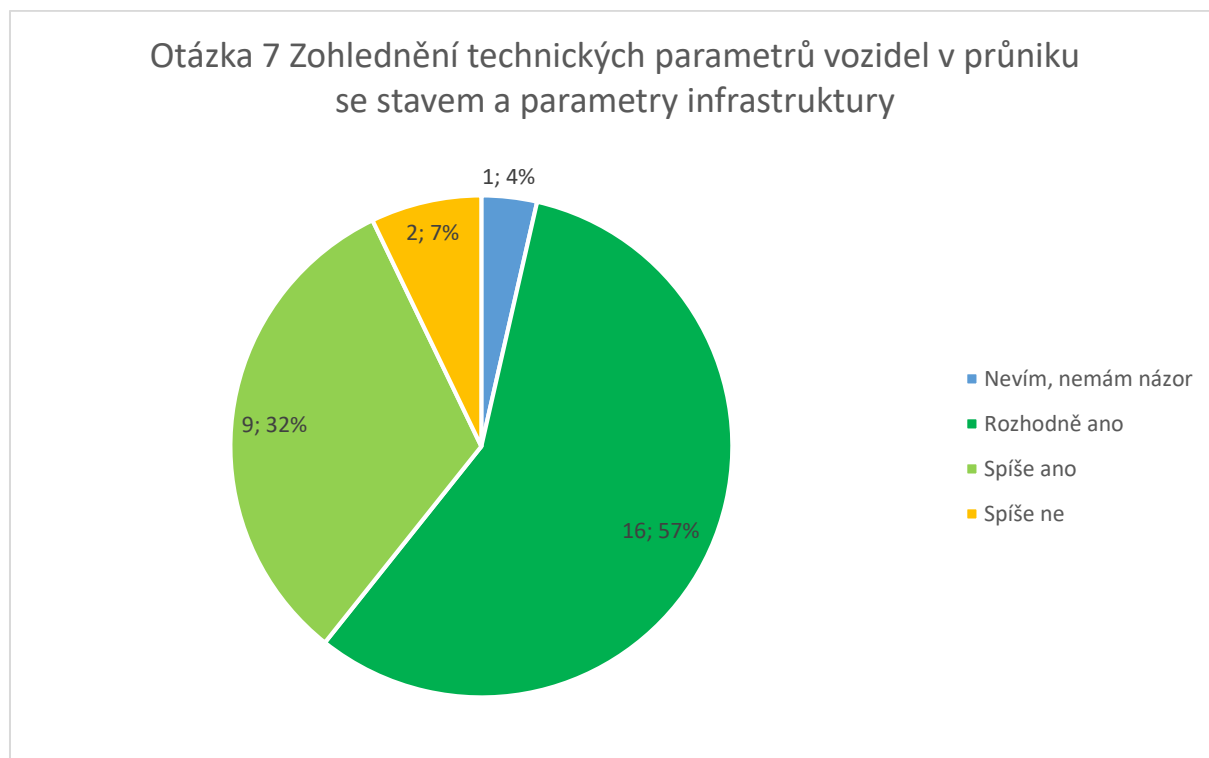
V komentářích je poukazováno na následující skutečnosti:

- sám objednatel by měl umět vyhodnotit, co je účelné objednat a co nikoli tak, aby kapacita byla využita hospodárně,
- je nutný individuální přístup,
- je nutné nastavit parametry tohoto hodnocení, muselo by se jednat o komplexnější posouzení, zřejmě ne jedinou hodnotu obsazenosti,
- v některých případech může být takové hodnocení obtížné aplikovat – rozdíl síla soupravy vs. běžná obsazenost, jak bude toto řešeno?

Homogenní názor zabývat se touto problematikou s pozitivními odpověďmi je u zástupců dopravců a projekčních kanceláří, v zásadě i u akademické sféry. U ostatních skupin se objevují více či méně i negativní názory na problematiku.

Otázka 7: Domníváte se, že v případě přidělování kapacity železniční dopravní cesty by se měly zohledňovat technické parametry vozidel v průniku s parametry infrastruktury, tj. možnosti využití parametrů infrastruktury (např. rychlostní profily a jejich hladiny) nasazenými vozidly na dané výkony (zejména v případě požadavků převyšujících kapacitu dráhy)?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Parametry vozidel by měly být spojeny s konkrétní kategorií vlaků. Například Ex na VRT rychlost 320 km/h, R na VRT 250 km/h. Eliminuje se pak např. situace, kdy R bude rychlejší než Ex. Pravidla musí být přehledná.
Rozhodně ano	Dopravci (objednatelé dopravy) by měli být dostatečně motivováni pro využívání parametrů ŽDC. I slevami/příplatky v ceně za DC. Nejúčinnější motivací jsou vždy peníze...
Rozhodně ano	Ano. Viz odpovědi dále.
Rozhodně ano	Prostě šnek a la Arriva Praha - Nitra, k tomu poloprázdný, nemá vysosávat na přetíženém úseku kapacitu pořádnému vlaku :-)
Rozhodně ano	Zkoušel jsem to navrhnout i v nejmenované TES. ČDC se ale podmínka pořízení lepšího vozidla, než dýchavičného kocoura nelíbila...

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Parametry vozidel provozovaných na konkrétním úseku železniční sítě měly být co nejvíce homogenní, což zaručuje maximální využití možné kapacity infrastruktury.
Spíše ano	Využití rychlosti může být pro maximální využití kapacity kontraproduktivní, lepší by byla schopnost zrychlení a brzdění; určité využití ETCS kde bude traťová část.
Spíše ano	Pokud to povede k lepšímu uspokojení požadavků na kapacitu (např. k možnosti natrasovat více tras nebo lépe dodržet požadované časové polohy), tak ano.
Spíše ano	Podle mého názoru je vhodné k tomuto přihlédnout, ale vždy by měl být uvážěn kontext, v jakém je požadovaný vlak provozován. Například "požadavek na lepší dynamické vlastnosti" u vlaku, který ve větší míře je provozován na regionální trati (kde je nevyužije) a po hlavní trati s požadavkem pouze "přejíždí", může způsobit snížení (ekonomické) efektivity provozu takové linky. V případě zavedení přestupu může dojít ke ztrátě atraktivity u cestujících. Na druhou stranu, pokud vlak jede velkou část trasy po trati s takovým požadavkem, kritériem by toto být mohlo.
Spíše ano	Odpovídající elektrická jednotka s rychlostí 140 – 160 km/h by měla být upřednostněna před pomalým motorovým vozem o $V_{\max}$ 80 km/h
Spíše ano	Proč ne, je to další případné kritérium. Klíčové je podle mě připustit diferenciaci obecně.
Nevím, nemám názor	V rámci přidělování komerčních tras v osobní dopravě je možné si takovou variantu představit.
Spíše ne	Otázka zřejmě vychází z myšlenky, že větší míra využití parametrů infra vlaky směřuje k efektivnějšímu využití kapacity. Toto však platí pouze pro vlaky pomalejší. U vlaků rychlejších naopak "lepší využití parametrů infra" způsobí vyšší rychlostní heterogenitu, a tedy přispívá ke snižování propustnosti.

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 7

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **1,61** a směrodatná odchylka **0,86**. Je patrný významný příklon brát v úvahu **technické parametry infrastruktury v průniku s technickými parametry nasazených vozidel**.

V komentářích je poukazováno na následující skutečnosti:

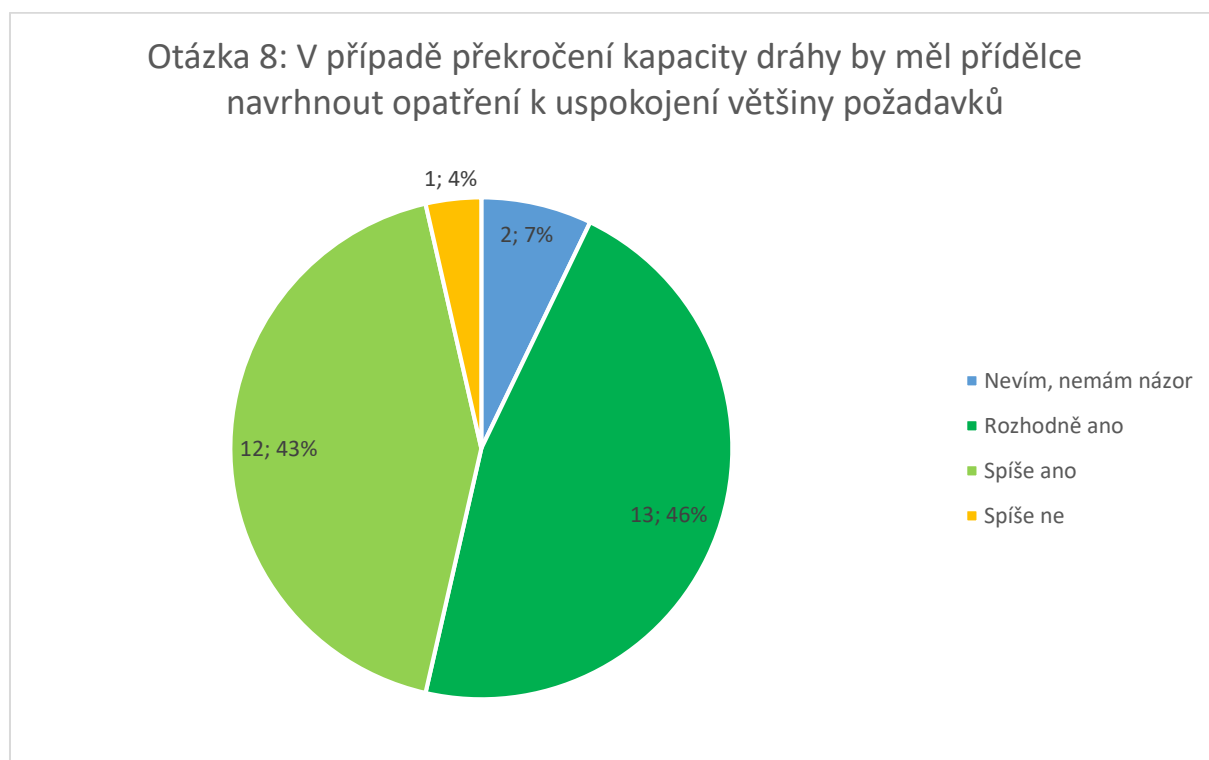
- motivovat dopravce/objednatelů úpravou ceny za použití dráhy jízdou vlaku v případě užívání ne/adekvátních vozidel,
- je upozorňováno na homogenitu tras, kdy tento přístup by v některých případech nemusel vést ke kýženému efektu hospodárné konzumace kapacity,

- požadavky na technické schopnosti vozidel jsou také odvislé od kategorie vlaků, na které jsou provozována.

Jediné dva spíše negativní názory na tuto problematiku se objevily u zástupců provozovatele dráhy a objednatelů. V případě jednoho z těchto názorů však došlo k dovysvětlení v otevřené odpovědi, která však zcela koreluje s některými vyjádřeními u pozitivních odpovědí, a tak se nedá říct, že tento názor by byl čistě odmítavý. V tomto případě se tak zdá být expertní pohled poměrně jednoznačný u respondentů všech odvětví.

Otázka 8: Domníváte se, že přidělcce kapacity dráhy v případě požadavků převyšujících její kapacitu, by měl mít možnost nebo povinnost před odmítnutím vybraných požadavků navrhnout řešení na jejich uspokojení (např. projetím vybraných zastávek u vybraných vlaků zajistit rovnoběžnost tras, čímž lze lépe zužít kapacitu dráhy, spojení vybraných vlaků v kritickém úseku, navrhnout nasazení jiných vozidel na vybrané linky apod.)?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Samotní žadatelé o KDC nemusí mít kompletní přehled o možnostech infrastruktury a zejm. o počtu a podobě požadavků na trasu od jiných žadatelů. Přídělcce kapacity dráhy v tomto případě stojí ve středu všech žádostí a jako jediný tento přehled může získat. V takovém případě by měl sám navrhnout pro trasy kterých se KDC nedostává smířčí řešení, avšak za předpokladu, pokud takové řešení existuje.
Rozhodně ano	Lepší projet vlakem, byť třeba s delšími jízdními dobami než přestup do autobusů.
Rozhodně ano	Možnosti by mít měl, otázka je, jestli je bude moci uplatnit i v případě, kdy budou pro objednatele dopravy (respektive obecně žadatele o kapacitu) nepřípustné. Po neúspěšném projednání by měla být zcela běžná (když je již dnes legální) možnost prosté neuspokojení žadatele – v ČR se stále čeká na překročení Rubikonu.

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Děje se tak někdy i nyní - např. dopřirážkováním jízdních dob, ale pokud jde o řešení proti původní projektované kapacitě/rozsahu dopravy, je degradován původní přínos investice v přínosech daných úsporami v jízdních/cestovních dobách cestujících (nákladní doprava je případně citlivá až na výraznější nárůst přepravní doby, kumulovaný spíše v celé délce relace).
Rozhodně ano	Preferovat snahu o nalezení kompromisu a jednání s objednateli před striktním zamítnutím.
Spíše ano	Tímto způsobem by došlo ke zvýšení efektivity.
Spíše ano	Navrhnout může, ale nařídit nesmí. Úlohou přidělce kapacity nemůže být politika dopravní obsluhy území, kdy např. projíždění z pohledu železnice méně zajímavé zastávky by generovalo zavedení nové autobusové linky.
Spíše ano	Ano: nicméně upozorňuji na rozpor v chápání pojmu kapacita dle logiky SM124 a přidělu kapacity (např. na úseku s nedostatečnou kapacitou dle SM124 by dle SM124 bylo vhodné redukovat počet tras, pro dosažení rizikové, resp. optimální kapacity; nicméně z pohledu přidělu kapacity, lze v takovém úseku konstruovat další trasy vlaků, a to až do momentu, kdy se fyzicky nedají už dané trasy vkládat).
Spíše ano	Komplexní otázka. Jednak odmítnutí požadavků (v podobě vyhlášení přetížení dráhy) se v praxi nevyskytuje, neboť by většinou způsobilo více zla nežli užitku. Jinak jde o poměrování přínosů různých opatření. A také o vůli jednotlivých stran se dohodnout. Přidělcem například může navrhnout méně časté zastavování vlaků kategorie Os na méně využitých zastávkách, ale objednatel například uplatňuje striktní politiku zastavovat všude všechno.
Spíše ano	Projíždění zastávek je ošemetná záležitost. Záleží také na hustotě spojů. Při taktovém JŘ a periodě 1 vlak za 4 hodiny je projíždění zastávek věc zcela nemyslitelná.
Spíše ano	Nevím, jestli musí nutně sám navrhnout řešení, minimálně by ale před odmítnutím měl dát možnost parametry ještě upravit (tj. aby zájemce o kapacitu mohl sám přijít s "ústupky").
Spíše ano	Politicky citlivé téma, avšak dají se tím vyřešit určité problémy, nelze aplikovat všude, ale je to rozumné řešení.
Spíše ano	Začneme u spojů jednoho dopravce a doufejme, že výhledově bude ochotno pro kompromisní řešení domluvit i více dopravců.
Nevím, nemám názor	Nezastáváme variantu povinnosti, avšak možnost návrhu řešení, jak danou kapacitu dráhy přidělit.
Nevím, nemám názor	Podle mého názoru by to neměla být povinnost, ale možnost. Tato možnost by se navíc měla týkat jen některých bodů. Například spojení vlaků (je-li to technicky možné) je podle mého názoru adekvátní (a i o povinnosti by bylo dejme tomu možné uvažovat). Na druhou stranu, například návrh projíždění zastávek mi přijde jako nerelevantní. Je pravdou, že tím může být dosaženo přírůstku kapacity, ale o (ne)obsluze zastávek by se mělo rozhodovat na základě plánu dopravní obslužnosti nebo jiných podobných koncepčních dokumentů, a především v návaznosti na přepravní poptávku v místě.

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 8

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **1,68** a směrodatná odchylka **0,76**. Je **patrný významný příklon ve smyslu poskytnutí součinnosti provozovatele dráhy v případě, že by nemělo dojít k uspokojení všech požadavků na konstrukci tras.**

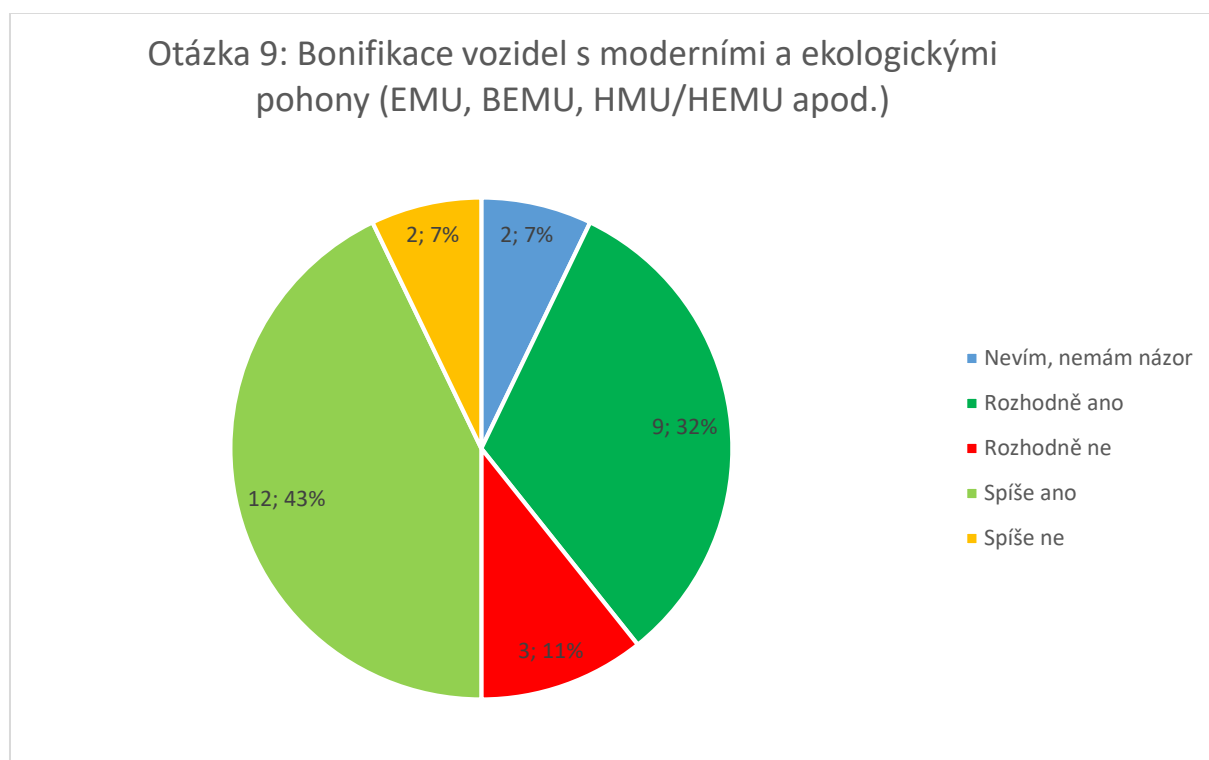
V komentářích je poukazováno na následující skutečnosti:

- nemusí se striktně jednat o povinnost, ale možnost,
- výsledkem by mělo být najít vhodný kompromis,
- provozovatel dráhy by toto učinit měl, ale konečné rozhodnutí musí učinit objednatel trasy,
- tento postup by měl být naprosto přirozený, protože jen provozovatel dráhy má kompletní informace o konstrukci tras na daném úseku, které ostatní subjekty nemají,
- toto téma může být politicky velmi citlivé.

Pozitivní odpovědi jasně převažují nad negativními, jediný spíše negativní názor se objevil v případě dopravce bez dalšího odůvodnění v otevřené odpovědi. Není možné tak dedukovat důvod výběru této odpovědi. V případě skupiny „Nevím, nemám názor“ se jedná o zástupce provozovatele dráhy a akademické sféry, nicméně některé myšlenky těchto respondentů v otevřených odpovědích korelují s myšlenkami dotazovaných s pozitivní odpovědí.

Otázka 9: Domníváte, že v případě přidělování kapacity železniční dopravní cesty na trati pro provoz v elektrické trakci by měla být bonifikována vozidla, která tuto trakci skutečně využijí, nebo by měla být bonifikována vozidla s moderními trakčními pohony (BEMU, HEMU/HMU apod.)?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Nebo naopak penalizována vozidla nevyužívající disponibilní elektrické trakce. Neustále bonusy/slevy jdou na úkor příjmů správce/státu i v případě, že se jedná o komerční produkt neobjednávaný státem.
Spíše ano	Mělo by být stanoveno v podmínkách dané kategorie, jakými vozidly s jakými parametry musí disponovat.
Spíše ano	Tato záležitost by měla být především zohledněna v ceně za DC.
Spíše ano	Já jsem spíše skeptik pro bateriové využití. Zde odpovídám pouze na dotaz trakční vedení, elektrický vlak, tak ano.
Spíše ano	Spíše ano, ale jen v případech, kdy vlak může být veden v závislé trakci. Pokud se elektrizovaná trať používá jen pro část trasy a vlak pak přechází na neelektrizovanou, pak by to nemělo být zohledňováno. Zvýhodnění moderních trakčních pohonů – proč ne, ale předcházet by měla jiná kritéria, řešená výše.
Spíše ano	Upřednostňovat výkon, nepovažuji za nutné upřednostňovat moderní pohony.

Odpověď	Komentář
Spíše ano	Není to s ohledem na nízkou energetickou náročnost železniční dopravy jako takové životní nutnost, ale příjemná motivace pro zvyšování energetické efektivity železničních vozidel.
Spíše ne	Není důvod nutit / trestat dopravce za rozumný koncept objednatelů např. nepřestupu/nepřepřehu na úsek s elektrizací (př. Trutnov / Náchod – Jaroměř – Hradec Králové). I nucený přepřah třeba Mn vlaků (viz třeba shodný úsek) může zhoršovat ekonomiku provozu a v konečném důsledku převedení přepravy mimo dráhu. Někde se můžou časem ukázat výhodněji např. bateriová vozidla.
Rozhodně ne	Výsledné bonifikování by mělo vyplynout spíše z hodnoty kW/t nežli použité trakce.
Rozhodně ne	Rozhodování o kapacitě nemá být ovlivňováno jinými zájmy než optimální uspokojení požadavků po kapacitě.

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 9

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **2,21** a směrodatná odchylka **1,26**. Je patrný příklon k podpoře vozidel s moderními či ekologickými pohony.

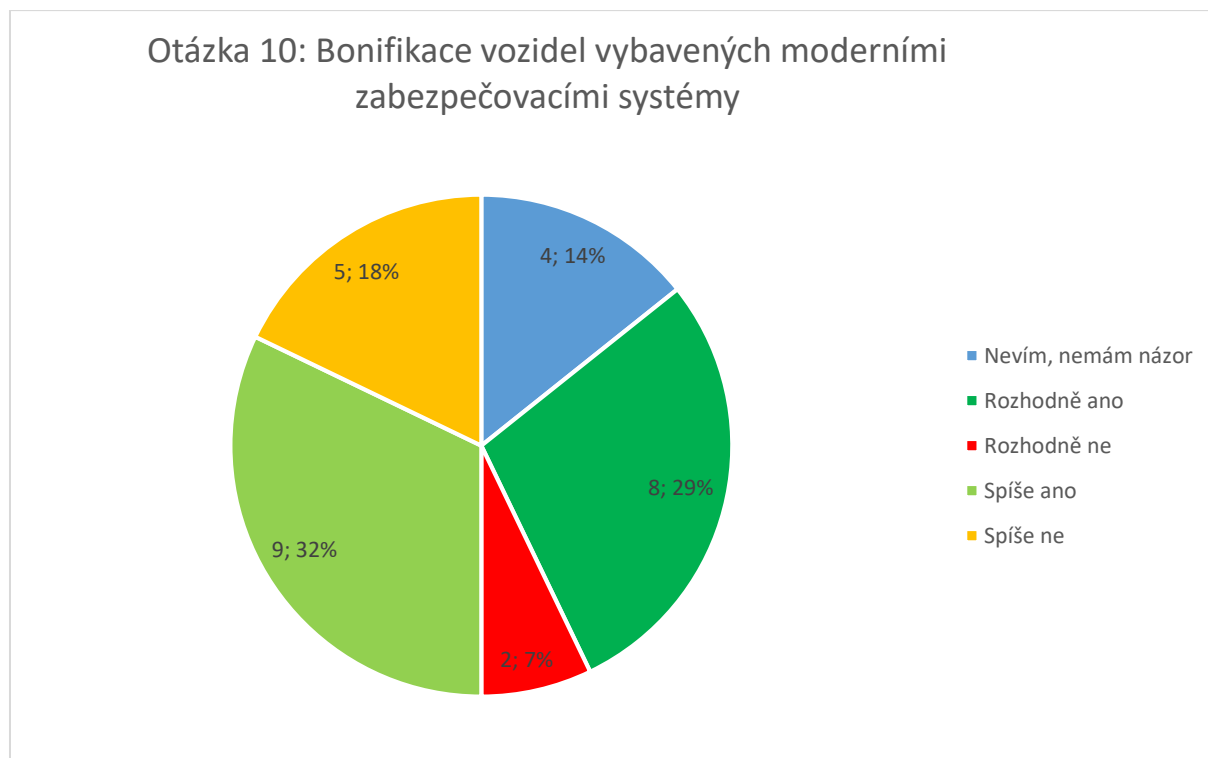
V komentářích je poukazováno na následující skutečnosti:

- myšlenka bonifikace spíše měrného výkonu, nikoli konkrétní trakce,
- nutnost pečlivého posouzení v případě přechodu vlaku (linky) např. z tratě elektrizované na neelektrizovanou – v případě smysluplné dopravní koncepce by neměl být konzument kapacity za tento přístup penalizován,
- teoreticky nemusí být cestou bonifikace, ale penalizace za užití nevhodných vozidel,
- může být zohledněno v ceně za užití dopravní cesty,
- může se jednat o pozitivní motivaci ke zvyšování energetické efektivity vozidel.

Pozitivní odpovědi převažují opět nad negativními. Negativní odpovědi byly identifikovány u objednatelů bez hlubší úvahy v případě možnosti otevřené odpovědi. Zde lze však předjímat, že v případě upřesnění dotazu ve smyslu některých výše uvedených odpovědí (případná penalizace by se nevztahovala na linky, které jsou vedeny částečně po elektrizované a neelektrizované síti), by se možná tyto negativní názory neobjevily, nicméně jedná se čistě o hypotézu. Dále byly záporné odpovědi identifikovány v případě zástupců provozovatele dráhy, kde ke každé byl poskytnut komentář, nicméně v případě každé z těchto odpovědí je doplnění zcela odlišné.

Otázka 10: Domníváte se, že při přidělování kapacity železniční dopravní cesty by měla být bonifikována vozidla vybavená moderními zabezpečovacími systémy (typicky ETCS a GSM-R)

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Otázka ztrácí význam – nevybavená vozidla nebudou vůbec připuštěna
Rozhodně ano	V momentě zavedení výhradního provozu ETCS s benefity na dotčených tratích nezbytná věc, protože nevybavený vlak bude konzumovat výrazně více kapacity než vlak vybavený (za jinak stejných podmínek).
Rozhodně ano	Ano, navíc by měly být zohledněné i parametry vlaků z pohledu ETCS, které mohou mít pozitivní vliv na kapacitu (např. problematika brzdících procent, problematika lambda vs. gamma vlak, problematika ATO vs. neATO vlak).
Rozhodně ano	Jednoznačná motivace k využívání moderních zabezpečovacích systémů do chvíle, než jimi bude vybavena rozhodná část vozového parku.
Spíše ano	Možná za účelem motivace rychlejšího vybavení zab. ETCS.
Spíše ano	Tato záležitost by měla být především zohledněna v ceně za DC.
Spíše ano	Kladnou odpověď jsem zadal zejména s ohledem na to, že takový vlak bude bezpečnější. Z hlediska kapacity přínos vlaku jedoucího pod dohledem ETCS tak jednoznačný není, může být jak negativní,

Odpověď	Komentář
	tak pozitivní. Ten pozitivní by však měl naštěstí ve vzdálenějším horizontu převažovat.
Spíše ano	Dávám na roveň k ostatním parametrům vozidel ve vztahu k parametrům trati (trakce, rychlost apod.).
Spíše ano	Spíše z hlediska bezpečnosti provozu do doby výhradního provozu, který dispozici zřejmě vyřeší.
Nevím, nemám názor	Do doby výhradního provozu na trati mohou být taková vozidla bonifikována.
Nevím, nemám názor	Tady záleží na době, která se tím myslí. Za současného stavu si to (u smíšeného provozu) představit umím, nicméně provoz pod ETCS se postupně na velké čisti sítě stane nejspíš závazným (výhradním) a tedy výhledově tato bonifikace v takovém případě přestane dávat smysl.
Spíše ne	Tady bych se asi nebavil o bonifikaci, nýbrž o povinnosti. Ačkoliv na ETCS mám svůj názor.
Rozhodně ne	Rozhodování o kapacitě nemá být ovlivňováno jinými zájmy než optimální uspokojení požadavků po kapacitě.

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 10

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

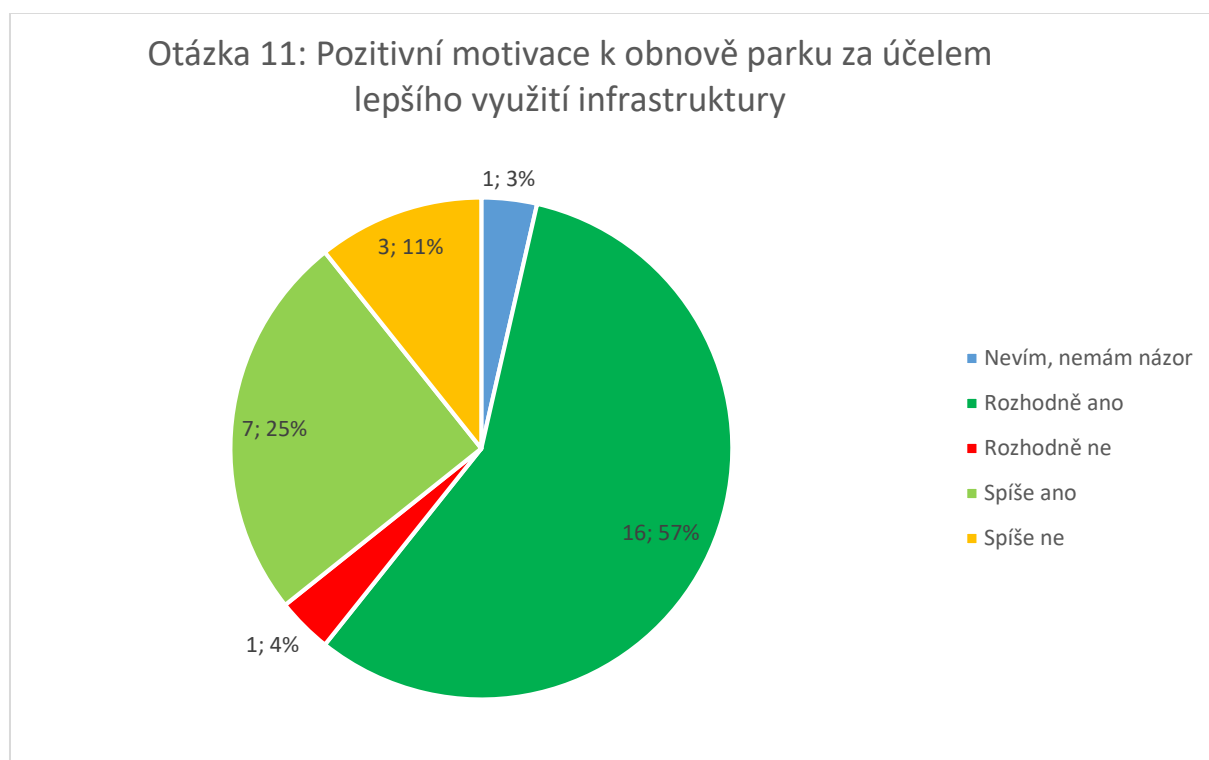
činí průměr **2,43** a směrodatná odchylka **1,27**. Je **patrný mírný příklon k podpoře vozidel vybavených moderními zabezpečovacími systémy**.

Na základě uvedených odpovědí se ukazuje, že otázku bylo vhodné zřejmě lépe formulovat, a to s ohledem na výhradní zavedení ETCS v budoucích horizontech a zřejmě až na řídké výjimky nutnost vybavit všechna vozidla zařízeními umožňujícími využití tohoto systému. V tomto případě tak značná část respondentů poukazuje na fakt, že tato otázka po naplnění tohoto stavu nedává smysl, nicméně část také upozorňuje, že do doby výhradního zavedení ETCS se jedná o pozitivní motivaci k vybavování vozidel zařízeními nutnými pro funkčnost tohoto systému.

Největší skupina negativních názorů plyne od objednatelů dopravy, kteří zřejmě v případě tohoto problému vnímají značné finanční zatížení při vybavování vozidel zařízeními nutných pro činnost ETCS i přes případnou bonifikaci, proto jsou zde názory na tuto problematiku velmi rozporuplné.

Otázka 11: Domníváte se, že stát či EU by měly pozitivně motivovat dopravce a objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících (např. dotačními programy) k obnově vozového parku či zlepšování jeho kvality ve prospěch lepšího a smysluplnějšího využití kapacity železniční dopravní cesty?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Musí ale také probíhat komunikace mezi dopravci a manažerem infrastruktury na téma dlouhodobých plánů modernizace a rozvoje ŽDC. (A tyto plány musí také dlouhodobě platit...).
Rozhodně ano	Cesta ke zlepšení kapacity nemusí tkvít jen v technicko-technologických opatřeních na straně infrastruktury, ale taktéž i na straně technicko-technologických opatření na straně vozového parku, které je v případě zavádění systému ETCS ještě víc rozhodujícím faktorem než dosud.
Rozhodně ano	Ano, z pohledu kraje by se mohlo jednat o další kofinancování dopravní obslužnosti, může to být jedna z motivací k obnově vozového parku.
Spíše ano	Pouze za podmínky, že stát bude vědět a bude s to definovat, co znamená "obnova vozového parku či zlepšování jeho kvality ve prospěch lepšího a smysluplnějšího využití kapacity". Například výsadou moderních vozidel poslední doby je, že oproti starším

Odpověď	Komentář
	prodlužují pobyty a doby potřebné na obrat, tj. přesně opačný trend, než jak je myšlena otázka.
Spíše ano	Pokud by nebyla infrastruktura řešena projektově prakticky bez rozpočtové vazby na vozidlový park, pak by zřejmě podpora měla smysl, neboť mnohdy investice do vozidlového parku může být efektivnější než ke stejnému výsledku vedoucí, většinou mnohem nákladnější investice infrastrukturní. Bohužel pole působnosti jsou v tomto ohledu oddělené a záleží jen na vůli obou stran. Spíše jsme jako správce tlačeni k jakékoliv investici, která maximálně sníží náklady objednateli/dopravci.
Spíše ne	Malý stát, malé zásahy, malé výdaje, málo dotací.
Spíše ne	Jakože jestli by se tímto kritériem daly obhajovat žádosti o dotační programy na vozidla? Domnívám se, že dotační tituly již existují, a tak nějak se obecně předpokládá, že modernější vozidlo se lépe vypořádá s traťovým profilem. Neumím si představit, že by se tyto programy navyšovaly o nějakou bonifikaci speciálně z titulu řešení kapacity.
Rozhodně ne	Stát ani EU nemají dotovat vozidla. Taková dotace deformuje představu o ceně dopravního výkonu a vždy bude z principu nespravedlivá, protože požadavky vždy převýší možnosti.

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 11

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **1,79** a směrodatná odchylka **1,15**. Je **patrný silný příklon k podpoře obnovy vozového parku za účelem lepšího využití parametrů infrastruktury**.

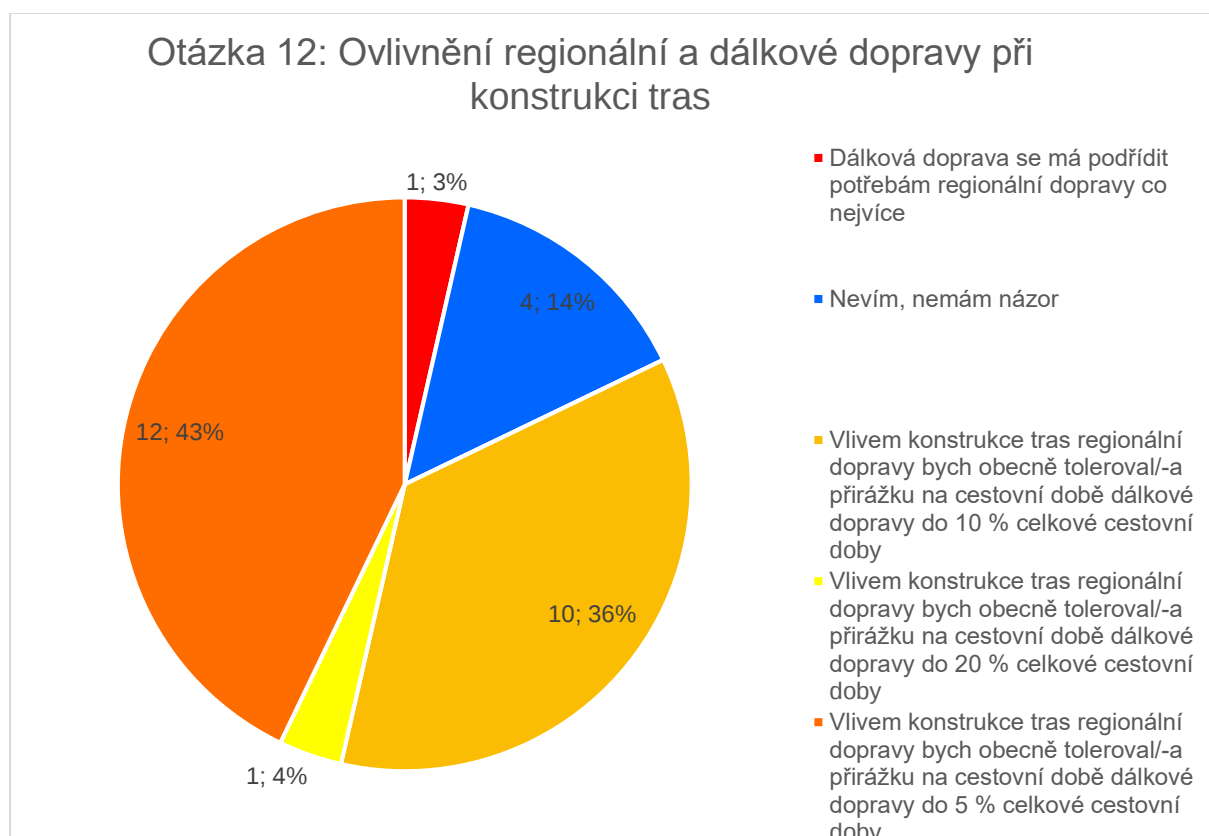
V komentářích je poukazováno na následující skutečnosti:

- je nutné, aby dlouhodobé plány byly skutečně platné a dalo se z nich opravdu vycházet,
- tuto cestu je nutné pečlivě definovat,
- možná by bylo vhodné v tomto případě dále zlepšit komunikaci mezi jednotlivými subjekty, aby investice na všech stranách byly smysluplnější,
- v případě negativních odpovědí je patrná myšlenka nepodporovat dotování vozidel zcela nebo obtížné definování pravidel dotací z pohledu této problematiky.

V případě této otázky se veškeré negativní odpovědi objevily v případě zástupců zaměstnaných u provozovatele dráhy. Přesto s ohledem na objem těchto odpovědí i v této skupině převažuje pozitivní názor, u ostatních profesních skupin je jednoznačně pozitivní.

Otázka 12: Regionální a dálková doprava se v případě přidělu kapacity na jedné trati ovlivňují. Uměle může proto dojít za účelem konstrukce jízdního řádu ke zpomalení tras dálkové dopravy. Jaké je podle Vás případné únosné zpomalení vlaků dálkové dopravy vlivem konstrukce tras regionální dopravy?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Vlivem konstrukce tras regionální dopravy bych obecně toleroval/-a přírážku na cestovní době dálkové dopravy do 5 % celkové cestovní doby	Vždy by měl být prostor k určité možnosti korekce. Dnes jsme ve stavu, kdy každá minuta zdržení dálkové dopravy je nepřijatelná. Přesto by systém dálkové dopravy měl fungovat tak, že pojme velké množství cestujících a regionální doprava koncipována tak, aby došlo k určité provázanosti dopravy.
Vlivem konstrukce tras regionální dopravy bych obecně toleroval/-a přírážku na cestovní době dálkové dopravy do 5 % celkové cestovní doby	Může to být v závislosti na dalších faktorech (vysoké využití kapacity, přípojové vazby ad.) i více. Je zde opomíjena nákladní doprava, i ta může být regulérním důvodem pro prodloužení cestovních dob osobní dopravy. Dále zhoršení kvality trasy může nastat nejen v podobě prodloužení cestovních dob, ale posunem celé trasy.

Odpověď	Komentář
Vlivem konstrukce tras regionální dopravy bych obecně toleroval/-a přírážku na cestovní době dálkové dopravy do 5 % celkové cestovní doby	Nelze jednoznačně stanovit, jaká procentní přírážka je akceptovatelná – záleží na dopad do možnosti dosažení uzlů dálkové dopravy, do celkové jízdní doby, záleží na obsazenosti dálkové (a i regionální) dopravy. Nicméně přírážka v jednotkách procent mi přijde jako rámcově možná.
Vlivem konstrukce tras regionální dopravy bych obecně toleroval/-a přírážku na cestovní době dálkové dopravy do 5 % celkové cestovní doby	Odpověď spíše z nouze – optimálně by měly být naplňovány projektované parametry infrastruktury, včetně jízdních dob, a ne jejich degradace vlivem projevu rezervní kapacity. Byť je samozřejmé, že nelze investice a předpoklady k nim projektované s jistotou predikovat, zvláště po dlouhé hodnotící období a je nutné opatření učinit – mělo by tak však dojít v případě, že celkově vzroste nikoliv přednostně dopravní výkon, ale především přepravní, který většinou není úměrou růstu výkonu dopravního.
Vlivem konstrukce tras regionální dopravy bych obecně toleroval/-a přírážku na cestovní době dálkové dopravy do 10 % celkové cestovní doby	Závisí také na cestovních dobách dálkové dopravy, které musí být konkurenceschopné. Dálkové vlaky mohou být také vázané na integrální taktový JŘ, což je potřeba zohlednit.
Vlivem konstrukce tras regionální dopravy bych obecně toleroval/-a přírážku na cestovní době dálkové dopravy do 10 % celkové cestovní doby	Ovšem třeba zohlednit, zda prodloužení nenabourá systémové jízdní doby a vazby v uzlech, nebo neučiní zásadní "zásek" do atraktivity celkové cestovní doby v dálkovce.
Vlivem konstrukce tras regionální dopravy bych obecně toleroval/-a přírážku na cestovní době dálkové dopravy do 10 % celkové cestovní doby	Hodnotu 10 % stanovuji subjektivním odhadem jako jistou "střední hodnotu" tohoto limitu a dívám se na to pohledem cestujícího, nikoli např. snahou porovnat železniční a silniční dopravu.
Vlivem konstrukce tras regionální dopravy bych obecně toleroval/-a přírážku na cestovní době dálkové dopravy do 10 % celkové cestovní doby	I zde bych zohledňoval sílu přepravních proudů.
Vlivem konstrukce tras regionální dopravy bych obecně toleroval/-a přírážku na cestovní době dálkové dopravy do 10 % celkové cestovní doby	Záleží na případě a systémových vazbách v uzlech, regionální doprava je využívána na kratší vzdálenosti, kde každé zpoždění je "více vidět" než v případě dálkové dopravy
Vlivem konstrukce tras regionální dopravy bych obecně toleroval/-a přírážku na cestovní době dálkové	S rostoucí délkou trasy vlaku dálkové dopravy by se tento podíl mohl i mírně zvýšit. Rovněž by měla být posuzována stabilita konkrétního spojení a jeho

Odpověď	Komentář
dopravy do 10 % celkové cestovní doby	konkrétní význam např. vůči konkurenčním druhům dopravy.
Vlivem konstrukce tras regionální dopravy bych obecně toleroval/-a přírážku na cestovní době dálkové dopravy do 10 % celkové cestovní doby	Hlavně, aby se to vyjezdilo. Těch 10 % z celku odhaduji, že by mohlo být tak nějak obecně zkousnutelných, ale záleží, o jakém celku se bavíme (něco jiného je zpomalení 10 % na úseku Praha – Kolín, tam si to umím představit i víc, a něco jiného na úseku Praha – Žilina, kde naopak už toto bude příliš).
Vlivem konstrukce tras regionální dopravy bych obecně toleroval/-a přírážku na cestovní době dálkové dopravy do 20 % celkové cestovní doby	Na velikost přírážky nemám jasný názor, posuzoval bych spíše individuálně s ohledem na další okolnosti.
Nevím, nemám názor	Odpověď na tuto otázku ve formě procentní přírážky nedává vůbec smysl.
Nevím, nemám názor	Případ od případu, nestanovoval bych direktivně nějakou mez (mj. nejednoznačné, k jaké dálkové relaci by se vlastně vztahovala).
Nevím, nemám názor	Nevím specifikovat procentuální přírážku. Nicméně pozitivně vnímám takovou možnost pro stabilizaci trasy z pohledu možného zpoždění, čeho svědky jsme na trati Poříčany – Praha hl. n. Další možnost se naskýtá v prodlužování pobytů v rozhodných stanicích pro možnost eliminace zpoždění – nicméně taková možnost vede k nutnosti kapacitně velkorysejšího řešení na úrovni disponibilních kolejí s nástupištní hranou, a to zejména v uzlech.

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 12

Valná většina respondentů (cca 80 %) by vlivem konstrukce tras regionální dopravy obecně tolerovala přírážku 5 % nebo 10 % celkové cestovní doby v případě dálkové dopravy. Respondenti uvádějí, že segmenty se přirozeně mohou ovlivňovat, důležitá je i individualita přístupu (typicky ve větších uzlech, konkurenceschopnost železniční dopravy nesmí být ovlivněna nadměrnými přírážkami apod.) a nesmí být tímto přístupem „nabourán“ systém jako celek. Systémy regionální a dálkové dopravy jsou provázané a musejí kooperovat. Přírážku (její výši globálně) může být však obtížné stanovit, na což také poukazují některé názory. Zaznívá však i zcela jasně formulovaná myšlenka, že kvalitní projektová příprava a následně plnění jízdního řádu podle navrženého modelu v projektu by mělo fungovat tak, že takové přírážky by ideálně neměly být prakticky nutné.

Odpovědi, které nekorelují s výše uvedenou většinou 80 %, jsou pak patrné především ve skupině respondentů působících u provozovatele dráhy. U dovysvětlení se pak objevuje zmíněný pohled výše, že takovou přírážku nelze jednoduše stanovit, a pak také výjimečný názor, že otázka postrádá smysl.

Otázka 13: Znáte nějaká opatření ze zahraničí, která řeší situace, kdy je více požadavků na přidělení kapacity dráhy a tato kapacita nepostačuje nebo reálně uspoří kapacitu dráhy, i když není ještě zcela vyčerpána? Můžete tato opatření stručně jmenovat a o jaké státy se jedná?

Jsou uvedeny odpovědi, kdy respondenti uvedli nějaká opatření, která znají ze zahraničí, či doporučení, kde tato opatření hledat. Tyto odpovědi jsou možným podkladem pro další směry výzkumu. Obecně je však patrné, že dotazovaným nejsou přímo zpravidla známy zkušenosti ze zahraničí.

Odpověď odkazující na znalost jiné metodiky či zkušeností, příp. doporučení, kde informace hledat

Ne. Nicméně bych se díval na německy hovořící krajiny, kde vítězí technologie (na straně infrastruktury i vozidel) před betonem, tj. co nejvíce vylepšovat kapacitu na stávající infrastruktuře, před tím, než učiníme rozhodnutí stavět něco nové mimo stávající infrastrukturu.

Pokud vím, tak na DB ulovit trasu pro komerční spoj není úplně jednoduché

Vedle již uvedených (min. rychlost, zrušení zastavování, spojování) také minimální měrný výkon vozidel.

Necítím se kompetentní komentovat toto v kontextu, když není kapacita zcela vyčerpána. Vnímám toto spíš jako "obchodně-právní" problém.

Ne, jsem z tohoto pohledu laik a přehled nemám. Ale pan XY, zhotovitel části DT na SP ŽUP včetně RS, by s německými zkušenostmi mohl poradit.

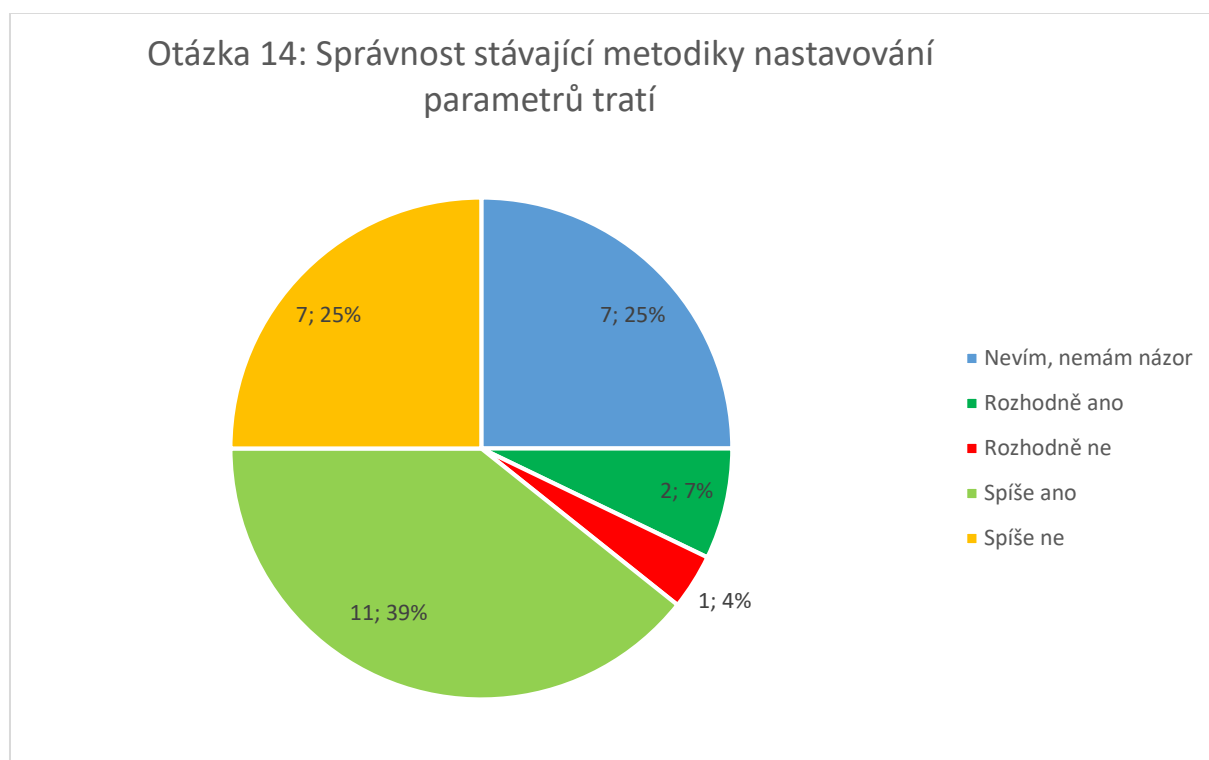
Přenechám fundovanějším - mohli bychom začít v Německu atd. Plánování v mnohdy vzorovém Švýcarsku včetně, ovšem za jakou cenu a v jakém celospolečenském prostředí (v ČR, zvláště jako členské zemi, závazný model v rozporu už vůči požadavkům/principům EU spějícímu ke komerci, proti tomu plány obdobné Eurolink atd.)...

Průjezdy méně vytížených zastávek, trasování.

Ne. Leda státy, které dokáží rychle reagovat výstavbou potřebné infrastruktury v reakci na požadavky jízdního řádu. Např. nové úseky tratí, výhybny apod.

Otázka 14: Považujete současnou metodiku nastavování parametrů (zejména trasování, rozhodování novostavba x rekonstrukce stávající infrastruktury, podíl přeložek, počet traťových kolejí/četnost dopraven, atp.) nové železniční infrastruktury v ČR (studie proveditelnosti) za správnou?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Problémem je neustálá snaha o obcházení pravidel stanovených metodikou, způsobená zejména politickými tlaky.
Spíše ano	Metodika je v zásadě správná, problém je v uchopení a schopnosti vyčíslení konkrétních přínosů (často velmi časově náročné a pracné, nesnadné získání konkrétních relevantních dat) a obecně schopnostech zpracovatelů, potažmo i hodnotitelů. Jiná metodika nedá lepší výsledky, zůstane-li zpracovatel neschopný / hodnotitelé roztříštění.
Spíše ano	Občas postrádám: 1) úvahu nad přínosem investice pro koncového uživatele, 2) koordinace stavebních činností, resp. finančních prostředků (1. rok trať, 2. rok zabezpečovací zařízení, 3. rok tunel, 4. rok most a všichni potenciální cestující jsou „v pr...“)
Spíše ano	Své případné výhrady jakožto zaměstnanec XY nebudu sdělovat touto cestou.
Spíše ano	Mám za to, že se rozhoduje hlavně podle potřeb a smysluplnosti dopravního konceptu, přeložky nejsou jen tak z plezíru, což považuji

Odpověď	Komentář
	za správné. Ideální stav často naruší výsledek ekonomického hodnocení a smysluplnost pak někdy dostává na frak. V některých případech by kromě ekonomické efektivity bylo dobré mít možnost obhajovat investice např. státním zájmem (nesmělo by se tím ale plýtvat). Také bych rozšířil možnost používání MKA, tam kde CBA selhává.
Spíše ano	V zásadě se domnívám, že již dlouhodobě je snaha adaptovat infrastrukturu na rozsah provozu, takže obecně ano. U nás je však problém, že požadavky uživatelů infrastruktury se mění v čase a nejsou prověřené (modely, predikcemi, výpočty) a následně zafixované, takže se velmi často stává, že investice do infrastruktury vlastně ve finále neřeší problémy spojené s kapacitou. Další problém je chronologie jednotlivých projektových stupňů, která se u nás z různých důvodů nerespektuje, čímž opět vznikají nedostatečnosti či naopak přebytečnosti v síti (to ale není problém studií proveditelnosti jako takových).
Spíše ano	V naprosté většině případů není problémem vlastní metodika, ale vstupy! Dlouhodobě výsledky především z výrazněji sledovaných SP křiví neřízená cenotvorba staveb podléhající kvantitativní přípravě (blíže bez komentáře) a stavu na trhu. I ve SP lze navrhnout kapacitně prakticky dokonalé řešení, se kterým by byli všichni spokojeni, ale řešení musí být ekonomicky efektivní – krom jiného. Více nelze rozepisovat! Pokud je EH na obtíž, nemusíme ztrácet čas se studii, ale na druhé straně by stejně musel "nějak" vzniknout pořadník staveb bez blíže specifikovaných priorit, které by zřejmě neodpovídali koncepčním cílům a odborné selekci. SP i další dokumentace v počátku přípravy jsou primárně strategickým dokumentem, který má ověřovat průchodnost šetřené situace, případně dávat vodítko k řazení v prioritizaci. Je však křiveno úpravami vstupů bez adekvátního průkazu jejich pořízení – někde kontrolovanými, jinde bez komentáře.
Nevím, nemám názor	Není mi známá metodika nastavování parametrů nové železniční infrastruktury v ČR.
Nevím, nemám názor	Nemyslím, že by v ČR nebo jinde existovala "metodika nastavování parametrů". Existují minimální parametry v TSI INF, ale k těm zřejmě dotaz nesměruje. Obecný postup "shromáždit požadavky/přání – vyhodnotit jejich podloženost a relevanci – vytvoření rejstříku možných variant s nejrůznějšími parametry – jejich posouzení CBA – rozhodnutí o variantě" považuji za relevantní a správný.
Spíše ne	Kvalita provozu zjištěná dopravní technologií by měla vstupovat do ekonomického posouzení, které zohlední navýšení nákladů v důsledku následných zpoždění.
Spíše ne	Jsou podceňovány kapacity stanic (počet, délka kolejí). Pro osobní dopravu často dle předpokládaného dopravního modelu bez rezerv, pro nákladní dopravu bez zohlednění případného velkého nárůstu tohoto segmentu. Počty traťových kolejí jsou na řadě tratí dlouhodobě podceněné, a přestože ve studiích proveditelnosti často vycházela jako ekonomicky efektivní i varianta s vyšší kapacitou, zvolena byla úspornější varianta.

Odpověď	Komentář
	Na rozdíl od přístupu v jiných odvětvích nebo i v silniční dopravě (zcela jiný přístup ŘSD ve věci stanovení kapacity komunikací než u SŽ) převládá na železnici výrazně defenzivní přístup. Nikoliv nabídka nové kapacity, ale pouze částečné uspokojení existující poptávky.
Spíše ne	Na jednu stranu je časové období pro hodnocení ekonom. efektivity stavby vzhledem k jejich životnosti krátké (v současnosti tuším u nás 30 let), na druhou stranu počítat jakékoli údaje o přepravních prouděch v horizontu delším než pěti let je stejně relevantní jako věštění z křišťálové koule. Proto se domnívám, že by měl být dán prostor expertnímu pohledu více odborníků a že by se zejm. žel. stavby měly navrhovat s rezervou (např. koleje v žst. navíc, délky nástupišť, více výhyben) - nemusí se např. v dané stavbě hned takováto rezerva využít, ale musí být možná její snadná realizace v budoucnu (zůstane prostor pro přidání koleje v žst.).
Spíše ne	To je opět stavba od stavby.
Spíše ne	Jsem si ale vědom závislosti na množství finančních prostředků na investice i majetkoprávních problémů při plánování novostaveb (NIMBY).
Spíše ne	V případě novostaveb či rekonstrukcí bych se klonila k větší velkorysosti s výhledem do budoucna. Kolejiště jsou co do počtu kolejí ve stanicích zbytečně redukována, jejich potřebnost se může ukázat až časem. Snaha ušetřit v jednom okamžiku za dvě výhybky s sebou pak často nese omezení možností infrastruktury na mnoho dalších let dopředu.
Rozhodně ne	Ne. V rámci metodiky nejsou mnohdy hledaná optima, ale maxima. Hezkým příkladem je např. momentální móda zavádění rychlosti 200 km/h, z které neplyne, zda tuto rychlost potřebujeme pro dosažení systémové cestovní doby mezi A a B, kolik vlaků tuto rychlost využije, jaké budou dopady na kapacitu atd. Nicméně víme, že rychlost 200 km/h chceme. Dalším příkladem je studie Plzeň – České Budějovice, kde se našlo řešení, které je ekonomicky akceptovatelné, nicméně není ním dosaženo systémových cestovních dob mezi Plzní a Českými Budějovicemi. Další fenomén jsou zcela měnící se vstupy zejména z pohledu osobní dopravy, kdy mnohdy provozní koncept má menší životnost než příprava stavby. Obecně chybí trvalý a jasný cíl, co chceme od připravované, resp. stávající infrastruktury v roce 2030 atd.

Znalosti přístupů ze zahraničí

Jsou uvedeny pouze takové odpovědi, ze kterých plyne znalost nějakého postupu nebo doporučení, kde jej hledat.

Odpověď odkazující na znalost jiné metodiky či zkušeností, příp. doporučení, kde informace hledat

Např. DB používá EBWU (Eisenbahnbetriebswissenschaftsuntersuchung) – provozně-vědní studie, která se zabývá ekonomickým vyhodnocením následných zpoždění. U malého počtu vlaků jsou náklady vyšší než výnosy, u optimálního počtu vlaků je dosahován zisk jak u dopravců, tak i provozovatele dráhy. U příliš vysokého počtu vlaků již výnosy stagnují, náklady naopak rostou exponenciálně, jelikož se zde vyskytují nepřijatelná následná zpoždění.

Odpověď odkazující na znalost jiné metodiky či zkušeností, příp. doporučení, kde informace hledat

Nemám bohužel aktuální informace. Pro inspiraci je ale dlouhodobě přínosný přístup Švýcarské konfederace.

Bahn 2000; Bahn 2030.

V souvislosti s přípravou stavby Krušnohorského tunelu se setkávám s německým přístupem.

Např. na Slovensku se drží parametrů AGC hlava nehlava, 160 km/h všude a hotovo. Nepřijde mi to účelné.

Moc nerozumím, co se tím myslí. Třeba úmyslné předimenzování? Asi záleží na pohledu, co to vlastně je. Ale u staveb na zelené louce speciálně v despotických krajinách je zcela jistě jiný přístup (jak z hlediska povolovacích procesů, tak třeba z hlediska specifického či přidaného významu sítě – vojenské účely či speciální nákladní tratě na přepravu železné rudy do přístavů třeba).

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 14

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **2,79** a směrodatná odchylka **1,01**. Je patrný velmi mírný příklon k názoru, že **současná metodiku nastavování parametrů (zejména trasování, rozhodování novostavba x rekonstrukce stávající infrastruktury, podíl přeložek, počet traťových kolejí/četnost dopraven, atp.) nové železniční infrastruktury v ČR (studie proveditelnosti) je správná.**

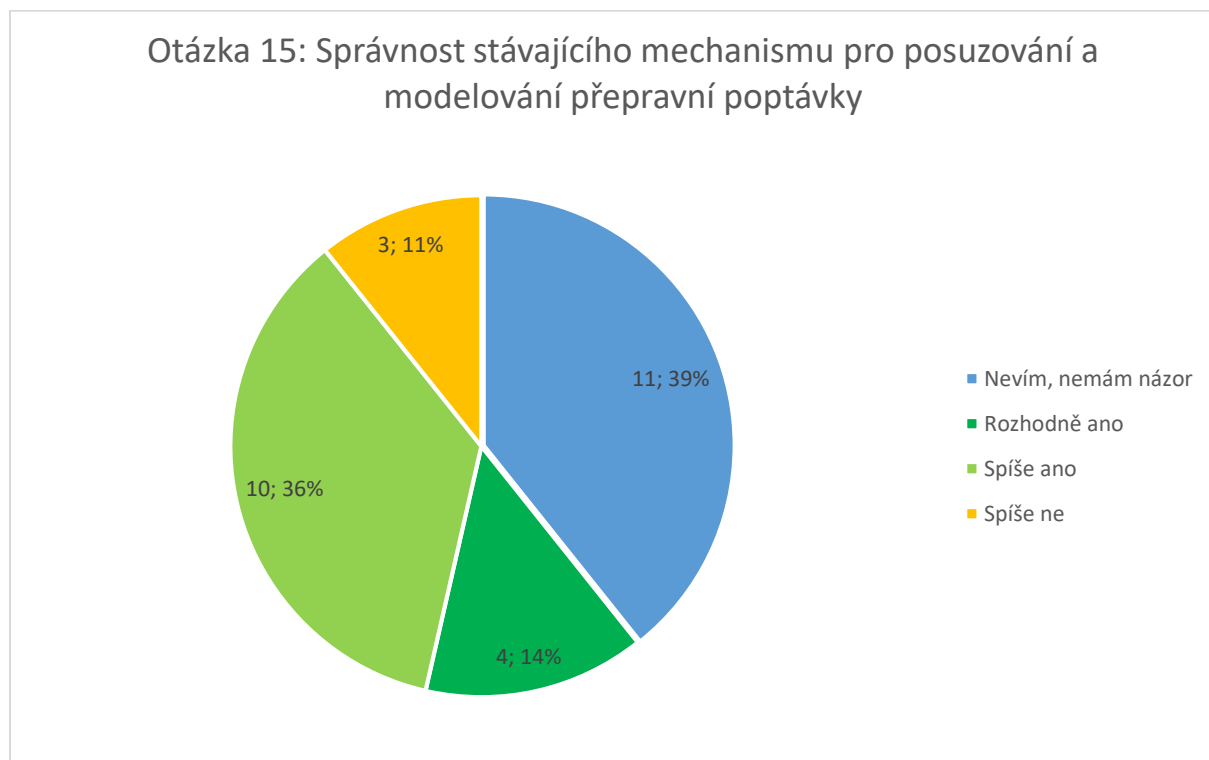
V komentářích je poukazováno na následující skutečnosti:

- dochází k deformacím, např. politickým tlaky,
- stavba od stavby jsou rozdílné zkušenosti,
- záleží velmi na schopnostech hodnotitelů a zpracovatelů,
- problémem je často základna dat; některá data jsou stěží dostupná, jinde se pracuje s nepřesnými odhady,
- stávající stav do určité míry popírá „zdravou“ velkorysost a neumožňuje dimenzování infrastruktury tak, aby byla dostatečně robustní v případě potřeby během horizontu jejího užívání.

V případě této otázky se jedná o otázku s poměrně značnou rozporuplností názorů. Jak u pozitivních, tak negativních názorů jsou uváděny náměty na zlepšení metody, byť skutečně velmi mírně převažuje pozitivní názor. Je však jasně vidět, že metodu jako „všespásnou“ nevnímá téměř nikdo. Negativní či spíše negativní názory jsou patrné ve všech profesních skupinách, nelze tedy ani generalizovat, že negativy by se případně významněji vymezovala některá z těchto skupin.

Otázka 15: Považujete současný mechanismus používaný pro modelování poptávky po přepravě v rámci studií proveditelnosti (přepravní prognóza – čtyřstupňový přepravní model, logit model) za správný?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Rozhodně ano	Metodicky je čtyřstupňový model vhodný prostředek. Je ale potřeba se stále věnovat rozsahu jeho aplikace, způsobu jeho kalibrace i požadavkům na jeho verifikaci.
Spíše ano	Výsledky modelů se ale velmi přeceňují. Větší váha by měla dávana také společenským trendům (očekávané změny mobility vzhledem ke splnění klimatických cílů).
Spíše ano	Asi by měl být větší důraz na kontrolu správné kalibrace modelu.
Spíše ano	Principiálně není lepší přístup. Jde spíše o to, aby byl model zkonstruován co nejpečlivěji ještě před tím, než začne výpočet, a zároveň aby byl dobře zmapován zpětný vývoj pro delší časové období.
Spíše ano	Není bezchybný, jsou to pouze nástroje, které jsou schopny přesně pracovat s více či méně predikovanými vstupy. Vždy vše může ovlivnit zpracovatel, případně hodnotitel svými zkušenostmi, ale mnohdy i buď pochybením či záměrem. V prostředí SP se jedná o jednu z nejpodstatnějších částí dokumentace. Vzhledem ke složitosti, vazbám v přepravních tocích si mnohdy lze těžko

Odpověď	Komentář
	představit manuální nástřel a SW spíše omezuje šíření chybovosti nad rámec vstupů.
Nevím, nemám názor	S uvedenou problematikou nepracuji.
Nevím, nemám názor	Nejsem dostatečně obeznámen.
Spíše ne	Jak jsem již mínil, nejsou zohledněna zpoždění.
Spíše ne	Částečně viz odpověď výše. Zvláště pro dlouhodobý horizont se jedná o přesnou, náročnou a drahou práci s nepřesnými čísly...

Znalosti přístupů ze zahraničí

Jsou uvedeny pouze takové odpovědi, ze kterých plyne znalost nějakého postupu nebo doporučení, kde jej hledat.

Odpověď odkazující na znalost jiné metodiky či zkušeností, příp. doporučení, kde informace hledat
Ano, ale nejsou tak komplexní jako používaný čtyřstupňový přepravní model.
Zdravý rozum a dopravní cit.
Slabinou stávajícího modelování je zejména neznalost chování veřejnosti v situacích, které nelze dnes sledovat, typicky při výrazné změně nákladů (např. jízdného) nebo cestovních dob (typu zkrácení na VRT).
Přístupy shledávám jako víceméně podobné. Odlišnosti vidím spíš ve způsobu zpracování.
Asi ne. Klíč je spíš metodika EH – viz dále.

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 15

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **2,46** a směrodatná odchylka **0,87**. Je patrný mírný příklon k názoru, že **současná metodiku nastavování parametrů (zejména trasování, rozhodování současný mechanismus používaný pro modelování poptávky po přepravě v rámci studií proveditelnosti (přepravní prognóza – čtyřstupňový přepravní model, logit model) je správný**. Je však zároveň nutné uvést, že poměrně značná část respondentů u této otázky nevěděla nebo neměla názor (téměř 40 %). Pokud by se tato část z vyhodnocení vyjmula, pak pozitivní názor je poměrně zřejmý.

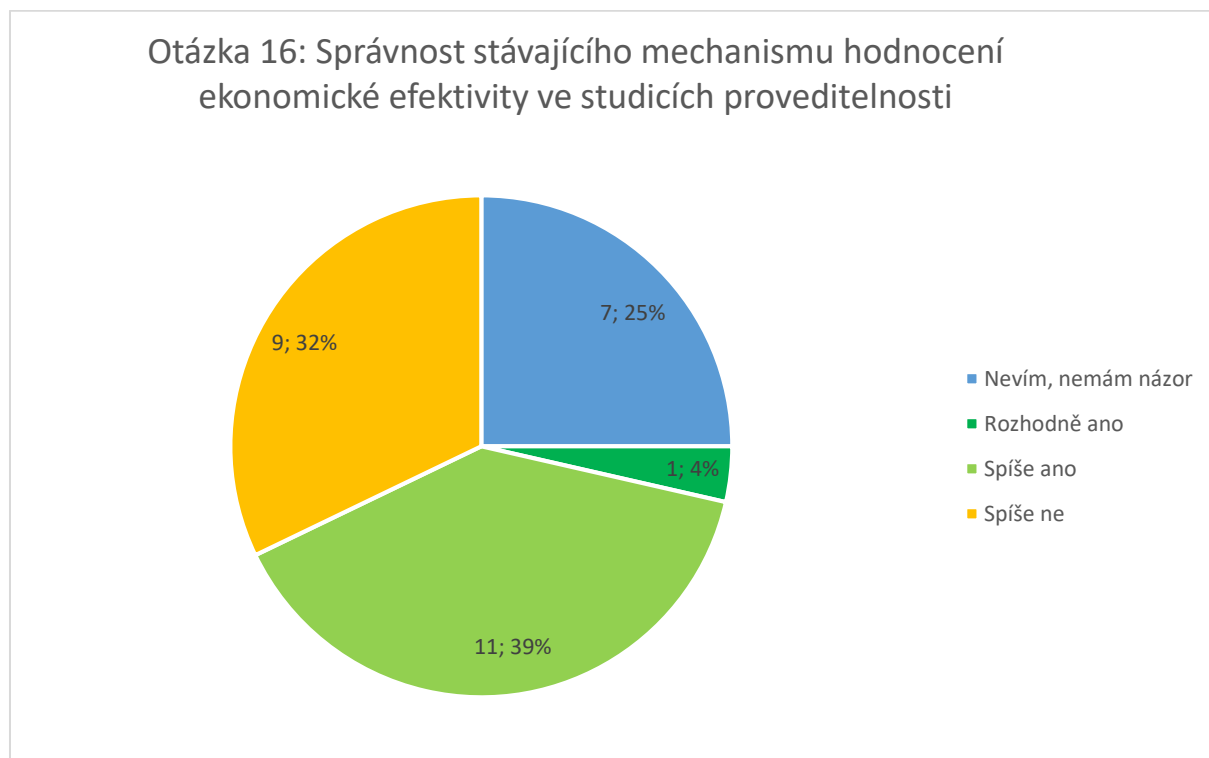
V komentářích je poukazováno na následující skutečnosti:

- nutnost provést pečlivou kalibraci a verifikaci modelu,
- nutnost pracovat s delšími historickými časovými řadami,
- zohledňovat též lépe celospolečenské trendy,
- může se jednat o práci s nepřesnými čísly.

Spíše negativní odpovědi na tuto otázku – celkem 3 – byly identifikovány v případě zástupce provozovatele dráhy, objednatele a akademické sféry. Není tedy opět větší počet negativních odpovědí v některé ze skupin.

Otázka 16: Považujete současný mechanismus používaný pro hodnocení ekonomické efektivity (jakožto součást procesu rozhodování o výsledné podobě infrastruktury) v rámci studií proveditelnosti za správný?

Výsledek



Doplňující komentáře respondentů

Odpověď	Komentář
Spíše ano	Bohužel jsme ale leckdy svědky různého "ohýbání" výsledků. Tato oblast by si zasloužila podrobit rozsáhlé revizi.
Spíše ano	Viz výše – problém je v uchopení a schopnosti vyčíslení konkrétních přínosů (často velmi časově náročné a pracné, nesnadné získání konkrétních relevantních dat) a obecně schopnostech zpracovatelů, potažmo i hodnotitelů.
Spíše ano	CBA jako základní princip posuzování variant považuji za správný a významný mechanismus, byť jeho uplatnitelnost (nejlepší výsledek = doporučená varianta) nemůže být absolutní. Problém vidím v jeho deformacích.
Spíše ano	Nejsem ekonom, ale myslím si, že u liniových dopravních staveb se ekonomická efektivita stanovuje velice obtížně a za pomoci dat, které lze pouze odhadovat (zejména pokud se jedná o nějakou vzdálenější budoucnost).
Spíše ano	Nic lepšího zatím nemáme. Rozšířil bych možnost využívat MKA tam, kde CBA selhává (podobně jako je u náhrad přejezdů apod.).
Spíše ano	Principiálně opět ano. Jsou však záležitosti, které ohodnotit neumíme (stabilita provozu). Zároveň máme evropské CIny (na

Odpověď	Komentář
	výdajové straně), ale nemáme evropské ceny času (na benefiční straně), dále podhodnocujeme přínosy ŽP například a neumíme zafixovat výsledek EH k jednomu okamžiku (SP má svůj význam, DUR a DSP zase svůj, časově by se prolínat neměly, protože na sebe ty procesy prostě navazují, a analogicky se ale mění CÚ a rozsah znalosti, smířme se s tím). Když zúžím pojem EH na CBA, což není univerzálně dobře, tak i tak platí, že zároveň ne vždy dává úplně smysl klasické CBA na velké projekty aplikovat (v případech, kdy je záměr dán národní či nadnárodní politikou – ERTMS, TEN-T, RFC apod., tak by se již hodnotit neměl, respektive měl se hodnotit ještě předtím, než se do politiky ERTMS, TEN-T, RFC apod. dostal, což se u nás vesměs nedělo). Obecně se smířme s tím, že metodika EH jsou prostě nějaká smluvená pravidla, která tu celospolečenskost prostě odrážejí. Byl dostatek času je projednávat a ladit, teď není moc prostor na nářky a totální přetváření. Dopravní plánování je jeden z mála oborů, do značné míry „menežovaných“ státem, který průřezově pro stanovování priorit nějaký takový nástroj vlastně má, to je v podstatě zázrak. A že se s tím celospolečenským pohledem neumíme smířit a máme tendenci většinu záměrů tlačit a ohýbat? To je spíš chyba naše. Případně uplatňujeme jiné měřítko, ale financujeme jej z takového zdroje, který toto měřítko bude akceptovat (máme v ČR takový?).
Spíše ano	V platných podmínkách musí být investice ekonomicky efektivní, nicméně v případě vícero ekonomicky efektivních variant rozhodně nemusí být vždy schvalována varianta s nejlepšími výsledky ukazatelů EH – jen je potřebné doporučení řádně zdůvodnit v oblasti např. obtížně monetizovatelných skutečností. Skutečně se tak děje, ale velmi záleží na znalostech a schopnostech předkladatele.
Nevím, nemám názor	S uvedenou problematikou nepracuji.
Spíše ne	CBA je nutno pořád vylepšovat – zohlednění širších benefitů (výnosy) a zároveň zohlednění zpoždění (náklady).
Spíše ne	Chybí stále schopnost nacenit zvýšení komfortu, bezpečnosti, ... (i když už je to, myslím, lepší, než to bývalo).
Spíše ne	Setkal jsem se s tím, že se některá možná kritéria nepromítnou do zhodnocení stavby.
Spíše ne	Vhodný by byl nástroj umožňující dynamičtější rozvoj železniční sítě, resp. kolejové dopravy jako takové, v případech, se jedná o rizikovější počín z hlediska veřejných financí (horší průkaznost, evidentní potřeba vysokých investic) při prokázání potenciálu takové investice (např. chybějící části sítě apod.).

Znalosti přístupů ze zahraničí

Jsou uvedeny pouze takové odpovědi, ze kterých plyne znalost nějakého postupu nebo doporučení, kde jej hledat.

Odpověď odkazující na znalost jiné metodiky či zkušeností, příp. doporučení, kde informace hledat

Viz rezortní metodika, alternativní postupy.

Odpověď odkazující na znalost jiné metodiky či zkušeností, příp. doporučení, kde informace hledat

Asi ne. Ale spíše to bude o jiných či dalších parametrech a jejich ohodnocení, která do těch posouzení vstupují, a pravděpodobně to nebude jen o vyplňování striktních čísel do zautomatizovaných tabulek jako u nás.

Komentář řešitelského týmu k výsledkům otázky 16

V případě ohodnocení odpovědí

- Rozhodně ano = 1,
- Spíše ano = 2,
- Nevím, nemám názor = 3,
- Spíše ne = 4
- Rozhodně ne = 5

činí průměr **2,86** a směrodatná odchylka **0,91**. Je **patrný velmi mírný příklon k názoru, že současný mechanismus používaný pro hodnocení ekonomické efektivity (jakožto součást procesu rozhodování o výsledné podobě infrastruktury) v rámci studií proveditelnosti je správný.**

V komentářích je poukazováno na následující skutečnosti:

- ekonomické hodnocení by mělo být rozšířeno o další aspekty, některé nejsou postihnuty vůbec, některé jsou naopak přeceňovány; metodiku je potřeba neustále vylepšovat,
- jedná se o složitý proces, kdy může být spatřován problém v jeho deformacích a obtížné využitelnosti na určité situace,
- velmi záleží na schopnostech předkladatele,
- možná by prospěl v hodnocení nástroj umožňující dynamičtější rozvoj sítě.

Spíše negativní odpovědi na tuto otázku se objevily prakticky u všech dotazovaných skupin, nicméně největší nesouhlas s nesprávností stávajícího postupu je patrný u zástupců akademické sféry.

Závěr

Expertní dotazník na téma KAPACITA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, PARAMETRY ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A HODNOCENÍ STAVEB NA ŽELEZNICI poskytl díky vzorku 28 expertů v tomto oboru, kteří se jeho vyplnění zúčastnili, poměrně komplexní pohled na tuto poměrně složitou s diskutovanou problematiku.

Prakticky u všech otázek se ukázalo (ať ve větší či menší míře), že mezi experty vyvolávají nutnost k zamyšlení, a kromě uzavřených odpovědí často poskytovali i svůj názor, co by bylo vhodné zlepšit či udělat jinak. Výsledky dotazníku tak jasně ukázaly nutnost problematiku řešit.

Konkrétní výsledky jednotlivých otázek jsou nejen potvrzením některých dřívějších hypotéz a názorů i v rámci řešitelského týmu, ale díky poskytnutí názorů dalších názorů expertů bude možný započatý výzkum dále rozvíjet a cílit především na místa, která odborníci navrhuji řešit a problematikou se zabývat.

Z vyhodnocení otázek dotazníku plyne především určitá prioritizace, které body vnímá odborná veřejnost jako nejzávažnější a které problematické méně. Po vyhodnocení průzkumu je však nutné konstatovat, že prakticky všechny otázky měly smysl a ve všech případech poskytli experti cenné názory, za které řešitelský tým děkuje a bude s nimi dále pracovat.