

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta podnikohospodářská

Studijní obor: Podniková ekonomika a management



Název bakalářské práce:

Regionální osobní železniční doprava v České republice

Autor bakalářské práce: Petr Slaviček

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Lubomír Zelený, CSc.

P r o h l á š e n í

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma
„Regionální osobní železniční doprava v České republice“
vypracoval samostatně s využitím literatury a informací,
na něž odkazuji.

V Praze dne 7. dubna 2015

Podpis

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval panu doc. Ing. Lubomír Zelený, CSc. za cenné rady a připomínky, které mi během psaní mé bakalářské práce poskytoval.

Název bakalářské práce:

Regionální osobní železniční doprava v České republice

Abstrakt:

Cílem této práce je analýza regionální osobní železniční dopravy v České republice. Práce se dělí na teoretickou a praktickou část. V teoretické části se budu věnovat legislativní úpravě osobní železniční dopravy v České republice a Evropské Unii. Opírat se budu o zákon 266/1994 Sb. o drahách, Prohlášení o dráze celostátní a regionální a čtyři balíčky o železničních drahách, které přijala Evropská Unie. Praktická část bude obsahovat v první polovině krátký popis železničních drah v České republice, kde nevystupuje jako majitel nebo provozovatel stát, v části druhé analýzu vybrané trati.

Klíčová slova:

Železniční doprava, Zákon o drahách, Liberalizace železnice, Regionální železniční tratě, Železnice Desná

Title of the Bachelor's Thesis:

Regional personal railway transportation in Czech Republic

Abstract:

The goal of the thesis is an analysis of regional personal railway transportation in Czech Republic. The thesis is divided to theoretical and practical part. In the theoretical part I will devote myself to legislation of personal railway transportation in Czech republic and European Union. I will extract from law 266/1994 Sb. o drahách, Prohlášení o dráze celostátní a regionální and four railway packages from European Union. The practical part will contain in the first part a short description of Czech railways, where the owner or keeper is not the state. The second part will be an analysis of a chosen railway.

Key words:

Railway service, Railway law, Railway liberalization, Regional railways, Železnice Desná

Obsah

1.	Úvod	8
2.	České legislativa.....	9
2.1.	Kategorizace železničních drah	9
2.2.	Provozování dráhy	9
2.3.	Provozovatel drážní dopravy	10
2.4.	Obchodní podmínky pro přidělení kapacity dráhy	10
2.5.	Přidělování kapacity dráhy	13
2.6.	Služby	14
2.7.	Ceny za užití dráhy a poskytované služby.....	15
3.	Evropská legislativa	17
3.1.	První balíček	17
3.2.	Druhý balíček	18
3.3.	Třetí balíček.....	19
3.4.	Čtvrtý balíček	20
4.	Soukromí dopravci, provozovatelé a vlastníci drah	21
4.1.	Dráhy, které nevlastní Správa Železniční Dopravní Cesty.....	21
4.1.1.	Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.	21
4.1.2.	Svazek obcí údolí Desné	22
4.1.3.	Moravskoslezský kraj.....	22
4.1.4.	KŽC Doprava, s. r. o.	23
4.2.	Dráhy, které neprovozuje Správa Železničních Drážních Cest.....	25
4.2.1.	Advanced World Transport a. s.....	25
4.2.2.	PDV RAILWAY a. s.....	25
4.3.	Dráhy, kde neprovozují dopravu České dráhy	26
4.3.1.	ARRIVA vlaky s.r.o.....	27
4.3.2.	GW Train Regio a. s.....	28
4.3.3.	KŽC Doprava, s. r. o.	29
4.3.4.	Railway Capital a. s.....	30
5.	Analýza dráhy Železnice Desná	31
5.1.	Historie Železnice Desná.....	31

5.2.	Svazek obcí údolí Desné.....	32
5.3.	SART – stavby a rekonstrukce a. s.....	32
5.4.	ARRIVA Morava a. s.	32
5.5.	Financování provozu a zlepšování kvality dráhy	34
5.6.	Elektrifikace dráhy a další plány	36
6.	Závěr.....	37
7.	Seznam použité literatury	38
8.	Seznam obrázků a tabulek.....	39

1. Úvod

První koněspřežná železnice v České Republice byla zprovozněna již v roce 1827. V roce 1839 zahájila provoz první parostrojní železnice s normálním rozchodem a až v roce 1903 první elektrická dráha. Železnice vlastnily z počátku soukromé subjekty, ale brzy začalo jejich zestátnění. Po rozpadu Rakouska-Uherska převzala železniční síť Československá republika, kterou reprezentovaly Československé dráhy, později v České republice České dráhy. Zatímco dříve neměla železniční doprava žádnou konkurenci, nyní hraje silniční i letecká doprava velkou roli. V příměstské i vysokorychlostní dálkové dopravě má železnice pořád silné postavení, v té regionální ale její podíl upadá. Proto se také tyto tratě ruší, případně privatizují.

Tato práce se bude zabývat regionální osobní železniční dopravou v České republice s akcentem na soukromé tratě.

Skládat se bude z části teoretické a praktické.

Nejdříve popíšu legislativní úpravu železniční dopravy v České Republice, kde tvoří hlavní zdroj zákon 266/1994 Sb. o drahách ve znění pozdějších předpisů a Prohlášení o dráze celostátní a regionální. V druhé polovině teoretické části popíšu legislativní úpravu Evropské unie ohledně železniční dopravy. Tu reprezentují především právní předpisy nazývané železniční balíčky. Tři jsou již schválené a jeden navrhovaný.

V České republice můžeme dělit železniční dopravu na celostátní, která slouží i k mezinárodní dopravě, a regionální. Další kategorie představují vlečku a speciální dráhu, která má za úkol zabezpečit dopravní obslužnost obce.

V praktické části mé práce se budu věnovat pouze regionálním osobním železničním tratím v České republice, kde není vlastník ani provozovatel dráhy stát, tedy Správa železniční dopravní cesty, s. o. Zároveň popíšu dráhy, kde není provozovatel drážní dopravy společnost České dráhy a. s. Nejdříve vyjmenuji všechny tyto dráhy a rozdělím je do tří skupin. Dále budu provádět již podrobnější analýzu tratě Železnice Desná.

Věřím, že tato práce dokáže rozšířit obzory mně i čtenářům práce. Domnívám se, že není příliš veřejně známé, že v České republice existuje mnoho jiných majitelů a provozovatelů železničních tratí než Správa železniční dopravní cesty a České dráhy.

2. České legislativa

2.1. Kategorizace železničních drah

Železniční dráhy se dělí do čtyř kategorií podle jejich účelu, významu či technických podmínek. Dráha celostátní může sloužit celostátní, ale také mezinárodní veřejné železniční dopravě. Je tedy součástí evropského železničního systému. Dráha regionální má pouze regionální či místní význam a je začleněna do jiné regionální nebo celostátní dráhy. Vlečka je dráha, která neslouží k veřejné dopravě, ale pouze pro účely provozovatele nebo jiné osoby. Také je začleněna do jiné dráhy nebo vlečky. Speciální dráha má za úkol většinou zabezpečit dopravní obslužnost obce.

Další možnost kategorizace drah lze najít v rozdělení na vysokorychlostní železnici a dráhu konvenční. Do první kategorie patří dráhy, kde mohou vozidla jezdit rychlostí přes 200 km/h. Taková dráha v České republice zatím neexistuje. První by měla vést z Brna do Přerova a stavba by měla začít v roce 2019.

2.2. Provozování dráhy

„Provozovat dráhu může právnická nebo fyzická osoba na základě úředního povolení, a jedná-li se o provozování dráhy celostátní nebo regionální, i na základě osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy celostátní a regionální, je-li zapsána v obchodním rejstříku.

Úřední povolení vydává drážní správní úřad.

Úřední povolení může být vydáno za podmínky, že:

a) fyzická osoba a její odpovědný zástupce, byl-li ustanoven, dosáhli věku 21 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a odborně způsobilí; žadatel nemusí splňovat podmínku odborné způsobilosti, jestliže ji splňuje jeho odpovědný zástupce,

b) statutární orgán nebo člen statutárního orgánu právnické osoby dosáhli věku 21 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a alespoň jeden člen statutárního orgánu je odborně způsobilý,

c) žadatel, který hodlá provozovat dráhu celostátní a dráhu regionální, prokáže finanční způsobilost k provozování této dráhy.“¹

Bezúhonný je ten, kdo nebyl pravomocně odsouzen za úmyslně spáchaný trestný čin, popř. za trestný čin, který souvisí s povoloanou činností, spáchaný z nedbalosti.

Za odborně způsobilou je považována osoba s vysokoškolským vzděláním v oblasti ekonomie, dopravy, práva nebo techniky a nejméně tříletou řídicí praxí na řídicí pozici v oblasti provozování drah nebo osoba se středoškolským vzděláním ve stejných oborech s nejméně pětiletou praxí na řídicí pozici v oblasti provozování drah.

Finanční způsobilost provozovatele označuje schopnost finančního zabezpečení zahájení i řádného provozování dráhy.

U SŽDC může žádat o přidělení kapacity osoba, která je držitelem platné licence, nebo osoba, která splní všechny zákonem určené podmínky, i když není držitelem platné licence.

2.3. Provozovatel drážní dopravy

Provozovatel drážní dopravy musí být usazený na území České republiky, nejedná-li se o přeshraniční dopravu, držet platnou licenci, mít uzavřenou smlouvu s provozovatelem dopravy, není-li provozovatel dráhy a provozovatel drážní dopravy ta samá osoba, držet platné osvědčení dopravce od Drážního úřadu, být finančně způsobilý k provozování drážní dopravy, mít po celou dobu provozování drážní dopravy uzavřené pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem drážní dopravy a zaplacené pojistné, mít v celém rozsahu provozu drážní dopravy přidělenou kapacitu dráhy, o kterou se na regionální úrovni stará SŽDC, mít sjednanou cenu za použití dráhy a způsob její úhrady.

2.4. Obchodní podmínky pro přidělení kapacity dráhy

Kapacitu dráhy přiděluje SŽDC za cenu podle cenových předpisů stanovením rámcových časových tras vlaků. Kapacita dráhy se přiděluje na dobu platnosti jízdního řádu, tedy jednoho

¹ Zákon 266/1994 Sb. o drahách

roku. Existuje také možnost uzavřít rámcovou smlouvu na dobu platností vyšší než jeden rok. Ta musí být v souladu s obchodními potřebami SŽDC i žadatele a nesmí vylučovat jiným žadatelům možnost využití dráhy. Obvykle se rámcová smlouva uzavírá na pět let, výjimečně i na delší dobu. Standardní formát smlouvy můžete vidět níže.

„RÁMCOVÁ SMLOUVA

o rezervaci kapacity dráhy

Článek 1 Předmět rámcové smlouvy

Článek 2 Povinnosti přidělce

Článek 3 Povinnosti dopravce

Článek 4 Výjimky z povinností smluvních stran

Článek 5 Smlouva o provozování drážní dopravy

Článek 6 Platba za rezervaci kapacity

Článek 7 Smluvní pokuty

Článek 8 Změny nebo omezení podmínek rámcové smlouvy

Článek 9 Ukončení rámcové smlouvy

Článek 10 Ostatní ustanovení

Článek 11 Důvěrnost

Článek 12 Závěrečná ustanovení

Příloha 1 Charakteristiky tras objednávaných dopravcem“²

Smlouva o provozování dopravy vzniká mezi provozovatelem dráhy a provozovatelem drážní dopravy. Dopravce a provozovatel dráhy musí kromě podmínek sjednaných ve smlouvě, dodržovat také podmínky v rozhodnutí o licenci a v osvědčení dopravce. V případě sporu obou zúčastněných stran rozhoduje Drážní úřad. Standardní formát smlouvy o provozování dopravy vypadá následovně.

„S M L O U V A

o provozování drážní dopravy na celostátní dráze

² Prohlášení o dráze celostátní a regionální

a regionálních dráhách ve vlastnictví České republiky

Kapitola I Provozování drážní dopravy

Článek 1 Přidělování kapacity dráhy

Článek 2 Jízdní řád a plánování jízd vlaků

Článek 3 Omezení provozování dráhy

Článek 4 Předpisové podmínky

Článek 5 Zaměstnanci dopravce

Článek 6 Drážní vozidla

Článek 7 Mimořádné zásilky

Článek 8 Zpoždění vlaků

Článek 9 Mimořádné události

Kapitola II Zpoplatnění výkonů a služeb

Článek 10 Ceny za přidělení kapacity dráhy

Článek 11 Ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku

Článek 12 Ceny za poskytnuté služby

Článek 13 Evidence výkonů a služeb

Článek 14 Fakturace

Kapitola III Další ujednání

Článek 15 Odpovědnost za škody

Článek 16 Systém odměňování výkonů

Článek 17 Ukončení smluvního vztahu

Článek 18 Závěrečná ustanovení

Příloha 1 Ceny

Příloha 2 Vnitřní předpisy provozovatele dráhy

Příloha 3 Formulář „Sumární přehled fakturovaných výkonů dopravce“

Příloha 4 Výkaz služeb poskytnutých dopravci“³

³ Prohlášení o dráze celostátní a regionální

Uzavřít smlouvu o přidělení kapacity dráhy může i žadatel bez licence, který splňuje zákonné podmínky.

2.5. Přidělování kapacity dráhy

Kapacita dráhy vyjadřuje počet vlakových tras, které je možné vložit za určité časové období do určité části dráhy. Zachována musí být bezpečnost a kvalita dopravy a zohledněno technické, personální a provozní vybavení.

Kapacitu dráhy přiděluje SŽDC v případě dopravní cesty, kterou vlastní stát, nebo vlastník dopravní cesty v případě soukromé dráhy.

SŽDC může přidělit kapacitu dráhy pouze za splnění podmínek, že žadatel podal a doložil svou žádost, která je v souladu s Prohlášením o dráze, žadatel má platnou licenci, popř. plní všechny podmínky, které jsou potřeba pro přidělení kapacity dráhy bez licence. Zároveň to kapacita dráhy musí umožňovat a žadatel mít uzavřenou platnou smlouvu se SŽDC.

Žádost o přidělení kapacity dráhy lze dělit na žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu, pozdní žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu, žádost o přidělení kapacity dráhy do změny ročního jízdního řádu, žádost o individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy. Všechny je pak nutné podat elektronicky pomocí aplikace IS KANGO nebo IS RNE PCS, nebo písemně pomocí dokumentu „FORMULÁŘ MEZISTÁTNÍ STUDIE/ŽÁDOSTI O TRASU“. V žádosti pak žadatel musí uvést obchodní firmu, identifikační číslo a sídlo žadatele, detailní popis požadované kapacity dráhy, časový harmonogram a časový rozsah požadované vlakové trasy, druh vlaku a jeho vlastnosti, druh provozované drážní dopravy, uvedení žádaných tarifních a netarifních poznámek do ročního jízdního řádu, druh a rozsah požadovaných služeb, další požadavky žadatele a mimořádnosti. Do doby zahájení provozu drážní dopravy pak musí její provozovatel doložit provozovateli dráhy osvědčení dopravce pro danou kapacitu dráhy a časový úsek a doklad o pojištění odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy.

Pokud nepřesáhne počet žádostí o přidělení kapacity dráhy její kapacitu, nesmí její přidělcce zvýhodnit žádného žadatele. Při přesažení postupuje SŽDC podle zásad procesu koordinace žádostí a prioritních kritérií. Většinou nelze uspokojit všechny žádané podmínky všech žadatelů a proto SŽDC koordinuje kapacitu podle následující hierarchie pravidel. Absolutní

přednost mají pravidelné veřejné drážní dopravy k zajištění dopravních potřeb státu, dále pak k zajištění dopravní obslužnosti kraje. Následuje pravidelná kombinovaná doprava, drážní doprava v rozsahu dle rámcové smlouvy, pravidelná mezistátní osobní doprava a pravidelná mezistátní nákladní doprava. Pokud není ani po zvážení těchto kritérií možno rozhodnout o přidělení kapacity dráhy, upřednostňuje se žadatel s větším rozsahem přepravní kapacity, delším obdobím provozování dopravy, větším rozsahem přepravní kapacity vlaku a nabízených služeb, s lepší návazností na jízdní řády své, cizí drážní dopravy nebo i na jiné druhy dopravy. Dále má přednost žadatel s horší možností náhradní dopravy a s kapacitou, která je ve veřejném zájmu.

V případě, že žadatel nesouhlasí s výsledkem koordinace, může do tří dnů ode dne doručení návrhu o přidělení kapacity podat nesouhlas s odůvodněním nebo návrhem alternativního řešení. Pokud mu SŽDC ani poté nevyhoví, má žadatel ještě možnost do 15 dní podat žádost o přezkoumání přidělení kapacity Drážnímu úřadu. V případně nesprávného postupu SŽDC při přidělování kapacity může Drážní úřad rozhodnutí o přidělení kapacity dráhy změnit.

V případě, že provozovatel drážní dopravy nemůže nebo nechce využít část nebo celou svou kapacitu dráhy, je povinen se dané kapacity vzdát, přičemž může být kapacita následně přidělena jinému žadateli. Žadatel s platnou licencí nemůže kapacitu dráhy převést na jinou osobu.

SŽDC může provozovateli drážní dopravy kapacitu dráhy odebrat, pokud ji nevyužil v období jednoho měsíce, neplní podmínky obsažené v Prohlášení o dráze, neuhradil poplatek za přidělení kapacity, za použití dráhy pro jízdu vlaku či sankci za nevyužitou kapacitu dráhy, nebo když dopravce neužívá dráhu v souladu s přidělenou kapacitou dráhy. SŽDC má také právo omezit žadateli kapacitu dráhy, pokud ji využívá pouze z malé části.

2.6. Služby

S uzavřením smlouvy o přidělení kapacity dráhy získává provozovatel drážní dopravy garantovaný minimální přístupový balíček. Do toho patří vypracování jízdního řádu vlaku dle přidělené kapacity dráhy a její využití dle jízdního řádu, používání tratí, stanic a dopraven, zajištění organizace drážní dopravy, poskytnutí potřebných informací k zavedení a provozování dopravních služeb.

Pokud službu nemůže poskytnout jiná osoba, má provozovatel drážní dopravy od SŽDC také právo např. na odběr energie na elektrifikovaných tratích, využitích čerpacích stanic, osobních nádraží, míst pro výklad a náklad nebo odstavné koleje. Každý dopravce pak musí mít pro odběr trakční energie uzavřenou platnou smlouvu s SŽDC.

Mezi doplňkové služby, které může provozovatel dráhy poskytovat, ale provozovatel drážní dopravy nemusí využívat, patří například přístup k telekomunikační síti, doplňující informace, technická kontrola vozového parku nebo poskytování nadstandardních audiovizuálních služeb.

2.7. Ceny za užití dráhy a poskytované služby

Žadatelé musí platit provozovateli dráhy za ekonomicky oprávněné náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy a poplatky za ostatní služby. Do první skupiny patří cena za přidělení kapacity dráhy, cena za použití dráhy pro jízdu vlaku, za zajištění traťového přístupu dopravců k zařízením služeb. Ceny musí být veřejně známé a nesmí nikoho zvýhodňovat nebo diskriminovat. Stanovují se na období jednoho jízdního řádu, tedy obvykle na dobu jednoho roku.

Za poskytování audiovizuálních informací v rozsahu stanoveném provozovateli dráhy zákonem o dráhách, prováděcími vyhláškami a vnitřními předpisy SŽDC obvykle nebývají účtovány další poplatky. Naopak za poskytnutí informací nutných k zavedení či provozování dopravních služeb požaduje přidělcce úhradu přímých nákladů na poskytnutí těchto informací.

Ceny za traťový přístup k servisním zařízením a dalším službám zveřejňuje SŽDC na Portálu provozování dráhy. U drah, které neprovozuje stát, se může žadatel obrátit přímo na vlastníka dráhy. Totéž platí i o dalších a doplňkových službách.

Cena za přidělení kapacity dráhy závisí na několika faktorech. Mezi ně patří doba mezi podáním žádosti o přidělení kapacity dráhy a požadovaným dnem jejího čerpání, vztah žádosti o přidělení kapacity dráhy a termínu sestavy ročního jízdního řádu nebo náročnost zpracování žádosti.

„Cena za přidělení kapacity dráhy se počítá podle následujícího vzorce:

$$cena = K1 + K2 \times \text{délka trasy} + K3 \times \text{počet dnů jízdy [Kč]}$$

kde:

K1 = sazba za zpracování a určení jízdního řádu a přidělení kapacity dráhy [Kč]

K2 = sazba za konstrukci vlakové trasy [Kč/km]

K3 = sazba za den přidělení vlakové trasy [Kč/den]

délka trasy = vzdálenost přidělené trasy mezi výchozím a cílovým bodem trasy na železniční síti, kde SŽDC plní roli provozovatele dráhy, resp. přidělece kapacity [km] “⁴

Cena za použití dráhy pro jízdu vlaku se obvykle určuje podle délky a parametrů pojížděné dráhy, druhu dopravy a parametrů vlaku. SŽDC ještě rozlišuje základní, nabídkovou a zvýšenou cenu.

Přesné ceny za přidělení kapacity dráhy v roce 2016 lze najít v následující tabulce.

Produkt		K ₁	K ₂	K ₃
RJ	řádná žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu	1 700,00	8,00	10,00
PJ	pozdní žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu	1 700,00	10,00	20,00
ZJ	žádost o přidělení kapacity dráhy do pravidelné změny jízdního řádu	1 700,00	10,00	20,00
N3	žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „nad 3 dny“	100,00	0,00	70,00
P3	žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „pod 3 dny“	100,00	0,00	160,00
TB	žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro technicko- -bezpečnostní zkoušky drážních vozidel	480,00	0,00	70,00
ZK	žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro zkušební jízdy vozidel neschváleného typu nebo jízdy vyšší než traťovou rychlostí	960,00	0,00	70,00
UI	žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy vlaků za účelem údržby infrastruktury SŽDC	0,00	0,00	0,00
OM	žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy vlaků z důvodu omezení infrastruktury SŽDC	0,00	0,00	0,00
JD	žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy z jiných důvodů na straně SŽDC	0,00	0,00	0,00

Obrázek 1: Cena za přidělení kapacity dráhy od SŽDC, zdroj: Prohlášení o dráze celostátní a regionální

⁴ Prohlášení o dráze celostátní a regionální

3. Evropská legislativa

Evropská Unie usiluje o větší efektivitu, konkurenceschopnost a liberalizaci železničních drah ve členských zemích. Vzniknout by pak měl jednotný Evropský železniční prostor. Toho se Evropská Unie snaží dosáhnout čtyřmi balíčky.

V roce 1990 se začala Evropská Komise zabývat železniční politikou. Směrnicí 91/440/EEC ze dne 29. 7. 1991 garantovala železničním společnostem v členských státech nezávislost na vládě s cílem zvýšit míru konkurence uvnitř státu i mezinárodně. Směrnice 95/18/EC z 19. 5. 1995, 2001/13/EC z 26. 2. 2001 a 2004/49/EC z 29. 4. 2004 postupně upravovaly pravidla, podle kterých musí žadatel dostat licenci v případě, že splní kritéria finanční, kvalifikační a pojišťovací.

3.1. První balíček

22. 7. 1998 vydala Evropská Komise balíček s názvem *Balíček infrastruktury železnice*. Ten se zaměřil na alokaci kapacity a na účtování poplatků za její využití.

V roce 2001 byli schváleny čtyři směrnice s cílem zvýšení konkurence na železničních drahách.

Směrnice 2001/12/EC z 26. 2. 2001 doplnila směrnici z roku 1991. Ustanovila volný přístup k mezinárodní dopravě a nařídila povinnou oddělenou rozvahu a výsledovku vlastníkům dráhy a provozovatelům.

Směrnice 2001/13/EC z 26. 2. 2001 rozšířila směrnici 95/18/EC o licencování v železniční infrastruktuře, odvádění poplatků a certifikace bezpečnosti. Poskytla přesnější definici práv a povinností ohledně alokace kapacity a stanovila postup při nedostatku kapacity. Stanovila, že poplatky za užití infrastruktury budou založeny na mezních nákladech a přidělování kapacity dráhy bude zajišťovat nezávislá instituce, která zároveň nebude provozovat drážní dopravu.

Směrnice 2001/16/EC z 19. března 2001 se zaměřila na vnitřní provozuschopnost trans-Evropského železničního systému.

Směrnice měly nabýt účinnosti 15. 3. 2003.

V září roku 2010 navrhla Evropská komise směrnici, která rozšiřovala a spojovala směrnice prvního balíčku železnice. Ta upřesnila terminologii, zvýšila transparentnost přístupu k železnici a upravila legislativu dle nových tržních podmínek. Dlouho byly vedeny spory o obsah balíčku a až 29. 9. 2012 byla schválena nová verze balíčku. Ta obsahovala tři hlavní oblasti.

Zvýšení konkurence a transparentnosti podmínek vstupu na trh díky detailním pravidelně vydávaným dokumentům, zjednodušený přístup ke službám, spojeným se železnici a přesnými pravidly při vzniku střetu zájmů nebo diskriminace.

Státní regulační dozor dostal více pravomocí, musel být nezávislý a v případě problému, který se týkal i jiné země, musel spolupracovat s jeho protistranou.

Třetí oblast měla za úkol zvýšit míru investic do železnice. Stát měl rozhodovat o budoucnosti infrastruktury železnice v delších obdobích, aby mohli investoři lépe předvídat a nemuseli se bát o svůj kapitál. Vznikl také nový systém účtování, který zvýhodňoval investory s ekologičtějšími návrhy nebo s menšími emisemi hluku.

3.2. Druhý balíček

V roce 2001 zveřejnila Evropská komise dokument *Evropská Politika Dopravy pro 2010: Čas Rozhodnout se*. Ten měl za úkol zaměřit se na potřeby a požadavky obyvatel Evropské Unie na dopravu. Hlavní body byly otevření trhu s pobřežní dopravou, zlepšení bezpečnosti dopravy, součinnosti jejích jednotlivých druhů, podpora a kontrola kvality služeb zákazníků a jejich práv, vytvoření společné instituce podporující bezpečnost.

Druhý balíček se skládá opět ze čtyř směrnic.

Směrnice 881/2004/EC z 29. 4. 2004 se věnuje právě Evropskému Drážnímu Úřadu, který se má starat o bezpečnost dopravy.

Směrnice 2004/49/EC z 29. 4. 2004 nese jméno *Směrnice Bezpečnosti v Železniční Dopravě*. Definovala společné cíle bezpečnosti pro celou železnici v Evropské Unii. Vytvořila jasný postup pro udělení certifikátu bezpečnosti, který musí mít každá společnost ještě před tím, než začne využívat Evropskou železniční síť, a který díky své jednotnosti nediskriminuje žádnou dopravní společnost.

Směrnice 2004/50/EC z 29. 4. 2004 se věnuje geografickým a technickým problémům.

Směrnice 2004/51/EC z 29. 4. 2004 zaručila plnou liberalizaci železnice od ledna roku 2007.

Do druhého balíčku se řadí také *Úmluva o Mezinárodní Železniční dopravě (Convention concerning International Carriage by Rail)*. Ta vytvořila systém mezinárodního práva pro přepravu zboží, cestujících a zavazadel při mezinárodní přepravě po železnici. Kromě zemí z Evropy se přidalo i několik států Středního Východu a Severní Afriky.

3.3. Třetí balíček

3. 3. 2004 zveřejnila Evropská Komise další čtyři návrhy v poli železniční dopravy. Za největší cíl si opět kladla zvýšení konkurence v rámci osobní železniční dopravy.

Návrh COM(2004)140 final z 3. 3. 2004 měl za úkol zlepšovat integraci Evropského železničního systému.

Návrh COM(2004)139 final z 3. 3. 2004 upravoval liberalizaci železnice.

Návrh SEC(2004)236 z 3. 3. 2004 měl otevřít trh se službami pro zákazníky na mezinárodních i ostatních železnicích.

Návrh COM(2004)142 final z 3. 3. 2004 upravoval certifikaci posádky vlaku, která se stará o jeho provoz.

Návrh COM(2004)143 final z 3. 3. 2004 pozměňoval práva a povinnosti cestujících.

Návrh COM(2004)144 final z 3. 3. 2004 stanovil minimální požadavky na kvalitu poskytovaných služeb. Pokud by je provozovatel nedodržel, musel by to zákazníkovi nějakým způsobem kompenzovat.

Po sérii jednání, která odstartovala v červenci roku 2004, byl balíček v říjnu 2007 konečně schválen. Tvoří jej tři směrnice.

Směrnice 2007/58/EC z 23. 10. 2007 otevřela trh s mezinárodní železniční osobní přepravou od roku 2010.

Směrnice 1371/2007/EC z 23. 10. 2007 se věnuje právům a povinnostem cestujících. Stanovuje minimální standardy kvality přepravy, které musí být dodržovány na všech drahách.

Směrnice 2007/59/EC z 23. 10. 2007 vytvořila společnou certifikaci strojvedoucích. Díky mezinárodní Evropské licenci pak mohou strojvedoucí jezdit po celé Evropské železniční síti.

Později, 17. 5. 2008, byla schválena další *směrnice 2008/57/EC*. Ta vytvořila společné podmínky pro celou Evropskou železniční síť. Ty se týkají technických záležitostí stejně jako kvalifikace nebo pracovních podmínek personálu.

3.4. Čtvrtý balíček

30. 1. 2013 Evropské Komise zveřejnila návrh na čtvrtý balíček, který by měl dokončit vytvoření Evropské železniční sítě. Hlavní cíle tvoří zvýšení kapacity železnice, efektivita a atraktivita železnice pro cestující, zvýhodnění železniční dopravy oproti silniční a letecké a dokončení otevření trhu v nákladní i osobní železniční dopravě.

Evropská Komise navrhuje úplné finanční i funkční oddělení provozovatelů drah a provozovatelů drážní dopravy do roku 2019.

Ustanovena by měla být komise pro koordinaci, na kterou by se mohli provozovatelé obrátit v případě potřeby. Měla by se zvýšit konkurence a provozovatelé drah by se měli více tržně orientovat a pro každou kapacitu dráhy vypsát veřejnou soutěž. To by znamenalo větší efektivitu a uspokojení potřeb cestujících.

Pro další přilákání zákazníků navrhuje Evropské Komise snížit administrativní náklady a zrušit bariéry vstupu na trh. Státy Evropské Unie by měly předat své pravomoci společnému Evropskému Železničnímu Úřadu pro dokončení společných standardů.

4. Soukromí dopravci, provozovatelé a vlastníci drah

V České republice provozují naprostou většinu osobní drážní dopravy České dráhy, stejně jako téměř všechny dráhy vlastní i provozuje Správa Železničních Drážních Cest (dále jen SŽDC). V této části se budu věnovat těm ostatním. Tyto tratě rozdělím na tři skupiny, tedy na ty, které nevlastní stát (tedy SŽDC), na dráhy které vlastní, ale neprovozuje a na ty, které provozuje, ale drážní dopravu na nich obstarává jiný subjekt.

4.1. Dráhy, které nevlastní Správa Železniční Dopravní Cesty

První skupinu s největší autonomií tvoří dráhy, které nejsou ve vlastnictví státu, tedy SŽDC. Až na třetí příklad vystupuje na těchto drahách jako provozovatel dráhy i dopravce její vlastník, popřípadě jiný soukromý subjekt.

4.1.1. Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.

Akciová společnost Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. vystupuje jako jediný vlastník i provozovatel tratí Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Jedná se o úzkorozchodové tratě s rozchodem 760 mm.

Obě dráhy fungovaly již v době rakousko-uherské monarchie, kdy každou dráhu vlastnila jiná společnost. V sedmdesátých letech minulého století hrozil zánik první jmenované dráhy kvůli jejímu malému využívání. Okresní národní výbor v Jindřichově Hradci však dráhu zachránil. V roce 1992 se snaha o zrušení znovu objevila a o rok později byla vydána jindřichohradecká dráha k privatizaci. Jednalo se o první privatizovanou železnici v ČR. 19. 9. 1994 proběhla ustanovující valná hromada Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. a 10. 1. 1995 byla společnost zapsána do obchodního rejstříku. Společnost chtěla především získat obě úzkokolejky a pokračovat v jejich provozu. V dubnu 1995 byla udělena JHMD licence a ještě v srpnu vyjel na dráhu první zvláštní parní vlak od JHMD. Na začátku roku 1997 ukončila provoz trať Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a v březnu bylo rozhodnuto o privatizaci dráhy. V červnu téhož roku JHMD obnovily provoz dráhy a o měsíc později začal pravidelný denní provoz osobní dopravy. V září došlo k redukci osobní dopravy na druhé zmíněné trati, necelý měsíc poté pronajaly České dráhy trať i její provozování JHMD.

Nyní nabízí společnost celosezónní pravidelnou osobní i nákladní dopravu, letní dopravu historickým parním vlakem, objednání jízdy parního vlaku, doprovodný animační program, spolujízda na stanovišti strojvedoucího na motorové i parní lokomotivě, rekreační ubytování v apartmánech na stanicích Střížovice, Kunžak-Lomy, Hůrky, Albeř a Nová Bystřice, tisk kartonových jízdenek na přání, prodej upomínkových předmětů.

4.1.2. Svazek obcí údolí Desné

Svazek obcí údolí Desné vlastní, stejně jako Jindřichohradecké místní dráhy, dvě železniční tratě. Tu hlavní tvoří úsek Šumperk – Kouty nad Desnou, odbočku pak Petrov nad Desnou, Sobotín. Na rozdíl od JHMD ale představuje vlastníka, provozovatele dráhy i dopravce někdo jiný. Dráhu provozuje SART - stavby a rekonstrukce a.s. a drážní dopravu společnost ARRIVA MORAVA a.s. Do svazků obcí patří Hraběšice, Loučná nad Desnou, Rapotín, Rejchartice, Sobotín, Velké Losiny, Vernířovice a Vikýřovice.

Údolí Desné i s železniční tratí bylo vždy sužováno povodněmi. Již při stavbě trati v roce 1903 ji povodně poničily, další velká záplava nastala v roce 1921. Poslední velká povodeň, která napáchala obrovské škody na majetku nejen železnice, se objevila v červenci roku 1997. Byla zničena samotná trať i několik mostů. I přes značnou snahu místních podnikatelů i zaměstnanců Českých Drah se díky ministerstvu dopravy dráhu nepovedlo obnovit. Jednalo se především o snahu o znovuzprovoznění na úseku Sobotín - Petrov nad Desnou – Šumperk, kde železnice nebyla tolik poničená. Na konci roku 1997 vznikl Svazek obcí údolí Desné a již na jaře následujícího roku začaly opravy trati. 30. 4. 1998 vyjel po obnovené železnici první parní vlak a od následujícího dne začala jezdit po trati opět pravidelná doprava. Ještě do konce roku dokázal Svazek obcí otevřít i úsek mezi Petrovem nad Desnou a Velkými Losinami. Poslední úsek mezi Velkými Losinami a Kouty nad Desnou se podařilo otevřít v roce 1999, a tak byl 30. 5. 1999 zahájen provoz na celé opravené trati.

4.1.3. Moravskoslezský kraj

Moravskoslezský kraj vystupuje jako vlastník dráhy Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport, která spojuje Ostravské letiště se zbytkem města. Moravskoslezský kraj, jako vyšší územní samosprávný celek, dráhu pouze vlastní, provozuje ji SŽDC a dopravu zajišťují České Dráhy.

Stavba elektrizované tratě začala na konci roku 2013. Nová dráha mezi Sedlnicí a Mošnovem měří 2,9 kilometru, zároveň ale musel být zrekonstruován úsek mezi Sedlnicí a Studénkou v délce 5,9 kilometru. Stavba nového úseku stála přes 550 milionů korun, úprava stávajícího pak přes 300 milionů. Po dokončení stavby v říjnu 2014 vyjela na trať 6. 2. 2015 první zkušební lokomotiva, o tři dny později pak elektrizovaná vlaková jednotka s označením CityElefant, která úsek obsluhuje, než ji nahradí jiná jednotka RegioPanter. Ostravské letiště se tak stalo prvním v republice, které se může pochlubit návazností na železniční dopravu.



Obrázek 2: Vlakový terminál Mošnov s vlakovou soupravou CityElefant, zdroj: http://ostrava.idnes.cz/video-prazdno-a-fandove-prvni-jizda-vlakem-k-ostravskemu-letisti-py0-/ostrava-zpravy.aspx?c=A150413_102615_ostrava-zpravy_jog

4.1.4. KŽC Doprava, s. r. o.

KŽC, s. r. o. je momentálně majitel dráhy Česká Kamenice – Kamenický Šenov, její provozovatel i dopravce.

Tato železniční trať vedla původně z České Kamenice přes Kamenický Šenov až do České Lípy. Úsek z České Kamenice do Kamenického Šenova byl uveden do provozu již v roce 1886 a měřil pouhé čtyři kilometry. Zbytek trati byl zprovozněn až v roce 1903 a celková délka trati dosahovala 13 kilometrů. V září roku 1979 byl zastaven veškerý provoz osobní dopravy na trati a úsek mezi Kamenickým Šenovem a Českou Lípou zanikl. Na zbytku trati ještě jezdila nákladní doprava, ale i ta skončila roku 1992. O dva roky později založili místní nadšenci Klub přátel lokálky a chtěli na trati provozovat muzejní dopravu. V červnu roku

1997 vyjel první muzejní vlak Klubu přátel lokálky. O rok později dostal Klub od Drážního úřadu povolení k provozování dráhy a pronajal si dráhu od Českých Drah. V roce 2006 musel dopravu kvůli sporu s Českými Drahami přerušit a později po odejmutí licence Drážním úřadem dokonce ukončit. Na konci dalšího roku vyhlásila SŽDC výběrové řízení na prodej dráhy. Kromě Klubu přátel lokálky se přihlásil i Klub železničních cestovatelů, který výběrové řízení vyhrál. Nabídka Klubu přátel lokálky byla totiž kvůli jejím dluhům vyřazena. V červnu 2009 vyjel na trať první vlak Klubu železničních cestovatelů, avšak pravidelná doprava se zahájila až v roce 2011. Mezi lety 2008 a 2010 totiž došlo k důkladné rekonstrukci. Rekonstrukce stála téměř 2 500 000 Kč, vyměněno bylo 2400 pražců a



Obrázek 3: Motoráček společnosti KŽC, zdroj: http://www.kzc.cz/data/Images/Senovka%2082_origin.jpg

KŽC má v plánu ještě velké množství rekonstrukcí a dalších investic. Rád by zřídil muzeum místních exponátů. V plánu je také rozsáhlá rekonstrukce nádražní budovy v Kamenickém Šenově. Tam by se mělo nacházet turistické informační centrum, pension, již zmíněné muzeum a kanceláře. Další ambiciózní plán počítá s prodloužením tratě z Kamenického Šenova přes Horní Prysk k bývalému kamenicko-šenovskému hornímu nádraží. Odtamtud už pokračuje cyklostezka do České Lípy, která již je v provozu. Poté by měl jezdit o víkendu do Kamenického Šenova přímý vlak z Prahy.

4.2. Dráhy, které neprovozuje Správa Železničních Drážních Cest

Druhou skupinou tratí, které neobhospodařuje kompletně stát, jsou dráhy, které vlastní SŽDC, ale provozuje je soukromá osoba.

4.2.1. Advanced World Transport a. s.

Advanced World Transport a. s. představuje kromě jiného provozovatele i dopravce dráhy Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem, kterou vlastní stát.

O stavbě trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem se začalo mluvit již okolo roku 1864, kdy se měl stát úsek součástí Moravskoslezské centrální dráhy. Nicméně stavba se dlouho odkládala a začala až v roce 1878. O dva roky později v prosinci byl na trati dlouhé přes 20 kilometrů zahájen provoz. Provozovatelem trati se stala MSCD, nicméně roku 1895 byla trať kvůli ztrátovosti zestátněna. Trať poté velmi sužovaly povodně. Například v pěti letech mezi roky 1911 a 1915 poničily trať troje povodně. Poslední povodně v červenci 1997 zničily trať natolik, že už se ji Českým drahám nechtělo opravovat a měly v plánu ji zrušit. To ale nedopustila společnost OKD, doprava a. s. Především kvůli nákladní dopravě tamních společností předložila ministerstvu návrh, že dráhu na vlastní náklady opraví a České dráhy ji pak společnosti pronajmou. Ještě v říjnu začala oprava a na konci roku byla opět spuštěna pravidelná osobní doprava v úseku Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem, kterou provozovala stejně jako dráhu společnost OKD, doprava a. s. Začátkem roku ale převzala dopravu společnost Viamont, provozovatel dráhy zůstal stejný. Od začátku května roku 2010 se ze společnosti OKD, doprava a. s. stala Advanced World Transport a. s., nebo zkráceně AWT. Na konci roku 2011 se změnil i název dopravce z Viamont na GW Train Regio.

4.2.2. PDV RAILWAY a. s.

Společnost PDV RAILWAY a. s. provozuje v České republice dvě regionální dráhy. Jedná se o tratě Sokolov – Kraslice a Trutnov – Svoboda nad Úpou. Obě vlastní SŽDC.

Koncese ke stavbě dráhy Sokolov – Kraslice byla vydána roku 1873. Roku 1876 byl zahájen provoz na úseku Sokolov – Kraslice předměstí a o deset let později pak na zbytku trati mezi Kraslicemi a Kligenthaelem. Roku 1952 pak došlo k přerušení provozu přes hranice, které trvalo až do konce tisíciletí. V roce 1995 byl pak z části obnoven a o pět let později začal na

trati znovu pravidelný provoz. Ve stejné době byla zrušena zastávka Hraničná. Na trati se vystřídalo několik provozovatelů, jednalo se chronologicky o Buštěhrader Eisenbahn Betrieb, Československé státní dráhy, Deutsche Reichsbahn, Československé státní dráhy, České dráhy, VIAMONT a PDV RAILWAY. Na trati provozují drážní nákladní dopravu dvě firmy, osobní pak GW Train Regio. Trať měří necelých 27 kilometrů.

K zahájení provozu dráhy mezi Trutnovem a Svobodou nad Úpou došlo v roce 1871, v roce 1908 pak byla trať zestátněna. V září roku 1997 České dráhy ukončily provoz na trati, ale ještě v prosinci téhož roku byl provoz na trati obnoven, o pravidelnou osobní dopravu se postarala společnost Viamont. Na trati se také vystřídalo hodně provozovatelů, byly to k.k. priv. Österreichische Nordwestbahn, k.k. Österreichische Staatsbahnen, Československé státní dráhy, Deutsche Reichsbahn, Československé státní dráhy, České dráhy, VIAMONT a PDV RAILWAY. Jako osobní dopravce vystupuje stejně jako u minulé dráhy GW Train Regio a trať má délku necelých deset kilometrů.

4.3. Dráhy, kde neprovozují dopravu České dráhy

Další skupinu drah, kterou budu popisovat, tvoří tratě, které vlastní i provozuje SŽDC, ale dopravu na nich provozuje jiný subjekt než společnost České dráhy a. s. Společností s licenci na provozování osobní dopravy je o poznání více než soukromých majitelů či provozovatelů drah. Jejich výčet je zde.

„Advanced World transport a. s.

ARRIVA MORAVA a. s.

ARRIVA Vlaky s. r. o.

CityRail a. s.

České dráhy a. s.

ČD Cargo a. s.

GW Train Regio a. s.

Jindřichohradecké místní dráhy a. s.

Kladenská dopravní a strojní a. s.

KŽC Doprava, s. r. o.

LEO Expres a. s.

Lokálka Group

MBM rail s. r. o.

METRANS Rail s. r. o.

OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s. r. o.

Puš s. r. o.

Rail system s. r. o.

Railway Capital a. s.

RegioJet a. s.

Slezské zemské dráhy, o. p. s.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Vogtlandbahn – GmbH

ZABABA, s. r. o. ^{“5}

Všem se věnovat nebudu. Některé společnosti na osobní dopravu sice mají licenci, ale momentálně ji neprovozují a věnují se například pouze té nákladní. Některé ji provozují na svých nebo na pronajatých tratích a už byly zmíněny. Další vlakové soupravy pouze půjčují nebo pořádají jen mimořádné výletní jízdy a některé provozují osobní dopravu na jiné než regionální úrovni. Takovým příkladem je LEO Expres a. s., nebo RegioJet a. s., tedy provozovatelé dálkové osobní dopravy na dráze mezi Prahou a Ostravou, popřípadě s prodloužením na Slovensko.

4.3.1. ARRIVA vlaky s.r.o.

ARRIVA vlaky s.r.o. se od února 2012 účastnila mnoho výběrových řízení o provozování drážní dopravy. Jednalo se například o trať Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc, Praha –

⁵ <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci.html>

Velvary, Praha – Český Krumlov, Vlašim, Sedlčany, Jindřichův Hradec – České Budějovice, Benešov u Prahy – Praha – Kralupy nad Vltavou, Moravská Třebová – Džbel. Vesměs všechny pokusy dopadly neúspěšně. V září roku 2013 začala společnost provozovat pravidelnou osobní železniční dopravu na trati z Prahy do Kralup nad Vltavou. Ukončila ji ale již po necelých třech měsících provozu, a tak nyní v České republice nepůsobí jako dopravce na žádné trati.

4.3.2. GW Train Regio a. s.

Společnost GW Train Regio a. s., dříve Viamont Regio, patří k největším osobním železničním dopravcům v České republice. Byla již zmíněna jako dopravce hned na třech soukromě provozovaných tratích. Provozuje dopravu na trase Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem, Sokolov – Kraslice a Trutnov – Svoboda nad Úpou. Jako dopravce působí však ještě na dalších třech drahách.

Nejdelší z nich představuje úsek mezi Karlovými Vary a Mariánskými Lázněmi, která měří 53 kilometrů a skládá se z 21 zastávek. Provoz na trati byl zahájen roku 1898, společnost GW Train Regio převzala provoz pravidelné osobní dopravy v roce 2006.

Další dráhou, na které provozuje dopravu GW Train Regio, je Trutnov – Královec (státní hranice). Úsek měří 19 km, ale ve spolupráci s polským dopravcem Koleje Dolnośląskie může cestující bez přestupu pokračovat v jízdě dál ve směru Lubawka. Trať má dlouhou tradici, její stavba začala už v roce 1866. Úsek mezi Trutnovem a Královcem byl uveden do provozu roku 1868, navazovaná část do Lubawky o rok později. Po druhé světové válce byla doprava přes hranice na dlouhou dobu zastavena. Ta se vrátila až se změnou dopravce v červnu roku 2008. V tu dobu totiž vystřídal České dráhy Viamont Regio. V září téhož roku ale vlaky přes hranice jezdit opět přestaly. Od března roku 2009 jezdí vlaky do Polska pravidelně, avšak celá trať funguje jen v letní sezóně.

Úsek mezi Kořenovem a Harrachovem (státní hranice), který se nazývá Tanvaldská ozubnicová dráha, je poslední dosud nezmíněnou drahou, kde provozuje dopravu GW Train Regio. Trať byla postavena v roce 1902 a měla propojit dráhy Liberec – Tanvald a Železný Brod. Po druhé světové válce byl provoz zastaven, obnovit ho alespoň na hranice se podařilo roku 1959. Roku 1997 byl přerušen provoz kvůli špatnému stavu mostu přes Jizeru a uvažovalo se o zrušení trati. Most byl nakonec opraven, nicméně zrušení trati stále hrozilo

kvůli nerentabilitě dráhy. Od srpna roku 2010 provozuje dopravu na dráze společnost Viamont Regio a díky spolupráci s polským dopravcem Przewozy Regionalne spółka z o.o. lze pokračovat v cestě bez přestupu i za česko-polské hranice.

GW Train Regio usiluje o kapacity i na dalších tratích. V březnu roku 2015 se mu podařilo vyhrát tendr na provoz drážní dopravy na třech tratích na Šumavě. Jedná se o úseky České Budějovice - Černý Kříž, Čičenice - Nové Údolí a Strakonice – Volary. Provozovat dopravu by tam měl začít v prosinci 2016.

4.3.3. KŽC Doprava, s. r. o.

Společnost KŽC Doprava, s. r. o. již byla také zmíněna a to v souvislosti se Sklářskou lokálkou v úseku Česká Kamenice – Kamenický Šenov, který vlastní a zároveň na něm provozuje víkendovou letní dopravu. To ale není zdaleka jediná trať, na které provozuje KŽC dopravu. Další představuje Pražský motoráček mezi Prahou, Čakovicemi a Prahou, Zličínem, Kokořínský motoráček v úseku Lysá nad Labem – Praha, hl. n. – Jičín, Podlipanský motoráček v úseku Pečky – Bečváry, Polabský motoráček na trati Všetaty – Poděbrady, Posázavský motoráček na trati Lysá nad Labem – Praha, hl. n. – Kácov, Podbrdský motoráček mezi Karlštejnem a Příbramí, Lužický motoráček mezi Kamenickým Šenovem a Libercem, Podřipský motoráček v úseku Račíněves – Libochovice nebo Středohorský motoráček mezi Litoměřicemi a Mostem. Většinou se jedná o výletní nebo nostalgické vlaky, které jezdí jednou nebo dvakrát za den tam i zpátky.

To ale neplatí o trase Praha, Masarykovo nádraží – Praha, Čakovice. O dopravu na tomto úseku začala společnost usilovat už v roce 2011. Její vlaky vyjely na dráhu v červnu roku 2013 v rámci náhradní dopravy za alternativy, které nejezdily kvůli povodním. Po zprovoznění hromadné dopravy v Praze ukončila KŽC Doprava po šesti dnech provoz. Od začátku října roku 2013 začala společnost po ukončení jednání s ROPID konečně provozovat pravidelnou dopravu. Linka, označená jako S34, je plně integrovaná do systému pražské hromadné dopravy a platí tam tedy lístky společnosti PID i Českých drah (kromě zaměstnaneckých jízdenek). V lednu roku 2014 vypsal ROPID soutěž na tuto linku, kterou v konkurenci společností České dráhy a ARRIVA vlaky vyhrála opět KŽC Doprava. Trať má pět zastávek a vlaky jezdí v intervalu 60 minut.

4.3.4. Railway Capital a. s.

Společnost Railway Capital a. s. působí v České republice relativně nově, byla založena roku 2012. Zatím se kromě nákladní dopravy soustředí na víkendovou osobní dopravu na čtyřech drahách.

Trat' Opava východ - Svobodné Heřmanice, která dříve pokračovala až do Horního Benešova, měří 25 km. Výstavba začala roku 1891 a o rok později na dráhu vyjel první vlak. Trat' sloužila spíše k nákladní dopravě rudy. Při nedostatku rudy byla roku 1970 omezena kromě nákladní dopravy i ta osobní. V úseku mezi Svobodnými Heřmanicemi a Horním Benešovem byla doprava zastavena úplně a o 11 let později trat' zrušena. V červnu roku 2014 zrušily České dráhy dopravu i na zbytku dráhy, ale hned o měsíc byl provoz obnoven, když dráhu převzala společnost Railway Capital a. s. Ta nyní provozuje dopravu o víkendech v letních měsících.

Železniční dráha Čížkovice – Obrnice, která měří 35 km, se začala stavět roku 1896, dva roky poté byla otevřena. Na trati, přezdívané Švestková dráha, vyjel poslední osobní vlak Českých drah na konci roku 2007. Od dalšího roku byl na dráze zahájen letní turistický provoz, o který se momentálně stará Railway Capital a. s.

Dráha Moravské Budějovice – Jemnice zahájila provoz roku 1896 a měří necelých 21 kilometrů. Na konci roku 2010 vyjel na trat' poslední spoj společnosti České dráhy. V lednu následujícího roku se objevil na trati mimořádný spoj společnosti Jinřichodhradecké místní dráhy a v letních měsících vyjelo na trat' několik dalších příležitostných vlaků. Od léta roku 2014 provozuje na trati v létě víkendovou dopravu Railway Capital a. s.

Železniční trat' mezi Kadaní a Podbořany je nazývána Doupovská dráha. První úsek z Kaštic do Krásného Dvora vznikl v roce 1881. Postupně byly otevírány nové úseky a celá trat' byla hotová roku 1903. V červnu roku 2005 byla doprava na trase velice výrazně zredukována a v prosinci příštího roku zastavena úplně. Poté jezdily na dráze jen mimořádné výletní vlaky, poté se objevila pravidelná letní víkendová doprava. Dopravce České dráhy vystřídaly v roce 2009 Jindřichodhradecké místní dráhy. Nyní zde provozuje dopravu Railway Capital a. s.

5. Analýza dráhy Železnice Desná

Tuto trať jsem si vybral, protože funguje v České republice jako jediná dráha s normálním rozchodem, kterou vlastní i provozuje jiný subjekt než České dráhy a zároveň je na ní provozována pravidelná doprava. To sice platí i o Moravskoslezském kraji a dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport, nicméně tato dráha měří pouze tři kilometry a dopravu na ní provozuje akciová společnost ve vlastnictví státu, tedy České dráhy.

5.1. Historie Železnice Desná

Podnikatelé v údolí Desné v čele s bratři Kleiny se v roce 1869 začali aktivně podílet na přípravě budoucí akciové společnosti, která měla vybudovat železnici v úseku Zábřeh na Moravě – Šumperk – Sobotín. Již o rok později získali koncesi a stavba dráhy mohla začít. Dráha byla za rok dokončena a 1. 10. 1871 se mohla začít provozovat na trati doprava. Na trati jezdily dva páry smíšených vlaků denně a cesta o délce 22,3 kilometry trvala 92 minut. Přibližně o třicet let později, v roce 1903, začala stavba odbočky z Petrovic (nyní Petrov nad Desnou) do Koutů nad Desnou o délce 13,5 kilometrů. Provoz na trati začal o rok později, 12. 10. 1904. Dráha patřila až do roku 1945 soukromým společnostem, nicméně po první světové válce na ni dopravu začaly provozovat Československé státní dráhy. Do druhé světové války dráha vzkvétala. Motorové lokomotivy postupně nahrazovaly ty parní, čímž se značně zkrátila doba jízdy, a narůstal také počet vlakových souprav. Z původních dvou se počet do roku 1938 vyšplhal na sedm. Během druhé světové války byla trať poškozena a provoz zastaven. Už v červnu roku 1945 byl však částečně obnoven v úseku Šumperk – Petrovice a na zbytku trati o tři měsíce později. V roce 1979 byla dokončena stavba vlečky pro přepravu hromadných substrátů. Ta navazovala na Železnici Desná a celá trať tak musela být kvůli přepravě těžkých nákladů zpevněna. Trať prosperovala až do již zmíněného roku 1997, kdy ji naprosto zničily červencové povodně. Zničena byly drážní tělesa i mosty, a tak ministerstvo dopravy rozhodlo o zrušení železnice a její nahrazení autobusovou dopravou. Tomu ale zabránili místní obyvatelé, obce a v neposlední řadě společnosti.

5.2. Svazek obcí údolí Desné

Svazek obcí údolí Desné byl založen dne 16. 10. 1997. Jeho hlavní cíl představoval zprovoznění železniční tratě Šumperk – Kouty nad Desnou s odbočkou Petrov nad Desnou – Sobotín, kterou zničily v roce 1997 povodně. Kromě zabezpečení dopravní obslužnosti mikroregionu se však svazek zabývá i dalšími oblastmi. Jedná se například o školství, sociální podmínky, rozvoj cestovního ruchu nebo realizace veřejných potřeb mikroregionu. Představitelé obcí se schází na pravidelných valných hromadách a zasedání představenstva, kde se domlouvají mimo jiné na záležitostech okolo železnice nebo na projektech, které budou financovány z dotací. Mezi nejdůležitější zdroje financí pak patří Olomoucký kraj a Státní fond dopravní infrastruktury.

5.3. SART – stavby a rekonstrukce a. s.

Od roku 2005 provozuje Železnici Desná firma SART – stavby a rekonstrukce a. s., která byla založena roku 1993. Mezi její základní činnosti patří výstavby či rekonstrukce železničních staveb, dopravních staveb nebo železničních i silničních mostů. Součástí železničních staveb je například regenerace výhybek a kompletní rekonstrukce jejich zhlaví, frézování pražců, výstavba či rekonstrukce nástupišť nebo rekonstrukce či stavba železničních přejezdů.

5.4. ARRIVA Morava a. s.

Na dráze Železnice Desná provozuje drážní dopravu společnost ARRIVA Morava a. s., dříve Veolia Morava a. s., ještě dříve Connex Morava a. s. nebo ČSAD Bus Ostrava a. s. Ta patří pod holding ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA. Ta provozuje kromě železnice především autobusovou dopravu, ať už dálkovou nebo regionální v Olomouckém a Moravskoslezském kraji.

Železniční dopravu v údolí Desné provozuje firma od 1. 10. 2002 a zajišťuje ji samostatný Odbor železniční dopravy.

Železnice Desná je součástí Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (dále jen IDSOK), a tak tam platí i stejné smluvní a tarifní podmínky.

„Na ŽD je možné zakoupit jízdní doklady v Tarifu IDSOK na zóny 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 14, 26, 28, 31, 32, 33, 35 36, 37, 39, 100 a 110. Platnými jízdními doklady na Železnici Desná (ŽD) jsou: jízdenky pro jednotlivou jízdu, časové jízdenky (týdenní a měsíční), průkaz, jehož držitel je oprávněn k bezplatné přepravě. Cestující je povinen po celou dobu přepravy mít u sebe platnou jízdenku a na požádání ji kdykoliv předložit obsluze vlaku nebo kontrolorovi.

Komerční slevy Českých drah a.s. na ŽD neplatí. Útržkové jízdenky pro jednotlivou jízdu platné na ŽD a pro dojezd v autobusech ARRIVA MORAVA a.s zahrnutých do IDSOK, lze zakoupit v předprodeji. Tato místa jsou označena zřetelným nápisem PŘEDPRODEJ JÍZDENEK a logem ŽD. Útržkové jízdenky pro jednotlivou jízdu nelze použít ve vlacích Českých drah a.s. Cestující je povinen označit tyto jízdenky bezprostředně po nástupu do vlaku ŽD v označovacím zařízení. Žákovské průkazy se ověřují v žel. stanicích Velké Losiny a Kouty nad Děsnou. Na základě ověřeného žákovského průkazu se v průběhu školního roku vydávají jízdenky žákovské pro žáky do 15 let a pro studenty ve věku 15 až 26 let ve všech obsazených stanicích a u obsluhy vlaku. Jízdenky lze zakoupit jednotlivé nebo časové (týdenní a měsíční). Ve všech neobsazených stanicích (zastávkách) na ŽD se umožňuje nástup do vlaku i bez jízdenky a zakoupení jízdenky ve vlaku bez přírážky, pokud se cestující o zakoupení jízdenky přihlásí bezodkladně po nástupu u obsluhy vlaku, tj. ještě dříve, než bude vyzván k předložení jízdních dokladů. Při nastoupení do vlaku bez jízdenky v provozní době obsazené stanice na ŽD, tj. ve stanici Petrov nad Děsnou, Sobotín, Velké Losiny a Kouty nad Děsnou a ve stanici Šumperk, zaplatí cestující jízdné a přírážku 20,- Kč, pokud se o zakoupení jízdenky přihlásí bezodkladně po nástupu u obsluhy vlaku.

Při nesplnění těchto podmínek zaplatí cestující jízdné a přírážku k jízdnému ve výši 1000,- Kč. Za ztracené, odcizené průkazy a ztracené, odcizené a nevyužité jízdní doklady se duplikáty nevydávají a neposkytuje se ani náhrada. Cestující na vozíku pro invalidy a dětský kočárek s dítětem přepravuje dopravce ve všech vlacích na ŽD. Jedná-li se o stanici (zastávku), kde vlak zastavuje jen na znamení, musí cestující, který chce nastoupit, dát strojvedoucímu znamení zvednutím paže; cestující, který chce vystoupit, musí včas vyrozumět o svém úmyslu obsluhu vlaku nebo u vozidel, která jsou jím vybalena, stisknout tlačítko pro výstup. Jako ruční zavazadlo smí cestující vzít s sebou do vlaku bezplatně jen snadno přenosné věci, které může

uložit do prostoru pod nebo nad svým sedadlem. Dětský kočárek bez dítěte a kolo se přepravují za poplatek dle tarifu IDSOK.“⁶

Úplné znění Smluvních přepravních podmínek, stejně jako Tarifu, lze vyhledat na všech obsazených železničních zastávkách, popř. v každém vlaku Železnice Desná.



Obrázek 4: Vlak společnosti ARRIVA Morava, zdroj: http://spz.logout.cz/album/cz/cz_zed8145.html

5.5. Financování provozu a zlepšování kvality dráhy

Svazek obcí údolí Desné každoročně investuje nemalé peníze na provoz dráhy. Například v roce 2013 uvolnil na provoz dráhy 1 395 800,00 Kč, o rok později 1 695 820,00 Kč.

Polovinu provozních výdajů z roku 2004 tvořily platy zaměstnancům (850 000 Kč) a velkou část tvořilo povinné pojistné na sociální zabezpečení (221 000 Kč) a konzultační, právní a poradenské služby (120 000 Kč).

⁶ <http://www.arriva-morava.cz/res/data/013/001562.pdf>

Kromě toho se ale stará i o zlepšování kvality dráhy. Rekonstrukce trati dotuje Evropská Unie a každoročně je na ně vyhrazeno několik milionů korun. Přesnější čísla za rok 2009 – 2013 můžete najít v následující tabulce. Čísla z roku 2014 bohužel ještě Svazek obcí nezveřejnil.

Rok	Účel	Dotace
2009	Rekonstrukce výhybek č. 1,2,3 v žst. Petrov n. Desnou	4,488.751,- Kč
	Rekonstrukce zabezp. zařízení a EOv v žst. Petrov nad D.	2,160.000,- Kč
	Rekonstrukce přejezdu v km 19,649 trati Šumperk-Sobotín	1,659.946,- Kč
	Úprava zářezu a zřízení odvodnění v k 0,660 – 0,937 TÚ Petrov nad Desnou – Velké Losiny	2,694.000,- Kč
	Rekonstrukce propustku v km 10,610 trati Petrov n. Desnou – Kouty n. Desnou	1,172.000,- Kč
	Zřízení odvodnění v km 11,980 -12,150 a úpravy žel. spodku včetně odvodnění přejezdu v km 11,975	1,806.941,- Kč
	Celkem	13,981.638,- Kč
2010	Rekonstrukce výhybek č. 5 a 8 v žst. Petrov nad Desnou	2 399 911,50 Kč
	Zařízení PZS přejezdu v m 1,420 TÚ Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou	2 399 911,50 Kč
	Zařízení PZS přejezdu v km 1,588 TÚ Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou	2 399 911,50 Kč
	Rekonstrukce přejezdu v km 14,258 TÚ Šumperk – Petrov nad Desnou	2 399 911,50 Kč
	Celkem	12 717 899,20 Kč
2011	Rekonstrukce přejezdu v km 0,938 TÚ Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou	1,690.329,00 Kč
	Rekonstrukce nástupišť a osvětlení v dopravně Velké Losiny	4,489.933,00 Kč
	Optimalizace trati v km 11,9350 – 12,420 TÚ Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou	3,024.569,00 Kč
	Celkem	9,204.831,00 Kč
2012	Rekonstrukce přejezdu v km 13,880 TÚ Šumperk - Petrov nad Desnou	1,427.000,00 Kč
	Rekonstrukce výhybk 9 v žst. Petrov nad Desnou	1,589.883,00 Kč
	Rekonstrukce nástupišť na železniční zastávce Rapotín	2,983,000,00 Kč
	Celkem	5,999.883,00 Kč
2013	Rekonstrukce železničního svršku a spodku v km 10,537 -10,837 trati Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou	2 981 953,00 Kč
	Rekonstrukce přejezdové konstrukce v km 15,390 a v km 15,955 trati Šumperk-Sobotín, včetně odvodnění	2 891 000,00 Kč
	Celkem	5 872 953,00 Kč

Tabulka 1: Dotace EU, zdroj: Závěrečné účty Svazku obcí údolí Desné

Z tabulky lze vidět, že se suma, která pokrývá rekonstrukce, každoročně snižuje. To ale nemá platit pro rok 2015. V tomto roce dojde k elektrifikaci tratě mezi Šumperkem a Kouty nad

Desnou, která by měla vyjít na 393 milionů korun. To z naprosté většiny pokryjí dotace z Evropské Unie, zbytek uvolní stát.

5.6. Elektrifikace dráhy a další plány

Stavební práce na trati by měly trvat čtyři až pět měsíců a elektrifikace by měla být hotová do poloviny listopadu roku 2015.

Elektrická trakce by měla pomoci jak místním obyvatelům, kteří dojíždějí do práce a do školy, tak turistům. Především by se měla zkrátit doba, kterou cestující stráví ve vlaku. Přechod z motorových vozidel na elektrické může zkrátit dobu jízdy téměř na polovinu. Nyní trvá cesta po trati, která měří 19 kilometrů, 35 minut, po modernizaci by se mohla dostat na 20 minut. Další nespornou výhodou představuje možnost zrušení přestupu v Šumperku. Tam nyní museli cestující přesehat z motorového vlaku na elektrický nebo naopak. Do Koutů ale budou moci po rekonstrukci jezdit vlaky až přímo ze Zábřehu, který je součástí důležitého železničního koridoru mezi Prahou a Ostravou. Dalším neméně důležitým faktorem je příznivý dopad na životní prostředí. S elektrifikací tratě odpadne uvolňování škodlivých emisí do ovzduší. V roce 2016 by měly na trati jezdit motorové i elektrické jednotky. Ty představuje RegioPanter, který dosud zastavuje v Šumperku. Od roku 2017 by se měly na trati objevovat už pouze elektrické vlaky.

Svazek má ale s tratí ještě mnohem ambicióznější plány. Chtěl by co nejdříve protáhnout přímé vlaky z Koutů až do Olomouce. V roce 2018 by chtěl trať z Koutů protáhnout ještě přibližně o kilometr dál k místnímu lyžařskému areálu. Jako nereálný se jeví plán do budoucna, kdy by měly vlaky projíždět tunelem pod Červenohorským sedlem až do sousedního Polska.

6. Závěr

V teoretické části jsem se věnoval České legislativě a legislativě Evropské Unie. V první polovině teoretické části jsem nastínil, jak se v České republice dělí železniční dráhy, kdo může provozovat dráhu a drážní dopravu, za jakých podmínek může být přidělena kapacita dráhy, jaké k tomu patří služby a kolik stojí. V druhé polovině teoretické části jsem se věnoval čtyřem balíčkům, které upravují legislativu ohledně železniční dopravy v Evropské Unii. U tří balíčků již byly schváleny všechny směrnice, u posledního balíčku se zatím připravují.

V praktické části jsem se nejdříve věnoval regionálním železničním drahám, které vlastní soukromé subjekty. V České republice můžeme najít takové dráhy čtyři. Na třech z nich existuje pravidelná osobní doprava, na dráze ve vlastnictví KŽC Doprava mezi Českou Kamenicí a Kamenickým Šenovem je provozována pouze víkendová letní doprava, která je spojena s turistikou. Zatímco na tratích Jindřichohradeckých místních drah, vedoucích z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a Obrataně, jezdí vlaky po kolejích s úzkým rozchodem, na zbylých dvou mají koleje rozchod normální. Dráhu na ostravské letiště Mošnov vlastní Moravskoslezský kraj, ale dopravu tam provozují stejně jako na drtivě většině ostatních tratí v České republice České dráhy. Zbylé dráze ve vlastnictví Svazku obcí údolí Desná jsem se pak věnoval více v druhé polovině praktické části. Po drahách, které nevlastní SŽDC, jsem se věnoval těm, které SŽDC vlastní, ale neprovozuje. Jednalo se pouze o společnosti Advanced World Transport s dráhou Milotice nad Opavou - Vrbo pod Pradědem a PDV Railway s drahami v úsecích Sokolov – Kraslice a Trutnov – Svoboda nad Úpou. Třetí skupinu drah představovaly ty, které provozuje SŽDC, ale jako dopravce tam nepůsobí České dráhy. Zmínil jsem čtyři společnosti, ale pravidelné osobní dopravě se momentálně věnuje pouze GW Train Regio a. s.

Je patrné, že především Evropská Unie usiluje o liberalizaci železniční dopravy v členských státech. I Česká republika včetně nižších samosprávných celků začíná otvírat trh železniční dopravy soukromým subjektům, čímž vzniká větší konkurenční prostředí a s tím i výhodnější podmínky pro zadavatele soutěže. V České republice vzniklo za poslední dobu několik soukromých drah nebo drah se soukromými dopravci a myslím, že tento trend bude pokračovat.

7. Seznam použité literatury

TIŠTĚNÉ ZROJE

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů In: *Sbírka zákonů* 180/2014. ISSN 1213-189X.

Ing. Pavel Surý v. r.. *Prohlášení o dráze celostátní a regionální*. Praha, 2014.

INTERNETOVÉ ZDROJE

RAILWAY PACKAGES. *Europa*. [online]. 5.3.2013 [cit. 2015-04-02]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/index_en.htm

FOURTH RAILWAY PACKAGE. *Polisnetwork*. [online]. 6.5.2013 [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/4th-railway-package_summary-note.pdf

O NÁS. *JHMD*. [online]. 2013 [cit. 2015-04-09]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/o-nas>

ÚVODNÍ STRÁNKA – ŽELEZNICE DESNÁ. *Údolí Desné*. [online]. 2009 [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://udoli-desne.cz/zeleznice-desna>

KAMENICKÝ MOTORÁČEK. *KŽC*. [online]. 2015 [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://www.kzc.cz/cz/Kamenicky-motoracek>

REKONSTRUKCE A ZKAPACITNĚNÍ TRATI STUDÉNKA – MOŠNOV. *SŽDC*. [online]. 19.2.2013 [cit. 2015-04-14]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/op-doprava/studenka-mosnov_cile.html

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA. *AWT*. [online]. 2012 [cit. 2015-04-17]. Dostupné z: <http://www.awt.eu/cs/zeleznicni-doprava/zeleznicni-dopravacile.html><http://www.awt.eu/cs/zeleznicni-doprava/zeleznicni-doprava>

KDO JSME. *Railway Capital*. [online]. 2014 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://www.railwaycapital.cz/kdo-jsme>

HISTORIE SPOLEČNOSTI GW TRAIN REGIO a.s.. *GWTR*. [online]. 2011 [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: <http://www.awt.eu/cs/zeleznicni-doprava/zeleznicni-dopravacile.html><http://www.awt.eu/cs/zeleznicni-doprava/zeleznicni-doprava><http://www.gwtr.cz/o-spolecnosti/historie>

KDO JSME. *Railway Capital*. [online]. 2014 [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: <http://www.railwaycapital.cz/kdo-jsme>

ŽELEZNICE DESNÁ. *Arriva Morava*. [online]. 2015 [cit. 2015-04-22]. Dostupné z: <http://www.arriva-morava.cz/dopravni-sluzby/zeleznice-desna/>

8. Seznam obrázků a tabulek

Obrázek 1: Cena za přidělení kapacity dráhy od SŽDC, zdroj: Prohlášení o dráze celostátní a regionální.....	16
Obrázek 2: Vlakový terminál Mošnov s vlakovou soupravou CityElefant, zdroj: http://ostrava.idnes.cz/video-prazdno-a-fandove-prvni-jizda-vlakem-k-ostravskemu-letisti-py0-/ostrava-zpravy.aspx?c=A150413_102615_ostrava-zpravy_jog	23
Obrázek 3: Motoráček společnosti KŽC, zdroj: http://www.kzc.cz/data/Images/Senovka%2082_origin.jpg	24
Obrázek 4: Vlak společnosti ARRIVA Morava, zdroj: http://spz.logout.cz/album/cz/cz_zed8145.html	34
Tabulka 1: Dotace EU, zdroj: Závěrečné účty Svazku obcí údolí Desné	35