Vysoká škola ekonomická v Praze

Diplomová práce

2019 David Jirák

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta podnikohospodářská

Studijní obor: Management



Název diplomové práce:

Analýza výběrových řízení v drážní osobní dopravě

Autor diplomové práce: Bc. David Jirák

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

P r o h l á š e n í

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma
„Analýza výběrových řízení v drážní osobní dopravě“
vypracoval samostatně s využitím literatury a informací,
na něž odkazuji.

V Praze dne 28. srpna 2019 Podpis

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu mé diplomové práce, panu doc. Ing. Lubomírovi Zelenému, CSc., za odborné vedení práce, poskytnutí cenných rad a připomínek.

Název diplomové práce:

Analýza výběrových řízení v drážní osobní dopravě

Abstrakt:

Tato diplomová práce se zabývá problematikou liberalizace v drážní osobní dopravě České republiky a s tím spojených výběrových řízení. Zdůrazňuje potřebu zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy prostřednictvím otevření trhu železniční dopravy soukromým dopravcům. Cílem práce je analyzovat dopad liberalizace v železniční dopravě na subjekty zainteresované v drážní dopravě. V první části práce je nastíněn vývoj a současný stav české a světové železniční sítě. Další část je věnována podmínkám uzavírání smluv v závazkové železniční dopravě, které vychází z legislativy upravující podmínky pro provoz železnice v Evropě a v České republice. Ve třetí části jsou popsány konkrétní kroky, které Česká republika podniká na cestě k liberalizaci železniční dopravy. Za nejvýznamnější krok je považováno rozdělení Českých drah v roce 2003 a také plánované zavedení jednotného tarifu. Závěrečná část této práce se zabývá situací v Ústeckém kraji, kde bude od prosince 2019 působit pět různých železničních dopravců. Práce se zde zabývá podmínkami, za kterých budou jednotliví dopravci provozovat závazkovou dopravu, problematikou jednotného jízdného a plánovaného zřízení centrálního dispečinku.

Klíčová slova:

Výběrová řízení, železnice, liberalizace, konkurenceschopnost, Ústecký kraj

Title of the Master´s Thesis:

Analysis of tenders in rail passenger transport

Abstract:

This Master´s thesis deals with the issue of liberalization in rail passenger transport of the Czech Republic and related tenders. It highlited the need to increase the competitiveness of rail transport by opening up the rail market to private carriers. The aim of this work is to analyze the impact of liberalization in rail transport on subjects involved in rail transport. The first part outlines the development and current state of the Czech and world railway network. The next part is devoted to the conditions of tenders in contractual railway transport, which is based on legislation governing the conditions for railway operation in Europe and the Czech Republic. The third part describes the concrete steps the Czech Republic is taking to liberalize rail transport. The most important step is the division of České dráhy company in 2003 and the planned introduction of a uniform tariff. The final part of this thesis deals with the situation in the Ústí nad Labem Region, where from December 2019 will be five different railway carriers. The work deals with the conditions under which individual carriers will operate contractual transport, the issue of uniform fares and the planned establishment of a central dispatching center.

Key words:

Tenders, railways, liberalization, competitiveness, Usti region

Obsah

1 Úvod 10

2 Železniční doprava 12

2.1 Železnice ve světě 13

2.1.1 Vývoj železnice ve světě 13

2.1.2 Současná světová železniční síť 15

2.2 Železnice v České republice 18

2.2.1 Vývoj železnice v České republice 18

2.2.2 Současná železniční síť České republiky 20

2.2.3 Tranzitní železniční koridory 23

2.2.4 Zabezpečovací systém České železniční sítě 25

3 Legislativa v železniční dopravě 28

3.1 Drážní instituce a organizace 28

3.2 Zákon o drahách 30

3.3 Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících 31

3.3.1 Zajištění dopravní obslužnosti 31

3.3.2 Nabídkové a přímé zadání 32

3.4 Evropské „železniční balíčky“ 34

3.4.1 Bílá kniha 34

3.4.2 První železniční balíček 35

3.4.3 Druhý železniční balíček 36

3.4.4 Třetí železniční balíček 36

3.4.5 Čtvrtý železniční balíček 37

4 Liberalizace v drážní osobní dopravě České republice 40

4.1 Jednotlivé fáze liberalizace v České republice 40

4.2 Provozovatelé dráhy v České republice 42
4.3 Železniční dopravci v České republice 44
4.3.1 České dráhy, a.s. 45
4.3.2 RegioJet a.s. 46
4.3.3 Leo Express s.r.o. 47
4.3.4 GW Train Regio a.s. 48
4.3.5 Die Länderbahn GmbH DLB 48
4.4 Jednotný tarif – Jedna jízdenka 49
4.4.1 Cenový model jednotného tarifu 49
4.4.2 Nevýhody jednotného tarifu 50
4.4.3 Jednotný tarif ve Švýcarsku 51
5 Liberalizace železnice v Ústeckém kraji 52
5.1 Specifika železniční dopravy v Ústeckém kraji 52
5.2 Dopravci v Ústeckém kraji 54
5.2.1 AŽD Praha s.r.o. 54
5.2.2 Die Länderbahn GmbH DLB 55
5.2.3 RegioJet a.s. 55
5.2.4 GW Train Regio a.s. 56
5.2.5 České dráhy a.s. 56
5.2.6 MBM rail s.r.o. 57
5.2.7 KŽC Doprava, s.r.o 57
5.3 Jednotný tarif – Jízdenka Dopravy Ústeckého kraje 58
5.3.1 Cenotvorba jízdného 58
5.4 Nový centrální dispečink 59
5.4.1 Mobilní aplikace centrálního dispečinku 60

6 Závěr 61

7 Citovaná literatura 64

8 Internetové zdroje 64

9 Seznam tabulek 70

10 Seznam obrázků 70

1 Úvod

Tato diplomová práce se zabývá problematikou liberalizace železniční dopravy v České republice a dále pak situací v Ústeckém kraji konkrétně. Liberalizace železniční dopravy je momentálně velmi aktuálním tématem v Evropě, a tudíž i v České republice. Hlavním důvodem je zvýšení konkurenceschopnosti železnice oproti ostatním druhům dopravy. S liberalizací úzce souvisí způsob výběru dopravců a zadávání státních zakázek tedy výběrová řízení.

Hlavním cílem práce je analyzovat dopad liberalizace v železniční dopravě na subjekty zainteresované v drážní dopravě. Těmito subjekty jsou zřizovatelé, dopravci a cestující, kde v roli zřizovatele vystupuje stát, případně kraj. Vedlejšími cíli práce jsou: zmapovat kroky, které Česká republika podniká pro splnění evropské legislativy v oblasti liberalizace železniční dopravy, představit výhody otevřeného (liberalizovaného) trhu v železniční dopravě a definovat možnosti uzavírání smluv v závazkové železniční dopravě mezi zřizovatelem a dopravcem.

První část diplomové práce se zabývá vývojem železnice ve světě a v České republice. Je zde také popsána současná situace železnice včetně délky železničních tratí a počtu přepravených cestujících jak ve světě, tak v České republice. Další část je věnována podmínkám uzavírání smluv v závazkové železniční dopravě, které vychází z legislativy upravující podmínky pro provoz železnice v Evropě a v České republice. V této části je také zmapován vývoj evropské a české legislativy včetně zařazování evropských železničních balíčků a jejich implementace do české legislativy. Třetí část diplomové práce je věnována liberalizaci železnice v České republice, jednotlivým fázím liberalizace a současné situaci v českém železničním prostředí včetně počtu soukromých dopravců a plánovaného zavedení jednotného tarifu. Poslední, čtvrtá, část diplomové práce se zaměřuje na liberalizaci železnice v Ústeckém kraji, kde bude od prosince roku 2019 provozovat závazkovou drážní dopravu 5 různých dopravců. V této kapitole jsou popsány závazky jednotlivých dopravců, včetně podmínek provozu, rozsahu služeb, použitých vozů a smluvní ceny, za kterou budou svůj výkon poskytovat kraji. Dále se tato kapitola zabývá problematikou jízdného, nákupu jízdenek, řešením mimořádných

událostí a informovaností zákazníků. Jsou zde také popsány specifika železniční dopravy Ústeckého kraje včetně její významnosti a nároků na obslužnost.

Ústecký kraj byl vybrán pro svou unikátnost v rámci České republiky z hlediska počtu různých železničních dopravců. Od prosince roku 2019 zde bude závazkovou osobní železniční dopravu provozovat celkem 5 různých dopravců. Všichni se navíc budou pravidelně střetávat v železniční stanici Most. Jedná se tak o ideální příklad liberalizace, na kterém lze sledovat nejvýznamnější pozitiva a negativa tohoto trendu v železniční dopravě. Diplomová práce se tak ve své čtvrté části zabývá možnostmi řešení, která zmírní nebo odstraní nedostatky plynoucí z velkého počtu železničních dopravců v rámci jednoho kraje.

2 Železniční doprava

Železniční doprava je v současnosti nejvíce využívaná při přepravě nákladů, převážně komoditního charakteru, na střední a dlouhé vzdálenosti. Tato přeprava může probíhat vnitrostátně nebo mezinárodně, případně napříč kontinentem. V celosvětovém měřítku pak zastupuje značně menší část osobní přeprava, i když v některých zemích si nadále drží své nezastupitelné místo.

Jedna z obecných definic pro železniční (drážní) dopravu zní: *„Železniční doprava je doprava uskutečňována železničními dopravními prostředky po železničních tratích."* (Široký, 2005). Železniční doprava se řadí mezi takzvané staré dopravní obory a tak, jak ji známe dnes, tedy s využitím fyzikálního vztahu kolo-ocelová kolejnice, se využívá již více než 200 let. Konkrétně od roku 1801, kdy byla v Anglii, na trase Croydon – Wandsworth, poprvé uvedena do provozu veřejná železnice. Tato předchůdkyně současné železnice využívala ke svému pohonu koňskou sílu a byla dlouhá přibližně 14 kilometrů. Pouhé 3 roky poté v roce 1804 si nechal Richard Trevithick patentovat první lokomotivu na parní pohon. Právě využití páry jako hlavní pohon zapůsobilo jako katalyzátor pro masivní rozvoj železniční sítě, jak v Evropě, tak v Severní Americe. Výrazné zkrácení doby pro cestování nebo přepravu nákladu napříč kontinentem se tak stalo prioritou číslo jedna. Parní železnici lze nyní označit za jeden ze symbolů průmyslové revoluce, která v 18. století výrazně proměnila celosvětové hospodářství, dochází tak například k rychlému rozvoji těžebního a těžkého průmyslu. Spolu s železniční sítí také přichází nutnost modernizace mostů a tunelů, které budou kapacitně vyhovovat požadavkům moderní velkokapacitní dopravy. (Gašpařík, 2017)

Mimo průmyslové využití má železnice i velmi významnou roli v oblasti vojenství. Především v 1. světové válce představovala kvalitní železniční síť významnou strategickou výhodu, vzhledem k možnosti rychlého přesunu jednotek, vojenského materiálu nebo zásobování na frontu. Ve druhé světové válce je pak železnice zmiňována převážně s transporty do koncentračních a vyhlazovacích táborů.

Postupem času železnici do značné míry nahradila automobilová doprava, která je více agilnější, a i fixní náklady jsou zde podstatně nižší, takže se dokáže lépe přizpůsobit individuálním potřebám trhu. Především osobní železniční doprava se v současnosti nachází ve velmi konkurenčním prostředí. Cestující dávají čím dál větší přednost automobilové dopravě, což je způsobeno již zmiňovanou agilností a také stále rostoucím stupněm motorizace obyvatelstva. (Zelený, 2004)

Z pohledu hustoty železniční sítě zle rozlišit tři základní stupně:

1) velmi hustá síť – západní a střední Evropa
2) řidší síť – rozsáhlé a méně obydlené oblasti – Sibiř, Kanada, Austrálie
3) řídká a méně výkonná síť – africké a asijské země – svážení obyvatel k přístavům

2.1 Železnice ve světě

2.1.1 Vývoj železnice ve světě

Jak již bylo zmíněno v úvodu této kapitoly, první železnice byla uvedena do provozu v roce 1801 v Anglii. První parní lokomotiva patentovaná Richardem Trevithickem pak vyjela na koleje v roce 1804. Lokomotiva nesoucí název „tram waggon“ operovala na trati dlouhé 14,5 kilometru, kterou zvládla urazit za zhruba čtyři hodiny s nejvyšší rychlostí 8 km/h. Svou trasu absolvovala lokomotiva s pěti vagóny, na kterých bylo deset tun zboží a sedmdesát cestujících. (Gašpařík, 2017)

Další významný milník nastal v roce 1825, kdy George Stephenson, anglický strojník a později slavný železniční konstruktér, představil parní lokomotivu Locomotion. Jeho lokomotiva byla určená pro přepravu cestujících, a na rozdíl od lokomotivy od Trevithicka, byla vhodná pro pravidelný provoz na trati ze Stocktonu do Darlingtonu. (Zelený & kol., Osobní doprava, 2017) Stephenson se také podílel na výstavbě samotné trati, pro kterou zvolil rozchod kolejí 1435 mm. Tento rozchod odvodil od běžné šířky anglických dostavníků a později byl převzat i pro stavby ostatních železničních koridorů. V současnosti je označován jako tzn. normální rozchod, který je využit u 60 % celosvětové železniční sítě.

Skutečný průlom pak přišel v roce 1829, kdy byla v rámci soutěže o obsluhování nové trati z Liverpoolu do Manchesteru představena lokomotiva „The Rocket“ (Raketa). Tato lokomotiva z dílny Stephensona hladce zvítězila nad konkurenty a také výrazně překonala limity, stanovené ve výběrovém řízení. Na soutěžní trati dlouhé 3,2 km dosáhla rychlosti až 46 km/h (až 56 km/h bez zátěže). Tyto na zdejší dobu fantastické hodnoty definitivně předurčily úspěch parní železnice a její další rozšíření do celého světa. (Gašpařík, 2017)

Pokud se zaměříme na vývoj železniční sítě, lze ho rozdělit na čtyři základní stádia:

1) Stádium lokalizovaných spojení

- železnicí spojovány pouze nejvýznamnější uzly,
- jednotlivé tratě jsou napojeny na ostatní komunikace (silnice a vodní cesty),
- především v rozvojových zemích.

2) Stádium integrace

- dochází k propojování jednotlivých železničních spojů,
- vzniká souvislá železniční síť,
- přetrvává napojení na ostatní komunikace.

3) Stádium intenzifikace

- roste délka a zvyšuje se hustota sítě,
- síť se celkově rozrůstá – vyšší počet uzlů a propojení mezi nimi,
- typické pro rozvinuté státy.

4) Stádium selekce

- ponechání pouze významných tratí,
- důraz na efektivitu, modernizace hlavních tahů,
- zaměřeno na konkurenční boj s ostatními druhy dopravy,
- ve vyspělých státech.

2.1.2 Současná světová železniční síť

Světovou železniční síť je možné rozdělit do 8 regionů, z čehož dva, evropský a americký, lze označit jako takzvané primární. Zbylé regiony lze označit za sekundární a patří sem: jižní Asie, východní Asie, Austrálie, jižní Afrika, východní Argentina a pobřežní oblasti Brazílie). Významný rozdíl mezi primárními a sekundárními regiony lze vidět především ve stupni stádia vývoje železniční sítě ve kterém se jednotlivé regiony nacházejí (jednotlivá stádia jsou popsána v předešlé kapitole). Zatímco v Evropě a v Americe dochází k selekci železniční sítě, tzn. k uzavírání neekonomických linek, například v Africe a v Asii je stále hlavní cíl dosáhnout co možná nejvyššího pokrytí.

Dalším významným prvkem, dle kterého lze rozdělit světovou železniční síť, je rozchod kolejí, tj. vzdálenost pojízdných hran kolejnic, která se měří 14 mm pod jejich temeny). V předešlé kapitole byl již zmíněn tzv. **normální rozchod**, poprvé použitý Stephensonem, který je široký 1435 mm a je celosvětově rozšířen, především v Evropě, v Severní Americe a v Číně. Dalšími používanými rozchody jsou:

Široký rozchod

- 1524 mm používaný v zemích bývalého SSSR a ve Finsku
- 1600 mm používaný v Irské republice a Severním Irsku
- 1676 mm – tzv. *iberský přechod* používaný ve Španělsku, Portugalsku, Pákistánu, Chile, Argentině

Střední rozchod

- 1000 mm – *metrový rozchod* používaný v Indii, Pákistánu, Brazílii, Argentině a ve Vysokých Tatrách
- 1067 mm – *kapský rozchod* používaný v Japonsku, Austrálii, na Novém Zélandu a v Jihoafrické republice

Poslední kategorií jsou **úzké rozchody**, které lze najít v některých afrických, latinskoamerických a asijských zemích. Jsou také používaný v horských oblastech například v Alpách. Za úzký rozchod se obecně považuje rozchod užší než 1000 mm a v České republice ho lze najít na trati Třemešná, která má rozchod 750 mm. (Zelený, 2004)

V současnosti tvoří světovou železniční síť celkem 1,149 milionu km tratí. V letech 2004 až 2016 dle Mezinárodní unie železnic (UIC) došlo k růstu zhruba 50 tisíc km nových tratí. Tento nárust je zapříčiněň především stále se zvyšujícím počtem km tratí v jihovýchodní Asii. V tomto regionu se jen mezi roky 2013 a 2015 postavilo 21 tisíc km nových železničních tratí. Naopak v Americe i Evropě dochází každoročně k mírnému poklesu celkového počtu km tratí. Následující tabulka ukazuje celkové počty km tratí v jednotlivých kontinentech a srovnání let 2004 a 2016. Ve druhé tabulce jsou pak uvedeny počty cestujících (počítaných pomocí jednotky „passenger kilometre“) na jednotlivých kontinentech a porovnání stejného časového úseku jako v předchozí tabulce.

Tabulka 1 - Celosvětový počet kilometrů

	2004	2016	změna v %
Celkový počet kilometrů v tis. km	**1099**	**1149**	**5%**
Afrika	75	78	4%
Amerika	398	386	-3%
Asie a Oceánie (bez Ruska a Turecka)	266	328	23%
Rusko	85	85	0%
Evropa (včetně Turecka)	275	272	-1%

Tabulka 2 - Celosvětový počet cestujících na železnici

	2004	2016	změna v %
Passenger km v tis.	**2419**	**3731**	**54%**
Afrika	64	67	5%
Amerika	35	40	14%
Asie a Oceánie (bez Ruska a Turecka)	1711	2986	75%
Rusko	164	125	-24%
Evropa (včetně Turecka)	445	514	16%

Vlastní zpracování zdroj UIC, 2019

Z tabulek lze vidět, že i když je prozatím největší železniční síť v Americe, její využití v osobní dopravě je téměř 80krát nižší oproti Asii a Oceánii. Tento obrovský rozdíl částečně plyne i z faktu, že v Americe má významnou převahu nákladní doprava nad osobní, avšak i tak je jasné, že železniční síť v Asii a Oceánii je několikanásobně vytíženější. Zároveň lze dle tempa růstu nových tratí odhadnout, že za nedlouho bude prvenství, co se týče největší železniční sítě, patřit právě Asii a Oceánii. Dalším jevem, který lze z tabulek vidět je již zmiňovaný úbytek železničních tratí, konkrétně v Americe a v Evropě. Oproti tomu lze ale i vidět nárust cestujících v Evropě o 16 %, z toho vyplívá, že roste efektivita využívání důležitých tratí a dochází k uzavírání neekonomických a málo využívaných tratí. (UIC, 2019)

2.2 Železnice v České republice

2.2.1 Vývoj železnice v České republice

První koněspřežná železnice na území dnešní České republiky byla zprovozněna v roce 1832 a vedla na trase České Budějovice – rakouský Linec. V současnosti tuto trasu kopíruje 4. tranzitní železniční koridor. Další koněspřežnou železnicí na českém území byla tzv. Lánská koněspřežka, která vedla na trase Lány – Kladno – Praha. Vzhledem k nedostatkům koňského pohonu však nedošlo k většímu rozšíření. První železnice na parní pohon začala na našem území jezdit až v roce 1839, konkrétně na trase Brno - Rajhrad. Vystavěna byla soukromou společností, Severní dráha císaře Ferdinanda, jako součást dráhy z Vídně do Haliče. Dalšími úseky, otevřenými na této trase byly: Břeclav – Přerov – Olomouc, Přerov – Lipník nad Bečvou – Bohumín – Chalupki. V tomto úseku v současnosti prochází 2. tranzitní železniční koridor. (Zelený, 2017)

Velkým impulzem pro rozvoj železnice na českém území bylo zapojení státu do výstavby železničních tratí. V roce 1945 došlo k napojení na Prahy na železnici spuštěním provozu na trase Praha – Olomouc, která byla dlouhá 250 km. V tentýž roce pak byla uvedena do provozu také spojka mezi Brnem a Českou Třebovou, na které se nacházelo 11 tunelů. V roce 1851 pak začíná fungovat železniční spojení Praha – Děčín – a dále do Německa, v současnosti tuto trať představuje 1. tranzitní železniční koridor.

Po tomto impulzu od státu začínají opět do staveb vstupovat soukromé společnosti. Hlavním hybatelem stavby byly především těžařské společnosti, a proto zprvu směřovala většina tratí především k místům těžby. Například společnost Buštěhradská dráha, jejíchž první tratí byla krátká trať vedoucí z Kladna do Kralup nad Vltavou z roku 1855. Následovaly další stavby a postupně tato firma vybudovala síť vlastních tratí od Prahy až po hranice s dnešním Německem. V tomto období tak například vznikla důležitá společnost Česká západní dráha vlastnící trať Praha – Plzeň – Furth im Wald (město ležící na hranicích s Bavorskem). Další důležitou společností byla Turnovsko-kralupsko-pražská dráha spojující průmyslový Liberecký kraj s uhelnými doly v Kladně. V období do roku 1877 bylo celkem vystaveno na 3500 km nových tratí. (Kvizda, 2006)

Další zlom přišel právě v roce 1877, kdy po krachu na vídeňské burze a následné hospodářské krizi stát schválil tzv. sekvenční zákon. Tento zákon umožňoval státu převzít soukromou společnost, která dlouhodobě vykazovala ztrátu. Postupem času začal stát přebírat i ziskové společnosti, a to za pomocí koncesí nebo privilegií, pokud to umožňovali. Po první světové válce tak na našem území zbyly pouze tři soukromé společnosti provozující dráhu, konkrétně to byly - Buštěhradská dráha, Ústecko-teplická dráha a Košicko-bohumínská dráha. Ve stejném období také rapidně vzrůstá poptávka po lokálních tratí, o které usilují převážně města neležící na jedné z hlavních železničních tepen. Do roku 1879 tak byly vystaveny první 3 lokální tratě: Nové Sedlo u Lokte – Loket, Chodov – Nejdek, Čáslav – Závratec. Velký boom ve stavění lokálních tratí pak přisel v roce 1880, kdy bylo vydáno povolení na stavbu 100 km lokálních železničních tratí, v roce 1881 to bylo již přes 500 km. První elektrizovaná netramvajová železnice pak byla uvedena do provozu v roce 1903 v úseku Tábor – Bechyně. Nejprve byl využíván k elektrickému pohonu stejnosměrný proud 3 kV, později se začal k provozu využívat i střídavý proud 25 kV. Obě tyto napájecí soustavy se využívají dodnes. Po druhé světové válce pak dochází k postupné elektrifikaci hlavních železničních tratí na našem území. (Schreier, 2009)

2.2.2 Současná železniční síť České republiky

V současné době se na území české republiky nachází celkem 9 567 km tratí, naprostá většina (9 484 km) tratí má velikost normálního rozchodu a více než třetina všech tratí (3 216 km) je elektrizovaných. Jak bylo zmíněno v předešlé kapitole, česká napájecí síť využívá dva druhy elektrického proudu. Stejnosměrný proud 3 kV je v současnosti využit na 1 797 km tratí a používá se v severní polovině našeho území. Druhá, jižní polovina, našeho území je pak elektrifikována střídavým proudem 25 kV o celkové délce 1 381 km. Toto rozdělení vyžaduje specifické požadavky na vlakové jednotky, které pokud chtějí jezdit po celém našem území, musejí být schopny jízdy v obou napájecích soustavách. Naše železniční síť také zahrnuje 6 740 mostů 166 tunelů.

Železniční tratě je možné rozdělit do několika základních skupin na základě zákona č. 266/1994 Sb:

- **Celostátní dráha** – dráha sloužící mezinárodní a dálkové vnitrostátní dopravě, dále se dělí na:
    - Součástí evropského systému
        - Koridorové
        - Ostatní
    - Mimo evropský systém
- **Regionální dráha** - dráha regionálního nebo místního významu, sloužící veřejné železniční dopravě
- **Místní dráha** – jedná se o nově definovanou dráhu s charakterem neveřejné osobní drážní dopravy (turistický provoz). Cílem oddělení od regionální dráhy je snížení legislativních a administrativních požadavků, které musí splňovat dráhy sloužící běžnému železničnímu provozu.
- **Vlečky** – dráha sloužící vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatelského subjektu a je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy či do jiné vlečky
- **Speciální dráha** – dráha pro zajištění dopravní obslužnosti obce (síť metra)

Železniční dráha je z pohledu zákona jednou ze skupin, na které zákon dráhy dělí. Dalšími skupinami jsou **tramvajové, trolejbusové a lanové** dráhy. (Gašpařík, 2017)

Přestože můžeme v souvislosti s celkovou délkou české železniční sítě mluvit o rozvinutém celku, její konkurence schopnost oproti silniční dopravě je stále slabá. Způsobeno je mnoha faktory. Zaprvé je zde její zastaralost, většina železniční tratě byla vystavena v 19. a na začátku 20. století, poslední nově postavený 120 km dlouhý úsek mezi Brnem a Havlíčkovým Brodem je z roku 1953. Přibližně polovina všech tratí leží v oblouku a většina tratí je postavena ve sklonu, což je zapříčiněno velkou členitostí naší krajiny. Přestože soustavně dochází k modernizacím těchto tratí, výše zmíněné faktory neumožňují povolení vyšších rychlostních limitů, vzhledem k půdorysu tratí. Pro plošné zvyšování rychlostních limitů by tak bylo zapotřebí nikoliv modernizace ale stavba zcela nových železničních úseků. Následující tabulka zobrazuje přehled rychlostních limitů na železničních tratích v České republice.

Tabulka 3 - Traťové rychlosti v ČR

Traťová rychlost	Počet km	Podíl na délce
145 - 160 km/h	492 km	5.17%
125 - 140 km/h	174 km	1.83%
105 - 120 km/h	289 km	3.04%
85 - 100 km/h	1 889 km	19.86%
75 - 80 km/h	1 036 km	10.89%
40 - 70 km/h	5 633 km	59.21%

Vlastní zpracování zdroj Šlégr & kol, 2012

Z tabulky lze vidět, že nadpoloviční většina všech tratí (59 %) má svou maximální rychlost od 40 do 70 km/h. Naopak pouze velmi malá část (5 %) splňuje podmínky pro expresní dopravu a je možné o ni tedy uvažovat o rychlejší alternativu k automobilové dopravě. (Šlégr & kol, 2012)

Dalším problémem současného železničního systému je jeho slabá integrita v rámci zemí Evropy. Železnice v jednotlivých státech má často odlišné parametry, a proto je obtížné její propojení. Jedná se například od různý rozchod kolejí, jak již bylo zmíněno v předešlé kapitole, dále jsou zde odlišnosti v zabezpečovacích a informačních

systémech. Jednou z příčin je také již zmíněná rozdílná elektrifikace, která není jen problémem u nás, jsou tak kladeny vyšší nároky na železniční soupravy, které pokud mají být použity v mezinárodní dopravě, musí být schopny fungovat v různých napájecích sítích. (Siedenglanz, 2006)

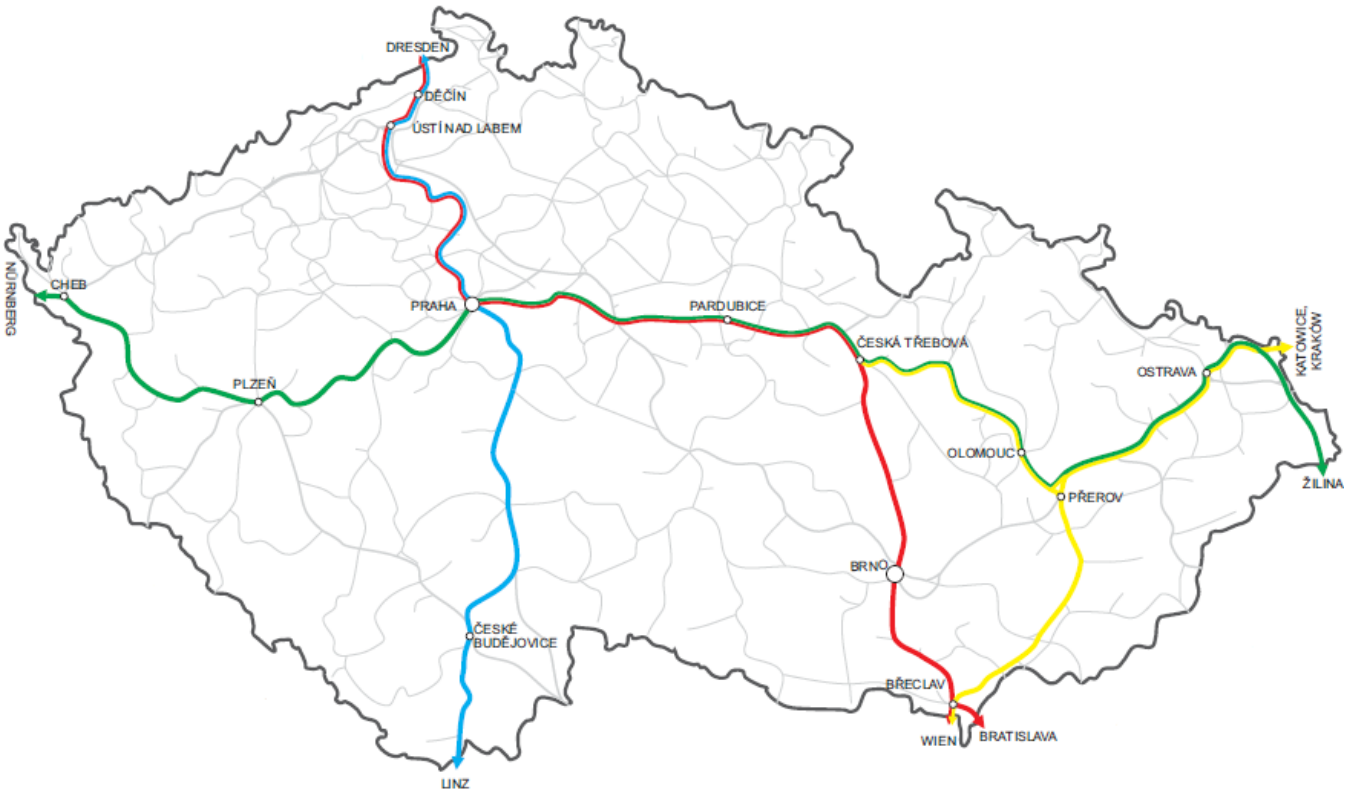
Za další příčinu úpadku železnice se také považuje zestátnění železnice a z toho plynoucí vznik dominantních národních dopravců, kteří byli často v dlouhodobé ztrátě. V České republice byly takovým dopravcem Česko dráhy, které ještě do roku 2003, kdy vzniklo odtržením SŽDC, vlastnily naprostou většinu aktiv souvisejících s Českou železnicí. Jednalo se tedy o lokomotivy, nádraží, železniční tratě a další železniční vybavení. Tato monopolní situace na českém trhu způsobila, že nebyl tlak na inovace a zvyšování kvality služeb u ČD. Výsledkem je tak slabá konkurenceschopnost české železnice vůči silniční dopravě a také výrazná zastaralost oproti Evropským dopravcům. (Siedenglanz, 2006)

Možným řešením, které by přispělo ke zvýšení konkurenceschopnosti českých železnic je tedy přechod zpět do soukromého vlastnictví. Další kapitola se bude zabývat právě tímto řešením, které lze souhrnně označit jako liberalizace železniční dopravy.

2.2.3 Tranzitní železniční koridory

Z důvodu zefektivnění dopravy a šetření nákladů bylo na konci 20. století rozhodnuto o modernizaci a optimalizaci čtyř hlavních tranzitních železničních koridorů. Základ pro tyto koridory byl vytvořen už stavbou prvních železničních tratí v 19. století, jak již bylo zmíněno v kapitole o vývoji železnice v České republice. Následující obrázek zobrazuje trasy jednotlivých koridorů.

Obrázek 1 - Mapa tranzitních železničních koridorů



Zdroj SŽDC, 2019

1. tranzitní železniční koridor – červená barva

Trasa: Německo – Děčín – Ústí nad Labem – Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Lanžhot – Slovensko

2. tranzitní železniční koridor – žlutá barva

Trasa: Rakousko – Břeclav – Staré Město u Uherského Hradiště – Přerov – Hranice na Moravě – Ostrava – Bohumín – Petrovice u Karviné – Polsko

3. tranzitní železniční koridor – zelená barva

Trasa: Německo – Cheb – Mariánské Lázně – Plzeň – Beroun – Praha – Kolín – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Český Těšín – Mosty u Jablunkova – Slovensko

4. tranzitní železniční koridor – modrá barva

Trasa: Německo – Děčín – Ústí nad Labem – Kralupy nad Vltavou – Praha – Benešov u Prahy – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – Rakousko

V současnosti jsou dle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) plně dostavěny koridory 1 a 2, resp. se v blízké době neplánuje jejich dostavba/modernizace. Dle nákladů, které SŽDC celkově odhaduje na dostavbu jednotlivých koridorů, je z 85 % dostaven 3. koridor. Poslední, 4. koridor, je pak dle odhadovaných nákladů přibližně dokončen ze 70 %. Cílový stav po dokončení jednotlivých koridorů, resp. třetího a čtvrtého koridoru, je komplexní propojení české železniční infrastruktury s evropskou železniční infrastrukturou. Termín dokončení všech koridorů je však stále v nedohlednu, přestože vláda v roce 2015 usnesením č. 269 schválila plánovaný termín dokončení připadající na rok 2019. Ve výroční zprávě SŽDC za rok 2018 je dokončení těchto koridorů zahrnuto ve strategii podniku do roku 2025. Zároveň SŽDC ve své strategii plánuje výstavbu prvního úseku vysokorychlostní trati taktéž do roku 2025. To, nakolik je tato vize reálná, ukáží až následující roky. Vzhledem k předchozím posouvání termínů dostavby tranzitních železničních koridorů se však dá předpokládat, že i tento termín výstavby vysokorychlostní trati bude také posunut. (SŽDC, 2019)

2.2.4 Zabezpečovací systém České železniční sítě

Pod pojmem železniční zabezpečovací systém rozumíme soubor technických prostředků umístěných na železničních tratích a jejich vzájemných vazeb. Tyto prostředky přispívají k větší bezpečnosti a také zvyšují plynulost provozu na železnici. Jejich činnost spočívá především v kontrole nebo nahrazování dopravních zaměstnanců při řízení železniční dopravy. Jedním ze základních požadavků na tyto zařízení je tzv. princip fail-safe (bezpečný při poruše) což v praxi znamená, že v případě poruchy zabezpečovací zařízení nevyvolá situaci, při které by byla ohrožena bezpečnost na železnici. Typickým příkladem je návěstidlo, které při poruše automaticky zakazuje jízdu.

Zabezpečovací zařízení rozdělujeme následovně:

- **Staniční (SZZ)**– Jejich úkolem je zajistit podmínky pro bezpečnou jízdu vlaku. Tyto podmínky jsou:
    - Volnost jízdní cesty
    - Správné polohy všech pojížděných a odvratných výhybek a výkolejek
        - Jejich závěr v době, kdy vlak projíždí
    - Vyloučení současně zakázaných jízdních cest, tzn. zamezení rizika střetu dvou vlakových souprav
- **Traťová (TZZ)** – Slouží k zabezpečení protisměrné a následné jízdy vlaků na celé délce trati. Dělí se na:
    - TZZ 1. kategorie – Jedná se o telefonické dorozumívání – telefonická nabídka vlaku, přijetí vlaku a odhláška. Vše probíhá za účasti dopravních zaměstnanců a celé zařízení není závislé na SZZ
    - TZZ 2. kategorie – Poloautomatická zařízení, která jsou obsluhována zaměstnancem.
    - TZZ 3. kategorie – Plně automatická zařízení navržená tak, aby pracovala bez lidské pomoci a v případě potřeby bylo možné je ovládat na dálku.
- **Vlaková (VZZ)** - Tato zabezpečovací zařízení slouží především ke kontrole strojvedoucích v jedoucích vlacích. Kontrolují jejich bdělost a modernější typy

také zajišťují automatické zastavení vlaků před návěstidlem případně zastaví vlak při projetí návěsti „Stůj“. VZZ lze rozdělit na dvě základní skupiny:

- Bodová VZZ – K přenosu informace z tratě na vlak dochází pouze v místě, kde je na trati umístěn vysílač a až do dalšího bodového zařízení je neměnná. V České republice se tyto VZZ nepoužívají s výjimkou metra a příhraničních oblastí se sousedními státy, kde tyto zařízení používají (Německo, Rakousko).
- Liniová VZZ – K přenosu informace dochází v délce celého traťového úseku a dochází k němu neustále, tzn. že pokud se změní podmínky na trati vlakový strojvedoucí obdrží informaci okamžitě. Pro přenos jsou využity kolejové obvody nebo rádiový přenos.
- Kombinovaná VZZ – Jedná se o kombinaci obou výše zmíněných systémů. (Gašpařík, 2017)

Předešle zmíněné zabezpečovací zařízení zajišťují přímo jízdu vlaku, mimo ně se používají ještě dva další typy zabezpečovacích zařízení.

Spádovištní zabezpečovací zařízení jsou taková zařízení, která zabezpečují rozřaďování souprav vozidel na spádovišti. Jako spádoviště se označuje část nádraží, určená k prvotnímu, případně násobnému posunu spouštěním. Součástí spádoviště je také výtažná kolej, svážný pahrbek a přilehlé zhlaví směrové skupiny kolejí (část kolejiště, kde dochází k rozvětvení kolejí).

Přejezdová zabezpečovací zařízení slouží k zajištění bezpečnosti v místech, kde se železnice kříží s pozemní komunikací. Jedná se tak o klasickou světelnou signalizaci u železničního přejezdu, která může být doplněna závorami. V zábrzdné vzdálenosti před přejezdem je na trati umístěna světelná signalizace, která pokud není funkční, je strojvedoucí povinen jet k přejezdu podle pravidel jízdy se zvýšenou opatrností, tzn. projet železničním přejezdem maximální rychlostí 10 km/h. (Gašpařík, 2017)

Vlakový zabezpečovací systém ETCS

European Train Control System (ETCS) vznikl za účelem sjednocení různých železničních zabezpečovacích zařízení používaných v minulosti napříč Evropou. Systém ETCS je součástí standardu řízení železniční dopravy ERTMS (European Rail Traffic Management System), který byl zpracován právě pro zvýšení interoperability evropských železnic. Součástí standardu je i rádiový systém GSM-R. (Gašpařík, 2017)

ECTS se zaměřuje na předávání informací o maximální povolené vlakové rychlosti v daných traťových úsecích, zároveň také kontroluje, zda vlak danou rychlost nepřekračuje. Jeho smyslem je řízení rychlosti vlaku nikoliv dle návěstí dávaných po cestě ale podle rychlostního profilu daného vlaku. Tento profil se skládá z obecných trvalých limitů rychlosti (např. v obloucích), obecných dočasných limitů (typicky údržba trati) a ze specifických limitů pro daný vlak. Systém funguje na principu předávání informací mezi traťovou a vlakovou (mobilní) částí ECTS a na základě těchto informací vypočítává počítač vhodné parametry jízdy. Následně dochází k porovnání se skutečnou situací a v případě odlišnosti dostává strojvedoucí pokyn k úpravě rychlosti.

Mezi hlavní přínosy ETCS patří:

- Sjednocení železničních zabezpečovacích systému v rámci Evropy
- Zvýšení bezpečnosti provozu – eliminace chyb, včasné snížení rychlosti
- Zvýšení propustnosti přetížených tratí a uzlů
- Zvýšení traťové rychlosti – systém v závislosti na aktuální situaci vyhodnotí v hodnou rychlost
- Energetická úspornost prostřednictvím včasného předvídání změn traťové rychlosti

Systém je postupně zaváděný na hlavních evropských tratích, především pak na definovaných koridorech pro osobní i nákladní dopravu. V České republice je plánováno zavedení systému ECTS a jeho složek na všech tratích zařazených do sítě evropského železničního systému TEN-T a ve druhé fázi pak na ostatní celostátní tratě. (Zelený & kol., 2017)

3 Legislativa v železniční dopravě

3.1 Drážní instituce a organizace

Nejprve je nutné představit jednotlivé instituce, které mají buď státní, nebo mezinárodní charakter. Obě tyto skupiny institucí pak mají zásadní vliv na fungování železniční dopravy.

Státní instituce a organizace

- **Ministerstvo dopravy** – má na starosti zařazení, přeřazení nebo zrušení tratí v rámci jednotlivých kategorií. Plní také roli ovládacího orgánu ve správních řízeních proti rozhodnutí Drážního úřadu, Drážní inspekce a obcí, učiněných dle drážního zákona. Ministerstvo se také vyjadřuje k otázkám ohledně územního rozvoje z pohledu drah. (Zelený & kol., Osobní doprava, 2017)
- **Drážní úřad** – je orgán přímo podřízený Ministerstvu dopravy a je v postavení výhradní instituce, zabývající se drahami. Vykonává činnost dle zákona o drahách nebo dle zvláštního předpisu mimo věcí, ve kterých rozhoduje ministerstvo nebo jednotlivé obce. Dále pak dohlíží na dodržování práv cestujících, vykonává dozor nad drahami a má v pravomoci udělit pokuty za přestupky nebo správní delikty. (Zelený & kol., Osobní doprava, 2017)
- **Drážní inspekce** – má za úkol odborně zjistit příčiny a okolnosti mimořádných událostí (nehod) v železniční dopravě. Jejím úkolem je také odhalování nedostatků ohrožujících bezpečnost železnice, vyhodnocení vývoje celkové nehodovosti na drahách a sledování technického stavu železniční infrastruktury a používaných drážních vozidel. Drážní inspekce poté předává doporučení drážnímu úřadu, který k nim přihlíží při vydávání povolení, osvědčení a licencí. Drážní inspekce byla založena 1. ledna 2003. (Drážní inspekce, 2019)
- **Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)** – jedná se o státní organizaci, která vznikla 1.ledna 2003 odtržením od státní společnosti České dráhy. Společnost spravuje železniční infrastrukturu vlastněnou státem, včetně její modernizace a dalšího rozvoje. (SŽDC, 2019)

- **Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře** – tento nově vzniklý tzv. regulátor má na starosti přidělování železniční dopravní kapacity jednotlivým dopravcům. Dále se vyjadřuje k otázkám bezpečnosti a způsobilosti drážních vozidel z pozice dotčeného orgánu. Tento správní úřad vznikl 1. dubna 2017 na základě evropské směrnice a svoji činnost převzal od SŽDC. (UPDI, 2019)

Mezinárodní instituce a organizace

- **Mezinárodní železniční unie (UIC)** – je nejvýznamnější organizace v oblasti mezinárodní železnice, jejím úkolem je sdružovat firmy podnikající v železniční dopravě v jednotlivých zemích. Založena byla v roce 1992 a mezi její hlavní cíle patří připravovat normy a další předpisy, které usnadní mezinárodní přepravu. UIC také pomáhá s výměnou informací a zkušeností mezi členy, komunikuje s ostatními mezinárodními organizacemi pohybujícími se v železniční dopravě, domlouvá smlouvy s dalšími mezinárodními organizacemi a také zastává zájem železnice u jiných organizací. (UIC, 2019)
- **Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF)** – vytváří jednotné právní prostředí pro přepravu cestujících, jejich zavazadel a nákladu v mezinárodní přepravě. Vzhledem k plánované liberalizaci má OTIF za cíl přípravu právního prostředí i v tomto směru pro soukromé dopravce.
- **Evropská železniční agentura** – se zabývá především intermobilitou a bezpečností evropských železničních tratí
- **Forum Train Europe** – jeho cílem je zrychlení a plynulost dopravy. To zajišťuje skrz sestavování jízdních řádů v mezinárodní osobní i nákladní dopravě na základě požadavků jednotlivých železničních správ. (Zelený & kol., Osobní doprava, 2017)

3.2 Zákon o drahách

V České republice upravuje oblast železniční dopravy především *Zákon o dráhách* č. 266/1994 Sb. a jeho úpravy v pozdějším zákonech (189/1993 Sb., 23/2000 Sb., 71/2000 Sb., 103/2004 Sb. a 194/2010 Sb.). Zákon vymezuje tyto hlavní oblasti:

- Kategorie drah, obvod a ochranné pásmo dráhy, stavby na dráze
- Regulace provozování dráhy, práva a povinnosti vlastníka a provozovatele dráhy
- Regulace drážní dopravy, osvědčení a povinnosti dopravce, licence, přepravní řád
- Drážní vozidla, způsobilost k řízení drážních vozidel, mimořádné události
- Přestupky a správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob
- Státní správa a státní dozor, Drážní úřad a Drážní inspekce

Zákon dále stanovuje podmínky, které musí právnická či fyzická osoba splňovat, pokud chce podnikat na celostátní nebo regionální dráze. Tyto podmínky jsou:

- Zapsání v obchodním rejstříku
- Být držitelem platné licence, kterou vydává Drážní úřad
- Disponovat platným osvědčením dopravce, které vydává také Drážní úřad jako bezpečnostní certifikát
- Finanční způsobilost – schopnost finančně zabezpečit zahájení a následující provoz dráhy, dále pak schopnost zabezpečit současné i budoucí závazky v období jednoho roku
- Uzavřené pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem
- Disponovat přidělenou kapacitou dopravní cesty – přiděluje Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře
- Předem sjednaná cena za užití dopravní cesty a způsob její úhrady
- Uzavřená smlouva o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy (Zákon č. 266/1994 Sb., 2019)

3.3 Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících

Podnikání v železniční dopravě v České republice upravuje také zákon č. 194/2010 Sb. – *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících*. Jak již číslo ze sbírky napovídá, jedná se o poměrně nový zákon s účinností od 1. července 2010. Hlavním smyslem zákona je sjednocení podmínek pro podnikatele v dopravě. Zákon také upravuje předešlý zákon č. 266/1994 Sb. – *Zákon o drahách*, konkrétně postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou. Zákon se týká těchto hlavních částí:

- Zajištění dopravní obslužnosti
- Postup při poskytování veřejných služeb
    - Nabídkové řízení
    - Přímé zadání
- Mimořádné situace
- Kompenzace
- Dohled při uzavírání smlouvy

  (Zákon č. 194/2010 Sb., 2019)

3.3.1 Zajištění dopravní obslužnosti

Zákon v této části definuje, které části veřejné dopravy má zajišťovat stát a které zajišťují jednotlivé územně samosprávní celky (kraje, obce). Jednotlivé kraje a obce tak zajištují veřejnou dopravu výhradně na území případně se souhlasem okolních obcí, krajů nebo i států na jejich spravovaném území. Povinností státu, v zastoupení Ministerstva dopravy, je pak zajistit veřejnou dopravu, která má nadregionální nebo mezinárodní charakter. Dle zákona jsou dále Ministerstvo dopravy a kraje povinni sestavovat plán dopravní obslužnosti, který je minimálně na 5 let a obsahuje popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, očekávanou výši poskytnuté kompenzace, časový plán a způsob uzavíraní smluv o veřejných službách a

harmonogram a způsob integrace, jestliže se stát nebo kraje na integraci ve veřejné dopravě podílejí. (Zákon č. 194/2010 Sb., 2019)

3.3.2 Nabídkové a přímé zadání

Stát nebo kraje se mohou rozhodnout, zda zajistí dopravní obslužnost samy, nebo uzavřou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci. Pokud se rozhodnou pro soukromého dopravce, zákon udává podmínky, které musí dopravce splňovat:

- mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, osvědčení dopravce a uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy, jedná-li se o dopravce ve veřejné drážní osobní dopravě,
- mít licenci a schválený jízdní řád, jedná-li se o dopravce ve veřejné linkové dopravě, a dále osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě, jedná-li se o dopravce v městské autobusové dopravě,
- mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících podle přidělené kapacity dopravní cesty nebo schváleného jízdního řádu,
- být způsobilý zajistit poskytování souhrnu činností uložených zákonem o silniční dopravě a zákonem o dráhách a
- splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace

Dopravce je povinen splnit tyto podmínky nejpozději ke dni zahájení provozu. Dle nařízení Evropského parlamentu č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 může objednatel uzavřít s dopravcem **smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících** na základě nabídkového, nebo, splní-li podmínky, na základě přímého zadání. (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, 2007)

Nabídkové zadání

Povinností zadavatele je uveřejnit oznámení o zahájení nabídkového řízení spolu s kritérii pro výběr dopravce na základě kterého se může přihlásit libovolné množství

dopravců. Minimální lhůta mezi oznámením o zahájení nabídkového řízení a termínem podání přihlášek je stanovena na 52 dní. V rámci nabídkového zadání může objednatel o podaných nabídkách dále jednat, pokud se tak rozhodne musí tuto skutečnost a způsob jednání (se všemi dopravci, jednotlivě) uvést v oznámení. Na základě výsledků nabídkového řízení objednavatel vybere dopravce, jehož nabídka je vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější. (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, 2007)

Přímé zadání

Alternativou k nabídkovému zadání je přímé zadání, které lze využít, pokud má dopravce zajišťovat jeden z následujících druhů dopravy:

- veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo regionální,
- veřejné služby v mimořádné situaci
- veřejné služby, u nichž průměrná roční hodnota nebo počet kilometrů za rok nepřesáhne hodnoty uvedené v přímo použitelném předpise Evropské unie
    - maximální průměrná roční je hodnota 1 mil. EUR a rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících v maximální výši 300 tis. km ročně, pokud stát/kraj jedná přímo s malým nebo středním podnikem disponujícím maximálně 23 vozidly, je možné posunout tyto limity na 2 mil. EUR ročně a 600 tis. km veřejných služeb v přepravě cestujících ročně. (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, 2007)
- veřejné služby jako vnitřní provozovatel, je-li objednatelem kraj nebo obec.

V případě přímého zadání je objednatel povinen zveřejnit své rozhodnutí minimálně 2 měsíce před uzavřením smlouvy. K tomuto rozhodnutí mají možnost podat ostatní dopravci, kterým vznikla jejich nevybráním újma, stížnost. Objednatel je povinen zveřejnit identifikační údaje nového dopravce, rozsah veřejných služeb a plánovaný roční průměrný počet km a hodnotu veřejných služeb.

U obou typů zadání je možné přidat jako podmínku k podpisu smlouvy odkoupení vozidel, která jsou používaná současným dopravcem k zajištění veřejné dopravy, která

je předmětem nové smlouvy. Objednatel si tak musí vyžádat písemné vyjádření stávajícího dopravce k odkupu vozidel, pokud současný dopravce nezareaguje do dvou měsíců, má se dle zákona za to, že odkup nepožaduje. (Zákon č. 194/2010 Sb., 2019)

3.4 Evropské „železniční balíčky“

S cílem zvýšení konkurenceschopnosti evropské železnice prostřednictvím liberalizace vytvořila Evropská unie „železniční balíčky“, ve kterých je skrze směrnice a nařízení, realizována Evropská strategie v železniční dopravě. Základní cíle, tj. oddělit roli státu a drah a zpřístupnit železnici konkurenci, a prostředky k jejich dosažení jsou definovány dokumentu Bílá kniha – Strategie k oživení železnic, který vydalo Evropské společenství v roce 1996. Jednotlivé železniční balíčky pak pomáhají postupně realizovat strategii, definovanou v tomto dokumentu. (Zelený & kol., Osobní doprava, 2017)

3.4.1 Bílá kniha

Bílá kniha je dokument vytvořený Evropskou komisí se zapracovanými připomínkami Evropského parlamentu. Původní verze pochází již z roku 1996, nejnovější vydání je z roku 2011 a její celý název je **„Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje"**. Tento dokument představuje vizi Evropské unie v oblasti dopravy do roku 2050 a klade si toto hlavní cíle:

- Příprava evropského dopravního prostoru pro budoucnost
- Přesunout 50 % osobní meziměstské i nákladní dopravy na střední vzdálenosti ze silniční na železniční nebo vodní dopravu
- Snížení emisí CO2 z dopravy o 60 % (do r. 2030 snížení o 20 % oproti r. 2008)
    - Snížení emisí z lodní dopravy o 40 %
    - udržitelná nízkouhlíková paliva v letecké dopravě minimálně ze 40 %

- Postupné omezování až úplný zákaz vjezdu vozidel s konvenčním palivem do center měst

Bílá kniha dále obsahuje 40 konkrétních iniciativ, které doplňují výše zmíněné cíle a mají být splněny do roku 2020. (Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru, 2011)

3.4.2 První železniční balíček

První železniční balíček byl uveden v platnost v únoru 2001 a byl zaměřen na řešení infrastrukturních otázek, zejména rozvoj železnic EU, kapacitu sítí, systém poplatků a jejich výběr a na bezpečnost evropských železnic. Balíček původně zahrnoval 4 směrnice, které jsou buď nové nebo je balíček novelizuje:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2001/12/ES – tato směrnice novelizuje dřívější směrnici 91/440/EHS a zabývá se především vztahem provozovatel dráhy – železniční dopravce. Cílem je nejprve oddělení provozovatele od železničních dopravců a následné umožnění vstupu nových podnikatelských subjektů. V České republice měla tato směrnice za následek vznik SŽDC, která se oddělila od společnosti České dráhy.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2001/13/ES – jedná se o aktualizaci starší směrnice 95/18/ES, která se zabývá vydáváním licenci, zejména pak problematikou diskriminace a sjednocení pravidel pro vydání licence
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2001/14/ES – původní směrnice 95/19/ES, tato směrnice se zabývá kapacitou na železnici a jejím zpoplatněním, které mají v pravomoci provozovatelé dráhy
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2001/16/ES – jedná se o novou směrnici má za cíl zvýšit plynulost provozu prostřednictvím interoperability konvenčních železnic

(Ministerstvo dopravy, 2019) (Zelený & kol., Osobní doprava, 2017)

3.4.3 Druhý železniční balíček

Druhý železniční balíček vznikl v roce 2002 a zabýval se především budoucností evropské železnice a dále rozvíjel první balíček v oblastech interoperability a bezpečnosti. Balíček představil myšlenku vzniku Evropské železniční agentury a zaměřil se také na liberalizaci nákladní dopravy. Obsahuje tyto později přijaté směrnice:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2004/49/ES – zaměřena na bezpečnost a sjednocení rozdílných norem, které platili v jednotlivých státech EU. Tato směrnice také zavedla bezpečnostní licenci platnou ve všech členských státech EU.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2004/50/ES – zabývá se interoperabilitou konvenčních a vysokorychlostních železnic a upravuje předešlé směrnice týkající se této problematiky (konvenční železnice směrnice 2001/16/ES a vysokorychlostní železnice směrnice 96/48/ES)
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2004/51/ES – pojednává o zřízení Evropské železniční agentury, která vznikla Nařízením Evropského parlamentu a Rady 881/2004.

(Ministerstvo dopravy, 2019) (Zelený & kol., Osobní doprava, 2017)

3.4.4 Třetí železniční balíček

Třetí železniční balíček vyšel v roce 2004 a byl primárně zaměřen na ochranu práv cestujících a také na liberalizaci osobní železniční dopravy. Součástí třetího balíčku byla také standardizace požadavků na strojvedoucí. Balíček zahrnuje tyto směrnice a nařízení, které jsou platné od roku 2007:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1371/2007 – toto nařízení zahrnuje práva a povinnosti cestujících v osobní železniční dopravě. Toto nařízení tak zaručuje cestujícím například právo na informaci před cestou nebo vymezuje odpovědnost dopravce vůči cestujícímu včetně jeho zavazadel. Dále pak udává, na co má cestující nárok při zpoždění, zrušení či přesunutí spoje. Dle na nařízení

má cestující nárok na vrácení 25 % z ceny jízdného při zpoždění vlaku o 60–119 minut. Pokud se vlak zpozdí o více jak 120 minut, cestující má nárok na vrácení 50 % ze zaplacené částky. V obou případech (zpoždění nad 60 minut) má také cestující nárok na bezplatné občerstvení, pokud je to v dané situaci možné. Pokud vlak nabere zpoždění vyšší než 60 minut během v průběhu cesty, může cestující rozhodnout nepokračovat dále v cestě a zažádat o vrácení plné hodnoty jízdného a bezplatný návrat do výchozí stanice. Příčinou zpoždění ve všech případech musí být situace na železnici, kterou mohl dopravce ovlivnit a nese tak za ni zodpovědnost. (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007, 2007)

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2007/58/ES – zabývá se kapacitou infrastruktury, jejím přidělením a zpoplatněním. Aktualizuje a mění směrnici 91/440/EHS a směrnici 2001/14/ES.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2007/59/ES – řeší standardizaci podmínek pro vydávání licencí pro strojvedoucí. Tato směrnice nemusí být aplikovaná pro strojvedoucí, kteří působí na funkčně oddělených úsecích nebo v jiných druzích drážní dopravy, než je ta klasická, např. tramvaje a metro.

(Ministerstvo dopravy, 2019) (Zelený & kol., Osobní doprava, 2017)

3.4.5 Čtvrtý železniční balíček

Poslední, čtvrtý železniční balíček, byl schválen Evropským parlamentem 24. prosince 2016 a směrnice a nařízení, která obsahuje vstoupili v platnost od 1. ledna 2019. Čtvrtý balíček obsahuje celkem 6 směrnic a nařízení:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 o Agentuře Evropské unie pro železnice – směrnice definuje nové pravomoci agentury a přidává také další zdroje jejího financování. Nově tak Agentura Evropské unie pro železnici vydává povolení k provozu železničních vozidel, zabezpečovacích systému,

certifikace bezpečnosti a dále pak zajišťuje zpoplatnění těchto povolení a certifikátů.

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii – tato směrnice rozšiřuje geografickou oblast působnosti TSI (technické specifikace pro interoperabilitu) na celou železniční síť EU
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic – zavádí jednotné osvědčení o bezpečnosti v rámci Evropy, dále se pak zabývá vnitrostátními předpisy a jejich kontrolou
- Směrnice Evropského parlamentu a (EU) 2016/2370 o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury – tato směrnice mění směrnici 2012/34/EU, a především definuje přechodné období, které nastává mezi současným stavem a dopravcům otevřeným trhem
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2337, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici

  (Ministerstvo dopravy, 2019)

Čtvrtý železniční balíček skrze výše zmíněná legislativní opatření řeší otázku liberalizace železniční osobní dopravy v Evropě. Dle těchto opatření se od 1.1.2019 otevírá trh s evropskou železniční osobní dopravou otevírá soukromým dopravcům. Nově tak dopravci mohou nabízet své služby ve všech členských státech EU za podmínek, které jsou stejné pro všechny. Oslabuje tak role národních dopravců vlivem příchodu zahraničních dopravců, naopak národní dopravci mohou volně nabízet své služby i v jiných zemích. Výrazně tak vzroste konkurence na železnicích. Evropská směrnice dále počítá s tzv. přechodným obdobím, které je na 6 let a trvá do 25.12. 2023. V tomto

období mohou objednatelé (stát, kraje) zadávat formou přímých zadání až desetileté zakázky. Povinnost nabídkového zadání tzv. tendrů je tak fakticky závazná až od roku 2033. Postupné kroky pro zavedení výše uvedených změn schválila vláda ČR v březnu 2017, mezi těmito kroky je například plán pro zavedení jednotné jízdenky napříč dopravci. (Česká televize, 2018)

4 Liberalizace v drážní osobní dopravě České republice

Jak již bylo zmíněno v předešlých kapitolách, jedním z hlavních trendů Českých i Evropských železnic je jejich liberalizace. Liberalizace je však pouze prostředkem k cíli, kterým je zvýšení konkurenceschopnosti železnice, přesunu části z celkového objemu přepravovaných nákladů na železnici, snížení dopadu na životní prostředí a v konečném důsledku také zvýšení komfortu při cestování a snížení ceny. Předešlá kapitola se věnovala postoji Evropské unie k liberalizaci a krokům, které v tomto směru činí. Následující kapitola se zaměřuje na proces liberalizace v České republice, již učiněné kroky v této oblasti a budoucí plány. Kapitola ve své druhé části popisuje současný stav, tj. údaje o počtu soukromých dopravců a poměr státních a soukromých vlastníků železničních tratí.

4.1 Jednotlivé fáze liberalizace v České republice

Prvním krokem nutným k umožnění liberalizace, tedy výraznějšího vstupu soukromých dopravců na železnici, bylo oddělení vlastníka železniční infrastruktury od dopravce. V České republice toto spojení představovala státní společnost České dráhy, která do roku 2002 vlastnila naprostou většinu železniční infrastruktury, včetně jejího obsluhování a dispečerského řízení. Zároveň společnost České dráhy provozovala většinu železniční dopravy, nákladní i osobní, z pozice státního dopravce. Rozdělení společnosti bylo nařízeno zákonem 77/2002 Sb., který reagoval na směrnici Evropské unie obsaženou v prvním železničním balíčku. Přijetím tohoto zákona vznikají 3 nové nástupnické organizace:

- České dráhy a.s.
- Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), státní organizace
- Drážní inspekce, státní instituce

Drážní inspekce vznikla jako státní instituce, která má za úkol předcházet vzniku mimořádných událostí. Mezi její činnosti tedy patří kontrola prvků zajišťujících

bezpečnost na železnici, šetření mimořádných událostí a kontrola dopravců a provozovatelů dráhy v dodržování bezpečnostních opatření. Z pohledu Evropské unie se jedná o národní vyšetřovací orgán, působící v roli kontrolora bezpečnostních opatření. (Drážní inspekce, 2019)

Celý proces oddělení však pouze začal 1.1. 2003, kdy vznikla SŽDC a došlo k faktickému oddělení vlastnictví od dopravce. Ze zákona plnila SŽDC funkci vlastníka a správce dráhy, včetně hospodaření s vymezenou částí pohledávek a závazků ČD. Provoz dráhy, který zahrnuje mimo jiné údržbu a sestavování jízdních řádů, přešel na SŽDC k 1. červenci 2008. Od tohoto data mluvíme o tzv. **mrtvé dopravní cestě**, jelikož ještě nedošlo k převodu zaměstnanců a společnost České dráhy měla i nadále na starosti řízení provozu, tj. činnost výpravčích a dispečerů. Tento problém byl vyřešen až v roce 2011, kdy všichni zaměstnanci Českých drah, zajišťující řízení provozu, přešli pod Správu železniční dopravní cesty. České dráhy tak přišli tímto krokem o 9214 zaměstnanců a došlo k dalšímu přiblížení se rovným podmínkám pro dopravce na železnici. Dochází tak k vytvoření tzv. **živé dopravní cesty**, která již zajišťuje i provoz na dráze. (Zelený & kol., Osobní doprava, 2017) (SŽDC, 2019)

Dalším krokem na cestě k liberalizaci byl převod nádraží pod Správu železniční dopravní cesty. K převodu došlo 1. července 2016 a celková hodnota, kterou SŽDC, potažmo stát, odkoupila od Českých drah za 3,31 miliardy korun. Od tohoto data má tak SŽDC v majetku všechnu železniční infrastrukturu, dříve vlastněnou společností České dráhy.

Doposud posledním krokem v oblasti liberalizace bylo zřízení **Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře** 1. dubna 2017. Založení této instituce bylo podmíněno evropskou směrnicí a v České republice byl úřad založen zákonem č. 320/2016 Sb. Mezi jeho hlavní činnosti patří přidělování dopravní kapacity na železnici, vyjadřování se k udílení osvědčení o bezpečnosti nebo k oprávnění o provozování drážní dopravy. Úřad také rozhoduje o správních trestech týkajících se zpravidla používání dopravní cesty. (UPDI, 2019)

4.2 Provozovatelé dráhy v České republice

V předchozí kapitole byl popsán vznik SŽDC a tím i způsob, jakým v současné době vlastní, provozuje a stará se o železniční infrastrukturu stát. Na našem území je však jsou však i další, nestátní, provozovatelé dráhy a vlastníci dráhy. Z tohoto hlediska tak lze železniční tratě rozdělit na 3 skupiny:

- **Tratě ve vlastnictví státu, které provozuje SŽDC**

  Mezi tyto tratě patří naprostá většina české železniční sítě, celkem se jedná o 98,3 % ze všech tratí. Do této skupiny patří všechny celostátní tratě a téměř všechny regionální tratě. (SŽDC, 2019)

- **Tratě ve vlastnictví státu, které mají soukromé provozovatele**

  Do této skupiny spadají tratě, které sice vlastní stát, ale provozovat je již soukromý subjekt. V České republice se nachází 3 regionální jednokolejové tratě, spadající do této skupiny.

  První z nich je na trase **Sokolov – Kraslice – Zwontental** (Německo). Trať je dlouhá 26,5 km a jejím provozovatelem je od roku 2012 společnost PDV Railway, a.s.

  Druhou tratí jejíchž provozovatelem je také společnost PVD Railway, a.s. je trať **Trutnov hl. n. – Svoboda nad Úpou** v celkové délce 9,7 km.

  Třetí trať provozuje společnost Advanced World Transport a.s. (dříve OKD Doprava, a.s.) na trase **Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem**. Trať je dlouhá 20,5 km a do soukromého pronájmu se dostala po povodních v roce 1997, kdy byla vážně poškozena a České dráhy deklarovaly, že již neuvažují o její opravě. (PDV Railway a.s., 2013) (Advanced World Transport, 2017)

- **Tratě, které nejsou ve vlastnictví státu**

  Jedná se o tratě, které stát nevlastní ani neprovozuje prostřednictvím SŽDC. Do této kategorie spadají tratě s poměrně specifickým charakterem:

  Železnice Desná – jednokolejová trať v úseku Šumperk – Kouty pod Desnou dlouhá 20,8 km byla téměř kompletně zničena při povodních 1997. Trať převzal,

zrekonstruoval a dodnes vlastní spolek obcí v údolí Desné (Vikýřovice, Rapotín, Velké Losiny, Loučná pod Desnou, Sobotín, Rejchartice, Hraběšice a Vernířovice)

Úzkorozchodná tratě Obrataň – Jindřichův Hradec – Nová Bystřice – jedná se o dvě tratě s rozchodem 760 mm a právě jejich, pro zbytek naší železniční sítě, atypický rozchod a ztrátový provoz, zapříčinili, že byly určené k privatizaci mezi prvními. K prodeji došlo v roce 1997 a od té doby zde dopravu zajišťuje společnost JHMD, a.s. Délka tratí je 46 km a 33 km a součástí tratě je i tzv. kolejová splítka, kdy se v jednom úseku spojuje úzkorozchodná trať s tratí s normálním rozchodem. V tomto úseku železnice využívají jednu společnou kolejnici a druhá je umístěna v potřebné vzdálenosti, jsou zde tedy tři kolejnice vedle sebe. (Jindřichohradecké místní dráhy, 2013)

Historická trať Česká kamenice – Kamenický Šenov – jedná se o jednokolejový 5 km dlouhý úsek na kterém společnost Klub železničních cestovatelů s.r.o. provozuje historický motorový vlak. Provoz na trati je zajištěn o víkendech od 30. března do 28. října a od 1. června do 30. září jezdí denně pro turistické účely. KŽC si nejprve trať od státu (SŽDC) pouze pronajímala, teprve až v roce 2008 došlo ke změně vlastníka a provozovatele na KŽC. Původní trať vedle až do České Lípy, ovšem rekonstrukce a znovuotevření se dočkal pouze 5 km dlouhý úsek zmíněný výše, zbývající část trati je nyní přestavěna a funguje jako cyklostezka. (KŽC, 2019)

4.3 Železniční dopravci v České republice

V současnosti je na českých železnicích, dle výroční zprávy SŽDC za rok 2018, celkem 103 železničních dopravců. Od roku 2009 se tento počet téměř zdvojnásobil, v průměru přibydou 4 noví dopravci ročně. Meziročně dochází i k růstu počtu vlakových kilometrů, kdy v osobní železniční dopravě došlo k nárustu 3,1 % oproti roku 2017 a v nákladní železniční dopravě byl nárust 2,9 % vlakových kilometrů oproti roku 2017. V osobní dopravě na českých tratích působí 5 hlavních dopravců, kteří dohromady zajišťují 99,21 % ze všech vlakových kilometrů uskutečněných na našem území. Tito dopravci jsou: České dráhy, a.s., RegioJet, a.s., LEO Express s.r.o., GW Train Regio, a.s. a Die Länderbahn GmbH DLB. Jejich podíl na celkovém počtu vlakových kilometrů přehledně znázorňuje a porovnává s minulým obdobím následující tabulka:

Tabulka 4 - Nejvýznamnější dopravci v ČR

Dopravce	vlkm 2017	vlkm 2018
České dráhy, a.s.	93,73	91,76
RegioJet a.s.	3,06	3,90
LEO Express s.r.o.	1,50	1,44
GW Train Regio a.s.	0,67	1,83
Die Länderbahn GmbH DLB	0,37	0,28
Ostatní dopravci	0,67	0,79

Vlastní zpracování zdroj SŽDC, 2019

Z tabulky je zřejmé, že stále většinu spojů (přes 90 %) zajištují České dráhy a.s. Mírný nárust v počtu vlakových kilometrů zaznamenala společnost RegioJet, a.s. a dokonce třikrát znásobila svou aktivitu společnost GW Train Regio, a.s. oproti předchozímu období. Do budoucna lze však vlivem liberalizace očekávat, že podíl Českých drah bude v železniční dopravě klesat. (SŽDC, 2019)

Následující podkapitoly popisují jednotlivé dopravce, kteří mají největší zastoupení na tuzemské železniční síti. Je zde popsán jejich vstup na trh, používané vlakové jednotky a další upřesňující informace o dopravcích.

4.3.1 České dráhy, a.s.

Současná společnost České dráhy, a.s. vznikla v roce 2003 při rozdělení stejnojmenné státní společnosti na nově vzniklou akciovou společnost a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. Jak již bylo zmíněno v předešlých kapitolách, jednalo se o první krok na cestě k liberalizaci české železniční dopravy. Oficiálním a jediným vlastníkem společnosti je Ministerstvo dopravy České republiky. Firma dokonce sídlí ve stejné budově jako Ministerstvo dopravy. Od roku 2003 pak docházelo k postupnému přechodu majetku, potřebného k zajištění železniční infrastruktury, pod SŽDC. Šlo zejména o provozování tratí, vlastnictví a provozování nádraží nebo zajištění provozu včetně řízení a tvorby jízdních řádů. Jednotlivé fáze převodu majetku jsou podrobněji popsané v předešlé kapitole o liberalizaci železnice v České republice. V současnosti zajišťují České dráhy téměř 92 % všech výkonů v osobní železniční dopravě a stále jsou tak v téměř monopolním postavení. Lze však přepokládat, že do budoucna bude podíl Českých drah na železnici vzhledem k stále vyššímu podílu soukromých dopravců klesat.

Vozový park Českých drah se skládá z různých vlakových jednotek, které zajišťují provoz od mezinárodních spojů až po regionální a místní dráhy. V současnosti mají České dráhy objednaných 50 nových vlakových vozů od konsorcia Siemens – Škoda. Výhodou těchto nových vozů je především jejich struktura, která umožňuje pružně reagovat na aktuální potřeby dopravce v případech, kdy je potřeba změnit počet nebo strukturu vozů ve vlakové soupravě. Společnost také v minulém roce nasadila 9 nových souprav typu RegioPanter v Plzeňském kraji. (České dráhy, 2019) (České dráhy, 2018)

4.3.2 RegioJet a.s.

Společnost byla založena již roku 1993 Radimem Jančurou a nejprve se orientovala na zprostředkování zahraničních pracovních pobytů pro studenty. Od roku 2004 začala společnost ještě pod značkou Student Agency k.s. provozovat autobusovou dopravu, která se v tuzemsku stala doslova průlomovou. Společnost nabízela výrazně lepší služby za stejné nebo nižší ceny než stávající dopravci a rychle si tak získala svou popularitu a zákaznickou podporu. V roce 2009 byla založena dceřiná společnost RegioJet s cílem provozovat smluvní železniční dopravu. Společnost se z počátku ucházela o zakázky Ministerstva dopravy na provoz dotovaných rychlíků a také na provoz regionálních tratí v Plzeňském kraji. Kraj nakonec ale výběrové řízení zrušil a zadal zakázku formou přímého zadání Českým drahám. Na začátku roku 2011 tak vstoupil RegioJet jako první soukromý dopravce na trať Praha – Ostrava – Slovensko, kde na své podnikatelské riziko začal provozovat pravidelnou železniční dopravu. (RegioJet a.s., 2019)

V současnosti společnost provozuje 127 vozů, z čehož velkou část tvoří převzaté vozy od rakouských nebo švýcarských drah, kde je nahradily modernější stroje. Dále RegioJet disponuje novými vozy RegioJet – ASTRA, které si nechal vyrobit v Rumunsku. Důležitou události pro společnost byla výhra dvou výběrových řízení, obě se zahájením provozu v prosinci 2019. První výběrové řízení bylo na rychlíkové spoje na lince R8 na trase Brno – Přerov – Ostrava, kde RegioJet získal kontrakt na 8 let v celkové hodnotě 2,017 miliardy Kč. Druhým výběrovým řízením, které RegioJet vyhrál, je provoz některých regionálních tratí v Ústeckém kraji. Zde je kontrakt uzavřen na 10 let v celkové hodnotě 1,493 miliardy Kč. V rámci kontraktu se jedná o tři linky: Děčín – Ústí nad Labem, Ústí nad Labem – Bíliny a Most – Žatec. Součástí kontraktu je také částečný provoz na tratích Most – Žatec, Most – Bílina, z Ústí nad Labem do Štětí a Teplice – Litvínov. (RegioJet, a.s., 2019) (Zdopravy, 2019)

4.3.3 Leo Express s.r.o.

Společnost Leo Express byla založena v roce 2010 Leošem Novotným mladším a od listopadu 2012 zahájila na své podnikatelské riziko jako třetí společnost provoz na komerční železniční trase Praha – Ostrava. Později společnost přidala spoje pokračující dále na Slovensko a od roku 2018 i do polského Krakova. Od roku 2014 provozuje Leo Express také autobusovou dopravu, která je směřována především do střední a východní Evropy. (Leo Express, 2019)

V současnosti provozuje společnost 5 vlakových jednotek Stadler-Flirt ve specifikaci Intercity, které jsou v provozu od roku 2012. Jedná se tak o nejnovější vozový park v porovnání s ostatními dopravci. Naopak mnozí těmto jednotkám vytýkají právě jejich modifikaci Intercity, která není primárně určená pro dálkovou přepravu a je zde tak například méně toalet než v běžných dálkových vlacích. Leo Express také v budoucnu pořídí další nové vlaky od čínského výrobce CRRC, tyto jednotky však ještě nejsou připraveny na provoz po evropských železnicích a nejprve tak budou muset projít fází testování a zkoušek. Je tak otázkou, kdy se skutečně dostanou do provozu. (Zdopravy, 2019)

Společnost se také ucházela o rychlíkové spoje na lince R8 na trase Brno – Přerov – Ostrava, přestože zakázku vyhrála, pro následné nesplnění podmínek získal nakonec zakázku konkurenční RegioJet. Dále se společnost Leo Express zúčastnila výběrového řízení pro regionální dopravu v Pardubickém kraji, kde už byla úspěšná a provozovat své vlaky zde tak začne od prosince 2019. Celková hodnota kontraktu na 10 let je 960 mil Kč. Jedná se především o trasu Ústí nad Orlicí – Mlýnický dvůr, o víkendech pak na trase Dolní Lipka – Hanušovice. Provoz na těchto tratích bude zajištěn jednotkami Aston-LINT, které, jak dopravce i kraj avizuje, budou poskytovat vyšší komfort oproti stávajícím jednotkám společnosti České Dráhy. (Zdopravy, 2018) (Pardubice živě, 2018)

4.3.4 GW Train Regio a.s.

Společnost byla založena roku 1992 pod názvem VIAMONT s.r.o. a svůj provoz železnice zahájila v roce 1997 na trase Trutnov – Svoboda nad Úpou. V roce 2014 byla společnost koupena společností ČSAD Jihotrans a.s., která provozuje autobusovou a kamionovou dopravu.

V současné době působí společnost v pěti územních oblastech, kde provozuje regionální dopravu. Tyto oblasti jsou: Šumava, Karlovarsko, Královéhradecko, Moravskoslezsko a na trati Plzeň – Most. V případě Šumavy se jedná o nejnovější tratě, na kterých GW Train Regio provozuje své vlaky. Společnost zde vyhrála výběrové řízení na pošumavské regionální tratě a od 10.12.2017, zde své vlaky provozuje. Na Karlovarsku má společnost uzavřenou smlouvu s krajem na provozování dvou linek (Sokolov – Kraslice – Zwotental a Karlovy Vary – Mariánské lázně) do konce roku 2024. (Krajský úřad Karlovarský kraj, 2017) V Královéhradeckém kraji má společnost uzavřenou smlouvu s krajem na zajištění provozu na trati Trutnov – Svoboda nad Úpou do prosince roku 2021. (Zdopravy, 2018) V Moravskoslezském kraji má společnost na starosti trať v úseku Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem, kde má uzavřenou smlouvu s krajem od roku 2010. Poslední závazkovou dopravou, kterou firma částečně provozuje je úsek Plzeň – Most. Na tomto úseku dopravce provozuje celkem 7 jednotek. Kontrakt je uzavřen do roku 2026. (iDnes, 2016) Většinu železničního vozového parku společnosti tvoří motorové vlaky Regio Sprinter RVT, dále pak motorové vlaky řady 628.2. (GW Train Regio, 2019)

4.3.5 Die Länderbahn GmbH DLB

Tato německá společnost se sídlem v Bavorsku na našich tratích působí převážně v Ústeckém a Libereckém kraji, kde provozuje několik linek. Dále pak provozuje rychlíkovou linku na trase Praha – Plzeň – Mnichov, na které spolupracuje s Českými drahami. K stávajícím linkám v Ústeckém kraji bude nově Die Länderbahn provozovat také tratě v okolí Loun, konkrétně linky Osek – Most – Louny – Rakovník, Jirkov – Chomutov – Žatec – Lužná u Rakovníka a úsek Chomutov – Vejprty. Tento kontrakt je na období od prosince 2019 do prosince 2029. (Die Länderbahn, 2019) (Ústecký kraj, 2019)

4.4 Jednotný tarif – Jedna jízdenka

Vzhledem k stále se zvětšujícímu počtu dopravců na českých železnicích je třeba řešit otázku jízdného, resp. počtu jízdenek, které budou cestující na své cestě potřebovat. V současné situaci, kdy naprostou většinu spojů provozují České dráhy, je pro cestujícího, který plánuje na své cestě několik přestupů, snadné koupit pouze jednu jízdenku právě u Českých drah. Problém však nastává v situaci, kdy cestující na své cestě chce využít více různých dopravců. Stát proto plánuje zavést tzv. jednotný tarif, který by měl tento problém vyřešit. Předpokládaný termín spuštění je v současnosti prosinec 2020 a celý systém včetně provozu v prvních čtyřech letech bude mít na starosti státní společnost Cendis. V prvních fázích má jednotný tarif fungovat pouze na železnici. V dalších fázích je pak naplánováno jeho zapojení do ostatních druhů veřejné dopravy a vytvoření tak funkčního integrovaného systému. Mezi dopravce, kteří přijímají ve svých vlacích jednotný tarif budou povinně patřit všichni dopravci, kteří fungují v závazkové dopravě. Ostatní, komerční, dopravci v železniční dopravě se pak budou moci dobrovolně rozhodnout, zda vstoupí do programu jednotného tarifu a budou přijímat tyto jízdenky či nikoliv. Dle smlouvy, kterou uzavřel státní podnik Cendis s ministerstvem dopravy je celková hodnota kontraktu 255 mil. Kč. (Cendis, 2019)

4.4.1 Cenový model jednotného tarifu

Cenový model jedné jízdenky zatím počítá s cenou 22,5 tis. Kč za roční jízdenku, přičemž by mělo být možné zakoupit časové jízdenky již od 7 dní. Vedle časových tarifů budou v nabídce i klasické jednotlivé jízdenky, jejichž jízdné bude počítáno podle ujetých kilometrů. Základní vzorec pro výpočet ceny jednosměrné jízdenky počítá s cenou za kilometr ve výši 1,3554 Kč, dále pak do výsledné ceny vstupuje ještě nástupní sazba a případná inflace. (Zdopravy, 2018)

Následující tabulka přehledně zobrazuje jednotlivé druhy jízdenek a jejich předpokládané ceny.

Tabulka 5 - Druhy jízdenek jednotného státního tarifu

Druh jízdenky	Platnost (dny)	Vzdálenost (km)	Nástupní sazba	Cena
Jednosměrná	1	100	11,498	147
Zpáteční	2	100	11,498	280
Traťová	7	100	11,498	1 176
Traťová	30	100	11,498	4 116
Traťová	90	100	11,498	10 878
Síťová	7			1 500
Síťová	30			4 500
Síťová	90			11 000
Síťová	180			14 500
Síťová	365			22 500

Zdroj MDČR,2019

4.4.2 Nevýhody jednotného tarifu

Přestože se systém jedné jízdenky platný u všech dopravců jeví jako nejlepší možné řešení v situaci s více různými dopravci, má i řadu nevýhod, které bude nutné do budoucna vyřešit.

První z nich je počet dopravců, kteří budou od spuštění jednotného tarifu do tohoto systému zapojeni. Jak již bylo zmíněno výše, povinnost do jeho zapojení budou mít pouze dopravci v závazkové dopravě. Pro komerční dopravce platí možnost dobrovolné volby, zda se do systému zapojí. Vizí do budoucna je pak vytvoření integrovaného systému, ve kterém budou zahrnuti všichni dopravci, včetně dopravců v ostatních druzích dopravy. Posledním plánovaným krokem je pak napojení na městské integrované systémy.

Druhým nedostatkem jednotného tarifu je jeho vyšší cena pro cestující. Ačkoliv je výpočet běžné ceny obdobný jako u stávajících tarifů jednotlivých dopravců, hlavní rozdíl je v poskytování slev. Jednotliví dopravci svým zákazníkům běžně poskytují slevy formou

různých věrnostních členství, akčních nabídek nebo cenu upravují v závislosti na poptávce. Jedním z nejznámějších a nejvyužívanějších benefitů je karta IN25 od Českých drah, která zákazníkovi poskytuje slevu 25 % na jízdné u Českých drah. V případě jednotného tarifu však žádné slevy podobné těm u komerčních dopravců v plánu nejsou. Cestující budou mít možnost u jednotného tarifu využít pouze státem nařízené slevy jako jsou slevy pro studenty a důchodce. Tento fakt znamená pro cestující ve většině případů vyšší jízdné než v případě jízdenky koupené přímo od dopravce. (Cendis, 2019)

Další problém spojený s jednotným tarifem nastává u dopravců při rozdělování tržeb z těchto jízdenek, tzv. clearing. Pro tyto účely vyvíjí Cendis nástroj zvaný Rekonstruktor, jehož cílem bude co nejpřesněji rozdělit tržby z jízdenky jednotlivým dopravcům dle realizované přepravy. Pro dopravce se tak jedná o administrativní zátěž v podobě validace. Validace znamená kontrolu ze strany dopravce tak, aby se dalo co nejpřesněji dohledat využití jízdenky za účelem jejího rozúčtování. (Zdopravy, 2018)

Vzhledem k výše zmíněným nevýhodám odhaduje Cendis v prvním roce provozu pokrytí zhruba 10 % trhu. S přibývajícím počtem zapojených dopravců a integrovaných systémů lze však očekávat, že význam a využití jednotného tarifu bude čím dál vyšší. (Zdopravy, 2018)

4.4.3 Jednotný tarif ve Švýcarsku

Příkladem země, kde jednotný tarif spolehlivě funguje a plní svou funkci je Švýcarsko. V současnosti je do švýcarského systému jednotného tarifu zapojeno více než 250 dopravců napříč všemi druhy dopravy. Cenový model je zde nastaven na spodní hranici ceny a má tak za cíl být atraktivním řešením dopravy pro co nejvyšší počet cestujících. Cestující si mimo běžné jízdenky mohou zakoupit roční předplatné v možnostech 100 % slevy nebo 50 % slevy na jízdném. Právě možnost zakoupení 50 % slevy se jeví jako podobný model, který využívají České dráhy se svojí IN25 kartou. Pokud by se jednotný tarif v České republice inspiroval možností zakoupit slevovou kartu, podobně jako to mají ve Švýcarsku nebo u Českých drah, vyřešilo by to jeden z problémů v otázkách ohledně vysoké ceny pro cestující. (SBB, 2019)

5 Liberalizace železnice v Ústeckém kraji

V současnosti provozují v Ústeckém kraji železniční závazkovou dopravu pouze dva dopravci. Od prosince 2019 se však počet dopravců v závazkové dopravě zvýší na pět. Tato kapitola ve své první části popisuje specifika železniční dopravy v Ústeckém kraji a dále se pak zabývá problematikou vysokého počtu dopravců v Ústeckém kraji a jeho důsledky na železniční uzel v Mostě, prodej jízdenek a celkový dopad pro cestující. Jsou zde také popsáni jednotliví dopravci včetně vozového parku, podmínek vykonávání služby a ceny, za kterou prodávají své výkony Ústeckému kraji.

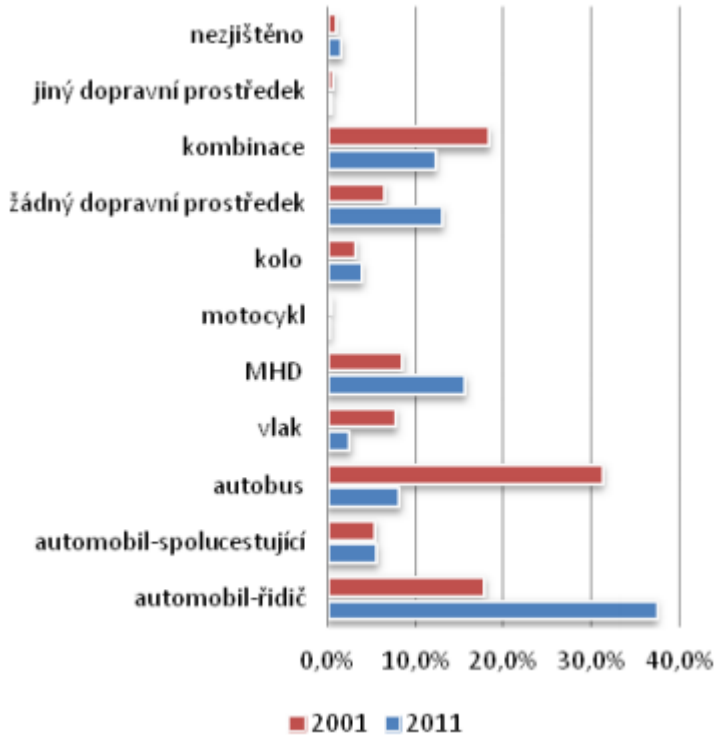
5.1 Specifika železniční dopravy v Ústeckém kraji

Ústecký kraj má druhou největší železniční síť v České republice hned po Středočeském kraji. Konkrétně je zde 1024,4 km železničních tratí, což představuje více než 10 % ze všech železničních tratí v ČR. Železnice zde představuje významný a žádaný způsob dopravy také z klimatických důvodů. Jedná se především o velkou smogovou zátěž v regionu, která je způsobena geografickým umístěním a také těžbou uhlí, která zde probíhá nebo historicky probíhala. Železnice tak představuje vhodnou alternativu pro zlepšení ovzduší v regionu. Mezi hlavní tratě v Ústeckém kraji patří část prvního a čtvrtého tranzitního železničního koridoru představující hlavní železniční spojení s Německem, dále pak tzv. podkrušnohorská magistrála, která spojuje Chomutov, Most, Bílinu, Teplice a Ústí nad Labem. (Ministerstvo dopravy, 2017)

Dalším významným faktorem je dojíždění obyvatelstva, ať už za prací nebo do školy. Nejvyšší podíl představuje dojížďka v rámci obce nebo kraje, jedná se o více než 50 % ze všech dojížděk. Rozhodování o vzdálenějším dojíždění je pak ovlivněno atraktivitou zaměstnání, komfortem využitého dopravního prostředku a časem stráveným na cestě. V tomto směru je zde vyšší podíl dojíždění do jiného kraje, který je zapříčiněn převážně Prahou, zejména pak atraktivním zaměstnáním a kvalitním dopravním spojením.

Stále více využívaným způsobem pro dojíždění se stává osobní automobil, který je upřednostňován především před autobusovou a částečně i železniční dopravou. Nárust je také pozorovatelný u městské hromadné dopravy, což může být způsobeno zkvalitňováním integrovaných dopravních systémů a poskytovaných služeb. Následující graf ukazuje změnu ve způsobu, kterým obyvatelé realizují dojížďku v Ústeckém kraji v letech 2001 a 2011. (Ústecký kraj, 2016)

Obrázek 2 - Změna podílu dopravních prostředků použitých k dojíždění



Zdroj Ústecký kraj, 2016

5.2 Dopravci v Ústeckém kraji

Jak již bylo zmíněno výše, v Ústeckém kraji v současnosti působí dva dopravci, a to České dráhy a GW Train Regio. K nim se od prosince 2019 přidají další tři, kteří získali víceletou zakázku od kraje. Tito dopravci jsou: RegioJet, AŽD Praha a německý Die Länderbahn. Dopravci samozřejmě nebudou v rámci kraje obsluhovat stejné tratě, všichni však budou vyjíždět ze železniční stanice Most. Dojde tak k unikátní situaci, kdy z jednoho nádraží bude vyjíždět pět různých dopravců, což jinde v České republice není. (Zdopravy, 2019)

Pro všechny železniční dopravce, kteří působí v Ústeckém kraji a jsou placeni z veřejného rozpočtu má kraj podmínku, že musí své vlakové jednotky provozovat v barvách typických pro dopravce v Ústeckém kraji, tedy v zelené. Toto pravidlo platí pro všechny dopravce s výjimkou Českých drah, u kterých kraj zdůvodnil své rozhodnutí krátkodobostí smluv. „České dráhy povinnost zelených vozidel mít nebudou. Lak vozidel však musí být v korporátních modro-šedo-bílých barvách. Důvodem je krátké smluvní období, na které jsou výkony s ČD zasmluvňovány (většinou do prosince 2023),“ sdělila mluvčí kraje Magdalena Fraňková. (Zdopravy, 2019)

Následující podkapitoly se věnují jednotlivým dopravcům, trasám, na kterých budou jezdit a také konkrétním atributům jejich kontraktů s Ústeckým krajem, včetně ceny a celkového rozsahu kilometrů.

5.2.1 AŽD Praha s.r.o.

Společnost AŽD Praha jako jeden z nových železničních dopravců v Ústeckém kraji bude od prosince 2019 provozovat linku na trase Most – Litoměřice horní nádraží. Součástí linky je i úsek z Čížkovic do Obrnic, který společnost AŽD Praha také od roku 2016 provozuje a vlastní. Tento úsek, který byl původně určen k likvidaci a poté využíván pouze k testování zabezpečovacích zařízení, se tak opět dočká pravidelného každodenního provozu od roku 2007, kdy zde byl pravidelný provoz ukončen.

Dle smlouvy, kterou AŽD Praha uzavřela s Ústeckým krajem, je cena za jeden vlakový kilometr 108,5 Kč. Jedná se o desetiletý kontrakt a celkový objem výkonů je plánovaný na 510 tis. km ročně. Společnost si pro tuto trať objednala 4 vlakové jednotky RegioSprinter, které v současné době prochází modernizací, mj. se jedná o instalaci toalety. (Zdopravy, 2018)

5.2.2 Die Länderbahn GmbH DLB

Tento Německý dopravce bude od prosince 2019 provozovat linky v rámci Ústeckého a také části Středočeského kraje. Jak již bylo zmíněno výše jedná se o linky Osek – Most – Louny – Rakovník, Jirkov – Chomutov – Žatec – Lužná u Rakovníka a Chomutov – Vejprty. Jedná se také o smlouvu uzavřenou na deset let, v rámci které dopravce ročně ujede 1,281 mil. vlakových kilometrů s cenou 126,38 Kč za kilometr. Smlouva počítá se 7 jednotkami RegioSprinter pro provoz a jednou jednotkou určenou jako záložní. Mezi dalšími podmínkami kraje jsou plná integrace do systému Doprava Ústeckého kraje a integrace do Pražské integrované dopravy, do budoucna pak integrace do připravovaného státního jednotného tarifu. (Zdopravy, 2019)

5.2.3 RegioJet a.s.

Poslední novým dopravcem v Ústeckém kraji je společnost RegioJet, která bude od prosince 2019 provozovat linky na trasách Děčín – Ústí nad Labem, Ústí nad Labem – Bíliny a Most – Žatec. Součástí kontraktu je také částečný provoz na tratích Most – Žatec, Most – Bílina, z Ústí nad Labem do Štětí a Teplice – Litvínov. Smlouva je uzavřená na deset let s celkovým ročním výkonem 1,005 mil. vlakových kilometrů a cenou 146,7 Kč za kilometr. RegioJet bude dle smlouvy první dva roky na trasách provozovat 6 motorových jednotek řady 628 a k tomu musí mít dle smlouvy připravený dostatečný počet záložních vozidel, přičemž přesný počet není definován. Od konce roku 2021 má poté dle smlouvy na 98 % výkonů provozovat nové elektrické jednotky typu Pesa Elf II, které má již objednané od polského dodavatele. Smlouva s krajem dále udává

i podrobný popis požadavků a povinností, které musí dopravce splňovat. Dále uvádí také přesný popis sankcí, které dopravci hrozí v případě jejich nedodržení. Je zde například již zmíněná povinnost využití nových elektrických jednotek v 98 % výkonů, jinak dopravci hrozí sankce 250 tis. kč za každé procento pod limit. Dále pak sankce za každý neodjetý vkm či za každý den, kdy nebude k dispozici požadovaný počet vlakových jednotek. (Zdopravy, 2019)

5.2.4 GW Train Regio a.s.

Jak již bylo zmíněno v předešlé kapitole, GW Train Regio provozuje rychlík na trase Plzeň – Most. Společnost má smlouvu s krajem do roku 2026 s celkových ročním výkonem zhruba 460 tis. vlakových kilometrů s cenou 74,84 kč za kilometr. Na trase jezdí celkem 7 motorových jednotky řady 628.2. (Zdopravy, 2017)

5.2.5 České dráhy a.s.

Zbývající tratě v Ústeckém kraji zajišťují České dráhy, které uzavírají kontrakty s krajem zpravidla na 4 roky. Vzhledem k délce kontraktu tak jejich vlaky nemusí být v barvách Ústeckého kraje, ale stačí korporátní barvy Českých drah, tedy modro – šedo – bílé provedení. (Ústecký kraj, 2019) Přibližně polovina všech spojů budou i nadále zajišťovat v Ústeckém kraji České dráhy. Mezi nejvýznamnější tratě, na kterých budou jezdit, patří páteřní trať Praha – Ústí nad Labem – Děčín, dále například tratě Ústí nad Labem – Lysá nad Labem a trať Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří. (SŽDC, 2019) Cena za výkon není však v případě nových kontraktů ještě zveřejněna. K podpisu smluv totiž většinou dojde až v listopadu 2019 a tak je výsledná cena za výkon prozatím předmětem obchodního tajemství. Dle minulých smluv však lze usuzovat, že je cena za výkon u Českých drah vyšší než u soukromých dopravců. Například v případě rychlíkové trati Plzeň – Most, byla dříve cena 95,8 Kč za vlakový kilometr. S příchodem nového dopravce GW Train Regio již cena klesla na 74,84 Kč za vlakový kilometr, cenový rozdíl je tedy více

než 20 %. (Zdopravy, 2017) České dráhy zajišťují své spoje pomocí vlakových jednotek RegioPanter, CityElephant, RegioShark a RegioNova. (České dráhy, 2016)

Jako poslední jsou zde uvedeni 2 dopravci, kteří provozují pouze turistické železniční linky. Tyto linky nemají celoroční provoz a jsou pouze okrajového charakteru. Pro úplnost je však potřeba je zde zmínit.

5.2.6 MBM rail s.r.o.

Tato společnost provozuje turistickou linku Ústí nad Labem-Střekov – Velké Březno pouze o víkendech od 4. dubna do 28. října. Společnost v provozních dnech zajišťuje 4 páry spojů, které tvoří historické vlaky. (SŽDC, 2019)

5.2.7 KŽC Doprava, s.r.o

Druhou historickou linkou v Ústeckém kraji je tzv. Podřipský motoráček, který je provozován společností KŽC Doprava. Trasa Roudnice nad Labem – Libochovice je v provozu také pouze o víkendech od 28. března do 1. listopadu a jedná se o dva spoje denně. Společnost na trase provozuje historický motorový vlak řady 830. (KŽC, 2019)

5.3 Jednotný tarif – Jízdenka Dopravy Ústeckého kraje

Velké množství dopravců s sebou nese i spoustu rizik a možných omezení pro cestující. Jedním z jich je problematika počtu jízdenek, které musí cestující mít, pokud je na své cestě nucen přestoupit k jinému dopravci. Tento problém by měl v Ústeckém kraji vyřešit systém jízdenek Dopravy Ústeckého kraje. Tato jízdenka poskytne cestujícím možnost na své trase jednoduše cestovat všemi dopravními prostředky, které kraj provozuje. Jedná se o autobusovou, železniční, lodní, městskou a turistickou dopravu. V rámci časové a místní působnosti jízdenky si může cestující zvolit tzv. povolenou trasu dle svých preferencí. Možnosti trasy jsou:

- nejkratší cesta,
- cesta s nejmenším počtem přestupů,
- cesta s nejkratší docházkovou vzdáleností,
- cesta s časově nejvýhodnějším spojením. (Ústecký kraj, 2019)

Dalším problémem, který se vznikem této jednotné jízdenky vyřešil, je počet pokladen ve stanicích, kde se setkává více dopravců, zejména pak v Mostě. Cílem kraje je, aby na každém nádraží byla pouze jedna pokladna, konkrétně v Mostě se dle smlouvy bude jednat o pokladnu Českých drah. Podmínkou pro všechny dopravce v Ústeckém kraji pak je schopnost vydat jízdenku DÚK. Kraj také počítá s provizí z každé prodané jízdy DÚK pro dopravce, který bude danou pokladnu provozovat. Pro dopravce, který získá možnost zajišťování pokladny na konkrétních nádražích se tak jedná o velice zajímavou nabídku. (Zdopravy, 2019)

5.3.1 Cenotvorba jízdného

V případě jízdenky Dopravy Ústeckého kraje se jedná o tzv. zónově – relační tarif. To v praxi znamená, že kraj je rozdělen na zóny, které jsou zpravidla vymezeny katastrálním územím obcí. Jízdné je pak počítáno na základě vzdálenosti jednotlivých zón od sebe. Tyto vzdálenosti jsou určeny pomocí tzv. tarifních jednic, které zpravidla kopírují kilometrovou vzdálenost centrálních zastávek jednotlivých zón. To znamená, že

pokud cestující pojede mezi zastávkami v rámci jedné zóny, zaplatí vždy stejnou cenu. Pokud jeho cesta bude procházet více zónami, použijí se k výpočtu ceny již zmíněné tarifní jednice, resp. jejich počet na dané trase. Cestující mají také možnost si pořídit časovou jízdenku na určitou trasu, díky které mohou po určitý časový úsek cestovat na zvolené trase neomezeně. Jedná se tak o jakousi předplacenou jízdenku, která je výhodná především pro zákazníky, kteří jezdí pravidelně stejnou trasou. (Ústecký kraj, 2019)

5.4 Nový centrální dispečink

Jako jeden z dalších problémů, které přináší velké množství dopravců, je jejich vzájemné sladění a spolupráce. Vzhledem ke snaze o co nejnižší cenu výkonu dochází k výraznému snižování nadbytečnosti jak technických, tak lidských zdrojů. To v konečném důsledku vede k vysokým nárokům na spolehlivost a řízení disponibilních zdrojů. Řešením je tak kvalitní dispečerský systém, který však nemohou zajišťovat samotní dopravci. Je to především způsobeno nedostatečnou odbornou způsobilostí dopravců v tomto směru a také omezenou schopností spolupracovat se všemi ostatními dopravci. Dalším důležitým požadavkem na dispečerský systém je zajištění garantovaných návazností, které jsou problematické zejména v situacích, kdy jednotlivé články dopravy mezi sebou nemají vizuální kontakt, typicky přestup z vlaku na autobus. Ústecký kraj chce proto od prosince 2019 zřídit centrální dispečink, jehož hlavním úkolem bude operativně řídit veřejnou dopravu v Ústeckém kraji, například zajištěním náhradního vozila při mimořádné události od jiného dopravce, a také podávat aktuální informace cestujícím. (Zdopravy, 2019)

5.4.1 Mobilní aplikace centrálního dispečinku

Ústecký kraj také plánuje v rámci dispečinku spuštění mobilní aplikace, jejímž cílem je zvýšení informovanosti cestujících. Mobilní aplikace by měla umožnit následující:

- poskytovat základní informace o tarifním systému DÚK a přepravních podmínkách,
- vyhledávat spojení mezi jednotlivými místy v rámci působnosti DÚK, a to včetně možnosti přidání průjezdního bodu nebo požadavku na nízkopodlažní dopravní prostředky,
- zobrazovat případné zpoždění spojů na základě informací od dispečinku DÚK,
- podávat informace o výlukách a mimořádných událostech týkajících se vyhledávaných spojů,
- umožnit uložit často používanou nebo oblíbenou trasu a dostávat tak včasné informace o plánovaných výlukách, aktuální situaci a mimořádných událostech,
- zobrazit a uložit si do telefonu jízdní řád vybraných linek,
- zobrazit „virtuální odjezdovou tabuli“, která bude kopírovat skutečnou odjezdovou tabuli na zastávce včetně plánovaného času odjezdu a případného zpoždění spoje, tedy skutečného odjezdu.

Dalším požadavkem na plánovanou mobilní aplikaci je také možnost její další modifikace, zejména pak zapracování nových potřeb zákazníků, které pravděpodobně vyvstanou v průběhu ostrého provozu aplikace. Kraj plánuje zadat zakázku na vývoj a správu aplikace externímu subjektu, především z důvodu zajištění dostatečné kompetentnosti pro její vytvoření. (Ústecký kraj, 2016)

6 Závěr

Tato diplomová práce se zabývala problematikou zvyšujícího se počtu dopravců v drážní osobní dopravě, což je způsobeno postupnou liberalizací tohoto odvětví. V evropském i českém prostředí je v současnosti liberalizace železniční dopravy velmi aktuální téma, což je způsobeno především nedostatečnou konkurenceschopností železniční dopravy vůči ostatním druhům dopravy, především silniční dopravy. Vlivem chybějící konkurence na železnici, zapříčiněnou monopoly státních společností, nedocházelo v minulosti k růstu tohoto odvětví v oblastech kvality služeb a inovací. Řešením je liberalizace, tj. zpřístupnění železnice soukromým dopravcům.

V první části se diplomová práce zabývá vývojem a současným stavem železnice ve světě a v České republice. Z této kapitoly vyplývá, že specifika české železniční sítě jako jsou tranzitní železniční koridory a dva odlišné druhy elektrifikace, mají svůj původ již v začátcích české železnice. Zároveň je zde definovaný trend růstu současné světové železniční sítě, který ukazuje, že k růstu velikosti železniční sítě a přepravovaném počtu cestujících dochází výrazně pouze v Asii a Oceánii. Naopak v Evropě a Americe, kolébkách železniční dopravy, dochází k mírnému úbytku železniční sítě a pouze malému nárustu počtu cestujících.

Druhá část je věnovaná české a evropské legislativě, které upravují železniční dopravu. V České republice se jedná o dva klíčové zákony, Zákon o drahách a poměrně nový Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících z poloviny roku 2010, který mimo jiné definuje, za jakých podmínek mohou zřizovatelé zadávat zakázky dopravcům. Jedná se především o situace, ve kterých může zřizovatel uzavřít smlouvu s dopravcem pomocí přímého zadání a kdy je naopak povinen vybrat dopravce formou nabídkového zadání, tzv. tendrů. V rámci Evropské unie jsou to pak takzvané Evropské železniční balíčky, prostřednictvím kterých je realizována dlouhodobá strategie Evropské unie definovaná v tzv. Bíle knize. Poslední Bílá kniha definuje strategii Evropské unie do roku 2050 a má podtitul „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“. Mezi hlavní cíle z ní vyplívající jsou příprava evropského dopravního prostoru, snížení ekologické

zátěže dopravy a omezení silniční nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti přesunutím na železniční nebo lodní dopravu.

Třetí část se věnuje liberalizaci železniční dopravy v České republice, jsou zde popsány její fáze, nejvýznamnější dopravci v osobní železniční dopravě a jednotný tarif, který stát připravuje a plánuje spustit v prosinci 2020. Nejvýznamnějším milníkem a prvním krokem k liberalizaci bylo rozdělení státní společnosti České dráhy na České dráhy, a.s. a nově vzniklou státní společnost Správa železniční dopravní cesty v roce 2003. Tímto krokem byla splněna první podmínka liberalizace oddělení vlastníka a provozovatele železniční infrastruktury od dopravce. V dalších letech potom docházelo k postupnému převodu činností a zaměstnanců z Českých drah na SŽDC a na další nově vzniklé instituce jako například přidělování dopravní kapacity na Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře. Na konci této kapitoly je také popsán plánovaný jednotný tarif, jehož zavedení je dalším nutným krokem k liberalizaci. Přestože jednotný tarif ještě nefunguje, již nyní je zřejmé, že bude podstatně dražší než současné jízdné. Vyšší cena je způsobena především absencí slev, které soukromí dopravci poskytují nad rámec státem nařízených slev. Dalším problémem jednotného tarifu je poměrně nízké zapojení dopravců do tohoto systému, neboť z počátku povinný bude pouze pro dopravce v závazkové železniční dopravě. V tomto směru je pro Českou republiku inspirací Švýcarsko, kde jednotný tarif také funguje a propojuje naprostou většinu dopravců při zachování atraktivních cen pro cestující. Řešením může být zavedení slevové karty podobné kartě IN25, kterou v současnosti nabízí České dráhy.

Poslední část diplomové práce se zabývá situací v Ústeckém kraji, kde bude od prosince roku 2019 působit 5 různých železničních dopravců v závazkové dopravě. Jedná se o republikový unikát v počtu dopravců využívajících jedno vlakové nádraží, v tomto případě Most. Z tohoto důvodu je zde potřeba vyřešit několik hlavních problémů, které s sebou vyšší počet různých dopravců přináší. Prvním z nich je způsob prodeje jízdenek a jízdné samotné. Ústecký kraj proto zavede jednotný tarif s platností v rámci kraje, který cestujícím umožní využít na své cestě všech dopravních prostředků podporovaných Ústeckým krajem. Prodej těchto jízdenek plánuje Ústecký kraj zajistit u jednotlivých dopravců, kteří budou mít z každé prodané jízdenky provizi. Pravidlem však bude, že

v jednom místě bude pouze jedna pokladna. Dalším opatřením Ústeckého kraje je zřízení centrálního dispečinku, který bude operativně řídit dopravu v případě mimořádných událostí a informovat o těchto událostech cestující. V první části kapitoly jsou také definovány specifika Ústeckého kraje, náročnost na dopravní obslužnost a popis železniční sítě. Dle analýzy dojížďky v rámci Ústeckého kraje je viditelný významný nárust osobní automobilové dopravy na úkor ostatních druhů dopravy. V tomto směru by se tak měl Ústecký kraj snažit vytvořit skrze cenu a kvalitu služeb atraktivní alternativu k osobní automobilové dopravě.

Liberalizace osobní železniční dopravy je v České republice stále ještě v začátcích, nicméně stát podniká kroky, které přímo vedou k stále většímu otevírání trhu soukromým dopravcům. Situace, která nastane v Ústeckém kraji v následujících letech je ideálním začátkem pro vytvoření fungujícího systému, kterým se později bude moci inspirovat i zbytek republiky.

7 Citovaná literatura

Gašpařík, J. (2017). *Železniční doprava - technologie,řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí.* Praha: Grada Publishing, a.s.

Kvizda, M. (2006). *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky.* Brno: Masarykova univerzita.

Schreier, P. (2009). *Příběhy z dějin našich drah - Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918.* Praha: Mladá fronta a.s.

Siedenglanz, D. (2006). *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika.* Brno: Masarykova univerzita.

Široký, J. (2005). *Základy technologie a řízení dopravy.* Pardubice: Univerzita Pardubice.

Šlégr, P., & kol. (2012). *Rychlá železnice i v České republice.* Praha: CEDOP.

Zelený, L. (2004). *Rozvoj dopravy ve světě.* Praha: Nakladatelství Oeconomica.

Zelený, L., & kol. (2017). *Osobní doprava.* Praha: C.H. Beck.

8 Internetové zdroje

Advanced World Transport. (2017). *Provozování drah*. Načteno z AWT: https://www.awt.eu/co-delame/provozovani-drah

Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru. (2011). *Základní dokumenty.* Načteno z Ministerstvo dopravy: https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho

Cendis. (2019). *Jedna jízdenka*. Načteno z Jedna jízdenka: https://www.oneticket.cz/

Česká televize. (2018). Revoluce na železnici? *90´ ČT24*.

České dráhy. (2016). *Regionální vlak ČD*. Načteno z České dráhy: https://www.cd.cz/nase-vlaky/regionalni-vlak-cd/regiopanter/-25401/

České dráhy. (3. Červenec 2018). *České dráhy objednaly u konsorcia Siemens-Škoda 50 supermoderních expresních vozů*. Načteno z České dráhy: http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30128/

České dráhy. (8. Duben 2019). *Výroční zpráva 2018*. Načteno z České dráhy: http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/vyrocni-zprava_1.pdf

Die Länderbahn. (2019). *Die Länderbahn*. Načteno z Die Länderbahn: https://www.laenderbahn.com/

Drážní inspekce. (24. Červenec 2019). *O Drážní inspekci*. Načteno z Drážní inspekce: http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci

GW Train Regio. (2019). *GW Train Regio*. Načteno z O společnosti: http://www.gwtr.cz/cs/o-spolecnosti/historie

iDnes. (11. Prosinec 2016). *Do Mostu se poprvé rozjel soukromý rychlík. Bude jezdit 10 let*. Načteno z iDnes: https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/vlak-soukromy-dopravce-plzen-most-gw-train-regio.A161211_075358_plzen-zpravy_fer

Jindřichohradecké místní dráhy. (2013). *O nás*. Načteno z Jindřichohradecké místní dráhy: http://jhmd.cz/o-nas

Krajský úřad Karlovarský kraj. (30. Květen 2017). *Žádost o informace týkající se společnosti GW Train Regio a.s.* Načteno z Krajský úřad Karlovarský kraj: https://www.kr-karlovarsky.cz/krajsky-urad/Stranky/dotazy-odpovedi/seznam/seznam17/170530_dopravni_vykon.aspx

KŽC. (2019). *Kamenický motoráček*. Načteno z Klub železničních cestovatelů: http://www.kzc.cz/vlak/kamenicky-motoracek

KŽC. (2019). *Podřipský motoráček*. Načteno z Klub železničních cestovatelů: http://www.kzc.cz/vlak/podripsky-motoracek

Leo Express. (2019). *O nás*. Načteno z Leo Express: https://www.leoexpress.com/cs/o-nas

Ministerstvo dopravy. (2017). *Ročenka dopravy České republiky 2017*. Načteno z Ministerstvo dopravy: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2017.pdf

Ministerstvo dopravy. (26. Červenec 2019). *Evropská unie na železnici - přehled evropských právních předpisů*. Načteno z Ministerstvo dopravy: https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-prehled-evropskych-pr

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007. (23. Říjen 2007). *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007*. Načteno z europa.eu: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX:32007R1370

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007. (23. Říjen 2007). *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007.* Načteno z eur-lex.europa.eu: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1371&from=FR

Pardubice živě. (4. Prosinec 2018). *Šest ku jedné pro České dráhy. Na Orlickoústecku se objeví i LeoExpress…*. Načteno z Pardubice živě: http://www.pardubicezive.eu/sest-ku-jedne-pro-ceske-drahy-na-orlickoustecku-se-objevi-i-leoexpress/

PDV Railway a.s. (2013). *Regionální dráhy*. Načteno z PDV Railway: http://pdvr.cz/regionalni-drahy/

RegioJet a.s. (2019). *O nás*. Načteno z RegioJet: https://www.regiojet.cz/o-nas/

RegioJet, a.s. (2019). *Výroční zpráva 2018.* Načteno z RegioJet: https://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/o-nas/pro-investory/RegioJet_a.s._Vyrocni_zprava_2018.pdf

SBB. (2019). *Swiss Travel Pass*. Načteno z SBB: https://www.sbb.ch/en/leisure-holidays/travel-in-switzerland/international-guests/swiss-travel-pass.html

SŽDC. (7. Červen 2019). *Návrh železničního jízdního řádu pro období od 15. 12. 2019 do 12. 12. 2020*. Načteno z SŽDC: https://www.szdc.cz/documents/50004227/60502701/Ustecky.pdf/cc7f0303-81e9-4a63-8b34-0c2c7f8a5758

SŽDC, s. o. (10. Červenec 2019). Výroční zpráva 2018. Praha.

UIC. (15. Červenec 2019). *uic.org*. Načteno z International union of railways: https://uic.org/statistics

UPDI. (24. Červenec 2019). *Důvod a způsob založení*. Načteno z Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře: https://www.uicr.cz/cs/o-nas/duvod-a-zpusob-zalozeni

Ústecký kraj. (1. Červen 2016). *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021*. Načteno z Ústecký kraj - oficiální web: http://rskuk.cz/files/Strategicke-a-rozvojove-dokumenty-UK/Plan-dopravni-obsluznosti-Usteckeho-kraje-2017-2021.pdf

Ústecký kraj. (27. Únor 2019). *Na tratě v Ústeckém kraji vstoupí Die Länderbahn*. Načteno z Ústecký kraj - officiální web: https://www.kr-ustecky.cz/na-trate-v-usteckem-kraji-vstoupi-die-landerbahn/d-1732203

Ústecký kraj. (29. Červenec 2019). *Provoz vlaků v kraji*. Načteno z Ústecký kraj - oficiální web: http://www.kr-ustecky.cz/provoz-vlaku-v-kraji/d-1735930/p1=205750

Ústecký kraj. (26. Únor 2019). *Zónově relační tarif a ceník DÚK*. Načteno z Ústecký kraj - oficiální web: https://www.kr-ustecky.cz/zonove-relacni-tarif-a-cenik-duk/ds-99089

Zákon č. 194/2010 Sb. (25. Červenec 2019). *Zákon č. 194/2010 Sb.* Načteno z Zákony pro lidi: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194

Zákon č. 266/1994 Sb. (25. Červenec 2019). *Zákon č. 266/1994 Sb.* Načteno z Zákony pro lidi: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266

Zdopravy. (20. Říjen 2017). *GW Train Regio převezme zbývající rychlíky mezi Plzní a Mostem. Kraje ušetří*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/gw-train-regio-prevezme-zbyvajici-rychliky-mezi-plzni-a-mostem-kraje-usetri-3199/

Zdopravy. (20. Září 2018). *Jedna jízdenka na všechny vlaky od roku 2020. Stát začal s přípravou síťového tarifu*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/jedna-jizdenka-na-vsechny-vlaky-od-roku-2020-stat-zacal-s-pripravou-sitoveho-tarifu-16325/

Zdopravy. (24. Červenec 2018). *Kraj prodlouží smlouvu s GWTR na krkonošskou trať, nasadí vylepšené motoráky*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/kraj-prodlouzi-smlouvu-s-gwtr-na-krkonosskou-trat-nasadi-vylepsene-motoraky-14092/

Zdopravy. (14. Prosinec 2018). *Podepsáno. AŽD a Ústecký kraj vrátí každodenní provoz na trať, která byla na odpis*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/podepsano-azd-a-ustecky-kraj-vrati-kazdodenni-provoz-na-trat-ktera-byla-na-odpis-20895/

Zdopravy. (6. Prosinec 2018). *Proč Leo Express přišel o rychlíky? Nedodal bankovní záruku*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/proc-leo-express-prisel-o-rychliky-nedodal-bankovni-zaruku-20234/

Zdopravy. (22. Listopad 2018). *První příklady: Národní tarif se rýsuje, celoroční síťovka bude stát 22500*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/prvni-priklady-narodni-tarif-se-rysuje-celorocni-sitovka-bude-stat-22500-19548/

Zdopravy. (27. Únor 2019). *České dráhy zmizí z dalších tratí. Ústecký kraj si vybral pro Lounsko Länderbahn*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/ceske-drahy-zmizi-z-dalsich-trati-ustecky-kraj-si-vybral-pro-lounsko-landerbahn-24423/

Zdopravy. (3. Červen 2019). *Leo Express poprvé odhalil téměř hotové vlaky z Číny*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/obrazem-leo-express-odhalil-poprve-temer-hotove-vlaky-z-ciny-29287/

Zdopravy. (16. Březen 2019). *Most jako laboratoř železniční konkurence. Od prosince tu pojede pět dopravců*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/most-jako-laborator-zeleznicni-konkurence-od-prosince-tu-pojede-pet-dopravcu-25366/

Zdopravy. (18. Leden 2019). *Podepsáno. RegioJet už má v Ústeckém kraji smlouvu, průvodčí musejí umět jazyky*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/podepsano-regiojet-uz-ma-v-usteckem-kraji-smlouvu-pruvodci-musi-umet-jazyky-22280/

Zdopravy. (18. Leden 2019). *Podepsáno. RegioJet už má v Ústeckém kraji smlouvu, průvodčí musejí umět jazyky*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/podepsano-regiojet-uz-ma-v-usteckem-kraji-smlouvu-pruvodci-musi-umet-jazyky-22280/

Zdopravy. (3. Červenec 2019). *Ústecký kraj chystá před nástupem soukromých dopravců dispečink, hrozí se výluk*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/ustecky-kraj-chysta-pred-nastupem-soukromych-dopravcu-dispecink-hrozi-se-vyluk-31034/

Zdopravy. (14. Srpen 2019). *Zelené České dráhy? V Ústeckém kraji dostal dopravce výjimku kvůli kratším smlouvám*. Načteno z Zdopravy: https://zdopravy.cz/anketa-zelene-ceske-drahy-v-usteckem-kraji-dostal-dopravce-vyjimku-kvuli-kratsim-smlouvam-32753/

9 Seznam tabulek

Tabulka 1 - Celosvětový počet kilometrů 16
Tabulka 2 - Celosvětový počet cestujících na železnici 16
Tabulka 3 - Traťové rychlosti v ČR 21
Tabulka 4 - Nejvýznamnější dopravci v ČR 44
Tabulka 5 - Druhy jízdenek jednotného státního tarifu 50

10 Seznam obrázků

Obrázek 1 - Mapa tranzitních železničních koridorů 23
Obrázek 2 - Změna podílu dopravních prostředků použitých k dojíždění 53