

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra řízení**



**Bakalářská práce**

**Železniční doprava a rozvoj regionu**

**Veronika Šimová**

© 2012 ČZU v Praze

**!!!**

**Místo této strany vložíte zadání bakalářské práce.  
(Do jedné vazby originál a do druhé kopii)**

**!!!**

### Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Železniční doprava a rozvoj regionu" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30. 3. 2012

---

## Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu této práce doc. Jaromíru Štůskovi, CSc. za cenné rady a odbornou pomoc při zpracování této práce.

# Železniční doprava a rozvoj regionu

---

## Railway transport and development region

### **Souhrn**

Tato bakalářská práce se věnuje problematice železniční dopravy a jejího využití v regionálních oblastech. Práce je rozdělena do dvou částí. První teoretická část se zabývá obecnými termíny z oblasti řízení dopravy, marketingu a železniční dopravy.

Druhá část práce se zabývá analýzou projektu „Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba – Harrachov“. V závěru je využití obnovené tratě vyhodnoceno pomocí dotazníkového šetření.

**Klíčová slova:** řízení, řízení dopravy, doprava, trh v dopravě, železniční doprava

### **Summary**

This Bachelor work deals with the issue of rail transport and development region. The work is divided into two parts. The first theoretical part deals with the general terms of traffic management, marketing, and railway transport.

The second part of bachelor work deals with the analysis of the project “Revitalization of the railway line Szklarska Poreba – Harrachov”. In the end is using the reconstructed line evaluated by questionnaire investigation.

**Keywords:** management, traffic management, transport, transport market, railway transport

## OBSAH

<b>1. ÚVOD</b> .....	<b>3</b>
<b>2. CÍL PRÁCE A METODIKA</b> .....	<b>4</b>
<b>3. LITERÁRNÍ REŠERŠE</b> .....	<b>5</b>
<b>3.1 Doprava a její řízení</b> .....	<b>5</b>
3.1.1 Řízení .....	5
3.1.2 Východiska pro marketing v dopravě .....	9
3.1.3 Doprava a dopravní sektor .....	12
3.1.4 Doprava a životní prostředí.....	14
<b>3.2 Železniční doprava</b> .....	<b>17</b>
3.2.1 Železniční doprava v ČR .....	17
3.2.2 Transformace Českých drah, s.o. ....	18
3.2.3 Železniční infrastruktura.....	19
<b>4. PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>22</b>
<b>4.1 Problematika železniční regionální dopravy</b> .....	<b>22</b>
<b>4.2 Vymezení dané oblasti</b> .....	<b>23</b>
<b>4.3 Operační program přeshraniční spolupráce Česko – Polsko</b> .....	<b>26</b>
<b>4.4 Projekt „Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba – Harrachov“</b> .....	<b>28</b>
4.4.1 Historie vzniku trati a důvody k obnovení.....	28
4.4.2 Popis projektu .....	29
4.4.3 Žádost o dotaci.....	30
4.4.4 Aktivita jednotlivých partnerů.....	31
4.4.5 Hlavní cíle projektu .....	33
4.4.6 Časový harmonogram projektu.....	33
4.4.7 Ekonomická stránka projektu .....	34
<b>4.5 Zhodnocení dotazníkového šetření</b> .....	<b>36</b>
<b>4.6 Zhodnocení projektu</b> .....	<b>38</b>
4.6.1 Zhodnocení povinností vyplývajících ze žádosti o dotaci .....	39
4.6.2 Zhodnocení využití kapacity vozů na obnovené trati .....	39
4.6.3 Zhodnocení dalších aspektů.....	42
<b>5. ZÁVĚR</b> .....	<b>44</b>
<b>6. SEZNAM LITERATURY A INTERNETOVÝCH ZDROJŮ</b> .....	<b>46</b>
<b>7. PŘÍLOHY</b> .....	<b>51</b>

# 1. Úvod

Doprava má již odedávna velký význam v životě člověka a celé společnosti. Význam dopravy nespočívá pouze v přemístění osob nebo zboží, ale výrazně ovlivňuje také ostatní hospodářská odvětví. Tato práce je zaměřena převážně na železniční dopravu, která je se svojí téměř dvousetletou tradicí jedním z nejstarších plně mechanizovaných odvětví v Evropě.

První lokomotivy a železniční tratě se objevily v první polovině 19. století. Železniční doprava v 19. - 1. pol. 20. století stala hlavním vnitrozemským druhem přepravy a byla hnací silou ekonomického rozvoje. Železnice měnila životy ve velkém. Vzdálenosti se zkracovaly, ceny se snižovaly, informace byly předávány rychleji. Stále větší rozvoj železnic měl vliv na industrializaci, silně působil na rozvoj průmyslu, zemědělství, výstavbu měst a v neposlední řadě způsobil velké změny v dopravě a utváření společnosti. Technické inovace umožnily železnici vytvářet rozsáhlé sítě tratí a provozovat velké objemy přepravy. Železnice v době svého největšího rozmachu měla zásadní výhody oproti konkurenci. S vývojem železniční přepravy a stále modernější technikou se začala stále více prosazovat doprava nákladní nad přepravou osob.<sup>1</sup>

V souvislosti s globalizací a rozvojem nových technologií železniční doprava svou neotřesitelnou pozici pomalu ztratila a v současnosti, i na základě dopravní politiky EU, je v našem zájmu neodsouvat železniční dopravu do pozadí. Díky urbanizaci se začaly postupně preferovat především frekventované tratě, které vedou do městského prostoru. Uvedený fakt přispěl k rozvoji železnic, ale také dal podnět k prohlubování nerovnoměrného vývoje regionů. Neustále se zvyšující kvalita železniční dopravy, modernizace tranzitních koridorů se zaměřuje hlavně na metropolitní regiony, velká města, a rozvoj regionálních tratí se dostává do úpadku.

V následujícím textu bude poukázáno na možnosti obnovení těchto tratí pomocí finančních nástrojů z EU. I regionální železnice mají své kouzlo, a i když už třeba ztratily svůj původní účel, existují možnosti jak některé regionální a lokální tratě částečně udržet v provozu a zapojit je do trvale udržitelného rozvoje regionů. Zapojení železniční dopravy do integrovaných dopravní systémů a cestovního ruchu má nepochybně svůj význam.

---

<sup>1</sup> TANEL, Franco. *ŽELEZNICE, od parních lokomotiv k vysokorychlostním vlakům*. 2008, s. 18, 19.

## 2. Cíl práce a metodika

Cílem bakalářské práce je zhodnotit projekt „Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba – Harrachov“ z pohledu spokojenosti cestujících s danou dopravou a počtu cestujících využívající obnovenou trať.

První část bakalářské práce je zaměřena na vysvětlení základních pojmů v řízení dopravy a stručné popsání stavu železniční dopravy v České republice.

V druhé části bakalářské práce je dílčím cílem analyzovat problematiku regionálních železničních tratí a zhodnotit již zmíněný projekt z hlediska cestovního ruchu. Účelem znovuzprovoznění tratě mezi Českou republikou a Polskem bylo zvýšit celkovou atraktivnost Libereckého kraje, resp. mikroregionu Tanvaldsko a regionu Jelení Hora na Polském území. Dalším úkolem bude navrhnout možnosti, které povedou ke zvýšení počtu cestujících.

Práce byla vypracována na základě metody analýzy a syntézy. K naplnění cílů bakalářské práce jsou využita primární a sekundární data. Primární data byla čerpána z podkladů sociologického výzkumu ve formě dotazníkového šetření.

Sekundární data byla pořízena metodou analýzy projektu „Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba - Harrachov“, studiem odborné literatury, využíváním internetových zdrojů, konzultace daných skutečností se zástupci ve státní organizace Správa železniční dopravní cesty, v Železniční společnosti Tanvald a se zástupci provozovatele dopravy na zmiňované trati.



## 3. Literární rešerše

### 3.1 Doprava a její řízení

Doprava je jeden z nejdůležitějších faktorů hospodářského rozvoje se značným významem pro mezinárodní vztahy i pro regionální rozvoj. Nedílnou součástí rozvoje dopravního trhu je globalizace. Zásadou globalizace je, že nám umožňuje žít v naprosto otevřeném a novém světě, který lidé na našem území před rokem 1989 neznali. Globalizace ovlivňuje hospodářství, kontakty v rámci celého světa, obchod a samozřejmě dopravu. Stejně tak se mění i význam logistiky, stává se komplikovanější. V neposlední řadě zažívá nebývalý nárůst sektor služeb. Řízení a marketing služeb jsou novým sektorovým marketingem, který se začal uplatňovat teprve v 80. letech. Tyto obory začali mít svůj význam na našem území se vznikem tržního prostředí. V následujících kapitolách budou vysvětleny základní pojmy z uvedené problematiky.

#### 3.1.1 Řízení

Pojem řízení vyjadřuje určitý proces. Během tohoto procesu jsou získávány informace, následně probíhá jejich zpracování, rozhodování a usměřování řízeného objektu tak, aby požadované rozhodnutí bylo provedeno. Řízení může být také charakterizováno jako informační působení, kdy řídicí systém předává do svého okolí informace a u příjemců informací neboli řízených systémů vyvolá takové chování, kterým lze dosáhnout stanoveného cíle.<sup>2</sup>

Proces řízení se třídí dle řady hledisek a kritérií. K nejdůležitější patří členění dle časového horizontu řídicích činností a s ním související rozdílná struktura cílů a činností. Jedná se o řízení **strategické, taktické a operativní**. Řízení na strategické úrovni určuje cíle a úkoly řízení na taktické úrovni, ze které jsou dané úkoly a cíle přenášeny na úroveň operativní.

Strategické řízení může být charakterizováno jako činnosti podniku v dlouhodobém horizontu, které se snaží vytvořit soulad mezi podnikovými zdroji a měnícím se vnějším

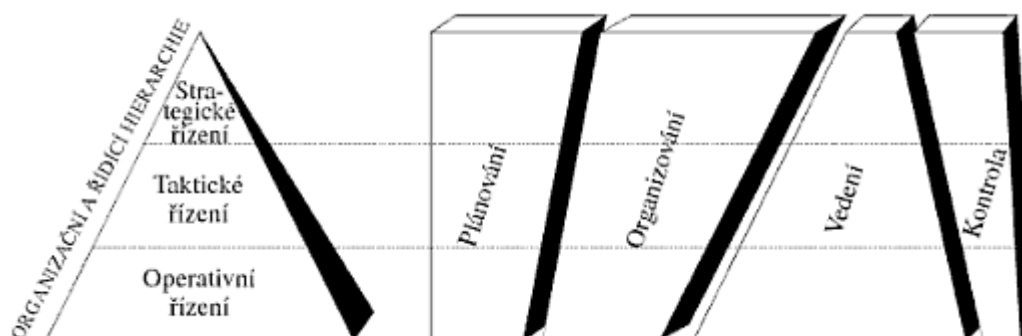
---

<sup>2</sup> ŠTŮSEK, J., *Řízení dopravy*. s.43

prostředím. Účelem strategického řízení je vytváření konkurenční výhody jako nejdůležitějšího předpokladu podnikatelského úspěchu.<sup>3</sup>

Ve všech uvedených úrovních řízení se prolínají základní funkce řízení neboli manažerské činnosti – plánování, organizování, vedení a kontrola. V následujícím obrázku č. 1 jsou znázorněny proporce jednotlivých úrovní řízení.

**Obrázek č. 1: Struktura základních manažerských funkcí**



Zdroj: KEŘKOVSKÝ, M., VYKYPĚL, O. Strategické řízení, teorie pro praxi. str. 4.

**Plánování** je proces, který řeší, co nebo čeho chce podnik dosáhnout. Řídící pracovník formuluje cíl a určuje strategii, jak cíle dosáhnout. Plánovací proces je cílově orientovaný rozhodovací proces. Tvorba cílů je především diskuzí vrcholového vedení s řídicími pracovníky na nižších úrovních řízení, aby byly odstraněny případné disproporce a rozpory. Podnikové cíle jsou v postatě dvojího druhu; obecné a specifické. Za obecné cíle jsou považovány většinou maximalizace zisku, maximalizace ekonomického růstu podniku apod. Specifické cíle jsou vymezeny např. jako minimalizace ztrát, maximalizace zisku z jedné konkrétní akce, maximalizace vlastního kapitálu atd.<sup>4</sup>

**Organizování** se obvykle chápe jako vymezení, stanovení a zajištění činností a vztahů mezi lidmi i kolektivy při plnění stanovených cílů. Pro zabezpečení těchto úkolů je potřebné vytvářet a udržovat organizační strukturu. Logiku organizování nejlépe vystihuje Dalův systém OSCAR: cíle (Objectives), specializace (Specialization), koordinace (Coordination), pravomoc (Authority) a zodpovědnost (Responsibility).

---

<sup>3</sup> Tamtéž, s. 47

<sup>4</sup> Tamtéž, s. 44

**Personální zajištění** neboli umění získat, udržet a využívat schopné pracovníky je považováno za hlavní faktor úspěchu organizace. Znalosti, schopnosti, dovednosti a postoje pracovníků k podniku jsou nejhodnotnějším kapitálem podniku.

Dílejší činnosti řízení lidských zdrojů jsou:

- plánování a získávání vhodných pracovníků
- zvyšování kvalifikace, příp. rekvalifikace pracovníků
- hodnocení pracovníků
- odměňování pracovníků

**Vedení lidí** je proces ovlivňování, usměrňování, stimulování výkonů pracovníků za účelem plnění úkolů. Na vedení lidí má vliv jak řídicí pracovník, jeho temperament, komunikační schopnosti, míra orientace na úkol, tak úroveň vedeného kolektivu tzn. kvalifikace členů, míra jejich identifikace s firmou, úroveň jejich seberealizace.

**Kontrola** je proces sledování, rozboru a přijetí závěrů v souvislosti s odchylkami mezi původním plánem a jeho realizací. Je vhodné kontrolní proces rozdělit do jednotlivých etap. Můžeme rozlišit následující etapy.

- získávání a výběr informací
- ověření správnosti výchozích informací
- kritické hodnocení všech kontrolovaných jevů a procesů
- návrhy na opatření
- zpětná vazba, tedy kontrola realizace navrhovaných opatření<sup>5</sup>

#### Operativní řízení dopravy

V širším kontextu můžeme operativní řízení vymezit jako stupeň strukturalizace procesu řízení podle jednotlivých řídicích a řízených hladin, tzn., že musí obsahovat základní nástroje řídicího procesu. V užším slova smyslu je operativní řízení definováno jako jeden ze základních druhů řízení. V tomto případě platí, že proces řízení strukturovaný podle druhu je komplexem činností – organizování, plánování a operativní řízení, které chápeme

---

<sup>5</sup>Tamtéž, s. 45

jako operativní řízení ve smyslu okamžité, včasné činnosti. Základem operativního řízení je plán. Operativní plán představuje hlavní nástroj operativního řízení. Plány v tomto pojetí nejsou založeny na vytváření dlouhodobých opatření, ale musí zabezpečovat cíle pro dané krátké období (maximálně roční).

Řízení dopravy je složitý a strukturovaný proces, zahrnuje organizační uspořádání dopravy a vlastní proces řízení, kterými řídicí subjekt působí na chování dopravního systému (nákladní a osobní doprava). Povinností řídicích subjektů dopravních podniků je účinně a efektivně řídit potřebu přemístění zboží či osob, tak aby bylo dosaženo stanovených cílů při efektivním využití množstevních zdrojů, odpovídající produktivitě práce a byl vytvářen zisk. Je nezbytné zaměřit řízení dopravního podniku tak, aby bylo docíleno konkurenční výhody.<sup>6</sup>

Řízení dopravního podniku má řadu odlišností oproti řízení výrobního podniku. Hlavní činností dopravy je přemístění zboží nebo osob. V souvislosti s hlavní činností odpadají činnosti spojené se zásobováním materiálem. Pojem **výrobní proces** z výrobního podniku, můžeme v dopravě označit jako **dopravní proces**.

Dle J. Eislera může být dopravní proces vymezen jako dopravní a přepravní proces.

**Dopravní proces** – spočívá v zajištění přemístění dopravního prostředku, výsledkem je přemístění, resp. se jedná o poskytování užitečného efektu

**Přepravní proces** – představuje vlastní přemístění zboží či osob, tzn., že představuje spotřební stránku užitečného efektu

Operativní řízení dopravy se věnuje jak řízení dopravní stránky, tak i řízení přepravní stránky výrobního procesu v dopravě. Řízení dopravy je nezbytné zaměřit do následujících oblastí činností dopravního podniku:

- řízení vlastního dopravního procesu
- řízení přepravy a přepravního výkonu
- řízení ekonomických činností

---

<sup>6</sup>Tamtéž, s. 52

- řízení činností spojených s údržbou a opravami dopravních prostředků<sup>7</sup>

### 3.1.2 Východiska pro marketing v dopravě

Vznik a vývoj marketingu je nerozlučně spjatý s rozvojem trhu v tržním prostředí, které je základním prostředím vzniku marketingu a jeho nutnou existenční podmínkou. Pojem marketing se začíná objevovat až na konci 19. a začátkem 20. století. S vývojem tržního prostředí se vyvíjí i marketing. Vzhledem k tomu, že základní potřeby zákazníků byly uspokojeny, výrobci byli nuceni hledat nové cesty k prodeji svých výrobků. Takovou cestou byla marketingová podnikatelská koncepce, která je založená na čtyřech pilířích: **cílový trh, potřeby zákazníka, integrovaný marketing, zisk dosahovaný uspokojením zákazníka.**<sup>8</sup>

Dopravní marketing je speciální oblastí marketingu služeb užitou v podmínkách dopravních služeb. Upravená definice marketingu pro sektor dopravních služeb dle J. Světlíka: „*Marketing je proces řízení, jehož výsledkem je poznání, předvídání, ovlivňování a v konečné fázi uspokojení potřeb a přání zákazníka způsobem zajišťujícím splnění cílů dopravní firmy.*“<sup>9</sup>

Potřeby a přání zákazníků mohou být povahy hmotné a nehmotné. Hmotné požadavky mohou být např. bezpečnost, úspora nákladů a nehmotné požadavky sestávají z psychologických a emocionálních potřeb (značka služby, společenská přijatelnost).

#### **Specifické vlastnosti dopravních služeb**

Marketingové činnosti v dopravních službách nejvíce ovlivňují čtyři hlavní vlastnosti.

- a) Nehmatatelnost** – dopravní služby se liší od fyzických výrobků, tím, že je před zakoupením nemůžeme vyzkoušet, prohlédnout, ochutnat. Služby jsou nehmatatelné. Předmětem marketingu je zákazníka přesvědčit už dopředu o kvalitě poskytované služby.
- b) Nedělitelnost** – služby se vytvářejí a spotřebovávají na rozdíl od výrobků současně. Na výsledek poskytované služby má vliv jak poskytovatel, tak zákazník.

---

<sup>7</sup> Tamtéž, s. 54

<sup>8</sup> ŘEZNÍČEK, Bohumil a kol. *Marketing v dopravě*. s.12

<sup>9</sup> SVĚTLÍK, Jaroslav. *Marketing - cesta k trhu*. s.8

- c) **Proměnlivost** – jedná se o vlastnost služby vystihující její kvalitu, charakter, průběh a závislost na tom kdo, kde a kdy ji poskytuje. Žádné dvě jízdy jedním a tím samym dopravním prostředkem po stejné trase nejsou totožné.
- d) **Neskladovatelnost** – služby nelze skladovat a z toho vyplývá, že dopravní služba by měla být poskytnuta za každého počasí, za každé politické situace a za dalších možných vzniklých okolností.<sup>10</sup>

Poskytování dopravních služeb má i další důvody k tomu, aby se dopravní podniky problematikou dopravního marketingu zabývaly a to například:

- Stát uplatňuje jisté regulace a omezení a tím dopravním podnikům zužuje prostor pro uplatnění marketingových aktivit, např. zákaz nočních jízd, zákaz jízd o nedělích a svátcích, omezení doby jízdy, ustanovení jízdního řádu aj. V cenové oblasti je to např. regulace cen v dopravě, slevy pro důchodce a děti nebo dopravce omezují přírodní rezervace, CHKO, vodní zdroje.
- Poptávka po dopravě je poptávkou odvozenou. Přepravuje se jen tolik, kolik je nutné.
- Dopravní služby jsou často spojeny s výkony jiných druhů dopravy nebo ostatními službami.
- Dopravní podniky musí být připraveny na tzv. dopravní špičky.<sup>11</sup>

První uplatnění marketingu v dopravních službách bylo v letecké dopravě, vyplývá to zejména z velké mezinárodní konkurence leteckých společností. Další velký rozmach marketingu v dopravě zaznamenala silniční doprava resp. doprava nákladní. Postupně se začíná využívat i v dalších oborech silniční dopravy. Co se železniční dopravy týká, v našich podmínkách se marketing teprve začíná prosazovat. Je to dáno samozřejmě situací na trhu. Obecně může být definováno, že firmy přijmou marketingovou koncepci až v momentě, kdy jsou podniky donuceni okolnostmi. A to v následujících případech:

- pokles prodeje dopravních služeb
- změny chování zákazníků

---

<sup>10</sup> ŘEZNÍČEK, Bohumil a kol. *Marketing v dopravě*. s.16-17

<sup>11</sup> Tamtéž, s.17-18

- rostoucí konkurence
- rostoucí marketingové výdej nebo klesání jejich efektivity
- pomalý růst prodeje dopravních služeb<sup>12</sup>

### **Dopravní trh**

Trh z ekonomického hlediska je místo, kde dochází ke střetu nabídky a poptávky a dochází zde k vytvoření ceny a množství realizovaného produktu. Hlavním předmětem našeho zájmu je trh zboží a služeb. Trh poskytuje informace, které pomáhají jednotlivým podnikatelským subjektům a domácnostem v jejich rozhodování. Základní informací je cena statku.

Dopravní trh je trh poskytující služby přemístění, a to zboží nebo osob.

Dopravní trh může být členěn dle:

- předmětu přepravy (osobní nebo nákladní doprava)
- prostoru dopravní obsluhy (místní, regionální, mezinárodní trh)
- časového hlediska (doprava v pracovních dnech, o svátcích apod.)
- stupně regulace (regulovaný nebo liberální trh)
- podmínek konkurence.<sup>13</sup>

Fungování přepravního trhu je ovlivňováno mnohem více než v jiných oblastech státní hospodářskou a sociální politikou. Doprava je chápána nejen jako segment ekonomiky, ale i jako součást infrastruktury.

Problematika dopravní **poptávky** se vyznačuje jistými specifiky. V dopravě je nutno rozlišovat mezi poptávkou po dopravních zařízeních a poptávkou po dopravních službách, protože poskytování dopravních služeb a provozování dopravní infrastruktury mohou zajišťovat různé firmy. Poptávka po dopravě je poptávkou odvozenou, odvozena od poptávky po sociálních a ekonomických aktivitách. Pro jednotlivce je doprava prostředkem překonání vzdálenosti mezi dvěma body, protože místo poptávky po produktu se neshoduje s místem jeho produkce. Mezi další specifika po poptávce patří:

- neschopnost skladovat dopravu

---

<sup>12</sup> ŘEZNÍČEK, Bohumil a kol. *Marketing v dopravě*. s.20-21

<sup>13</sup> ŠTŮSEK, J., *Základy marketingu v dopravě*.

- spotřebitel zahrnuje do ceny také alternativní náklady (přepravní čas, čekací doba a bezpečnost dopravy) <sup>14</sup>

Specifika **nabídky** firmy, která se zabývá dopravou:

- nabídka je závislá na infrastruktuře, proto není jednoduché charakterizovat nabídku jednotlivé firmy
- do nákladů je třeba zahrnout individuální požadavky spotřebitele (kvalita, včasnost, bezpečnost)
- nabídka je regulována (stát)

Možnosti inovací nabídky přemístění jsou mnohem omezenější než u podniků produkujících samotné statky. Marketing samozřejmě lze v dopravě uplatnit v jeho obecné podobě, ale s právě uvedenou výhradou, že přemístění nelze zákazníkovi vnutit navíc, což u spotřebního zboží možné je. Inovační aktivita musí být spojena s jinou službou, či lidskou potřebou jako komplementární k ní. <sup>15</sup>

### 3.1.3 Doprava a dopravní sektor

*„Doprava představuje činnosti spojené s cílevědomým přemísťováním osob nebo zboží v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních systémů“*<sup>16</sup>

Doprava je nedílnou součástí většiny činností v naší společnosti a jedním z klíčových faktorů v moderních ekonomikách. Možnosti, které v současné době doprava nabízí cestujícím i přepravním, jsou nepřehledné. Doprava prochází dlouhým vývojem a lze konstatovat, že doprava dospěla do stádia víceoborového systému. Víceoborový charakter současné dopravy je nejen definičním znakem ale i metodickým východiskem pro přístupy k analýze dopravního sektoru. Doprava se odlišuje od průmyslových a zemědělských odvětví univerzálností výrobních spojení s jinými výrobními odvětvími. Zboží vyrobené v jiných odvětvích je připraveno ke spotřebě až tehdy, když je dopraveno na trh nebo do místa spotřeby. Dopravní proces tedy představuje pokračování výrobního procesu. <sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> DUCHOŇ, B., *Ekonomika dopravy*. s.10

<sup>15</sup> EISLER, J., *Úvod do ekonomiky dopravy*. s.99

<sup>16</sup> Tamtéž. s.3

<sup>17</sup> ZURYNEK, Josef a další. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. s.12-14



Základním záměrem dopravní politiky je podpora hospodářství, sociálního rozvoje a optimalizace dopravních systémů ve prospěch druhů dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Měla by vyhovovat požadavkům udržitelného rozvoje a vycházet z finančních možností České republiky. Hlavním posláním dopravy je sloužit rozvoji regionů, zabezpečovat všechny nároky na přepravu a optimálním způsobem zajišťovat dopravní obsluhu území, a to vše při ohledu na bezpečnost všech aktivních i pasivních účastníků dopravy. <sup>18</sup>

Doprava je záměrná činnost, spočívající v přemísťování osob nebo věcí. Jednotlivé dopravy mají své typické dopravní prostředky a cesty, což má vliv na organizaci, řízení i ekonomiku provozu. Dopravní sektor jako celek patří mezi růstová odvětví.

Typy využívaných doprav jsou uvedeny v následující tabulce č.1.

**Tabulka č. 1: Přehled typů dopravy**

osobní doprava	nákladní doprava
veřejná	
železniční silniční vodní letecká městská hromadná taxislужba	železniční silniční vodní letecká
pro vlastní potřebu	
silniční (autobusy, služ. vozidla) individuální motorismus ostatní	silniční železniční potrubní ostatní

zdroj: EISLER,J., Úvod do ekonomiky dopravy, s. 25

Dopravní sektor již delší dobu všeobecně vykazuje nevyvážený vývoj. Vznik víceoborového dopravního systému se vyznačuje narůstajícími disproporcemi. V následujících odstavcích budou identifikovány jevy vedoucí k nerovnováze.

V **silničním sektoru** výkony dopravy rostou stále rychleji než výkony ostatních druhů doprav. Kapacita silničních sítí je na některých místech na kraji vytížení. Mezi přetížené oblasti se řadí především místa, kde je velká koncentrace obyvatelstva, ekonomických

---

<sup>18</sup> Dopravní politika ČR pro léta 2005-2013

aktivit a prostorových omezení. Uživatelé neplatí úplné náklady na udržení silniční infrastruktury a využívají ji jako veřejného statku, čímž je způsobené napětí mezi potřebou kapacit, úhradou jejich nákladů a vyvolaným růstem poptávky.

**Železnice** naopak vykazuje stálý pokles výkonů. Jistý nárůst je zaznamenán v meziměstské a příměstské dopravě osob a ve formě dálkové vysokorychlostní dopravy. K poklesu výkonů dochází ve starých průmyslových a málo zalidněných oblastech. Budoucnost železnice je spatřována v restrukturalizaci a vyšším využití železniční sítě pro dálkovou přepravu.

**Vnitrozemská říční plavba a námořní doprava** jsou omezeny hlavně geografickými faktory. Výkony říční plavby stagnují, v přepravě osob je limitována nízkou rychlostí dopravy. V našich podmínkách je využívána převážně jako rekreační přeprava nebo pravidelná přeprava zajišťující přívozy.

Nejdynamičtěji se rozvíjející dopravní obor je **letecká doprava**. Problémem letecké dopravy jsou nesjednocené systémy řízení letového provozu na evropském světadíle.

Mezi faktory, které ovlivňují dopravní sektor, se řadí: politické aspekty, ekonomické aspekty, technické aspekty, sociální aspekty, ekologické aspekty, migrace, vývoj měst, problémy meziměstské dopravy, problémy dopravy ve městech, financování investic, plánování, vývoj mobility, automobilizace, sociální postoje.<sup>19</sup>

Sektor dopravy je rozsáhlý a aplikace marketingu v něm se liší podle specifík jednotlivých druhů dopravy i podle zemí.

### 3.1.4 Doprava a životní prostředí

Doprava má v naší ekonomice nezanedbatelné místo, sektor dopravy se na tvorbě HDP ČR podílí přibližně 10%. Doprava však ovlivňuje nejen naši ekonomiku, ale také životní prostředí. Doprava musí splňovat předpoklady jako např. z hlediska ekologie chránit životní prostředí, minimalizovat negativní dopady dopravy, aktivně se podílet na tvorbě a ochraně krajiny, minimalizovat velikost území zabraného pro dopravu.

Hlavními negativními externími efekty dopravy jsou:

---

<sup>19</sup> ZURYNEK, Josef a další. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. s.22-24

- znečištění ovzduší
- hluk
- emise skleníkových plynů přispívá ke klimatické změně
- nehody
- kongesce (dopravní zácpy)
- znečištění vod
- dopady na přírodu včetně snižování biodiverzity<sup>20</sup>

Logistické aktivity ovlivňují životní prostředí tolika způsoby a s tak různou intenzitou, že je nesmírně těžké vymyslet odpovídající logistickou politiku.<sup>21</sup>

**Tabulka č. 2: Emise CO<sub>2</sub> za jednotlivé druhy dopravy v ČR**

EMISE CO <sub>2</sub> (%)	
dopravní prostředek/rok	2010
osobní automobily	53,7
autobusová doprava	10,5
silniční nákladní doprava	28,9
železniční doprava	1,5
vodní doprava	0,1
letecká doprava	5,3

Zdroj: Ročenka dopravy 2010, vlastní výpočty

Na kvalitu životního prostředí působí ekonomické aktivity, jako jsou výroba, spotřeba a doprava. Během průmyslového rozvoje byl původním znečišťovatelem životního prostředí průmysl. Nyní se však stává hlavním zdrojem znečištění doprava. Česká republika vykazuje rychlý růst automobilizace a zároveň rostou i dopravní výkony. Nejvýraznější nárůst zaznamenává silniční doprava na úkor dopravy železniční. Podíl železniční dopravy na přepravě nákladů dlouhodobě klesá.<sup>22</sup>

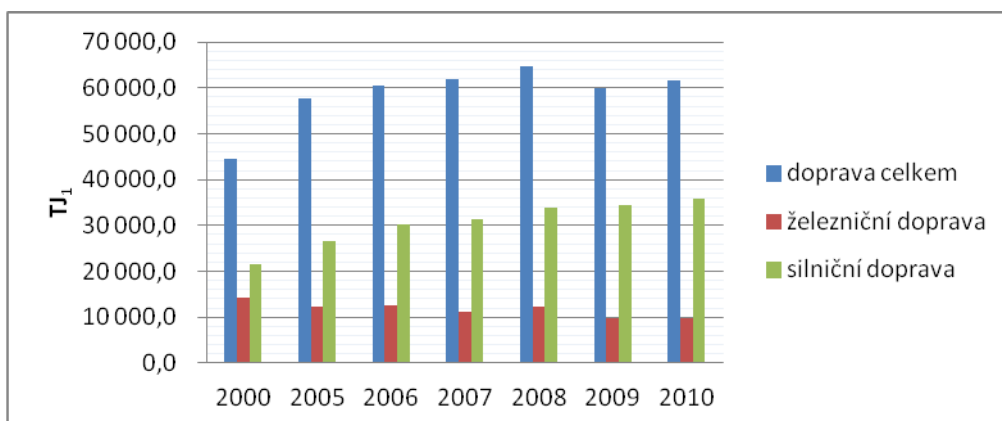
Spotřeba energie v dopravě roste ve všech hlavních regionech světa. V současnosti doprava tvoří s 32% celkové spotřeby energie v EU energeticky nejnáročnější sektor.

<sup>20</sup> BRŮHOVÁ, H. *Doprava a společnost – Ekonomické aspekty udržitelné dopravy* s.55

<sup>21</sup> PERNICA, P., *Logistický management: Teorie a podniková praxe*. s.455

<sup>22</sup> Ročenka dopravy 2010 [online]

**Graf č. 1: Spotřeba energie v dopravě v ČR**



1) Terra Joule

Zdroj: Ročenka dopravy 2010, vlastní výpočty

Spotřeba pohonných hmot v silniční dopravě a tím i emise mohou být sníženy jistými opatřeními a změnami v dopravě, např. vyvážením vztahu mezi centralizací a koncentrací výrobních a skladových kapacit podniků na jedné straně a prostorových vztahu k zákazníkům a k dodavatelům na druhé straně, převedení výkonů silniční dopravy na železniční, resp. kombinovanou dopravu, volba optimálních dopravních tras, vytěžování zpátečních jízd vozidel, orientovat se na obměnu vozidlového parku na vozidla se vznětovými motory a jiné. Vyjmenovaná opatření mohou vést ke značným úsporám v silniční dopravě a ke snížení množství produkovaných emisí.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> PERNICA, P., *Logistický management: Teorie a podniková praxe*.s.459,460

## 3.2 Železniční doprava

Železniční doprava na našem území se začala rozvíjet v první třetině 19. Století. V roce 1828 vznikla první železnice na našem území, jedná se o koněspřežnou dráhu vedoucí z Českých Budějovic do rakouského Linze. Většina našich železničních tratí byla vybudována ještě za období Rakouska – Uherska. Vznikem Československé republiky se začíná psát historie Československých státních drah (ČSD). V průběhu historie byl nejčastějším vlastníkem a provozovatelem železničních drah stát.<sup>24</sup>

### 3.2.1 Železniční doprava v ČR

České dráhy vznikly 1. ledna 1993 jako nástupnický subjekt státní organizace Československé státní dráhy (ČSD). Byly zřízeny zákonem České národní rady č. 9/1992 Sb. ze dne 20. prosince 1992 o Českých drahách. V roce 1994 byl schválen zákon č.266/1994 Sb., o drahách.

Na základě přijetí zákona č.77/2002 byly České dráhy, s. o. transformovány k 1. lednu 2003 na akciovou společnost České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Základním posláním SŽDC je plnit funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. Transformací vznikla ještě drážní inspekce jako organizační složka určená pro zjišťování příčin vzniku mimořádných událostí.<sup>25</sup>

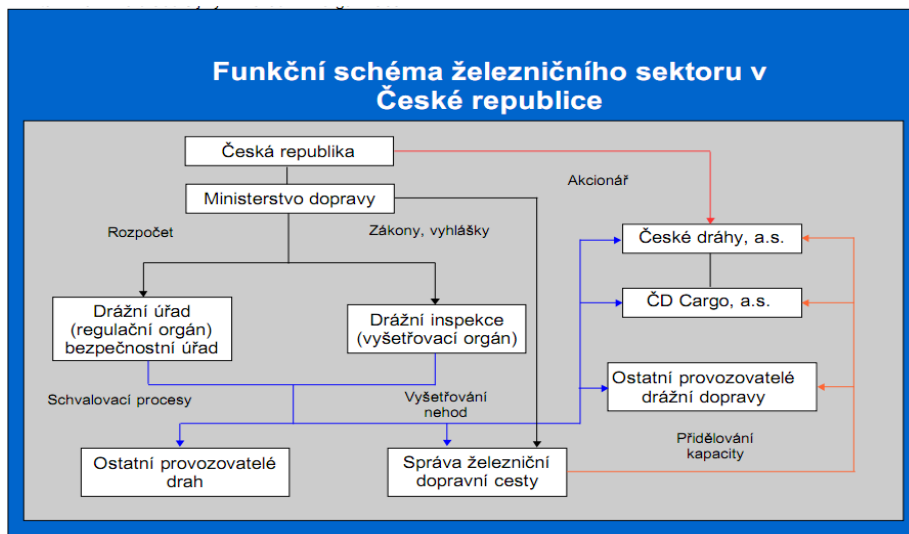
Po transformaci vznikla akciová společnost České dráhy (ČD), která poskytuje služby v osobní a nákladní dopravě a zabezpečuje provozuschopnost železniční dopravní cesty. Společnost ČD, a.s. je největším českým železničním dopravcem a má smluvní vztah s SŽDC, s. o., o způsobu zajištění provozování železniční dopravní cesty, o úhradách za používání železniční dopravní cesty při provozování osobní a nákladní dopravy.

---

<sup>24</sup> SŽDC [online]

<sup>25</sup> SŽDC [online]

**Schéma č. 1.: Funkční schéma železničního sektoru v ČR**



Zdroj: MD

Dálková veřejná osobní doprava je objednáвана Ministerstvem dopravy (MD) a regionální osobní doprava je realizována na základě objednávek jednotlivých krajů. Dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo, a. s., vznikla 1. prosince 2007 a jejím hlavním předmětem podnikání je provozování železniční nákladní dopravy.<sup>26</sup>

SŽDC je pověřena výstavbou, modernizací a údržbou železniční infrastruktury. Prostředky pro rozvoj železnice jsou poskytovány zejména z veřejných rozpočtů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury a z fondů Evropské unie. Modernizací dráhy se rozumí všechny investice, kterými se pořizuje nebo zhodnocuje majetek tvořící železniční dopravní cestu.<sup>27</sup>

### 3.2.2 Transformace Českých drah, s.o.

Jak již bylo v předcházející kapitole uvedeno, na základě zákona 77/2002 Sb. transformace Českých drah, s.o., vznikly v roce 2003 dva nástupnické subjekty – ČD, a.s. a SŽDC, s.o. Tento stav byl až do roku 2008 dosti pokřivený až diskriminační, neboť SŽDC vykonávala funkci vlastníka dráhy a ČD funkci provozovatele dráhy. Dopravci, kteří chtěli vstoupit na trh, museli jednat s provozovatelem dráhy a to bylo často terčem kritiky, protože ČD byly současně i jejich konkurentem.

<sup>26</sup> Výroční zpráva ČD 2003-2009

<sup>27</sup> SŽDC [online]

Od roku 2003 byly hledány řešení této situace. Po pěti letech se vláda rozhodla, že od 1. dubna 2008 bude funkce provozovatele dráhy pro celostátní dráhu i regionální dráhy vlastněné státem převedena z ČD, a.s. na SŽDC, s. o. včetně výkonných útvarů a činností. Jde například o údržbu tratí či vydávání jízdního řádu, samotné řízení provozu však zůstává v rukou dopravce České dráhy. Tímto krokem jsou definitivně posíleny konkurenční podmínky pro ostatní dopravce.

Na půdě Ministerstva dopravy byly dne 31. 8. 2011 podepsány smlouvy potvrzující převod 9 480 zaměstnanců z Českých drah pod státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. Tímto aktem byl definitivně ukončen převod činností obsluhy dráhy neboli převod tzv. „Živé dopravní cesty“. SŽDC měla k 31. 8. 2011 celkem 8 561 zaměstnanců, od 1. 9. 2011 pak 18 041 zaměstnanců. ČD dostaly jako finanční vyrovnání 389 mil. korun. Peníze jsou např. za techniku nebo stejnokroje.<sup>28</sup>

Skutečnost, že došlo k definitivnímu odloučení dopravce od provozovatele dráhy, je významným přínosem pro vytvoření konkurenčního a transparentního prostředí pro železnici v České republice.

Na začátku roku 2012 se na ministerstvu dopravy začalo mluvit o přípravě nové právní úpravy drážního zákona. Současný drážní zákon z roku 1994 byl ve své době velmi perspektivní a jeden z nejmodernějších v Evropě. Od té doby se ale moc nezměnil a Evropa a její legislativa již ušla dlouho cestu. Hlavní témata změny zákona v příloze. Zákon by mohl být uveden v platnost v roce 2014.<sup>29</sup>

### 3.2.3 Železniční infrastruktura

Dopravní infrastruktura může být definována jako souhrn dopravních cest, komunikačních sítí pro přenos zpráv, zabezpečovacích signálů, stanic, překladišť a terminálů, které jsou nutným předpokladem k tomu, aby se mohl uskutečňovat pohyb dopravních prostředků včetně zajištění jeho bezpečnosti a dále k tomu, aby dopravní prostředky a zařízení mohly být udržovány v provozuschopném stavu.<sup>30</sup>

---

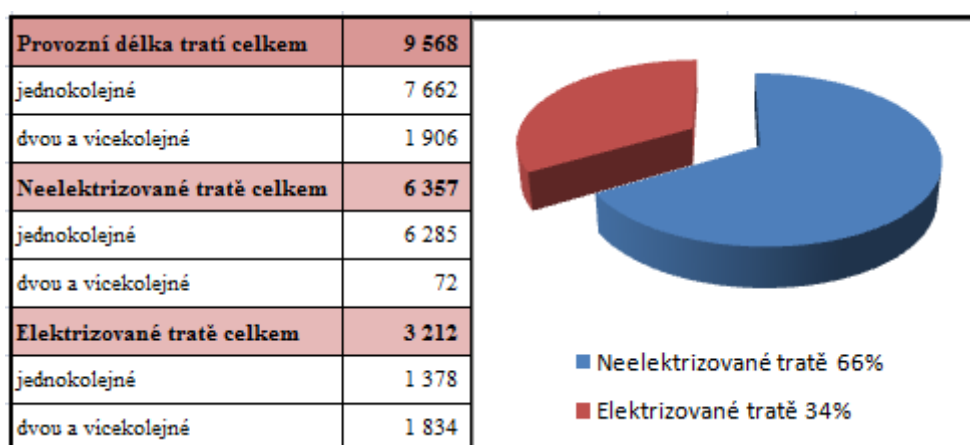
<sup>28</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Převod Živé dopravní cesty byl definitivně podepsán* [online]

<sup>29</sup> DOPRAVNÍ NOVINY: *týdeník pro dopravu a logistiku* [online]

<sup>30</sup> PERNICA, P., *Logistický management: Teorie a podniková praxe*. s.637

Železniční infrastruktura ČR ve své nynější podobě byla prakticky dokončena před první světovou válkou. Později docházelo spíše k jejímu dílčímu rozšiřování a zdokonalování (zdvoukolejení) a k technickým zásahům do její obsluhy a údržby. Důvody, které vedly v té době k výstavbě železničních tratí, byly dány rozvojem průmyslu, potřebou rozšiřovat trhy. Z historického důvodu existují v českých zemích v dnešní době četné nerentabilní tratě. Silniční doprava v době rozmachu železnice spočívala na koňských potazích a vlastně jen zřídka se jednalo o automobily, neboť to byla doprava luxusní či jinak výjimečná. Vážným konkurentem v té době mohla být pouze říční doprava, která je u nás limitována délkou splavných toků.<sup>31</sup>

**Tabulka č. 3: Délka železniční tratě (km)**



Zdroj: Dopravní ročenka 2010, vlastní výpočty

Výše uvedená tabulka shrnuje celkovou délku železničních tratí v ČR. Od roku 2000 stoupl počet kilometrů elektrizované tratě o 370 km. Záměrem dopravy v ČR je tento počet elektrizovaných tratí nadále zvyšovat.

Investice do dopravní infrastruktury mají významný multiplikační efekt – stabilizují zaměstnanost ve stavebnictví a v navazujících oborech, pozitivně ovlivňují tvorbu HDP, stimuluje příjmy veřejných rozpočtů a snižují výdaje veřejných rozpočtů.

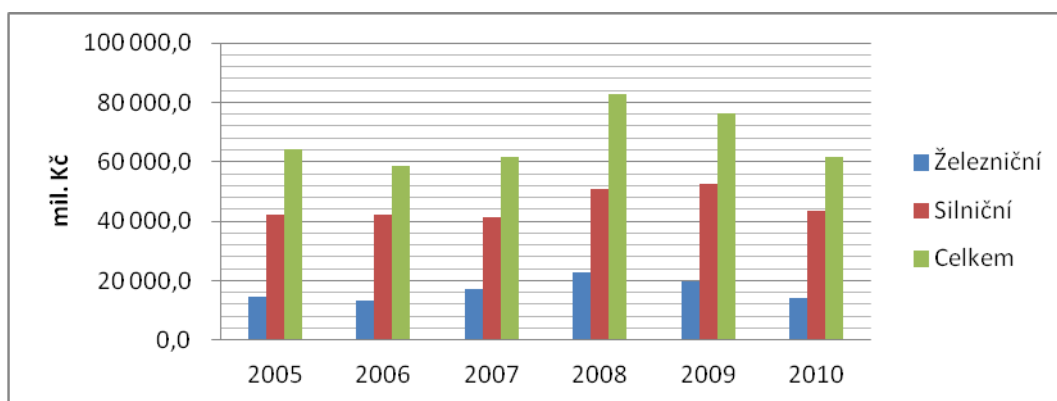
Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v roce 2010 poklesly oproti předcházejícímu roku zhruba o 14,8 mld. Kč, což činí meziroční snížení o téměř 20%.

<sup>31</sup> EISLER, J., *Úvod do ekonomiky dopravy*. s.26



Investiční výdaje do dopravní infrastruktury tvořili v roce 2010 pouze 1,7 % HDP<sup>32</sup>. Většina investičních finančních prostředků pochází ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Investiční výdaje do železniční infrastruktury v roce 2010 meziročně poklesly o více než 5 mld. Kč.<sup>33</sup> V následujícím grafu je zaznamenán vývoj investic do dopravní infrastruktury v posledních letech.

**Graf č. 2: Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury**



Zdroj: Ročenka dopravy 2010, vlastní zpracování

Železniční infrastruktura v ČR je zanedbaná a potřebuje výrazně posílit investice do modernizace, údržby a budování chybějících logistických vazeb. Hlavním rozvojovým plánem SŽDC v oblasti železniční dopravy je modernizace tranzitních železničních koridorů.<sup>34</sup> V návaznosti na modernizaci tranzitních železničních koridorů probíhá postupně i modernizace důležitých železničních uzlů. Mezi další priority modernizace železniční dopravní cesty se řadí elektrizace tratí, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, ostatní stavby mimo koridory, interoperabilita aj.<sup>35</sup> Správa železniční dopravní cesty uvedla, že pro rok 2012 dojde ke zvýšení investic do železnice oproti roku 2011, kdy byly investice do železnice 11,5 mld. Kč, téměř o dvojnásobek.<sup>36</sup>

<sup>32</sup> Pozn. EU doporučuje 4% HDP

<sup>33</sup> Ročenka dopravy 2010

<sup>34</sup> Více v příloze

<sup>35</sup> BC.HALLA, Pavel. Silnice železnice [online]

<sup>36</sup> ŠINDELÁŘ, Jan. E15 [online].

## 4. Praktická část

### 4.1 Problematika železniční regionální dopravy

V poslední době jsme svědky stále zřetelnějšího úpadku železnice v ČR coby páteřního prostředku pro zajištění dopravní obslužnosti regionů. V posledních letech zaznamenává železniční síť stále více zrušených železničních tratí. Z velké části se jedná o regionální tratě, na kterých krajské úřady na základě prokazatelné ztráty redukuje spoje či úplně ruší pravidelnou osobní dopravu.<sup>37</sup> Nutno zmínit, že regionální dráhy jsou významným rozvojovým prvkem venkova, nejen jako prostředek obsluhy území osobní dopravou, ale i prostředek obsluhy šetrnou a kapacitní nákladní dopravou. Existence i provoz drah je také součástí schválených programů podpořených Evropskou unií, např. Programu rozvoje venkova.<sup>38</sup>

V naší republice jsou hlavními dopravami silniční a železniční. Která z těchto doprav je zvýhodňována? Po roce 1989 nastal velký rozmach silniční dopravy. Výstavby nových silnic a dálnic, opravy poškozených silnic v důsledcích nadměrného provozu probíhají neustále. Za to nové tratě nebyly postaveny již spousty let. Je známo, že máme jednu z nejhustších železničních sítí, ale to nevypovídá nic o její kvalitě. I výstavba koridorů je až na pár výjimek v podstatě generální oprava starých tratí z 19. století. Tyto tratě mají různé zákruty a nevýhodnou polohu, tudíž na nich lokomotivy rychlosti 250-300 km/h pravděpodobně nedosáhnou.<sup>39</sup>

Železniční doprava by mohla být upřednostňována před dopravou silniční. To vyplývá nejen z aktuálně platné dopravní politiky ČR, ale má to svou i logiku. Města jsou přeplněna automobily, zácpy ve větších městech jsou již normální jevem, silnice s nadměrným provozem těžkých kamionů jsou rychle poškozovány atd. Převedení podstatné části nákladní silniční dopravy na železnici, by tuto situaci výrazně zlepšilo. Jeden z hlavních ukazatelů, že železniční doprava není postavena před dopravu silniční, je stále rostoucí zpoplatnění dopravní cesty pro vlaky všeho druhu, zatímco linkové autobusy

---

<sup>37</sup> *Klub přátel lokálek*, o.s. [online],

<sup>38</sup> MD

<sup>39</sup> ŠINDELÁŘ, Jan. *E15* [online].

jsou osvobozeny od placení dopravní cesty i silniční daně. Kraje si tedy stále častěji objednávají k dopravní obslužnosti autobusy místo vlaků. Zásadní prvky znevýhodňující železniční dopravu před autobusovou jsou právě poplatky za použití dopravní cesty.<sup>40</sup>

Pro lokání železniční dopravce vznikla v letošním roce další komplikace. Nejen že se správce kolejí snaží v posledních letech o zrušení nevyužívaných tratí, letos přichází s dalším krokem, kterým může dopravu na těchto tratích utlumit mnohem více. Na úsecích, kde není pravidelný provoz, totiž zdrazuje poplatek za dopravní cestu z 5,35 Kč na 43,63 Kč za jeden vlkm<sup>41</sup>. Což může vést ke zrušení turistických vlaků, prázdninových spojů nebo občasných výletních jízd.<sup>42</sup>

Letos se SŽDC, s.o. také rozhodla rozprodat některé domy a pozemky, ale hlavně 11 regionálních tratí. Důvodem k prodeji je jejich drahá údržba. Již v minulosti obce projevíly zájem o některé z těchto tratí, ale vysoká cena je odradila. Za 1 km by musely obce zaplatit až 1 mil. Kč. Je to situace celkem paradoxní. Stát nemůže prodat koleje levněji nebo přistoupit na bezúplatný převod, ale na druhou stranu, kdyby mělo dojít k likvidaci tratí, Správu železniční dopravní cesty by tato likvidace vyšla na stamiliony korun.<sup>43</sup>

Jako obyčejní občané slýcháme, že železnice je pouze parazit, který odsává peníze z veřejných rozpočtů. Nerovnoměrné zpoplatnění infrastruktury křiví dopravní trh. Díky již téměř dokončené revitalizaci české železnice nastupují na trh další dopravci a na železnici se již začíná projevovat konkurence, pokud se ale přístup vlády k železnici nezmění, mnoho dopravců na trh kvůli daným podmínkám ani nevstoupí.<sup>44</sup>

## 4.2 Vymezení dané oblasti

Liberecký kraj se rozprostírá na severu České republiky. Krajským městem je Liberec. Počet obyvatel v kraji k 30. 9. 2011 je 440 490. Nezaměstnanost v kraji je 9,9 %. Kraj sousedí s Německou republikou a Polskem. Rozloha kraje je 3 163 km<sup>2</sup>, s výjimkou hlavního města Prahy je nejmenším krajem v republice, tvoří pouze 4 % území. Součástí

---

<sup>40</sup> *Klub přátel lokálek*, o.s. [online].

<sup>41</sup> Vlakokilometr – jednice dopravního výkonu, měrná jednotka odpovídající pohybu vlaku na vzdálenost jednoho kilometru

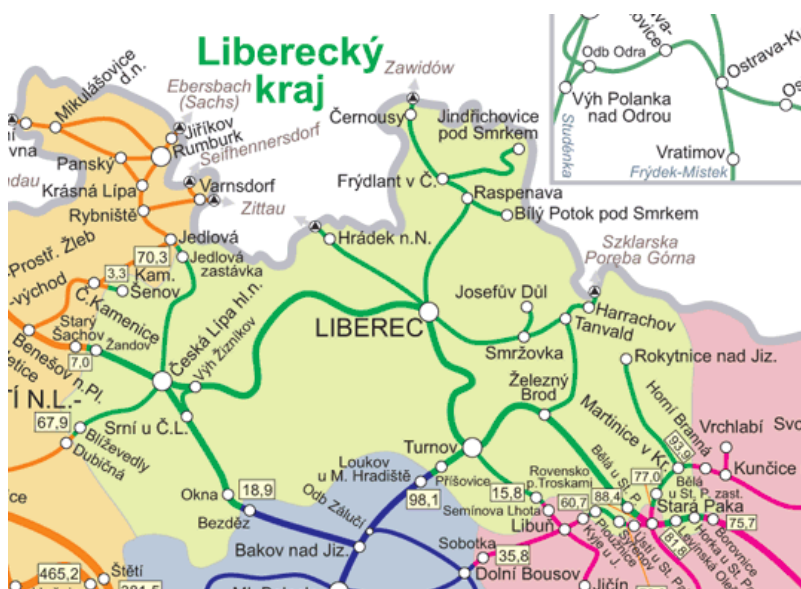
<sup>42</sup> SŽDC, s.o. *Provozování dráhy*. [online].

<sup>43</sup> SEHNOUTKA, Petr. *Český rozhlas* [online]

<sup>44</sup> *Klub přátel lokálek*, o.s. [online].

Libereckého kraje jsou Jizerské hory, západní Krkonoše a východní část Lužických hor. Železniční doprava dorazila do Libereckého kraje před 150 lety v roce 1859 a současná železniční síť kraje je relativně hustá. Provozní délka železničních tratí je 553km. V kraji vlaky vedle pravidelné dopravy zvládají i nápor turistů, kteří si krásy kraje stále častěji obdivují. K nevytíženějším patří tratě z Liberce do Tanvaldu, Hrádku nad Nisou či Frýdlantu v Čechách a spojnice Turnov – Semily a Česká Lípa – Doksy. Oblíbeným se stal i přeshraniční spoj Liberec – Drážďany. 1. 7. 2009 byl zaveden integrovaný systém Libereckého kraje – IDOL. Jednou z největších železničních zajímavostí je ozubnicová trať na úseku Tanvald – Kořenov, sklon na této krátké trati dosahuje hodnoty 58 promile.<sup>45</sup>

**Mapa č. 1: Trati v Libereckém kraji**



Zdroj: České dráhy, [www.cd.cz](http://www.cd.cz)

### Mikroregion Tanvaldsko

Tanvaldsko je dobrovolný svazek obcí v okrese Jablonec nad Nisou a Semily. Sídlem mikroregionu je město Tanvald a cílem je vzájemná spolupráce a koordinace činností v oblasti rozvoje regionu. Jedná se o seskupení 11 obcí, které leží na úpatí Jizerských hor a většina obcí se nachází v nadmořské výšce nad 500 m n. m.

Jizerské hory jsou nejsevernějším českým pohořím. Jejich východní část zasahuje na polské území a dále navazuje na Krkonoše, na západě sousedí s Lužickými horami.

<sup>45</sup> ČD ročenka 2006/007 České dráhy (firma). Praha: České dráhy, ISBN 80-85104-84-9 str. 60

Jizerské hory byly roku 1968 vyhlášeny chráněnou krajinnou oblastí (CHKO), rozkládají se na ploše 368 km<sup>2</sup>. Jeden z hlavních důvodů vyhlášení CHKO je 73% lesnatost území.<sup>46</sup>

Jizerské hory se řadí mezi nejzajímavější oblasti v České republice, je zde mnoho způsobů sportovního i rekreačního vyžití během celého roku. V zimě poskytují mnoho upravených sjezdovek s vleky, v ostatních ročních obdobích si přijdou na své pěší turisté a cykloturisté. V Jizerských horách je velké množství rozhleden např. Štěpánka, Černá Studnice, Tanvaldský Špičák. Netřeba zmiňovat nespočet běžeckých tratí a sjezdovek. Mezi nejoblíbenější cyklostezky se řadí například Cyklostezka Jára Cimrmana.

Mezi členské obce se řadí Tanvald, Harrachov, Desná, Kořenov, Velké Hamry, Plavy, Zlatá Olešnice, Smržovka, Jiřetín pod Bukovkou, Albrechtice v Jizerských horách a Josefův Důl.<sup>47</sup>

#### Ozubnicová trať Tanvald – Kořenov „Zubačka“

Jizerskohorsko-krkonošská železniční trať Tanvald – Harrachov se stala pravidelným cílem cest pro obdivovatele železnice a technických památek z celé Evropy. V roce 1992 Ministerstvo kultury ČR prohlásilo ozubnicovou trať na úseku Tanvald – Kořenov za kulturní památku. Trať na úseku Tanvald – Kořenov je nestrmější železnicí v České republice. Pomocí dvoupásové ozubnice Abtova systému překonává na sedmi kilometrech mezi Tanvaldem (466 m n. m.) a Kořenovem (701 m n. m.) výškový rozdíl 235 metrů.<sup>48</sup>

Trať byla zprovozněna roku 1902 a ve své době patřila k vrcholným technickým dílům. Od 60. let minulého století začaly být ozubnicové lokomotivy postupně nahrazovány motorovými, které si se stoupáním dokážou poradit i bez využití ozubeného hřebenu. Kromě náročného stoupání vlak z Tanvaldu do Harrachova projíždí pěti tunely. Nejdelší z nich měří 940 metrů a to je nejdelší jednokolejný tunel u nás.

České dráhy se výhrou veřejné soutěže na provozování tzv. „Jizerskohorské železnice“ zavázaly, že od 11. prosince 2011 nasadí na danou trať nové motorové vozy Regio-Shuttle RS1 řady 840. Nakonec se tyto vozy poprvé objevily na trati až 27. prosince i když minimálně do půlky března roku 2012 se objevovaly na trati starší motorové vozy. ČD, a.s.

---

<sup>46</sup> Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky. [online]

<sup>47</sup> Mikroregion Tanvaldsko. [online].

<sup>48</sup> ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOST TANVALD. *Zubačka – ozubnicová trať* [online].

zdůvodňují pozdní nasazení nových vozů tím, že výrobce Stadler má zpoždění s dodávkami. Do budoucna je pro trať z Liberce do Harrachova nasazení těchto nových vozidel určitě přínosem.<sup>49</sup>

**Obrázek č. 1: Nový motorový vůz Regio-Shuttle RS1 řada 840 ve stanici Harrachov**



Zdroj: [www.zubacka.cz](http://www.zubacka.cz)

### 4.3 Operační program přeshraniční spolupráce Česko – Polsko

Centrálním koordinátorem pro využívání fondů EU v ČR je Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR). Pro účely efektivního získávání prostředků byly zřízeny regiony soudržnosti, které se skládají z jednoho nebo více krajů. Z následující tabulky se jedná o úroveň NUTS II.

**Tabulka č. 4: Členění území České republiky**

Úroveň	Název	Počet v ČR
<b>NUTS I</b>	Stát	1
<b>NUTS II</b>	Regiony soudržnosti	8
<b>NUTS III</b>	Kraje	14
<b>LAU I</b>	Okresy	76 + 15 pražských obvodů
<b>LAU II</b>	Obce	6 249

<sup>49</sup>ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOST TANVALD. *Zubačka – ozubnicová trať* [online].

V období 2007-2013 sleduje regionální politika tři hlavní cíle.

- 1) Cíl Konvergence
- 2) Cíl regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost
- 3) Cíl Evropská územní spolupráce

Mezi finanční nástroje, které pomáhají naplňovat cíle regionální politiky, patří strukturální fondy Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF) a Evropský sociální fond (ESF), které jsou určeny pro podporu chudších či znevýhodněných regionů a Fond soudržnosti je na rozdíl od strukturálních fondů určen pro rozvoj chudších států. ERDF podporuje investiční projekty, jako např. výstavbu silnic a železnic, odstranění ekologických zátěží, investice do dopravní a technické infrastruktury průmyslových zón a jiné. ESF podporuje projekty neinvestiční, tzv. investice do lidí, vzdělání, rekvalifikace apod. Fond soudržnosti se zaměřuje na investiční projekty se zaměřením na dopravní infrastrukturu většího rozsahu a ochranu ŽP.

Do cíle Konvergence spadá osm tematických operačních programů (OP) a sedm regionálních operačních programů (ROP) na úrovni regionů soudržnosti NUTS II. Pro sektor dopravy v České republice bude pro období 2007-2013 finanční podpora z fondů EU prováděna především prostřednictvím OP Doprava. Pro tento operační program vykonává Ministerstvo dopravy roli Řídicího orgánu. Zprostředkujícím subjektem OP Doprava je SFDI.

Operační programy přeshraniční spolupráce se týkají hraničních regionů NUTS III, které sousedí s regiony v jiné členské zemi a patří pod cíl evropské územní spolupráce. Projekty v Operačním programu Přeshraniční spolupráce jsou financovány z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF). Pro operační programy přeshraniční a nadnárodní spolupráce je pro Českou republiku z fondů EU vyčleněno 389 miliónů €.

V našem případě se zaměříme na „Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika – Polsko“. Tento projekt je určen pro české kraje Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký a Moravskoslezský a zároveň přilehlé regiony Polska. OP ČR – Polsko patří mezi regionální programy v cíli Evropská územní spolupráce a z fondů EU je pro něj vyčleněno 219,46 mil. €, které mají být z českých a polských národních zdrojů

doplněny o 38,73 mil €. Důležitý je přeshraniční dopad projektu, z realizace projektu musí mít přínos prokazatelně obě strany.<sup>50</sup>

Hlavním cílem programu je přeshraniční spolupráce a rozvoj česko-polského příhraničí. Jedná se především o podporu socio-ekonomického rozvoje, podpora konkurenceschopnosti a soudržnosti, posilování vzájemných hospodářských, společenských a kulturních vztahů, společnou péči o přírodní bohatství, rozvoj cestovního ruchu a jiných oblastí rozvoje.<sup>51</sup> Řídícím orgánem je Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a v Polsku Ministerstvo regionálního rozvoje.

V případě operační programů přeshraniční spolupráce je důležitý přeshraniční důsledek projektu, přínos z projektu musí mít prokazatelně obě strany a na spolupráci se musejí obě strany podílet alespoň na dvou z uvedených způsobů: společná příprava, společné provádění, společné využívání pracovníků a společné financování. Operační programy jsou posuzovány Evropskou komisí.

Operační program ČR – Polsko zahrnuje čtyři prioritní osy:

- 1) Posilování dostupnosti, ochrana životního prostředí a prevence rizik
- 2) Zlepšení podmínek pro rozvoj podnikatelského prostředí a cestovního ruchu
- 3) Podpora spolupráce místních společenství
- 4) Technická pomoc<sup>52</sup>

## **4.4 Projekt „Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba – Harrachov“**

### **4.4.1 Historie vzniku trati a důvody k obnovení**

Železniční trať Tanvald – Jelení hora sloužila v letech 1902 – 1945 jako důležité spojení průmyslové oblasti Liberecka se západní oblastí Slezska. Trať byla hojně využívána pro osobní i nákladní dopravu. Negativní dopad na celou železniční trať měla druhá světová válka a v roce 1945 byla trať přes státní hranici uzavřena. Od té doby se první vlak přes státní hranici vydal v roce 1992, kterou zprovoznila řada dobrovolníků. Bohužel pravidelná

---

<sup>50</sup> MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Fondy evropské unie* [online].

<sup>51</sup> *Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2007-2013* [online].

<sup>52</sup> MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Fondy evropské unie* [online].



doprava nebyla obnovena. Zároveň byla ohrožena i osobní doprava na úseku Tanvald – Harrachov.

Důvodem k diskusi o obnovení železniční tratě Harrachov – Szklarska Poreba bylo mistrovství světa v klasickém lyžování, které se uskutečnilo v Liberci v roce 2009 a navíc se v roce 2012 koná v Polsku mistrovství Evropy ve fotbale, které s sebou také přinese zájem cestujících.

29. ledna 2008 v Jelení Hoře byla podepsána smlouva o převodu části železniční tratě (trať číslo 311) v úseku ze stanice Szklarska Poreba ke státní hranici z majetku státu do vlastnictví Dolnoslezského vojvodství. Zprovoznění tratě vyžaduje rekonstrukci, a proto byla předložena žádost o poskytnutí finančních prostředků z Fondů evropské přeshraniční spolupráce Polsko – Česká republika. 5. února 2008 se konala ve Szklarské Porebě schůze týkající se realizace projektu „Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba – Harrachov. Cílem setkání je předložit co nejdříve projekt na získání finančních prostředků z Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polsko 2007-2013.

#### **4.4.2 Popis projektu**

Železniční trať Szklarska Poreba Górna – Harrachov se nalézá na území Polské republiky (cca 13,2 km, označená číslem 311) a na území České republiky (cca 1,1 km, označená číslem 036). Na území Polské republiky je vlastníkem tratě od ledna roku 2008 Dolnoslezského vojvodství a správcem je Dolnoslezská správa silnic a železnic ve Vratislavi, na území ČR je jejím správcem SŽDC, s.o.

Úvodem je nutno zmínit, že nedostatečná, resp. žádná údržba za poslední léta způsobila katastrofický stav celé trati. Na této železniční trati není již 60 let provozována osobní doprava, nákladní doprava zde byla provozována v omezeném rozsahu do roku 1995. V souvislosti s touto situací musí zavedení osobních vlaků zajišťující efektivní osobní dopravu předcházet její generální oprava a to zejména na polské straně. Rekonstrukce bude vyžadovat obnovu železničního svršku, opravy nebo komplexní výměny mostních konstrukcí a propustků.

Plánovaný rozsah opravy zabezpečí vedení železniční dopravy jak v letním, tak i zimním období, a zároveň dosažení tzv. traťové rychlosti ve výši 50-60km/h.

Realizace výše uvedených prací nevyžaduje vydání stavebního povolení, jejich provedení je možné na základě ohlášení příslušnému stavebnímu úřadu. Realizace tohoto projektu bude mít podstatný vliv na vzrůst míry turistické atraktivity středisek v polské a české části Krkonoš. Dojde ke zvýšení dostupnosti střediska zimních sportů v Jakuzycích, které je jedním z hlavních center běžeckého lyžování na území Polska. Navíc umožní turistům navštěvujícím okolí města Szklarska Poreba jednodušší dopravu do míst, které jsou v rámci České republiky turisticky atraktivní. V blízkosti železniční tratě se nalézají kamenolomy žuly – modernizace tratě pozitivně ovlivní růst objemu železniční přepravy vytěženého materiálu a povede ke snížení density<sup>53</sup> provozu těžkých silničních vozidel centrem města.

#### **4.4.3 Žádost o dotaci**

Název projektu – Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba – Harrachov

Projekt je zaměřen na výstavbu nebo modernizaci dopravní infrastruktury, ostatní infrastruktury příhraničního významu a zlepšení dostupnosti.

Vedoucím partnerem projektu je Dolnoslezského vojvodství - Dolnoslezská správa silnic a železnic ve Vratislavi a partnerem projektu je Správa železniční dopravní cesty, s. o.

##### Účastníci projektu na polské straně

Samospráva Dolnoslezského vojvodství - Dolnoslezská správa silnic a železnic ve Vratislavi (Wojewodztwo Dolnoslaskie - Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, DSDiK), obec Szklarska Poreba a Sdružení Jizerská dráha (Towarzystwa Kolei Izerskiej, TKI)

##### Účastníci projektu na české straně

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), Korid LK a Železniční společnost Tanvald

14. března 2008 společnost DSDiK předložila v Olomouci první žádost o spolufinancování projektu „Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba - Harrachov“ z OP přeshraniční

---

<sup>53</sup> densita = hustota

spolupráce 2007-2013 Česká republika – Polsko. Uvedený projekt prvním kolem neprošel a rekonstrukce zatím nezačala.

Ve dnech 16. - 17. 3. 2009 proběhlo 3. zasedání společného Česko-polského Monitorovacího výboru v rámci OP přeshraniční spolupráce Česká republika – Polsko 2007-2013 a projekt „Revitalizace železniční tratě Szklarska Poręba - Harrachov“ se stal jedním z doporučených. Smlouva o projektu byla podepsána dne 8. 9. 2009.

Celkové výdaje projektu byly vyčísleny na 5 061 250,- €, z toho 800 000€ na část projektu Správou železniční dopravní cesty. Příspěvek z Evropského fondu pro přeshraniční spolupráci činí 85% výdajů. To je celkem 4 302 062,- €.

Výběrové řízení na opravu tratě Szklarska Poreba – státní hranice vyhrálo konsorcium firem DOLKOM – WERO-BUD.

Zhotovitel rekonstrukce úseku Harrachov – státní hranice byla metodou přímého oslovení firma Chládek & Tintěra z Pardubic, fyzickým dodavatelem prací je ale Traťová strojní společnost a.s. Hradec králové, jedná se o dceřinou společnost Českých drah.

#### **Obrázek č. 2: Trať před rekonstrukcí**



Zdroj: [www.zubacka.cz](http://www.zubacka.cz)

#### **4.4.4 Aktivity jednotlivých partnerů**

Hlavní partner projektu Dolnoslezská správa silnic a železnic připravila dokumentaci pro výběrové řízení spojené s rekonstrukcí tratě č. 311. DSDiK je hlavním partnerem hlavně z důvodu, že realizace oprav na polské straně je investičního charakteru, kdežto opravy

SŽDC jsou zařazeny neinvestičně. Na české straně se jedná pouze o rekonstrukci a na straně polské o výstavbu nových kolejí, jak je uvedeno níže.

Provedení opravy tratě na polském území spočívá v:

- provedení zemních prací
- odstranění vegetace zasahující do průjezdného profilu železničních vozidel
- komplexní opravě kolejového svršku
- komplexní opravě inženýrských staveb a jiných objektů, např. mostů, přejezdů
- výstavbě zastávek na trase železniční tratě

Provedení opravy tratě na českém území spočívá v:

- rekonstrukci železničního svršku a spodku
- rekonstrukci výhybky v dopravě Harrachov
- instalaci sdělovacího kabelu v úseku Harrachov – státní hranice
- opravě a konservaci úseku Kořenov – Harrachov

Oba partneři se podílí na propagační činnosti projektu pomocí montáží informačních a pamětních tabulí spjatých s realizací projektu.

### **Obrázek č. 3: Průběh rekonstrukce**



Zdroj: [www.zubacka.cz](http://www.zubacka.cz)

#### 4.4.5 Hlavní cíle projektu

Vzrůst turistické atraktivity Krkonoš a Jizerských hor díky provozování železniční turistické dopravy mezi městy Szklarska Poreba a Harrachov, která zároveň umožní lepší dostupnost střediska běžeckého lyžování na Polaně Jakuszycké.

Specifické cíle projektu – společně s Libereckým krajem je plánováno provozování pravidelné osobní dopravy v relaci Tanvald – Harrachov – Szklarska Poreba Grn., ale také zavádění příležitostných jízd (sportovní akce) a turistických jízd historickými vozidly. Oprava železniční tratě Szklarska Poreba – Harrachov přiblíží realizaci strategického projektu v rozsahu přeshraniční železniční dopravy Regiotram Jelenia Gora – Liberec.

Cílové skupiny projektu jsou turisté využívající služeb českých a polských turistických středisek na území Krkonoš a Jizerských hor.

#### 4.4.6 Časový harmonogram projektu

Původním plánem projektu bylo zahájení fyzické realizace v listopadu roku 2008 a ukončit realizaci projektu v prosinci roku 2009. Prvním návrhem na dotaci projekt neprošel, a proto začala realizace později. Na polské straně, kde je rekonstrukce mnohem rozsáhlejší než na českém území, byla trať předána k rekonstrukci dne 8. května 2009. Na úseku z Harrachova ke státní hranici začala rekonstrukce 12. října 2009 a do konce roku byla oprava na našem území hotová. Polská strana měla problémy s dodržáním harmonogramu a doba realizace se dvakrát posouvala. Projekt byl fyzicky ukončen v červnu roku 2010.

#### Obrázek č. 4: Slavnostní předání tratě k rekonstrukci



Zdroj: [www.zubacka.cz](http://www.zubacka.cz)



#### 4.4.7 Ekonomická stránka projektu

Hlavním zdrojem financí byl Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF). Žádost o dotaci byla podána do programu: OP Přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2007-2013 v listopadu 2008. Na jaře 2009 byla žádost chválena Monitorovacím výborem tohoto programu.

Jak vyplývá z následující tabulky, dotace byla ve výši 85% ze způsobilých nákladů, nezpůsobilé náklady nebyly žádné. Správa železniční dopravní cesty navíc čerpala dalších 5% dotaci z národních zdrojů z Ministerstva pro místní rozvoj (MMR). Vlastní zdroje ve výši 10% byly financovány prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Polská strana kromě dotace z Evropského fondu pro regionální rozvoj čerpala 15% finančních prostředků z vlastních zdrojů prostřednictvím rozpočtu kraje Dolnoslezské vojvodství.

Při financování projektu muselo dojít k předfinancování celého projektu z vlastních zdrojů. Dotaze z ERDF i z MMR byly uhrazeny zpětně po předložení a schválení žádosti o platbu.

**Tabulka č. 5: Zdroje financování**

Zdroje financování v €	Celkem	DSDiK	SŽDC
Celkové způsobilé výdaje (100%)	5 061 250	4 261 250	800 000
Příspěvek z ERDF (85%)	4 302 062	3 622 062	680 000
Finanční prostředky ze státního rozpočtu (5%)	40 000	-	40 000
Finanční prostředky z rozpočtu krajů (15%)	639 188	639 188	-
Státní fond dopravní infrastruktury (10%)	80 000	-	80 000

Zdroj: interní materiály SŽDC, s.o. vlastní zpracování pozn.: DSDiK – Dolnoslezská správa silnic a železnic

#### **Rozpočet jednotlivých partnerů**

Z následující tabulky je možno vyčíst jednotlivé položky na určitý typ výdaje. Dolnoslezská správa silnic a železnic prováděla investiční činnost, pokládala nové koleje, mosty, propustky (více v kapitole 4.4.7 Aktivity jednotlivých partnerů). Celková délka obnovené tratě na Polském území je 13,2 km, tedy podle položky stavební výdaje nám náklady na 1 km tratě vyjde na € 320 700,76. Informačních tabulí bylo vyhotoveno 12 ks, náklady na 1 ks jsou tedy € 450,-. Do položky Výdaje na přípravu projektové žádosti patří

zpracování technické dokumentace, výdaje na překlady a jízdy delegace, diety spjaté s přípravou a plánováním projektu.

**Tabulka č. 6: Rozpočet DSDiK**

Typ výdaje		€
Personální výdaje	Cestovní náhrady	2 000,00
Finanční výdaje	Bankovní poplatky za otevření a vedení účtů	300,00
	Výdaje na finanční transakce	300,00
Externí služby	Výdaje na tlumočnické a překladatelské služby	3 000,00
Investiční výdaje	Stavební výdaje	4 233 250,03
Výdaje na publicitu	Informační tabule	5 400,00
	Jiné	7 999,97
Výdaje na přípravu projektové žádosti		9 000,00
<b>Celkové způsobilé výdaje</b>		<b>4 261 250,00</b>

Zdroj: interní materiály SŽDC, s.o. vlastní zpracování

Správa železniční dopravní cesty se na celkovém rozpočtu podílela pouze z 15%. Celková délka úseku na české území je 1,1 km a oprava byla neinvestičního charakteru. Položkový rozpočet nemohl být zveřejněn. Výdaje SŽDC, s. o. byly na nákup materiálu a zařízení na opravu pro účely stavebních prací v rámci daného úseku tratě.

**Tabulka č. 7: Rozpočet SŽDC**

Typ výdaje		€
Věcné výdaje	Nákup vybavení (neinvestiční)	800 000,00
<b>Celkové způsobilé výdaje</b>		<b>800 000,00</b>

Zdroj: interní materiály SŽDC, s.o. vlastní zpracování

## 4.5 Zhodnocení dotazníkového šetření

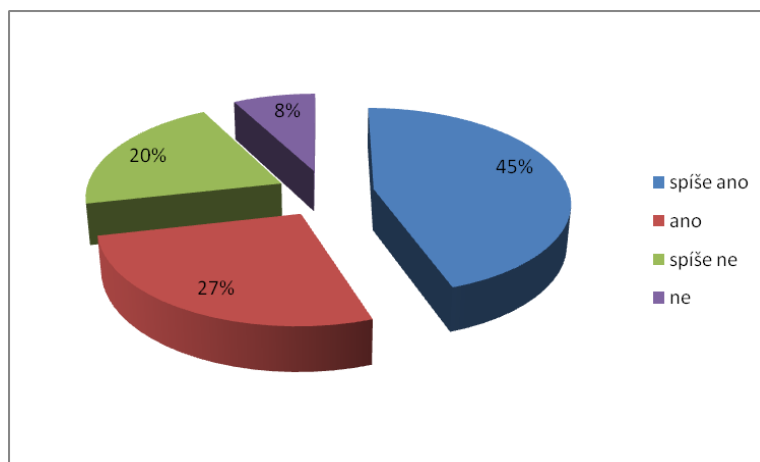
Pro vyhodnocení projektu „Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba – Harrachov“, bylo třeba uskutečnit analýzu názorů občanů na železniční dopravu, za jakým účelem ji využívají a jestli danou trať do budoucna využijí.

Průzkum, který trval od 15. října 2011 do 23. října 2011 a 14. ledna 2012, se zúčastnilo celkem 179 respondentů, z toho 75 mužů (42%) a 104 žen (58%).

Železniční dopravu jako nejčastěji využívaný dopravní prostředek z dotázaných využívá 24% respondentů (Graf č. 5, příloha III). 37% respondentů využívá nejčastěji automobil, autobusy nejčastěji využívá 27% dotázaných. Nepravidelně železniční dopravu využívá 66% (Graf č. 6, příloha III) a denně pouhých 6%.

Dle uvedeného grafu č. 8 je se železniční dopravou v České republice spokojeno 72% respondentů.

**Graf č. 8:** *Jak jste spokojeni se železniční dopravou u nás v ČR?*

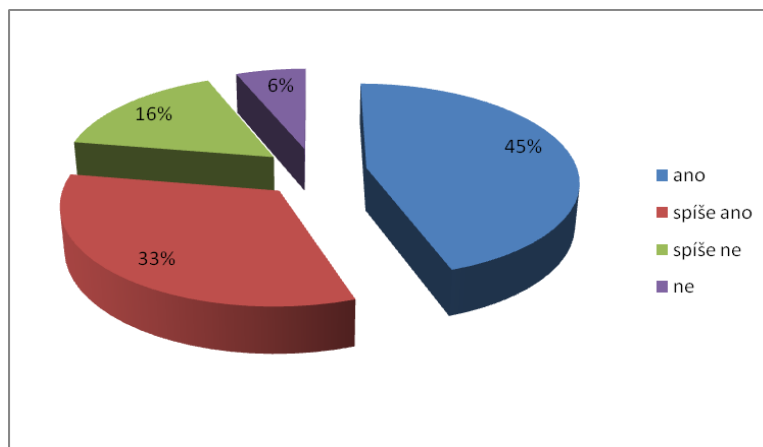


Zdroj: vlastní průzkum

Celkem 53% dotázaných využívá železniční dopravu za sportem, rekreací a kulturou (Graf č. 7, příloha č. III). Dle uvedeného následující grafu celkem 139 respondentů vnímá obnovu železniční infrastruktury jako ekologickou k životnímu prostředí a celkem 40 dotázaných to vnímá naopak.



**Graf č. 12:** Považujete obnovu železniční infrastruktury ve vztahu k životnímu prostředí jako ekologickou?

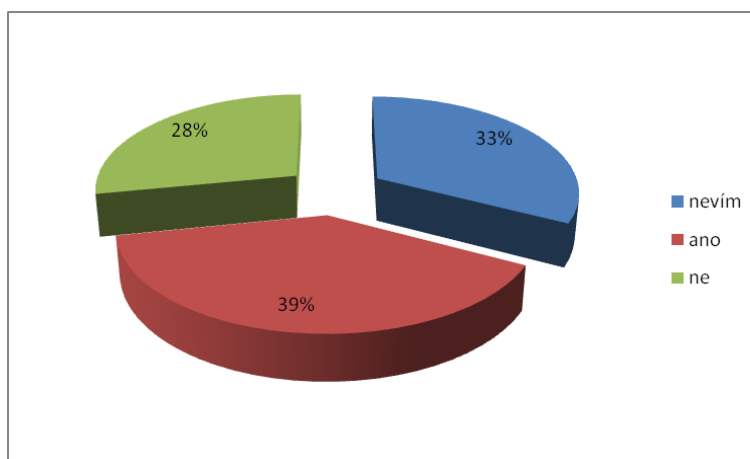


Zdroj: vlastní průzkum

O možnosti čerpání finančních nástrojů z Operačního programu přeshraniční spolupráce ČR – POLSKO 2007-2013 nemá ponětí celkem 75% dotázaných (Graf č.13, příloha č. III).

Železniční spojení do Polska by dnes využilo 39% dotázaných a 33% o tom alespoň uvažuje.

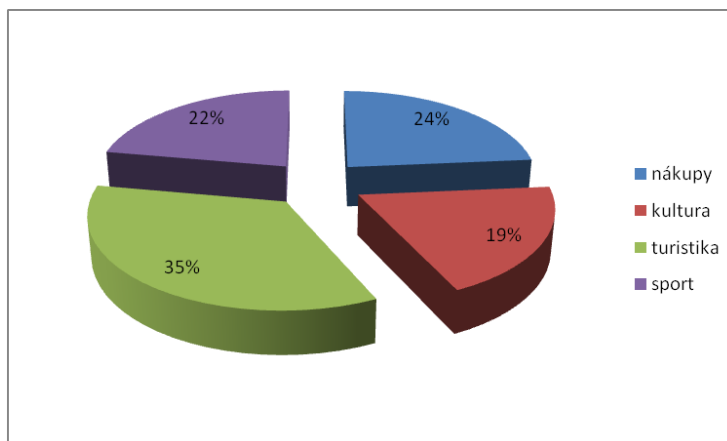
**Graf č. 15:** Myslíte, že do budoucna využijete obnovenou trať z Harrachova do Szklarské Poruby (spojení do Polska)?



Zdroj: vlastní průzkum

Z grafu č. 16 lze vyčíst, že v celkem 35% respondentů by využilo trať za turistickým účelem. S tím jsou spojeny i kategorie sport a kultura, takže se dá říci, že téměř všichni dotázaní by využili nově obnovenou trať, za tím účelem, pro který byla znovu obnovena.

**Graf č. 16:** Pokud ano, za jakým účelem?



Zdroj: vlastní průzkum

Nezbytné také říci, že pouhých 27 % dotázaných (Graf č. 14, příloha č. III) mělo nějaké podvědomí o uskutečněné revitalizaci tratě.

Z dotazníkového šetření nám tedy vyplývá, že trať bude využívána hlavně za účelem cestovního ruchu, což bylo cílem tohoto znovuobnovení tratě, ale na druhou stranu z velké části dotazovaní neměli o nové trati zdání. V zájmu Libereckého kraje je zvýšit zájem cestujících o tuto lokalitu a to znamená, učinit nezbytné propagační kroky.

#### 4.6 Zhodnocení projektu

Na základě zjištěných informací bude v následujícím textu zhodnocen projekt z několika hledisek. První zjištění nám odhalí, jestli provozovatel tratě spolu s objednavatelem dopravy splňují podmínky provozování vyplývající ze žádosti o dotaci, následuje vyjádření kapacity v procentech a s výsledky spojené souvislosti. Součástí hodnocení budou formulovány možnosti a výhledy do budoucnosti, jak zvýšit zájem cestujících o zmiňovanou trať.

#### 4.6.1 Zhodnocení povinností vyplývajících ze žádosti o dotaci

- 1) Pět párů osobních vlaků denně – v sezóně je tento požadavek splněn, mimo sezónu nikoli
- 2) Příležitostní jízdy na Bieg Piastów (běžecký závod), či na Lety do Harrachova (skoky na lyžích) – některé příležitostní jízdy se uskutečnily, do budoucna je ale v zájmu objednatele dopravy zaměřit se na potencionální zákazníky a nabídnout jim více příležitostních a historických jízd
- 3) Podepsání dohody mezi Libereckým krajem a Dolnoslezským vojvodstvím o spolupráci při organizaci dopravy a jejím financování – na této dohodě se stále pracuje a měla by být podepsána do dvou měsíců, tzn. do května popř. června roku 2012
- 4) Udržitelnost projektů dotovaných z evropských prostředků vyžaduje Evropská unie pět let – Liberecký kraj má se společností GW Train Regio, a.s. (bývalá Viamont Regio a.s.) uzavřenou Smlouvu o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě. Tato smlouva podporuje veřejný zájem k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Libereckého kraje na vymezené výkony na železniční trati č. 036 v úseku Kořenov – Harrachov, st. hranice na období 2010-2012 s obcí (možností prodloužení) do 2019.

#### 4.6.2 Zhodnocení využití kapacity vozů na obnovené trati

Na základě jízdního řádu, který je v příloze č. IV a získaných průměrných údajů o četnosti cestujících, je v následující části zjištěn podíl cestujících na celkové kapacitě motorových vozů. Na trati v úseku Harrachov – Szklarska Poreba Górna v současné době zajišťují osobní dopravu dva motorové vozy řady 810, provozovatelem osobní drážní dopravy je dopravce GW Train Regio, a.s. (bývalá Viamont Regio a.s.).<sup>54</sup> Celková kapacita jednoho vozu je 55 míst k sezení. Získaný údaj od polského dopravce – Przewozy Regionale je průměrný počet za měsíc dva tisíce cestujících. Celkový přepravní proud po obnovené trati z Harrachova do Szklarské Poreby a zpět je průměrně tři tisíce lidí za měsíc.

V následujícím zjišťování je třeba vycházet z:

---

<sup>54</sup> Více o dopravci v příloze

- celkové kapacity jednoho vozu, ve kterém je 55 míst k sezení (místa ke stání nebudeme brát v úvahu – lyže, běžky, kola). Celková kapacita jednoho spoje je 110 míst k sezení
- v pracovním týdnu jezdí tři spoje tam a zpět, o víkendu je spojů šest, v tomto se liší celkové kapacity

**Tabulka č. 8: Podíl cestujících na celkové kapacitě vozů**

metodika	1	2	3	4	5	6
Průměrné hodnoty za rok 2011	počet osob / týden Česko	procentuální vyjádření vytižení za dané období	počet osob / týden Polsko	počet osob / týden Celkem	celková kapacita za dané období	procentuální vyjádření využití kapacity míst pro sezení
Po - Pá	52	20,0%	100	152	3300	4,61%
So	119	45,8%	229	348	1320	26,35%
Ne	89	34,2%	171	260	1320	19,71%
<b>Celkem</b>	<b>260</b>	<b>100,0%</b>	<b>500</b>	<b>760</b>	<b>5940</b>	<b>12,79%</b>

Zdroj: interní dokument Korid LK, vlastní zpracování

Metodika zjišťování dat a výpočtů v tabulce č. 8:

1. Tyto údaje byly poskytnuty zástupci společnosti KORID LK
2. Procentuální vyjádření četnosti vytižení – Po-Pá; So; Ne / celkem \* 100
3. Informace ohledně počtu cestujících polského dopravce byla poskytnuta jen jako celkový počet cestujících za měsíc – 2000 cestujících, z toho bylo vymezeno 500 lidí za týden, dle koeficientů ze sloupečku č. 2 byly stanoveny tyto hodnoty
4. Součet cestujících za oba dopravce
5. Zde byla vypočítána kapacita na základě počtu míst pro sezení ve vlaku a jízdního řádu
 

Po – Pá = > 5 (pět dní) \* 3 (tři spoje za den) \* 2 (cesta zpět) \* 110 (celková kapacita obou vozů, jedná se o místa na sezení);

So, Ne => 6 (šest spojů za den) \* 2 (cesta zpět) \* 110 (viz Po – Pá)
6. celkový počet cestujících za týden / celková kapacita za dané období (4. /5.)

Z výše uvedené tabulky č. 8 můžeme vyčíst procentuální využití celkových kapacit spojů. Nejčastěji je spoj využíván v sobotu, spoje obsadí celkem přes 26% z celkové kapacity. Neděle je stále velice pozitivní a kapacitu vlaků pokryje z 20%. Během pracovního týdne jsou vlaky evidentně téměř prázdné. Toto zjištění stále potvrzuje fakt, že se jedná o regionální trať, využívanou k cestovnímu ruchu. Během svého prvního roku trať dosáhla o víkendech celkem pěkného výsledku nicméně cílem Libereckého kraje je tyto hodnoty zvyšovat.

Zdůrazněn musí být i fakt, že se jedná o průměrné hodnoty. V letní a zimní sezóně jsou hodnoty nadprůměrné, na druhou stranu v měsících mimo sezónu a ve dnech, kdy počasí nepřeje, jezdí vlaky prázdné.

Další souvislosti, které vysvětlují nižší poptávku cestujících po spoji z Harrachova do Szklarské Poreby, jsou následující.

- 1) Spoj není vhodný pro dojíždění za prací. V Harrachově a okolí jsou vysoké náklady na živobytí. Ten kdo v Harrachově a okolí pracuje, ten tu i bydlí. Získání nového zaměstnání v Jablonci nad Nisou, Liberci nebo i v jiných nedalekých lokalitách způsobí, že se daný jedinec přestěhuje za zaměstnáním a vlakový spoj nebude využívat.
- 2) Menší zájem cestujících o využívání tratě způsobuje i skutečnost, že trať vede přes státní hranici, a i když se nacházíme v období globalizace a v rámci Evropské unie už v podstatě hranice vymizely, stále jsou velkou psychologickou bariérou k přepravnímu proudu.
- 3) V Libereckém kraji chybí celkově spojení na pátešní koridorovou síť. Tento fakt může potencionálního zákazníka využívajícího veřejnou dopravu negativně ovlivnit v rozhodování, kterou dopravu k přemístění využije.
- 4) Turistický charakter tratě neumožňuje taktovou dopravu.
- 5) Na obnovené trati trvá obnovený provoz teprve rok a půl, i z dotazníkového šetření je patrné, že možnosti, které trať nabízí, jsou potencionálním budoucím zákazníkům neznámé.

### 4.6.3 Zhodnocení dalších aspektů

Pravidelný provoz na trati byl zahájen 28. srpna 2010. Rok a půl provozu železniční dopravy na obnovené trati s sebou přinesl řadu kladných i záporných zjištění. Tyto skutečnosti jsou podnětem k řešení současné situace a uvědomění si hlavních příčin ne zcela uspokojivých výsledků. Jistá fakta vyplynula z předchozího zhodnocení, nyní budou zmíněny další současné výhody a nevýhody provozu.

V současné době je trať nově obnovena a disponuje bezpečností. Nutno podotknout, zároveň se provozováním železniční dopravy vykazuje nízká ekologická zátěž. Pro cestující je zajištěno příjemnější prostředí díky nově vybudovaným zastávkám. Cestující také příjemně překvapí nové vozy Regio – Shuttle RS řada 840, které byly nasazeny Českými drahami na trati v úseku Liberec – Harrachov. V Harrachově se musí na spoj do Polska přestoupit. Oblast v okolí Harrachova a Szklarské Poreby je velmi zajímavou turistickou oblastí a je jen otázkou času, kdy se nově obnovená trať dostane do podvědomí širší veřejnosti a stane se více využívanou. Díky znovuzprovoznění tratě v úseku Harrachov – Szklarska Poreba vznikl nárůst cestujících na úseku Tanvald – Harrachov. Před pěti lety byla uvedená trať jedna z nejméně využívaných v Libereckém kraji. Nyní stoupl počet cestujících mezi Tanvaldem a Harrachov na následující hodnoty; v týdnu – 350 lidí, sobota – 550 lidí, neděle – 450 lidí. Vzhledem k tomu, že se jedná o regionální trať, takový počet cestujících je velice pozitivní.

Bohužel znovuobnovená trať v současnosti čelí i několika problémům.

- 1) Udržování tratě v zimním období – správce trati nemá vhodný prostředek k udržování tratě ve sklonu a prozatím neplánuje nakupovat potřebnou techniku kvůli jedné trati
- 2) Synchronizace jízdního řádu – zde se Liberecký kraj setkal s velmi těžkou dohodou s polským objednavatelem dopravy a na přestupních místech vznikají zatím velké časové mezery.
- 3) Navazující spoj na polském území z Jelení Hory do Vratislavi, který by mohl přilákat více turistů, je provozován na trati, která je ve špatném technickém stavu. Trať je sice elektrizovaná, ale provozní rychlost na trati je 20 km/h. Pomalá rychlost způsobuje nadměrné zahřívání až hoření. Cílem polské strany je do dvou

až tří let zvýšit provozní rychlost na 60 km/h a tím zkrátit cestovní čas minimálně o polovinu.

- 4) Problémem na dané trati je i dostupnost železničních vozidel. V současné době se na našem přepravním trhu nenachází stroj – motorový vůz, který by vyhovoval platné legislativě a mohl jet přímo z Tanvaldu do Szklarské Poreby a pokud chceme jet vlakem do Polska, musíme přestoupit v Kořenově nebo Harrachově. S tím souvisí i polskou stranou hlídáný trh, kdy upřednostňují své vlastní výrobce vlaků a neumožňují vlakovým soupravám vyrobených v jiném státě využívat jejich dopravní infrastrukturu.

Na základě všech zmíněných skutečností je nezbytné do budoucna uskutečnit jistá opatření. Základním problémem je malá informovanost potenciálních zákazníků. Jako hlavní řešení by tedy měla být větší propagace tratě i různých sportovních, kulturních a turistických možností, které daná lokalita nabízí. V Harrachově i v Jakušici (zastávka na hranici) jsou velká zimní střediska, i v okolí Szklarské Poreby je mnoho zajímavých turistických cílů. Zajímavá by mohla být spolupráce s danými středisky, vytvoření prospektů, propagačních materiálů nejlépe dvojjazyčných, které by mohli být umístěny ve vlakových soupravách, v železničních stanicích, zastávkách a distribuovány v přilehlých mikroregionech (např. turistická centra).

Jak bylo zjištěno, spoj Harrachov – Szklarska Poreba je využíván hlavně v sezóně, jak zimní tak letní. Vzhledem k výkyvům dopravy je v zájmu dopravce, příp. objednatele dopravy na začátek každé sezóny reagovat okamžitě. Např. s prvním sněhem zajistit přívěsný vůz přizpůsobený zimnímu období, např. držáky na lyže, běžky. V letní sezóně je určitě nezbytné nezapomínat na cyklisty, takže zajistit na trati cyklovlaky. Liberecký kraj resp. objednatel dopravy by měl na výkyvy v počasí, sezónách reagovat co nejrychleji a zákazníkům nabídnout to, co žádají.

Bez pochyby bude důležitá spolupráce s polskou stranou, synchronizovat jízdní řády, uskutečnit v nedaleké budoucnosti přímý spoj Liberec – Szklarska Poreba. V neposlední řadě jsou pro turisty zajímavé příležitostní jízdy s historickými lokomotivami a za sportovním vyžitím.

## 5. Závěr

Tématem této práce byla Železniční doprava a rozvoj regionu. Železniční doprava v České republice v současné době neustále ztrácí na významu coby páteřního prostředku pro zajištění dopravní obslužnosti regionu. Cílem této práce bylo zhodnotit projekt „Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba – Harrachov“ z určitých hledisek a tím poukázat na obnovení provozu na trati, která se od konce 2. světové války nevyužívala a hlavně neudržovala.

Hlavním cílem uvedeného projektu revitalizace trati byl vzrůst turistické atraktivity Krkonoš a Jizerských hor díky provozování železniční turistické dopravy, zároveň by oprava měla přispět k přiblížení realizace strategického projektu v rozsahu přeshraniční železniční dopravy Regiotram Jelení Hora – Liberec.

Hlavním cílem práce bylo zhodnotit zmíněný projekt z pohledu spokojenosti cestujících s danou dopravou. Jako kritérium pro vyhodnocení bylo využito dotazníkového šetření, kterého se zúčastnilo 179 respondentů, většina z Libereckého kraje. Celkem 77% dotázaných jsou spokojeni se železniční dopravou. Dohromady 75% procent respondentů a znovuobnovené trati nevěděli. Do budoucna trať využije téměř 40% dotazovaných a to za turistikou, sportem, kulturou a nákupy. Tímto bylo zjištěno, že lidé, kteří o trati vědí nebo už ji dokonce využili, jsou s obnovenou tratí spokojeni.

Dále bylo zjišťováno, jaký je podíl cestujících využívajících obnovenou trať na celkové kapacitě. Jako průměrná hodnota využití spoje za rok 2011 je 12,79% z celkové kapacity. Nejčastěji je trať využívána o víkendu a to hlavně v sobotu, kde bylo vyhodnoceno 26,35% obsazení vozidla cestujícími, v neděli se naplní vlaky zhruba z jedné pětiny. Tyto hodnoty jsou průměrné, hlavní využití trati cestujícími jsou během sezóny, a to jak zimní tak i letní.

Trať je v provozu teprve rok a půl, zatím nemůže být hodnocena z dlouhodobého hlediska např. podle časových řad. Na základě zjištěných okolností byla navržena propagace trati, nejlépe spojená s představením turistických a sportovních center v okolí obnovené železniční trati v podobě dvojjazyčných letáků umístěných ve vlakových soupravách nebo turistických centrech a přímo ve sportovních areálech. V zásadě by se měl zájem cestujících zvyšovat postupně i díky osobám, které obnovený spoj do Polska využívají. Lidé si o trati předávají informace.



Tento uskutečněný projekt může být brán jako příklad, pro další ohrožené regionální tratě. Pokud mají obce zájem o nějaké regionální tratě, které již Správa železniční dopravní cesty nechce využívat, možnosti z Evropské unie jsou nepřehledné. Samozřejmě vše také souvisí s důkladně propracovaným projektem, který může dotaci získat. Železniční doprava nebo trvale udržitelná doprava má v Evropě dveře otevřené. Vždy je třeba hledat možnosti.

Osobní doprava, z hlediska kvality služeb a cen, se nikdy nestane ziskovým odvětvím v plném rozsahu, takže regionální tratě jsou v určité nevýhodě. Ale jsou to právě regionální tratě, které mají své kouzlo a v rámci zachování příjemného prostředí v přírodě, využívání aktivního odpočinku by mělo být záměrem všech nás, tyto regionální tratě udržovat.

## 6. Seznam literatury a internetových zdrojů

### Literární zdroje

BARTELSHEIM, Ursula, BREUNINGER, Joachim a spol. *Železnice*. Tomáš Kučera, Roman Šigut. 1.vyd. Plzeň: Nakladatelství Fraus,2007. 48 s. ISBN 978-80-7238-478-5 (S. 4,18,7)

BLAŽEK, Ladislav. *Úvod do teorie řízení podniku*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 1999. 136 s. ISBN 80-210-2085-7.

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost – Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. 1.vyd. Praha: UK, nakl. Karolinum. 2009. 212s. ISBN 978-80-246-1610-0

ČD ročenka 2006/007, České dráhy (firma). Praha: České dráhy 2007. ISBN 80-85104-84-9

DRAHOTSKÝ, Ivo, ŘEZNÍČEK, Bohumil. *LOGISTIKA, procesy a jejich řízení*. 1.vyd. Brno: Computer Press, 2003. 326s. ISBN 80-7226-521-0

DUCHOŇ, Bedřich. *Ekonomika dopravy*. 1.vyd. Praha:Vydavatelství ČVUT, 1999. 101s. ISBN 80-01-02014-2

EISLER, Jan, HOZBA, Milan. *Ekonomika podniku dopravy*. 1.vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická. 1994. 217s. ISBN 80-7079-268-X

EISLER, Jan. *Úvod do ekonomiky dopravy*. 1.vyd. Praha: CODEX Bohemia. 1998. 288s. ISBN 80-85963-54-X

KEŘKOVSKÝ, Miloslav a VYKYPĚL, Oldřich. *Strategické řízení: teorie pro praxi*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006. 206 s. C.H. Beck pro praxi. ISBN 80-7179-453-8.

NEDELIAKOVA, Eva, DOLINAYOVÁ, Anna. *Manažment v železničnej doprave*.1.vyd. Brno: Tribun EU, 2009. 159 s. ISBN 978-80-7399-845-5

PERNICA, Petr. *Logistický management: Teorie a podniková praxe*. 1.vyd. Praha: RADIX, spol. s r.o., 1998. 664s. ISBN 80-86031-13-6

ŘEZNÍČEK, Bohumil a ŠARADÍN, Pavel. *Marketing v dopravě*. 1. vyd. Praha: Grada, 2001. 197 s. Manažer. ISBN 80-247-0051-4.

SCHREIER, Pavel. *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Baset, 2004. 293 s. ISBN 80-7340-034-0.

SVĚTLÍK, Jaroslav. *Marketing - cesta k trhu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. 340 s. ISBN 80-86898-48-2.

ŠTŮSEK, Jaromír. *Řízení dopravy*. 1.vyd. Praha: ČZU PEF, CREDIT, 2002. 145s. ISBN 80-213-0923-7

ŠTŮSEK, Jaromír. *Základy marketingu v dopravě*. 1.vyd. Praha: ČZU, PEF ve vydavatelství Credit, 2002. 121s. ISBN 80-213-0905-9

TANEL, Franco. *ŽELEZNICE, od parních lokomotiv k vysokorychlostním vlakům*. HELLER, M. Jan. Bratislava: Slovart, 2008. 319 s. ISBN 978-80-7209-945-0 (S. 18,19-22)

TŮMA, Jan. *100 největších zajímavostí o železnici*. 1.vyd. Praha:Columbus, 2005. 107 s. ISBN 80-7249-171-7 (Strany 65-70)

ZELENÝ, Lubomír, PEŘINA, Luboš. *DOPRAVA – Dopravní infrastruktura*. 1.vyd. Praha: VŠE. 2000. 106s. ISBN 80-245-0110-4

ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír a MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2008. 255 s., [24] s. obr. příl. ISBN 978-80-7357-335-5.

### **Internetové zdroje**

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky. [online]. [cit 2012-03-05]. Dostupný z <<http://www.jizerskehory.nature.cz/>>.

BC.HALLA, Pavel. Silnice železnice [online]. 2012-06-15, c2002-2012 [cit 2012-03-03] Dostupný z: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/modernizace-zeleznicni-site-v-ceske-republice/>>.

DOPRAVNÍ NOVINY: týdeník pro dopravu a logistiku [online]. Praha: České dopravní vydavatelství [cit. 2012-03-11]. Dostupný z: <<http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/ministerstvo-pracuje-na-zmene-drazniho-zakona>>.

HOZBA, Milan. Možnost uplatnění logistiky v železniční dopravě. [on-line]. SLAVÍK, Jakub. Praha: Vědeckotechnický sborník ČD, 1996, srpen [2011-03-09]. 10s. (PDF). Dostupný z <<http://www.cd rail.cz/VTS/CLANKY/201.pdf>>.

Klub přátel lokálek, o.s. [online], c2012, [cit 2012-03-01] Dostupný z <<http://www.klub-pratel-lokalek.cz/pro-media/>>.

Mikroregion Tanvaldsko. [online]. c2009 [cit 2012-02-12]. Dostupný z <<http://www.tanvaldsko.info/cs/o-mikroregionu/>>.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Převod Živé dopravní cesty byl definitivně podepsán [online]. 2011-08-31, c2006 [cit 2012-03-03] Dostupný z <[http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/TZ\\_31\\_08\\_11.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_31_08_11.htm)>.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Ročenka dopravy 2010 [online].c2006 [cit 2012-03-03] Dostupný z <[https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2010/rocenka/htm\\_cz/index.html](https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2010/rocenka/htm_cz/index.html)>.

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. Fondy evropské unie [online].c2005-2012 [cit. 2012-0301]. Dostupný z <<http://www.strukturalni-fondy.cz/>>.

Oficiální stránky města Szklarska Poreba [online]. c2008, [cit 2012-03-12]. Dostupný z: <<http://www.szklarskaporeba.pl/>>.

Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2007-2013 [online]. c2012, [cit 2012-02-21] Dostupný z <<http://www.cz-pl.eu/>>

ROŠÍ, Luboš. Česká televize [online]. 2012-01-06, c2012 [cit. 2012-03-02] Dostupný z <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/159520-dalsi-rana-pro-lokalni-zeleznicni-dopravce-szdc-zvysuje-poplatek/>>.

Sdružení železničních společností. [online]. 2012-02-20, c2007, [cit 2012-03-01] Dostupný z <<http://www.rail.cz/zpravy-ze-SZS-120220.php>>.

SEHNOUTKA, Petr. *Český rozhlas* [online]. 2012-03-07, c2012 [cit. 2012-03-10] Dostupný z <[http://www.rozhlas.cz/zpravy/spolecnost/\\_zprava/spravce-zeleznice-chce-rozprodat-cast-majetku-i-regionalnich-trati--1028262](http://www.rozhlas.cz/zpravy/spolecnost/_zprava/spravce-zeleznice-chce-rozprodat-cast-majetku-i-regionalnich-trati--1028262)>.

ŠINDELÁŘ, Jan. *E15* [online]. 2011-05-10, c2007-2012, [cit 2012-03-01] Dostupný z <<http://zpravy.e15.cz/nazory/rozhovory/petr-slegr-zeleznice-je-u-nas-zpozdena-za-rozvojem-dalnicni-site-az-o-50-let-593851>>.

ŠINDELÁŘ, Jan. *E15* [online]. 2011-10-19, c2007-2012, [cit 2012-03-05]. Dostupný z:<<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/investice-do-zeleznice-se-pristi-rok-dvojnaso-bi-na-20-miliard-709682>>.

SŽDC [online]. c2009, [cit.2012-02-15]. Dostupný z <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>>.

SŽDC, s.o. *Provozování dráhy*. [online]. c2006 [cit 2012-03-05]. Dostupný z <<http://provoz.szdc.cz/portal/ViewArticle.aspx?oid=608683>>.

ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOST TANVALD. *Zubačka – ozubnicová trať* [online]. c2012 [cit 2012-02-11]. Dostupný z:<<http://www.zubacka.cz/aktualne/index.htm>>.

### **Jiné dokumenty:**

Interní dokument SŽDC, s.o.

Interní informace společnosti Korid LK

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Zákon č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy

Zákon č. 293/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 77/2002 Sb.

Dopravní politika pro léta 2005-2013

Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2011 a střednědobý výhled na roky 2012 a 2013

Bíla kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout

## **Seznam tabulek**

Tabulka č. 1: Přehled typů dopravy

Tabulka č. 2: Emise CO<sub>2</sub> za jednotlivé druhy dopravy v ČR

Tabulka č. 3: Délka železniční tratě (km)

Tabulka č. 4: Členění území České republiky

Tabulka č. 5: Zdroje financování

Tabulka č. 6: Rozpočet DSDiK

Tabulka č. 7: Rozpočet SŽDC

Tabulka č. 8: Podíl cestujících na celkové kapacitě vozů

## **Seznam grafů**

Graf č. 1: Spotřeba energie v dopravě

Graf č. 2: Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury

## **Seznam schémat**

Schéma č. 1: Funkční schéma železničního sektoru v ČR

## **Seznam map**

Mapa č. 1: Tratě v Libereckém kraji

## **7. Přílohy**

### Seznam příloh:

Příloha č. I – Hlavní okruhy věcného záměru nového zákona o drahách

Příloha č. II – Dotazník

Příloha č. III – Vyhodnocení dotazníkového šetření

Příloha č. IV – Jízdní řád na trati Jeleního Hora - Kořenov

Příloha č. V – Viamont a.s.

## **Příloha č. I**

### **Hlavní okruhy věcného záměru nového zákona o drahách**

- Základní koncepce uspořádání právní úpravy
- Základní pojmy, kategorizace drah, vymezení základních principů vzniku, fungování a zániku drah
- Provozování dráhy – základní regulační rámec
- Úprava vzájemných vztahů mezi provozovatelem dráhy a provozovatelem drážní dopravy
- Technické podmínky (interoperabilita, uvádění subsystémů do provozu, určená technická zařízení)
- Způsobilost osob řídících drážní vozidla
- Působnost a pravomoci regulačního, bezpečnostního a inspekčního orgánu
- Mimořádné události
- Správní delikty, státní správa a státní dozor

Zdroj: MD



## **Příloha č. II**

### Dotazník

Pohlaví

- a) Muž
- b) Žena

Kolik Vám je let?

- a) Do 18
- b) 18-26
- c) 27-40
- d) 41-60
- e) 60 a více

Společenské zařazení:

- a) Student
- b) Zaměstnanec
- c) Důchodce
- d) Podnikatel
- e) Nezaměstnaný
- f) ostatní

V okolí jakého města v Libereckém kraji bydlíte?

- a) Česká Lípa
- b) Jablonec nad Nisou
- c) Liberec
- d) Semily
- e) Jiný kraj

Jaké dopravní prostředky nejčastěji využíváte k přemístění?

- a) Auto
- b) Autobus
- c) Železnici, tramvaj
- d) Pěší
- e) Jiné.....

Jako často využíváte železnici jako způsob k přemístění?

- a) Denně
- b) 1x-2x týdně
- c) 1x-2x měsíčně
- d) Nepravidelně

Pokud ŽD využíváte, za jakým účelem?

- a) Do zaměstnání, do školy

- b) Na nákupy
- c) Za kulturou
- d) Sport, rekreace
- e) Jiné - .....

Jak jste spokojeni se železniční dopravou u nás v ČR?

- a) Ano
- b) Ne
- c) Spíše ano
- d) Spíše ne

Vnímáte železniční dopravu jako ekologicky šetrnou dopravu?

- a) Ano
- b) Ne

Víte co to je IDOL?

- a) Ano – využíváte ho
- b) Ne

Považujete obnovu železniční infrastruktury ve vztahu k životnímu prostředí jako ekologickou?

- a) Ano
- b) Ne
- c) Spíše ano
- d) Spíše ne

Víte co je to OPERAČNÍ PROGRAM PŘESHraniční spolupráce ČR – PL 2007-2013?

- a) Ano
- b) Ne

Měl na Vás vliv projekt „REVITALIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ SZKLARSKA POREBA – HARRACHOV“?

- a) Ano
- b) Ne
- c) Nevím o něm

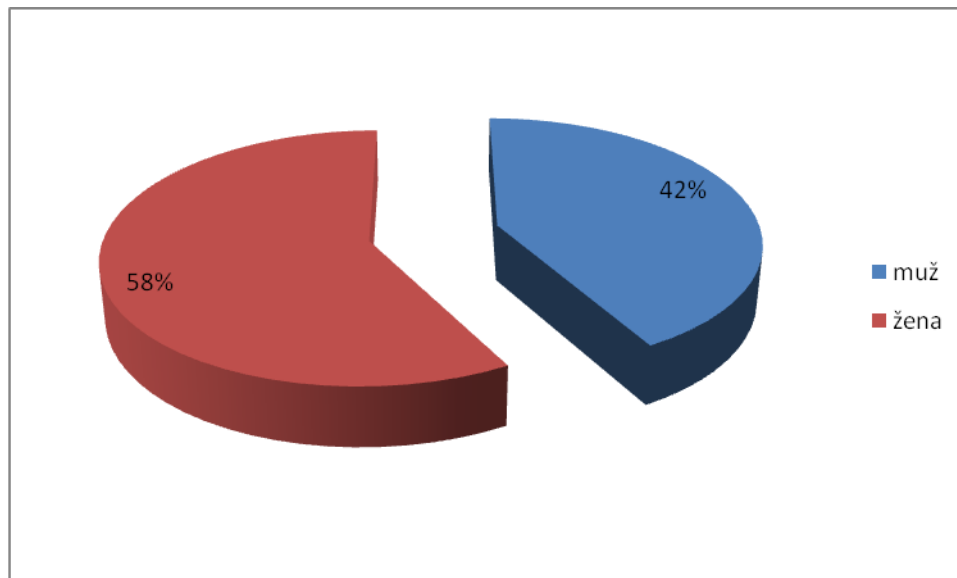
Myslíte, že do budoucna využijete obnovenou trať z Harrachova do Szklarske Poruby (spojení do Polska)?

- a) Ano - k jakým účelům – na nákupy, za kulturou, jiné .. ?
- b) Ne
- c) Nevím

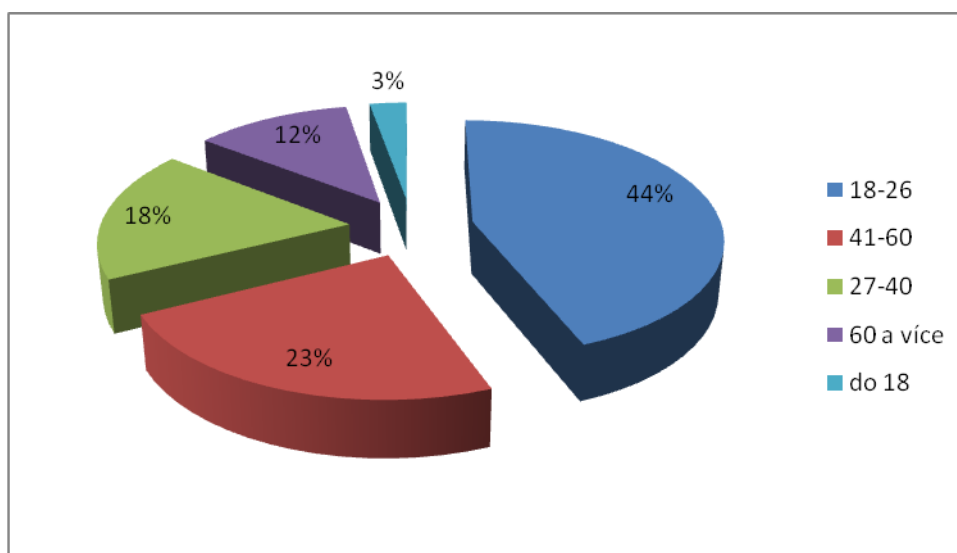
### Příloha č. III

#### Vyhodnocení dotazníkového šetření

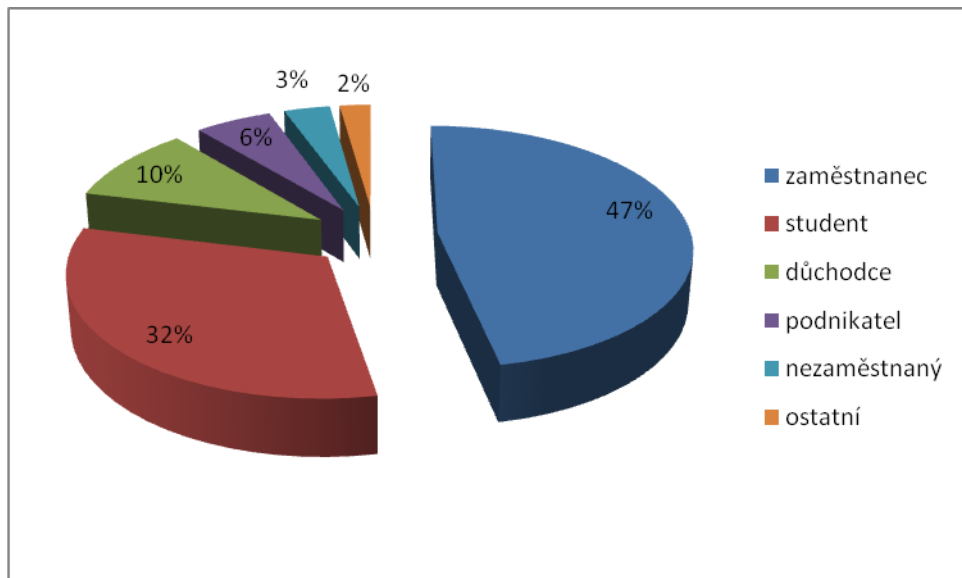
**Graf č. 1: Pohlaví**



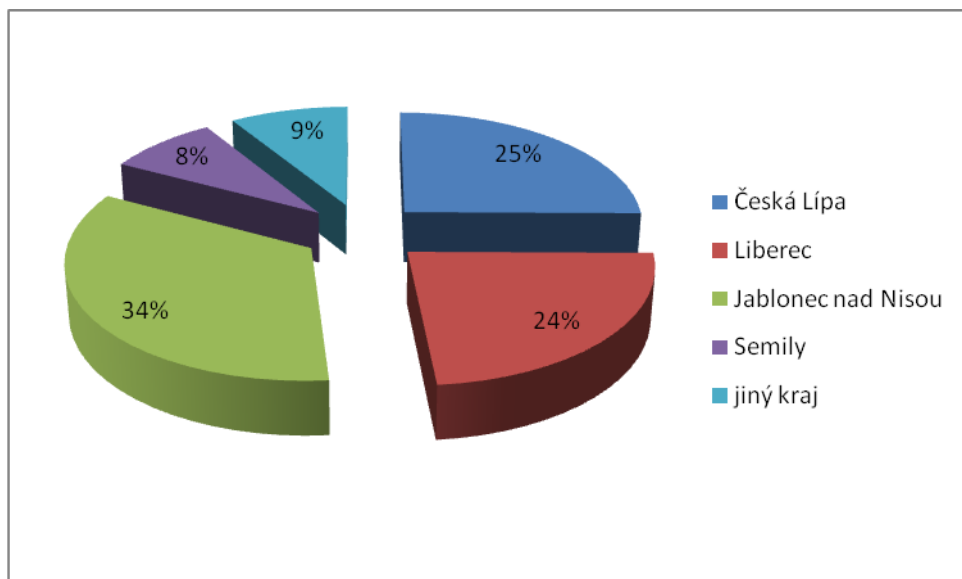
**Graf č. 2: Kolik Vám je let?**



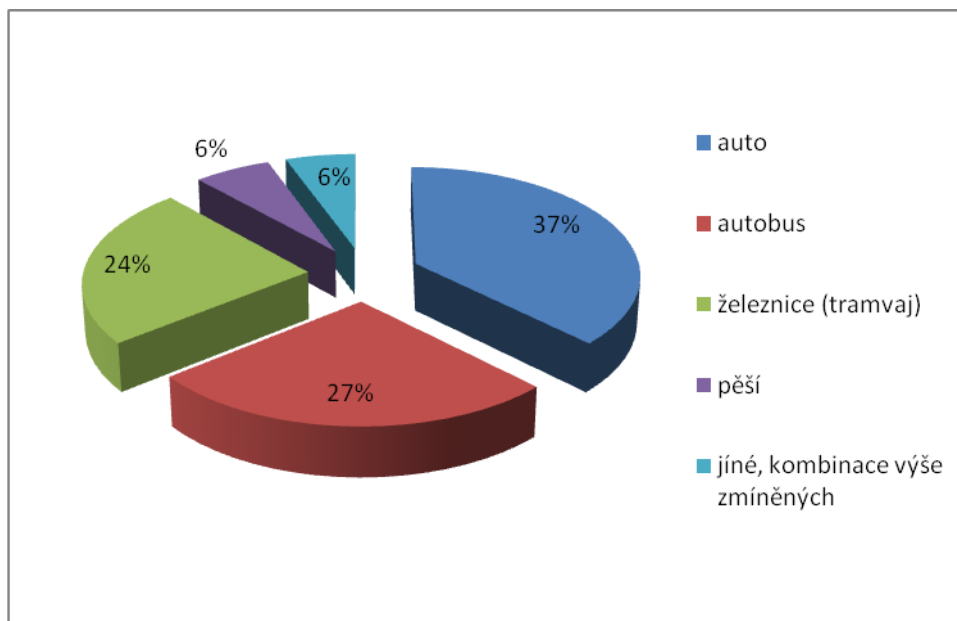
**Graf č. 3:** Společenské zařazení



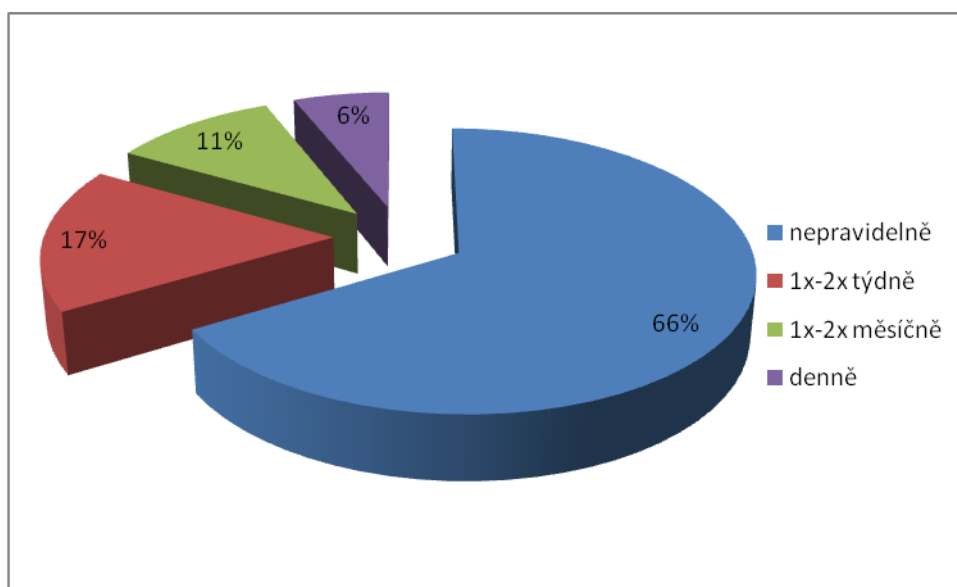
**Graf č. 4:** V okolí jakého města v Libereckém kraji bydlíte?



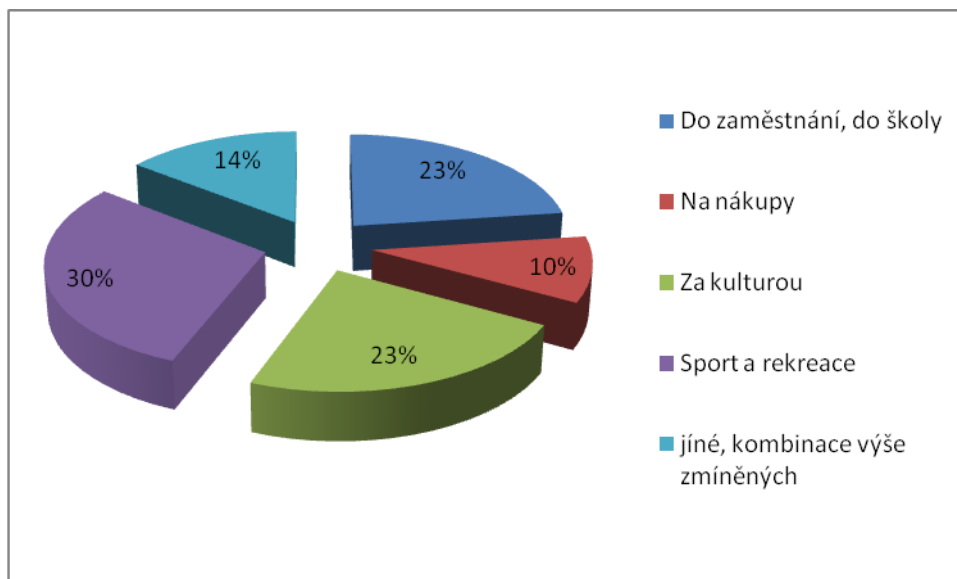
**Graf č. 5:** Jaké dopravní prostředky nejčastěji využíváte k přemístění?



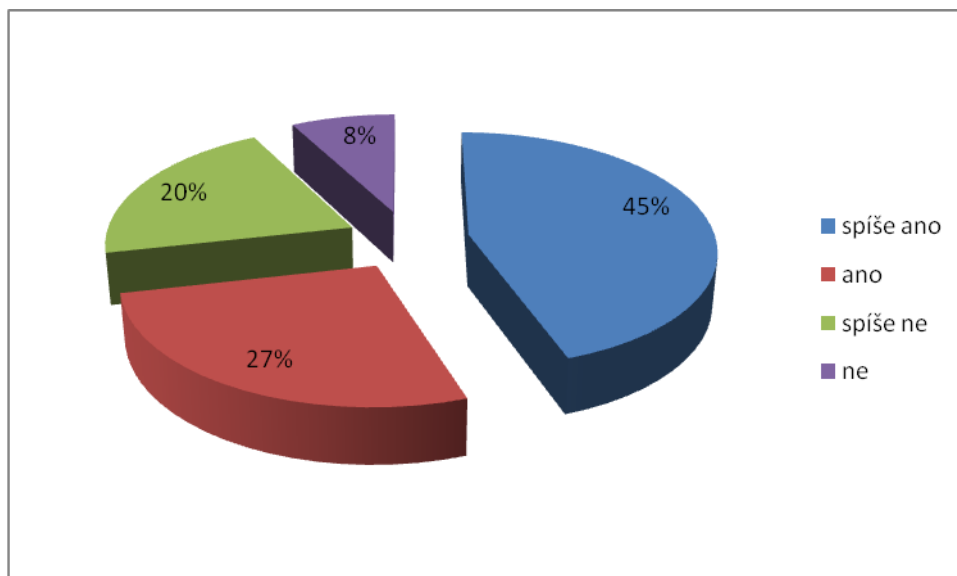
**Graf č. 6:** Jako často využíváte železnici jako způsob k přemístění?



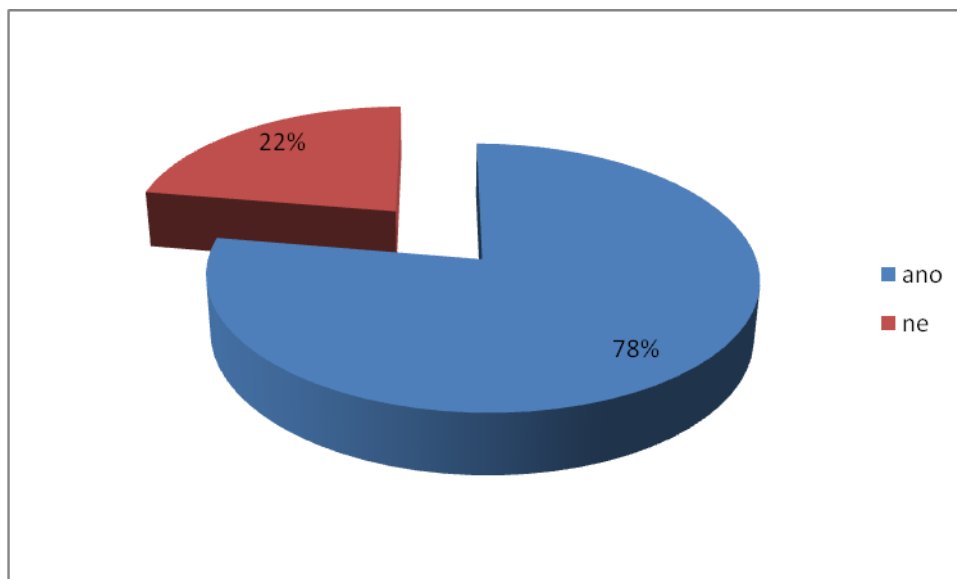
**Graf č. 7:** Pokud ŽD využíváte, za jakým účelem?



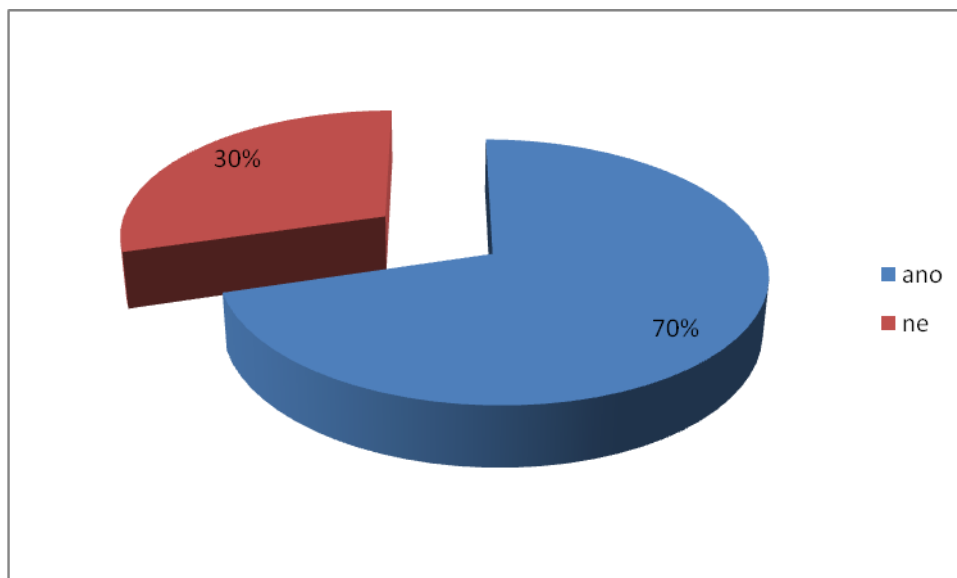
**Graf č. 8:** Jak jste spokojeni se železniční dopravou u nás v ČR?



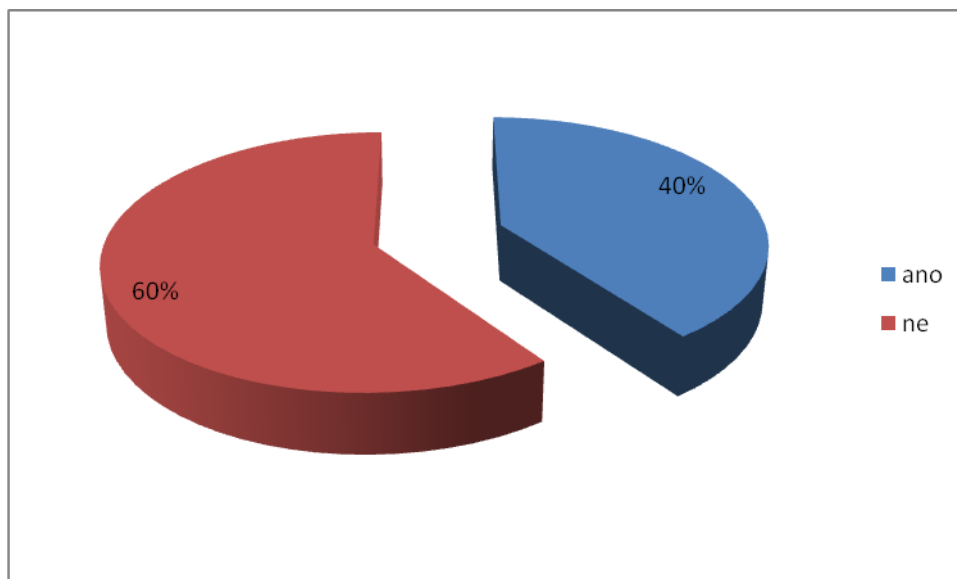
**Graf č. 9:** Vnímáte železniční dopravu jako ekologicky šetrnou dopravu?



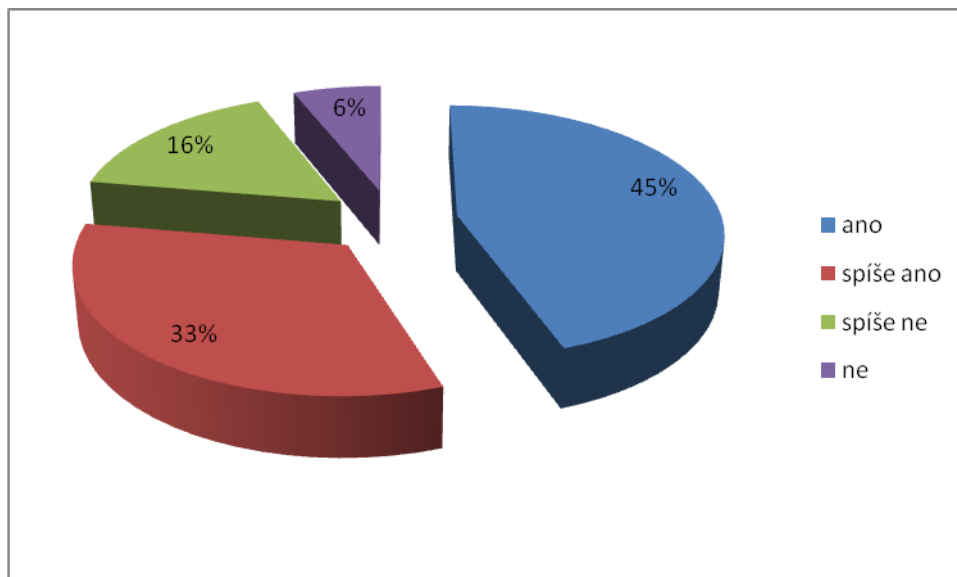
**Graf č. 10:** Víte co to je IDOL? (Integrovaní dopravní systém Liberckého kraje)



**Graf č. 11:** Pokud ano, využíváte ho?

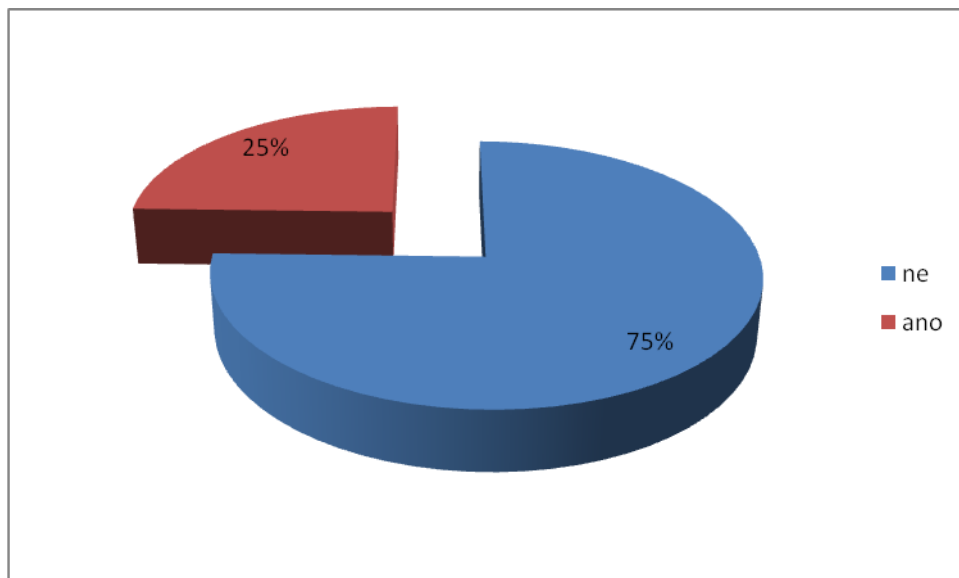


**Graf č. 12:** Považujete obnovu železniční infrastruktury ve vztahu k životnímu prostředí jako ekologickou?

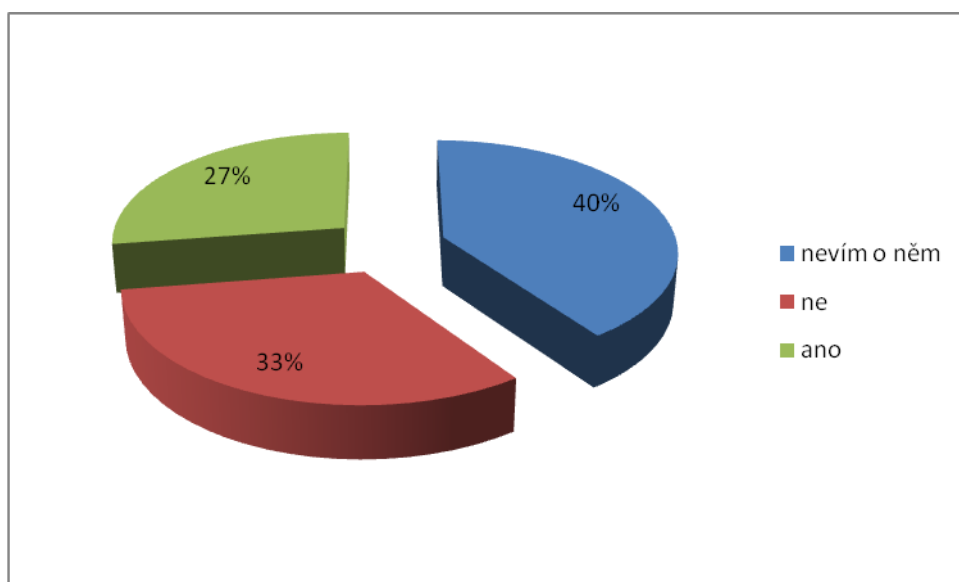




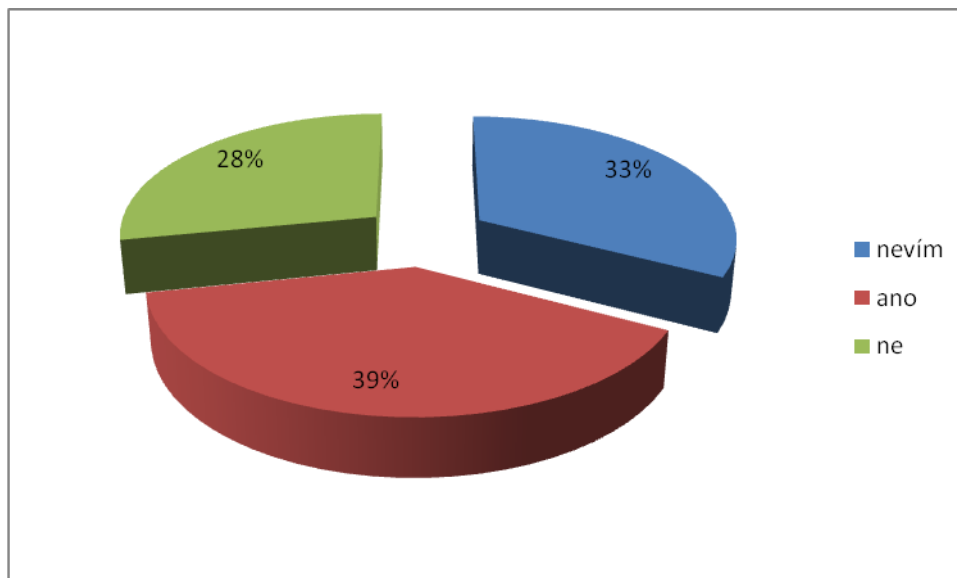
**Graf č. 13:** Víte co je to OPERAČNÍ PROGRAM PŘESHRANIČNÍ SPOLUPRÁCE ČR – PL 2007-2013?



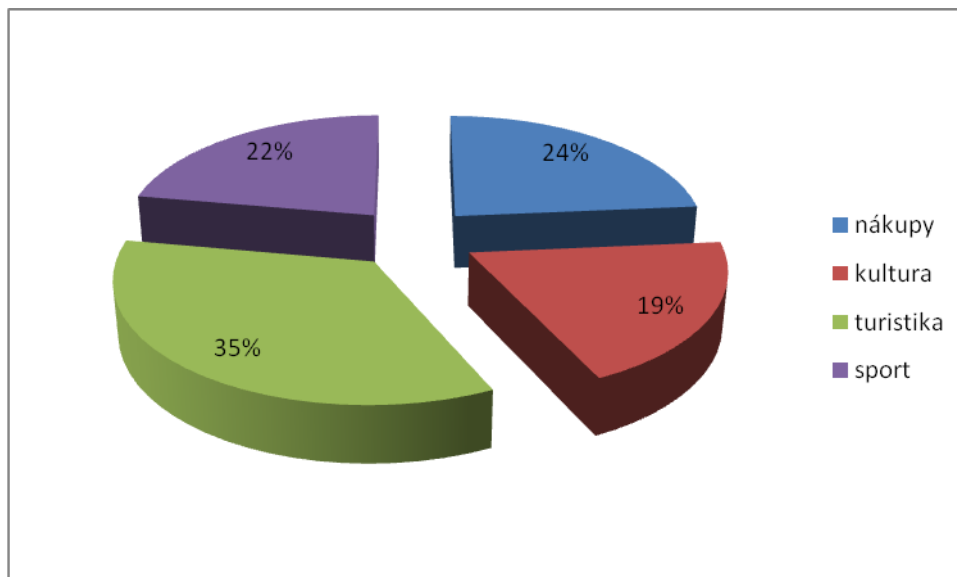
**Graf č. 14:** Měl na Vás vliv projekt „REVITALIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ SZKLARSKA POREBA – HARRACHOV“?



**Graf č. 15:** Myslíte, že do budoucna využijete obnovenou trať z Harrachova do Szklarské Poruby (spojení do Polska)?



**Graf č. 16:** Pokud ano, za jakým účelem?



# Příloha č. IV

## Jízdní řád na trati Jelení Hora - Kořenov

JÍZDNÍ ŘÁD pro období od 11.12.2011 do 8.12.2012  
ROZKLAD JAZDY w okresie od 11.12.2011 do 8.12.2012



### Jelenia Góra - Kořenov - (Tanvald - Liberec)

stav kde dni 27.2.2012

km	Przewozy Regionalne Sp. z o.o. / Viak GW Train Regio a. s.	25450		25450		25462		25452		25470		25454	
		KD	KD	KD	KD	KD	KD	KD	KD	KD	KD	KD	KD
Ze stanice / Od staci													
0	JELEŃIA GÓRA	7 25	10 37					14 55				18 53	
17	Plechowice	7 50	11 07					15 19				19 23	
32	Szklarska Poręba Górna	8 32	11 49					16 02				20 06	
35	Szklarska Poręba Górna	8 37	11 50			14 55		16 18		18 25		20 50	
41	Szklarska Poręba Huta z	8 40	11 53			14 58		16 19		18 27		20 53	
48	Szklarska Poręba Jakuszyce z	8 52	12 05			15 10		16 31		18 37		21 05	
48	Hornohov z	9 05	12 18			15 22		16 44		18 51		21 18	
53	Hornohov z	9 09	12 58			15 44		16 58		18 58		21 28	21 08
53	Kořenov	9 15	13 05			15 50		17 05		19 05		21 27	21 14
53	Kořenov	9 17	13 06			15 58		17 06		19 06		21 30	
50	Tanvald	9 36	13 25			16 17		17 25		19 25		21 49	
50	Tanvald	9 40	13 40			16 20		17 37		19 40		21 53	
75	Jablonec nad Nisou	10 16	14 12			16 52		18 12		19 12		20 10	22 28
87	LIBEREC	10 41	14 36			17 16		18 36		19 36		20 30	22 48
Do stanice / Do staci													

26 jede v ⑥ a ⑦ a 9.IV., 1. a 8.V., 5. a 6.VII., 28.IX.      ◊ v ⑥ a ⑦ a 9.IV., 1. a 8.V., 5. a 6.VII., 28.IX. nutno přestoupit  
 48 jede v ⑥ a ⑦ do 25.III. a od 28.IV. do 30.IX. a 6.I., 30.IV. až 4.V., 8.V., 7.VI., 5. a 6.VII., 15.VIII., 28.IX.      ČD vlaky vede dopravce České dráhy, a.s.  
 56 jede v ⑤ a ⑥ a 8.IV., 4. a 5.VII., 27.IX.      KD vlaky vede dopravce Koleje Dolnośląskie Sp. z o.o., některé spoje vedeny NAD

### (Liberec - Tanvald) - Kořenov - Jelenia Góra

km	Przewozy Regionalne Sp. z o.o. / Viak GW Train Regio a. s.	25451		25463		25453		25465		25455		25471	
		ČD	ČD	ČD	ČD	ČD	ČD	ČD	ČD	ČD	ČD	ČD	ČD
Ze stanice / Od staci													
0	LIBEREC	6 37	9 22			11 17		13 17		15 17		17 17	17 20
12	Jablonec nad Nisou	6 56	9 41			11 36		13 36		15 36		17 36	17 40
27	Tanvald	7 38	10 19			12 19		14 19		16 19		18 19	
34	Kořenov	7 54	10 40			12 40		14 40		16 40		18 40	
34	Kořenov	7 54	10 41			12 41		14 41		16 41		18 41	25471
39	Hornohov z	8 06	10 48			12 48		14 48		16 48		18 48	
39	Hornohov z	8 08	10 55			13 04		15 32		16 54		18 54	
46	Szklarska Poręba Jakuszyce z	9 16	11 06			13 15		15 44		17 05		19 08	
52	Szklarska Poręba Huta z	9 28	11 17			13 25		15 54		17 15		19 18	
55	Szklarska Poręba Górna	8 34	11 21			13 29		15 57		17 20		19 19	KD
55	Szklarska Poręba Górna	8 38	11 21			13 31		15 57		17 21		19 21	20 12
70	Plechowice	9 20	11 21			14 13		16 40		18 03		19 29	20 54
87	JELEŃIA GÓRA	9 45	11 21			14 37		17 04		18 29		19 54	21 19
Do stanice / Do staci													

26 kursuje w ⑥ i ⑦ i 9.IV., 1. i 8.V., 5. i 6.VII., 28.IX.      ◊ w ⑥ i ⑦ i 9.IV., 1. i 8.V., 5. i 6.VII., 28.IX. musi przemieść do innego pociągu  
 48 kursuje w ⑥ i ⑦ do 25.III. i od 28.IV. do 30.IX. i 6.I., 30.IV. - 4.V., 8.V., 7.VI., 5. i 6.VII., 15.VIII., 28.IX.      KD połączenie zapewnia przewoźnik Koleje Dolnośląskie Sp. z o.o., na niektórych odcinkach została wprowadzona zastępcza komunikacja autobusowa  
 56 kursuje w ⑤ i ⑥ i 8.IV., 4. i 5.VII., 27.IX.      ČD połączenie zapewnia przewoźnik České dráhy, a.s.

## **Příloha č. V**

### Viamont, a.s.

Na podnět několika zaměstnanců Traťové strojní stanice (TSS) v Ústí nad Labem vznikla v roce 1992 společnost s ručením omezeným, Viamont. Zpočátku byly činnosti společnosti zaměřeny na komplexní rekonstrukce, těžké střední opravy a propracování železničního svršku. Dalším významným rokem pro společnost je rok 1995, kdy zavedla novou činnost a to pravidelnou přepravu energetického uhlí ze severočeské uhelné pánve pro ČEZ a následně i pro jiné odběratele. Viamont roku 1996 změnil svou právní formu na akciovou společnost.

V roce 1997 začala společnost Viamont provozovat osobní železniční dopravu na pronajaté trati č. 045 Trutnov – Svoboda nad Úpou a v roce 2004 získala tato společnost certifikát ČSN EN ISO 14001, díky kterému mohla zahájit provozování regionálních drah a vleček neboli provozování drážní dopravy na regionálních tratích a vlečkách, ale i na drahách celostátních. Rokem 2008 vzniká dceřiná společnost Viamont Regio a.s. a společnost Viamont a.s. je jejím 100% akcionářem. Důvodem ke vzniku dceřiné společnosti bylo koncentrovat aktivity v osobní železniční dopravě do samotné společnosti.

V současnosti Viamont Regio, a.s. poskytuje své služby v Karlovarském, Královéhradeckém, Moravskoslezském a Libereckém kraji. 17. října 2011 se jediným akcionářem společnosti Viamont Regio stala společnost IDS building corporation a.s. a krátce na to – 20. prosince 2011 se firma přejmenovala na GW Train Regio.

Společnost Viamont vlastní nebo vlastnila také další dceřiné společnosti jako např. Viamont Doprava, Viamont DSP, Viamont oil, V-Troll, Viamont LTC, Viamont CARGO.