

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ

INSTITUT OF FORENSIC ENGINEERING

**NÁVRH PARAMETRŮ PRO ZNALECKÉ
POSOUZENÍ KONKURENČNÍHO POSTAVENÍ
STÁVAJÍCÍCH DOPRAVCŮ V ÚSEKU
PRAHA - BRNO**

PROPOSAL OF PARAMETERS FOR THE EXPERT ASSESSMENT OF THE COMPETITIVE
POSITIONS OF EXISTING CARRIERS IN THE PRAGUE - BRNO ROAD SECTION

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

ING. PETR JURČÍK

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

ING. JOSEF LIBERTÍN, CSC.

BRNO 2013

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Ústav soudního inženýrství
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Ing. Petr Jurčík

kteřý/kteřá studuje v **magisterském navazujícím studijním programu**

obor: **Expertní inženýrství v dopravě (3917T002)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Návrh parametrů pro znalecké posouzení konkurenčního postavení stávajících dopravců v úseku Praha – Brno

v anglickém jazyce:

Proposal of Parameters for the Expert Assessment of the Competitive Positions of Existing Carriers in the Prague - Brno Road Section

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Technicko-ekonomická analýza veřejné osobní dopravy na dané trase provozované železniční a autobusovou dopravou.

Cíle diplomové práce:

Analyzovat stávající konkurenční prostředí dopravců poskytujících službu veřejné osobní dopravy na trase Praha – Brno. Navrhnout parametry pro posouzení vyváženého konkurenčního prostředí dalšího rozvoje osobní dopravy (železnice, silnice) s ohledem na stávající poptávku a socioekonomická hlediska zúčastněných v regionu.

Seznam odborné literatury:

Zákon o silniční dopravě č. 119/2012 Sb.

Zákon o živn.podnikání č. 455/1991 Sb ve znění pozdějších předpisů.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Josef Libertín, CSc.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2012/2013.

V Brně, dne 19.9.2012

L.S.

ABSTRAKT

Diplomová práce se zabývá situací ve veřejné osobní dopravě v úseku Praha – Brno.

Z technicko-ekonomického hlediska je v ní analyzován současný stav, kdy veřejná osobní doprava v úseku Praha – Brno je zajišťována železniční dopravou dotovanou Ministerstvem dopravy prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty a soukromou veřejnou linkovou dopravou provozovanou soukromými dopravci na své podnikatelské riziko.

V kontextu stávající situace navrhuje zaměření základních parametrů pro posouzení vyváženého konkurenčního prostředí dalšího rozvoje osobní dopravy (železnice, silnice) s ohledem na stávající poptávku a socioekonomická hlediska v regionu.

KLÍČOVÁ SLOVA

konkurenceschopnost, autobusová doprava, železniční doprava, Praha, Brno

ABSTRACT

The thesis deals with the situation in public transport on public personal transport service between Prague and Brno.

In the thesis, it is analysed the current situation between Prague – Brno from the technical and economic point of view. There is a public rail transport subsidized by Ministry of Transport of the Czech Republic through payment of provable financial losses and private public coach services operated by private carriers on their own business risk.

In the context of the current situation, the thesis suggests the focus of the basic parameters for a balanced assessment of the competitive environment for further development of passenger transport (rail, road) with regard to the existing demand and socio-economic aspects in the region.

KEYWORDS

Competitiveness, coach service, rail transport, Prague, Brno

PROHLÁŠENÍ AUTORA O PŮVODNOSTI PRÁCE

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerá literatura a zdroje, z nichž jsem během vypracovávání diplomové práce čerpal, uvádím v seznamu použité literatury a zdrojů.

V Brně dne 8. 10. 2013

PODĚKOVÁNÍ

Velmi rád bych poděkoval všem, kteří mi pomáhali při vzniku této práce. V první řadě bych rád poděkoval Ing. Josefu Libertínovi, CSc. za jeho odborné konzultace, připomínky, rady a veškeré úsilí vynaložené při vedení této diplomové práce.

V neposlední řadě pak patří poděkování zaměstnancům odboru dopravy krajských úřadů Jihomoravského, Pardubického a Kraje Vysočina a zaměstnancům Ministerstva dopravy ČR za jejich odborné konzultace v oblasti získávání zdrojů k této diplomové práci.

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE PRÁCE:

JURČÍK, P. Návrh parametrů pro znalecké posouzení konkurenčního postavení stávajících dopravců v úseku Praha – Brno. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2013. 52 s.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Josef Libertín, CSc.

OBSAH

Úvod.....	11
1 Charakteristika osobní železniční dopravy v úseku Praha - Brno	12
1.1 Trať č. 250 Praha – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno.....	12
1.2 Trať č. 260 Brno – Česká Třebová – Pardubice – Praha.....	14
1.3 Výstavba vysokorychlostní tratě Praha - Brno	16
2 Problematika financování osobní dopravy prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty.....	18
2.1 Charakteristika pojmu „úhrada prokazatelné ztráty“	18
2.2 Provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu	19
2.3 Podmínky udělení licence k provozování linkové osobní dopravy	20
2.4 Způsob výpočtu prokazatelné ztráty	21
3 Provozování drážní a veřejné linkové dopravy z hlediska zákona o veřejných službách v přepravě cestujících.....	23
3.1 Obsah zákona.....	23
3.2 Evropský kontext zákona.....	24
4 Charakteristika veřejné linkové autobusové dopravy v úseku Praha - Brno.....	25
4.1 Charakteristika silničního úseku Praha - Brno	25
4.2 Intenzity dopravy silničního úseku Praha - Brno.....	25
4.3 Linky provozované společností Student Agency, s. r. o.	26
4.4 Linky provozované ostatními společnostmi	27
4.5 Možnosti ekonomických subvencí pro autobusovou dopravu.....	29
5 Návrh parametrů pro posouzení konkurenčního postavení dopravců.....	31
5.1 Ekonomické subvence	31
5.2 Rychlost přepravy	32
5.3 Časová spolehlivost.....	32
5.4 Bezpečnost přepravy	34
5.5 Pohodlí a rozsah služeb poskytovaných cestujícím	35
5.6 Ukazatel dopravně-přepravních výkonů a obsazenost jednotlivých spojů z hlediska maximální možné kapacity.....	36
6 Posouzení konkurenceschopnosti z hlediska jednotlivých parametrů.....	37
6.1 Trasování spojů a linek.....	37
6.2 Umístění zastávek vlakových spojů a autobusových linek	39

6.3 Obsaditelnost	40
6.4 Socioekonomická odlišnost obsluhovaných regionů	42
6.5 Přípojné spoje.....	44
6.6 Rozpracovanost jízdního řádu.....	44
Závěr	46
Použitá literatura.....	48
Seznam obrázků.....	49
Seznam tabulek.....	50
Seznam zkratk.....	51
Seznam příloh.....	52

ÚVOD

Dopravní spojení mezi Prahou a Brnem patří co do intenzity k nejhustším spojnícím dvou aglomerací v rámci České republiky. Jen během roku 2011 bylo v tomto úseku přepraveno více než 3 miliony cestujících, jak železniční, tak veřejnou linkovou autobusovou dopravou.

Zatímco autobusová doprava v daném úseku je obsluhována řadou soukromých dopravců, z nichž nejvýznamnější je společnost Student Agency, s. r. o. se zhruba jedním milionem přepravených cestujících za rok, železniční spojení je obsluhováno výhradně společností České dráhy, a. s. vlaky kategorie R, Ex a EC a je v současné době až na jeden pár vlaků financováno výhradně prostřednictvím závazku veřejné služby. Financování prostřednictvím závazku veřejné služby se v případě železniční dopravy může jevit jako nevyhnutelné, jinak by provozování takové dopravy pro dopravce bylo ekonomicky nevýhodné. Vystává však otázka, zda-li je takové využití ekonomických subvencí oprávněné a účelné v kontextu skutečnosti, že autobusoví dopravci provozující dálkovou dopravu mezi městy Praha a Brno nijak subvencování nejsou.

Vedle toho však existují další aspekty, na které je při posuzování konkurenčního postavení dopravců potřeba brát zřetel. Přestože některé z nich mohou vyvolávat zdání subjektivního hodnocení, za takové parametry jsou v této diplomové práci považovány rychlost, bezpečnost, pohodlí a rozsah služeb poskytovaných cestujícím. Dále je to potom z hlediska konkurenceschopnosti trasování jednotlivých spojů a linek, koncepce a umístění zastávek či neméně důležitý parametr obsaditelnosti.

Cílem této diplomové práce je navrhnout a charakterizovat parametry pro znalecké posouzení konkurenčního postavení dopravců v úseku Praha – Brno z hlediska ukazatelů a s ohledem na stávající poptávku přepravy a socioekonomická hlediska v regionu.

V souvislosti s aktuálností dat v čase vypracování byl brán v úvahu GVD 2012/2013.

1 CHARAKTERISTIKA OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ÚSEKU PRAHA - BRNO

V této kapitole jsou popsána základní data o železniční osobní dopravě provozované v úseku Praha – Brno.

1.1 Trať č. 250 Praha – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno

Brno a Havlíčkův Brod byly na přelomu 19. a 20. století spojeny třemi navazujícími místními drahami. Roku 1885 byla zprovozněna lokálka z Brna do Tišnova . V roce 1898 byla zprovozněna místní dráha z Německého Brodu do Žďáru (vlastnila ji Místní dráha Německý Brod - Tišnov, provozovaly Rakouské státní dráhy), jež byla v roce 1905 prodloužena až do Tišnova (dnešní trať 251). Toto spojení mělo pouze místní význam, jízda osobního vlaku trvala 5 hodin a dálkový vlak spojující Prahu a Brno by navíc v Havlíčkově Brodě projížděl úvratí. Spojení bylo proto realizováno přes Českou Třebovou nebo přes Jihlavu.

Teprve ve 30. letech se začala připravovat výstavba nové spojnice Prahy a Brna. Úsek z Kolína do Německého Brodu by využil stávající trati, jež byla proto zdvoukolejněna. Z Brodu do Brna by vedla novostavba, jež by nahradila nevyhovující lokálky. Ze strategických důvodů se měla vyhnout údolí řeky Jihlavy, v Brně měla navazovat na nové seřadovací nádraží v Maloměřicích a na Vlárskou dráhu. Impulsem k zahájení stavby se stala Mnichovská dohoda, v jejímž důsledku se na německém území ocitla i část trati přes Českou Třebovou. Po vypuknutí druhé světové války však stavební aktivita ustala. Některé tunely na nedokončeném úseku byly za války využity jako podzemní továrny Diana.

Výstavba byla obnovena v roce 1948, v prosinci 1953 byla uvedena (prozatím jednokolejně) do provozu jak nová trať mezi Žďárem a Tišnovem přes Křižanov, kam byla napojena i místní trať z Velkého Meziříčí, tak napřímené úseky do H. Brodu a do Brna. Druhá kolej byla dokončena v roce 1958, elektrický provoz v tomto úseku byl zahájen 6. listopadu 1966. Trať převzala většinu osobní i nákladní dopravy mezi Prahou a Brnem, jezdily tudy expresní vlaky, v 90. letech i vlaky EuroCity. Teprve od modernizace většiny úseků 1. koridoru je trať přes Českou Třebovou rychlejší a převzala vlaky kategorie EC.

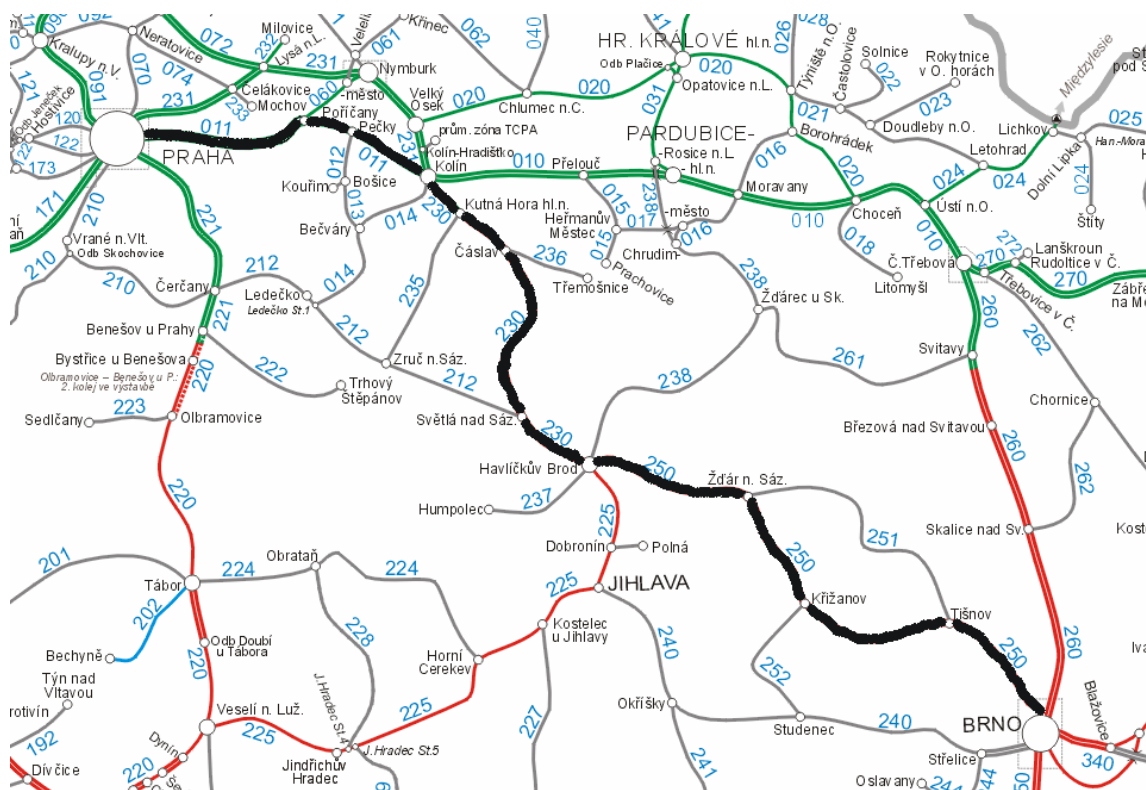
Stav k prosinci 2012

V úseku Brno – Břeclav (popřípadě až do Kútů) trať 250 využívají vlaky EC Berlín - Praha – Pardubice – Brno – Břeclav – Vídeň / Bratislava (– Budapešť). Dále zde jezdí rychlíky Brno – Břeclav – Olomouc doplněné spěšnými vlaky Brno – Hodonín. „Horní“ úsek je obsluhován rychlíky Praha – Havlíčkův Brod – Brno ve dvouhodinovém intervalu.

Osobní vlaky v úseku Žďár n. S.–Břeclav plní funkci brněnské příměstské dopravy, v úseku z Tišnova do Vranovic je ve špičce pracovního dne provoz zahuštěn až na půlhodinový interval. Úsek Níhov – Břeclav je začleněn do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Tyto vlaky jsou většinou vedeny lokomotivou ř. 242; dříve typicky používané elektrické jednotky ř. 560 byly převedeny na jiné výkony. Mezi Žďárem nad Sázavou a Havlíčkovým Brodem je provoz osobních vlaků slabý.

V nákladní dopravě má trať nadále významnou roli, tato trasa je preferována před trasou přes Českou Třebovou jednak z důvodu nižší vytíženosti trati osobní dopravou a také kvůli možnosti přepřahu lokomotiv v místě změny elektrické napájecí soustavy v Kutné Hoře. (zdroj [1]).

Kompletní GVD 2012/2013 pro uvedený úsek je součástí přílohy B této diplomové práce.



Obr. 1 Trať č. 250 na současné železniční síti SŽDC (Zdroj: SŽDC, úprava: autor)

V současné době je v úseku Praha - Brno v pracovních dnech provozováno 9 párů rychlíků v denním intervalu 2 hodiny financovaných prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty. Doba jízdy rychlíků mezi stanicemi Praha hl. n. a Brno hl. n. je 3h 42 minut.

V úseku Praha – Brno obsluhují rychlíky stanice Praha – Libeň, Kolín, Kutná Hora, Čáslav, Golčův Jeníkov město, Světlá nad Sázavou, Havlíčkův Brod, Příbrav, Žďár nad Sázavou, Křižanov, Tišnov a Brno-Královo Pole.

Vzdálenost mezi stanicemi Praha hl. n. a Brno hl. n. činí 261 km.

1.2 Trať č. 260 Brno – Česká Třebová – Pardubice – Praha

Železniční trať Brno – Česká Třebová (v jízdním řádu pro cestující označená číslem 260) je součástí prvního železničního koridoru.

Výstavba tratě začala v roce 1843 u bývalé obce Obřany nedaleko Brna. Na úseku mezi Brnem a Blanskem bylo kvůli nesnadnému terénu nutno vystavět 10 Blanenských tunelů, z nichž dva byly po roce 1970 sneseny.

Původní, jednokolejná, trať byla oficiálně uvedena do provozu 1. ledna 1849, zdvoukolejnění proběhlo do roku 1869. V roce 1861 byl na trať instalován Morseův telegraf a o rok později začala trať sloužit rychlíkové dopravě.

Po vzniku Československé republiky v roce 1918 se trať Brno – Česká Třebová stala součástí spojení Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Bratislava. Na trati byla nadále provozována doprava nákladní a rostl podíl dopravy osobní, a to i rychlíkové.

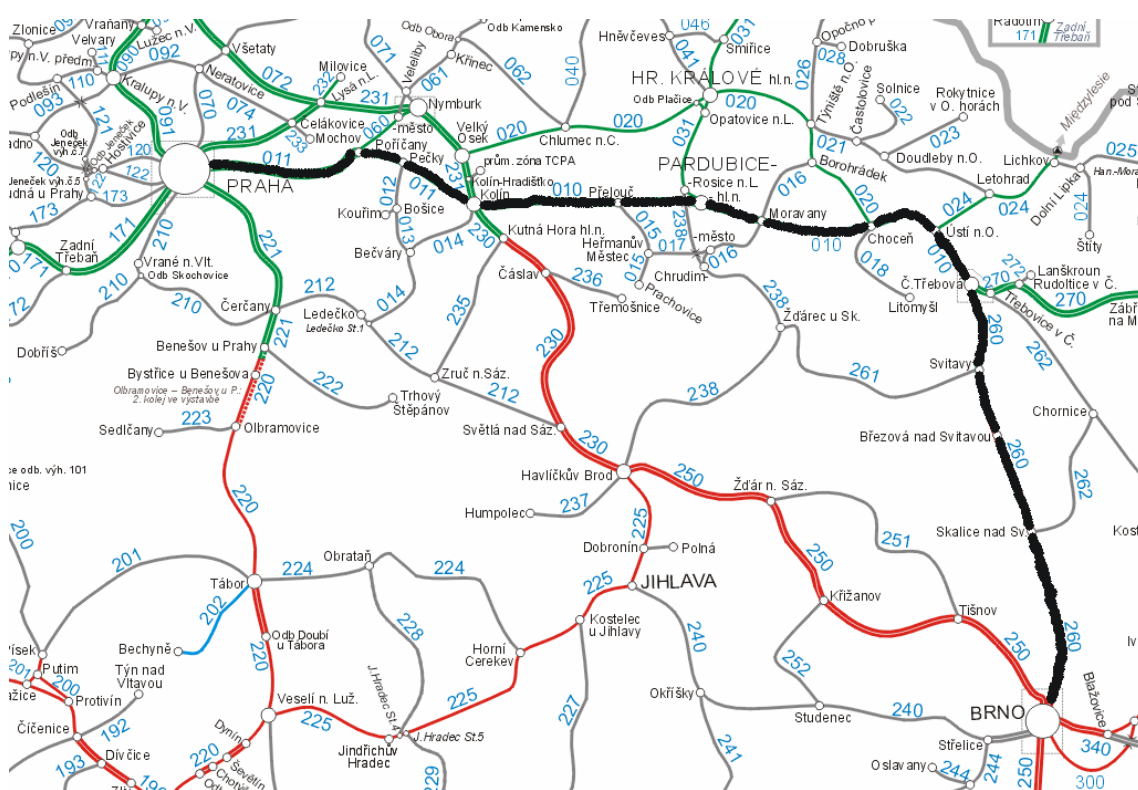
V letech 1992–1998 začala být trať rekonstruována a napojena na první železniční koridor vedoucí z Děčína přes Prahu do Břeclavi. Trať byla v plné délce elektrifikována. Jižně od železniční stanice Svitavy se na kilometru 18,1 nachází přechod stejnosměrné a střídavé napájecí soustavy (od Brna 25 kV 50 Hz AC, k České Třebové 3 kV DC).

V roce 1936 byl na trať nasazen motorový vůz M 290.0 Slovenská strela s maximální rychlostí 130 km/h.

Od roku 1966 byly na nákladní vlaky nasazovány sovětské diesellové lokomotivy řady 781 Sergej, jejichž provoz na trati byl slavnostně ukončen 21. října 1995. Od roku 1975 byly na osobní vlaky a rychlíky nasazovány lokomotivy řady 753 Brejlovec.

Po dokončení druhé traťové koleje trati Brno – Havlíčkův Brod v roce 1958 poklesl význam trati Brno – Česká Třebová. Po elektrizaci trati z Brna na Havlíčkův Brod v roce 1966 na ni byla převedena veškerá tranzitní nákladní a rychlíková doprava, včetně známých rychlíků jako Slovenská strela a Hungaria.

V roce 1999 se na trať vrátil rychlík Brněnský drak, v roce 2000 Hungaria a v roce 2001 Slovenská strela. Dne 20. října 2005 po trati poprvé projela vlaková souprava řady 680 Pendolino, která projížděla do poslední změny grafikonu v prosinci 2011. Od 14. prosince 2008 začaly být některé vlaky vyšší kvality taženy rakouskými lokomotivami Taurus. (zdroj [1])



Obr. 2 Trať č. 260 na současné železniční síti SŽDC (Zdroj: SŽDC, úprava: autor)

Zdroj: SŽDC, úprava: autor

Stav k prosinci 2012

V současně platném GVD je na této trati provozováno 14 párů vlaků EC v denním intervalu 1 hodina, 1 pár vlaků kategorie Ex s názvem „D1 Express“, který je provozován v pracovní dny a 2 páry tohoto vlaku provozované v neděli a o svátcích, 2 páry vlaků kategorie Ex, 8 párů vlaků kategorie R a 1 pár nočního vlaku kategorie EN. Všechny kategorie vlaků v uvedeném úseku jsou financovány prostřednictvím úhrady prokazatelné

ztráty, vyjma vlaků Ex s názvem D1 Express, který je provozován na podnikatelské riziko dopravce.

Vlaky kategorie EC v úseku Praha – Brno obsluhují stanici Pardubice hl. n.. Stanice Česká Třebová a Kolín jsou obsluhovány střídavě v intervalu 2 hodiny, kdy při obsluhování stanice Kolín není obsluhována žst. Česká Třebová a naopak.

Vzdálenost mezi stanicemi Praha hl. n. a Brno hl. n. je 255 km. Doba jízdy vlaků kategorie EC mezi stanicemi Praha hl. n. a Brno hl. n. činí 2h 40 min. Komerční vlak s názvem D1 Express zvládá tuto vzdálenost za 2h 35 min.

Kompletní GVD 2012/2013 pro uvedený úsek je součástí přílohy B této diplomové práce.

1.3 Výstavba vysokorychlostní tratě Praha - Brno

Již několik desítek let se objevují úvahy o možné výstavbě zcela nové vysokorychlostní tratě mezi Prahou a Brnem, která by s ohledem na stávající jízdní doby výrazně zrychlila dopravu a napomohla tak k dosažení vyššího komfortu v uvedeném úseku.

Navrhovaná trasa spojuje Prahu a Brno přes oblast Vysočiny a zároveň tvoří střední, nejzatíženější část navrhované sítě n VRT v České republice spojující plánované VRT Praha - západ a VRT Praha - sever s VRT Brno - sever a VRT Brno - jih.

Je zde počítáno s několika variantami

Varianta HB

Varianta HB je do železničního uzlu Praha zaústěna ve 2 alternativách. Trasa vychází buď z žst. Praha-Libeň, pokračuje v koridoru tratě Praha - Česká Třebová, se kterou tvoří společné čtyřkolejné těleso až do žst. Praha-Běchovice, kde se sklání jihovýchodním směrem ke Kolodějím, nebo vychází z žst. Praha-Vršovice, vede prostorem vršovického seřadovacího nádraží a dále na východ přes hostivařskou průmyslovou oblast a okolo Dubče, Koloděj a Újezdu nad Lesy, kde navazuje na alternativní trasu z Prahy-Libně. Obě alternativy jsou pro nákladní dopravu napojeny na stávající tratě - v žst. Praha-B)chovice nebo jednokolejnou spojkou do žst. Praha-Malešice v oblasti Hostivaře. Trasa dále pokračuje zhruba rovnoběžně se silnicí I/12 jižně od Úval a Českého Brodu až se jižně od Chrášťan stáčí k jihovýchodu v linii Svojsice, Bečváry, Chlístovice, Leština u Světlé, Okrouhlice, kde je dvoukolejné propojení s žst. Havlíčkův Brod pro přivedení relací Praha - Jihlava - Znojmo po VRT,

Dobronín, Měřín, Velké Meziříčí, Ostopovice a Brno-Horní Heršpice, kde je zaústěna do železničního uzlu Brno.

Délka trasy je 197,6 km.

Varianta K

Varianta K je při výjezdu z Prahy až do prostoru u Českého Brodu totožná s variantou HB včetně obou alternativ zaústění do pražského železničního uzlu. Od Českého Brodu pokračuje jižně od silnice I/12 v jejím souběhu až ke Kolínu, který obchází z jižní strany a poblíž Hlízova mimoúrovňově (ve spodní úrovni) křížuje trať Kolín - Havlíčkův Brod, přičemž je zde provedeno dvoukolejné propojení s žst. Kolín. To umožňuje etapové řešení výstavby VRT Praha - Brno, kdy bude v 1. etap) vybudován úsek Kolín - Brno a pro úsek Praha - Kolín se bude využívat stávající trať. Trasa je dále vedena východně od Kutné Hory a Čáslavi, okolo Příbyslavi a Křižanova k Ořechovu, kde je propojení s tratí Havlíčkův Brod - Brno dvoukolejnou spojkou ve směru od / do Brna a jednokolejnou spojkou ve směru od / do Havlíčkova Brodu. Trasa dále pokračuje severně od Velké Bíteše, za kterou pokračuje ve 2 alternativách zapojení do železničního uzlu Brno. Jižní vjezd je veden od Velké Bíteše k Ostopovicím, kde splývá s variantou HB. Severní vjezd je trasován četnými tunely od Velké Bíteše přes Veverskou Bítýšku a Českou do odb. Brno-Židenice.

Délka trasy je 201,8 km (alternativa Praha-Vršovice) při jižním vjezdu do Brna nebo 205,5 km při severním vjezdu do Brna.

Jízdní doby by se u všech navrhovaných variant pohybovaly do 60 minut, což by významně zrychlilo stávající železniční spojení.

2 PROBLEMATIKA FINANCOVÁNÍ OSOBNÍ DOPRAVY PROSTŘEDNICTVÍM ÚHRADY PROKAZATELNÉ ZTRÁTY

V této kapitole je popsána problematika financování úhrady prokazatelné ztráty při provozování osobní železniční dopravy.

2.1 Charakteristika pojmu „úhrada prokazatelné ztráty“

Úhrada za dopravní služby objednané veřejnou správou (Ministerstvem dopravy a krajskými řady) je legislativně zakotvena pro železniční dopravu v § 39a, zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou Ministerstva dopravy č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy, jejíž znění je součástí přílohy A této diplomové práce. Prokazatelná ztráta se počítá v souladu s výše uvedenými právními normami jako rozdíl ekonomicky oprávněných nákladů zvýšených o přiměřený zisk a výnosů související s provozování veřejné drážní osobní dopravy. Jednotlivé položky výpočtu prokazatelné ztráty a opady na chování dopravce si podrobně rozebereme v předposlední části příspěvku. V současné době je dotován provoz vlaků kategorie R a Ex z rozpočtu Ministerstva dopravy České republiky. V úseku Břeclav – Brno – Praha – Děčín je taktéž dotováno provozování vlaků kategorie EC. Na provoz osobních a spěšných vlaků přispívají krajské úřady. (Existuje několik ojedinělých případů kdy jsou dotovány vlaky kategorie R krajskými úřady např. R na úseku Olomouc – Jeseník.)

Od roku 2005 přenesla státní správa finanční prostředky, zákonem č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům, ve znění pozdějších předpisů a novelizací zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách odpovědnost za objednávku vlaků zajišťujících dopravní obslužnost kraje na jednotlivé krajské úřady. Vlaky kategorie Os a Sp jsou tedy od roku 2005 plně financovány z krajských rozpočtů a jednotlivé krajské úřady s těmito finančními prostředky nakládají v samostatné působnosti a tudíž výše dotací, potažmo počet objednaných vlaků, je plně v kompetenci kraje. Zvýšení subsidiarity v předmětné oblasti umožňuje klást na dopravce nároky takové, aby byly zajištěny specifické požadavky jednotlivých krajů. Mám to však i stinnou stránku,

a to problém financování železniční osobní dopravy na traťových úsecích na hranici kraje a rozdílnou kvalitu a rozsah železniční osobní dopravy v jednotlivých i sousedících krajích. Objednávka vlaků kategorie R a Ex je v kompetenci Ministerstva dopravy. Vlaky kategorie EC, IC a SC jsou provozovány na komerční riziko dopravce vyjma úseku Břeclav – Brno – Praha – Děčín, kde jsou i vlaky kategorie EC financovány prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty.

Regionální vlaky jsou financovány přibližně poloviční částkou na vlakokilometr oproti vlaků dálkové dopravy. Regionální vlaky jsou vedeny kratšími vlakovými soupravami než vlaky dálkové dopravy, avšak například spotřeba trakční energie a paliva je z důvodu častého zastavování výrazně vyšší než u vlaků dálkové dopravy. Energie spotřebovaná na vytápění souprav bude také vyšší u vlaků kategorie Os a Sp z důvodu častějšího zastavování. Soupravy regionálních vlaků mohou být kvůli přepravě na kratší vzdálenosti efektivněji využity, neboť může být oběh souprav vytvořen s cílem maximálního využití vagonů a lokomotiv. Kraje, i přes výše uvedené skutečnosti, hradí prokazatelnou ztrátu ve výši přibližně 56,- Kč za vlkm. Z výše uvedeného plyne, že výše prokazatelné ztráty na vlkm neodpovídá skutečným nákladům a pravděpodobně ani výnosů z provozování vlaků v závazku veřejné služby a vykazovat dotace na dopravní obslužnost pomocí tohoto poměrového ukazatele se jeví jako nevhodné. (zdroj [2])

Úhrada prokazatelné ztráty v železniční dopravě i přes uzavření smlouvy mezi státní správou a dopravcem však není vymahatelné.

2.2 Provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu

Veřejný zájem je takový druh zájmu, který má nadindividuální charakter. Pokud chce stát zajistit takovýto veřejný zájem, musí veřejná správa uzavřít smlouvu o závazku veřejné služby. Tu uzavírá na základě výše zmíněného zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Veřejná správa uzavírá předmětné smlouvy z toho důvodu, že by trh nebyl schopen v dostatečném rozsahu zajistit nabídku dopravních služeb. Tento argument pro dotování veřejné drážní osobní dopravy je velmi sporný. Existují časové polohy a území České republiky, kdy dopravce z důvodu nedostatečné poptávky cestujících žádné služby neposkytne. V tom případě je role veřejné správy nezastupitelná, i když i v tomto případě má objednatel právo si vybrat druh dopravního prostředku, kterým bude dopravní obslužnost dotčeného území zajištěna. Existují však v současnosti traťové úseky, na kterých poptávka cestujících

převyšuje nabídku veřejné drážní osobní dopravy (především úsek Praha - Olomouc), přesto je zde přispíváno z daní ekonomicky aktivních občanů na provoz vlaků. I u těchto atraktivních traťových úseků však argumentuje veřejná správa nutností dotování provozu následovně.

Dopravce je nucen se řídit cenovou regulací Ministerstva financí. Cenová regulace je uplatňována formou věcně usměrňovaných cen (Princip výpočtu regulované ceny je založen na vzorci, kdy náklady spolu přiměřeným ziskem dopravce zkrácené o dotace musí být vyšší nebo rovny plánovaným tržbám.), jenž výrazně snižují volnost dopravce při tvorbě tarifní politiky, kdy dopravce by se v případě neexistence cenové regulace a závazku veřejné služby choval v souladu se základním principem ekonomie: vyrovnávání nabídky a poptávky a pravděpodobně by zavedl dynamické jízdné s ohledem na přepravní relaci a čas, kdy k přepravě dochází. Cenové regulace jízdného a její konstrukce má i další negativní implikaci. Dopravce je v souladu se vzorcem věcně usměrňované ceny motivován dosahovat max. náklady, přiměřený zisk a minimální tržby a dotace, pokud usiluje o maximální zvýšení cen jízdného. Tyto cíle jsou v příkrém rozporu s cíli dopravce při úhradě prokazatelné ztráty, což vyplývá z konstrukce výpočtu prokazatelné ztráty.

2.3 Podmínky udělení licence k provozování linkové osobní dopravy

Licence k provozování linkové osobní dopravy je podle zákona č. 111/1994 Sb. podmínkou k provozování linkové osobní dopravy jak veřejné, tak i neveřejné (tzv. zvláštní), a to ať je doprava provozována na základě koncese, nebo na základě povolení, ať je provozována autobusy, nebo například osobními automobily. Licence vydává dopravní úřad pro každou linkou zvlášť, přičemž zákonným důvodem k odepření licence je například souběh s krajem nebo obcí dotovanou dopravou, která dostatečně pokrývá přepravní potřeby, nebo pokud se dopravce v minulosti dopustil některých porušení zákona.

V praxi dochází k problémům vyplývajícím z toho, že dopravu objednávají a dotují kraje a obce v samostatné působnosti formou obchodního výběru a smluvního vztahu, zatímco licence k téže dopravě udělují kraje, statutární města a obce s rozšířenou působností v přenesené působnosti licenčním řízením podle jiných kritérií. Tato podvojnost a nekompatibilita řízení i závazků z nich plynoucích je zdrojem mnoha právních i faktických problémů a sporů a vedla mimo jiné i k závažné krizi v autobusové dopravě např. v Ústeckém

kraji. Řešení tohoto problému má napomoci připravovaný Zákon o veřejné dopravě. (zdroj: Krajský úřad Jihomoravského kraje)

2.4 Způsob výpočtu prokazatelné ztráty

Výše prokazatelné ztráty se stanoví jako rozdíl mezi výší ekonomicky oprávněných nákladů zvýšených o přiměřený zisk a celkovými výnosy z provozování veřejné drážní osobní dopravy vlaky regionální a celostátní dopravy. Podrobné členění ekonomicky oprávněných nákladů a výnosů je uvedeno ve výkazu nákladů a výnosů z přepravní činnosti ve veřejné drážní osobní dopravě (dále jen "výkaz"), jehož vzor je součástí přílohy A této práce.

Dopravce zajistí přiřazování ekonomicky oprávněných nákladů do úseků drah zvlášť pro vlaky regionální dopravy a celostátní dopravy. Následně se přiřazené náklady rozčlení do územních obvodů krajů. Do celkových výnosů se zahrnují tržby z jízdného, tržby z přepravy zavazadel, tržby za další služby související s osobní přepravou, dále přírážky a pokuty za nedodržování přepravního řádu a úhrada ztráty ze žakovského jízdného, jízdného za přepravu dětí a zdravotně postižených.

Celkové výnosy z veřejné drážní osobní dopravy se počítají z údajů uvedených ve všech druhích příjmových přepravních dokladů vedených v účetnictví dopravce. Tržby z jízdného přiřadí dopravce do úseků drah zvlášť pro vlaky regionální dopravy a pro vlaky celostátní dopravy a následně do územních obvodů krajů. Způsob výpočtu a úhrady ztráty ze žakovského jízdného je uveden v příloze A diplomové práce. Přiměřený zisk nesmí překročit 5 % ekonomicky oprávněných nákladů.

Z výše uvedených argumentů je zřejmá nutnost dotovat v odůvodněných případech provoz vlaků osobní dopravy, avšak rozsah vlaků zařazených do závazku veřejné služby je i nadále velmi sporný, už vzhledem k velmi častému provozování souběžné autobusové dopravy a to jak dotované, tak na vlastní riziko dopravce. Další otázkou, která u zajištění jakéhokoli veřejného zájmu vyvstává je, zda-li je veřejný zájem zajištěn v dostatečné míře.

Pokud přijmeme skutečnost, že o rozsahu veřejné dopravy rozhodují zvolení zastupitelé, zůstává problematická výše dotací za objednané dopravní služby. Proto je nezbytné provést analýzu konstrukce prokazatelné ztráty.

Výše úhrady za objednané služby je vypočítána na základě rozdílu ekonomicky oprávněných nákladů s přiměřeným ziskem a výnosů dopravce souvisejících s provozováním předmětných vlaků. Ekonomicky oprávněné náklady jsou definovány velmi neurčitě v již

zmiňované vyhlášce Ministerstva dopravy 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě. Přiměřených zisk může dosáhnout v souladu s touto právní normou maximálně 5 % ekonomicky oprávněných nákladů. Z výše uvedeného je patrné, že klíčovou položkou při výpočtu úhrady prokazatelné ztráty jsou ekonomicky oprávněné náklady. Objednatel vlakové osobní dopravy má právo kontrolovat oprávněnost vykazovaných nákladů dopravce, avšak výčet ekonomicky oprávněných nákladů není v současnosti v žádné právní normě přesně vymezen. Dopravce tedy může pro potřeby objednávky vlaků osobní dopravy pro orgány veřejné správy navyšovat náklady v této oblasti. Je k tomuto jednání dostatečně motivován principem výpočtu prokazatelné ztráty, kdy jeho základní ekonomický cíl již není maximalizace zisku, ale maximalizace dotací z veřejných rozpočtů. Jeho snahou je tedy maximalizovat ekonomicky oprávněné náklady a tím i přiměřený zisk a minimalizovat výnosy z osobní dopravy v závazku veřejné služby.

Tento princip výpočtu prokazatelné ztráty je obdobně nastaven i v komunitárním právu. Dotace do veřejné osobní drážní dopravy tak neustále mírně narůstají, i když je rostoucí objednávka zajištěna přibližně stejným rozsahem vlakových souprav a stejným množstvím pracovních sil. O efektivitě vynakládání veřejných prostředků na zajištění dopravní obslužnosti svědčí také počet přepravených cestujících a přepravní výkon měřený v oskm. Jak je uvedeno výše, nárůst dotací do osobní dopravy o cca 20 % v roce 2006 oproti roku 2000 v ČR a nárůst objednaných vlaků o 17 % (měřeno ve vlkm), vedl k stagnaci počtu přepravených cestujících a poklesu přepravního výkonu v oskm o 5 %. Přitom mezi hlavní cíle veřejné správy patří přesun cestujících z individuální automobilové dopravy právě do veřejné.

O velice nízké průkaznosti ekonomicky oprávněných nákladů a výnosů předkládaných dopravcem svědčí i rozdíl mezi výší úhrady prokazatelné ztráty v dálkové a regionální osobní železniční dopravě. Dokonce velmi často dochází k rozdílným úhradám ztráty dopravce za objednaný dopravní výkon na železnici mezi jednotlivými kraji i přesto, že je provoz objednaných vlaků zajišťován obdobným rozsahem pracovních sil, technických zařízení a počtem a typem vlakových souprav. (zdroj [2])

3 PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ A VEŘEJNÉ LINKOVÉ DOPRAVY Z HLEDISKA ZÁKONA O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH

O potřebě a obsahu zákona o veřejné dopravě, který by jednotně upravil pravidla pro dotování osobní veřejné dopravy a její plánování, se opakovaně zmiňovala řada politiků i odborníků včetně zástupců ministerstva dopravy zejména v letech 2004–2007. V roce 2009 poslalo ministerstvo do připomínkového řízení verzi s názvem Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. V únoru 2010 předložila vláda návrh zákona poslanecké sněmovně pod názvem Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících, který byl poslaneckou sněmovnou schválen a vzešel v platnost téhož roku.

Zákon nahradil části nynějších zákonů o silniční dopravě a o dráhách a zahrnul i některá témata, která dosud podrobně upravovala jen prováděcí vyhláška (ohledně prokazatelné ztráty při zajišťování dopravní obslužnosti) a odstranit nejasnosti a rozpory v dosavadních právních předpisech, kvůli nimž byla zpochybňována některá výběrová řízení na autobusové i železniční. Příprava zákona probíhala souběžně s přípravou Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, vydaného 23. října 2007, a konečné verze návrhu zákona implementují požadavky této směrnice. (zdroj[5])

3.1 Obsah zákona

Obsahem zákona je stanovení cílů veřejné dopravy a vymezení veřejného zájmu, přesnější vymezení odpovědnosti státu, kraje a obcí, možnost vícestranných smluv se současným využitím více veřejných zdrojů (ministerstvo a kraj, sousedící kraje, kraj a obec atd.) nebo veřejných i soukromých zdrojů (průmyslové podniky, obchodní centra atd.), preference veřejné dopravy, dopravní plánování včetně kritérií výkonnosti a kvality, tarifní a odbavovací integrace, výběr dopravce, smlouva o veřejné službě a výpočet kompenzace, umožnění účelově nevázaného přiměřeného zisku dopravce.

Řešen je také vzájemný vztah a rozlišení dotované veřejné dopravy od ziskové veřejné dopravy. Zákon počítá se s možností dotovat jako doplňkové (alternativní) i nelinkové formy

dopravy, tzv. systémy s pravděpodobnostní obsluhou, například s proměnnými trasami a jízdními řády, radiobus atd.

V první polovině roku 2007 se ve věcném návrhu Zákona o veřejné dopravě objevil institut „regulačního stupně“, umožňující preferovat „dopravu ve veřejném zájmu“ před komerčními spoji. Významní konkurenti Českých drah (Railtrans a Student Agency) tuto úpravu vnímali jako překážku konkurenčního prostředí, která umožňuje upřednostňovat dotované spoje před efektivnějšími.

Hlavním principem tohoto zákona je rovné postavení a propojení drážní a autobusové dopravy a vytyčení standardů kvality a bezpečnosti. Zákon se nezabývá budováním a plánováním integrovaných dopravních systémů. Oproti stávající české legislativě se v evropském nařízení objevuje institut výlučného práva, t. j. možnosti spojit udělení závazku veřejné služby určitému dopravci s vyloučením jiných provozovatelů v určité trase, síti nebo oblasti. (zdroj[5])

3.2 Evropský kontext zákona

Příprava zákona byla koordinována se souběžným projednáváním návrhu nařízení o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici v Evropském parlamentu. Podle tohoto návrhu bylo do zákona zapracováno ustanovení, aby nařízení mělo pro smlouvu o veřejné službě stanovit povinnost objednatelů vybírat dopravce ve výběrových řízeních, avšak se čtyřmi výjimkami:

- Zadání internímu provozovateli, tedy dopravci vlastněnému a kontrolovanému objednatelům
- Malé zakázky, zatím je navrhováno omezení rozsahem 300 tisíc vozových kilometrů ročně nebo kompenzace do jednoho milionu EURO
- Bezprostřední ohrožení existence služby ve veřejném zájmu. Tímto způsobem by bylo možné zadat zakázku maximálně na dobu 2 let.
- Blokovaná výjimka pro železniční dopravu na regionální a dálkové spoje.

Maximální smluvní doba byla stanovena na 10 let u autobusové dopravy a 15 let u drážní, přičemž v případě podstatných investic mohou být tyto doby ještě o polovinu prodlouženy. (zdroj[5])

4 CHARAKTERISTIKA VEŘEJNÉ LINKOVÉ AUTOBUSOVÉ DOPPRAVY V ÚSEKU PRAHA - BRNO

V této kapitole bude popsána osobní autobusová doprava v úseku Praha – Brno provozovaná autobusy soukromých společností na své podnikatelské riziko.

4.1 Charakteristika silničního úseku Praha - Brno

Vzdálenost mezi Prahou a Brnem činí 207 km (zdroj: Google Maps), z čehož 190 km je vedeno po dálnici D1. Dálnice D1 je nejstarší a nejdelší dálnice na území Česka (a historicky první dálnice Československa), která po svém dokončení spojuje Prahu, Brno a Ostravu. Její historie sahá až do 30. let 20. století; původně měla být hlavní osou republiky, v současnosti je její hlavní a nejvýznamnější úsek z Prahy do Brna nejvytíženější v Česku.

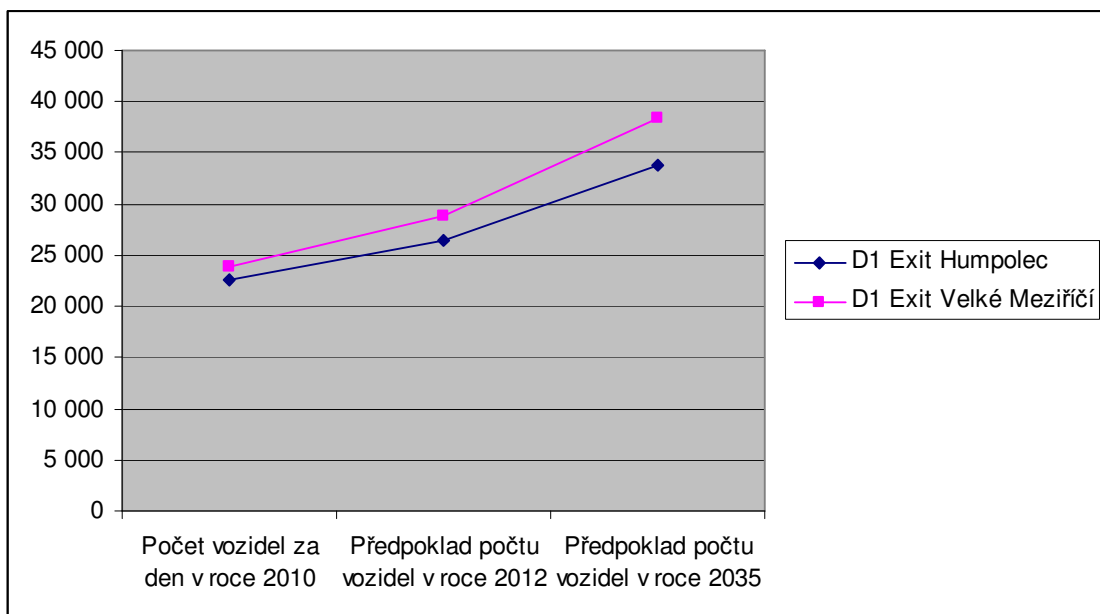
Projektovaná délka v ose dálnice je 376,497754 km. V prosinci 2012 byly v provozu dva souvislé úseky: Praha – Říkovice (272 km) a Lipník nad Bečvou – česko-polská hranice u Věřňovic (80 km; zde původně jako dálnice D47). Část dálnice v úseku Praha – Brno je součástí IV. panevropského koridoru Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť – Constanța/Soluň/Istanbul či trasy TEM vedoucí ze Skandinávie na Balkán.

Dálnice D1 zažila velký nárůst provozu hlavně v 90. letech, kdy došlo vzhledem ke změně společensko-politických poměrů k rychlému rozvoji automobilismu. Jelikož některé úseky svým technickým stavem nevyhovují současné intenzitě provozu, dochází na D1 nezdědky k dopravním nehodám. Situaci nepřispěl ani vstup Česka do EU, kdy zrušením celních kontrol se stala dálnice pro kamionové dopravce atraktivnější spojnici mezi Německem a střední a východní Evropou, než předchozí spoje v Německu a Rakousku. (zdroj [3])

4.2 Intenzity dopravy silničního úseku Praha - Brno

Intenzita dopravy tohoto silničního úseku je v porovnání s jinými dálničními úseky velmi vysoká. Je to dáno jak polohou tohoto úseku, který tvoří páteř dálniční sítě v ČR, tak i skutečností, že spojuje dvě největší města v ČR. Současně však v rámci Transevropské

dálnice vedoucí ze Skandinávie na Balkán je tento úsek vůbec nejužším z hlediska možné propustnosti.



Obr. 3 Počet osobních a dodávkových vozidel dle sčítání z roku 2010 a prognóza vývoje v následujících letech (Zdroj: Ministerstvo dopravy)

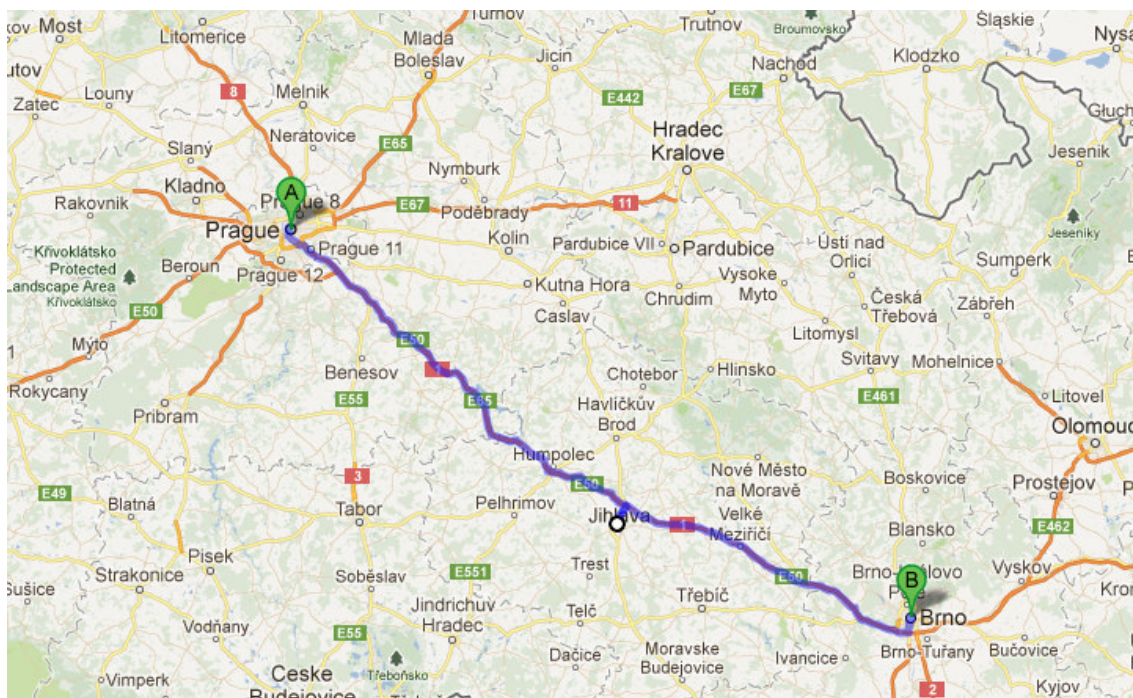
4.3 Linky provozované společnostmi Student Agency, s. r. o.

Autobusová doprava mezi Prahou a Brnem je v pracovních dnech zajišťována celkem 38 páry spojů společnosti Student Agency, s. r. o. v pracovních dnech. Tyto spoje zpravidla jezdí mezi Prahou a Brnem přímo bez zastavení, několik spojů obsluhuje také krajské město Jihlava. Z Prahy vyjíždí z Ústředního autobusového nádraží Florenc a končí v Brně u bývalého autobusového nádraží v ulici Nádražní u hotelu Grand.

Doba jízdy linek je 2h 30 minut, v případě jízdy přes Jihlavu 2h 45 minut. Spoje provozované v nočních hodinách pak mají udávanou dobu jízdy 2h 20 min. Tato doba jízdy je tedy srovnatelná s dobou jízdy vlaků Českých drah. V případě Českých drah však tato doba bývá zpravidla dodržena. U autobusové dopravy nelze opomenout riziko kongescí na dálnici D1, které může celkovou dobu jízdy značně prodloužit.

Společnost Student Agency, s. r. o. provozuje autobusovou dopravu v uvedeném úseku od roku 2004. Společnost zavedla na svých autobusových linkách služby, které předtím nebyly v České republice běžné. V autobusech jsou zdarma k dispozici časopisy a denní tisk, během jízdy lze sledovat film nebo poslouchat hudbu do sluchátek s výběrem z osmi kanálů,

během cesty je cestujícím k dispozici stevard či stevardka a v ceně jízdného je zahrnutá i káva či jiné teplé nápoje, studené nápoje lze ve voze zakoupit taktéž.



Obr. 4 Znárodnění trasy Praha – Brno po dálnici D1 s odbočkou do Jihlavy

Zdroj: Google Maps

Společnost svým příchodem na uvedenou trasu nasadila nižší ceny, čímž donutila i ostatní dopravce včetně Českých drah ke snížení cen nebo speciálním relačním slevám. Ke snížení cen musel majoritní dopravce přistoupit i v oblasti občerstvení. Dopravní společnost Čebus po nástupu Student Agency s. r. o. trasu Praha – Brno opustila a její spoje převzala firma Český národní expres, která jich poté většinu zrušila.

Společnost Student Agency s. r. o. zavedla nové typy placení jízdenek a rezervace míst, například tzv. otevřené nebo kreditové jízdenky, po jejichž předplacení lze konkrétní spoj rezervovat přes web nebo po SMS.

4.4 Linky provozované ostatními společnostmi

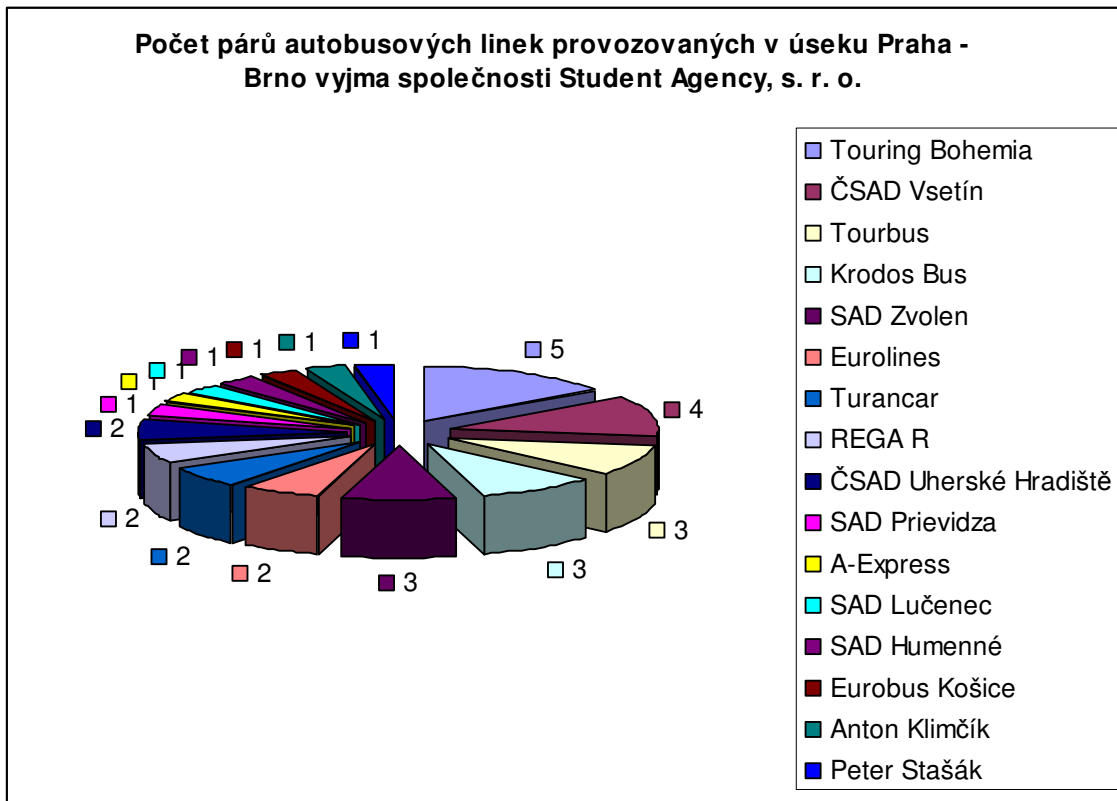
Na trase Praha – Brno je autobusová doprava provozována taky řadou dalších soukromých dopravců. Příchodem společnosti Student Agency však byla v důsledku konkurenčního boje drtivá většina linek mezi Prahou a Brnem zrušena a tato dvě města jsou obsluhována většinou pouze linkami, které nemají v Brně cílovou destinaci a pokračují dál. Ve většině případů se

jedná o mezinárodní linky, které pokračují na Slovensko, avšak vnitrostátní přeprava mezi Prahou a Brnem je zde povolena taktéž.

Ve výčtu se jedná o tyto společnosti:

Název společnosti	Počet párů spojů provozovaných v úseku Praha - Brno
Touring Bohemia	5
ČSAD Vsetín	4
Tourbus	3
Krodos Bus	3
SAD Zvolen	3
Eurolines	2
Turancar	2
REGA R	2
ČSAD Uherské Hradiště	2
SAD Prievidza	1
A-Express	1
SAD Lučenec	1
SAD Humenné	1
Eurobus Košice	1
Anton Klimčík	1
Peter Stašák	1

Tab. 1 Přehled ostatních soukromých dopravců provozujících veřejnou linkovou dopravu v úseku Praha – Brno



Obr. 5 Počet párů autobusových linek provozovaných v úseku Praha - Brno vyjma společnosti Student Agency, s. r. o.

Tyto autobusové linky obsluhují Prahu a Brno bez zastavení a k dopravě využívají dálnici D1. Z Prahy vyjíždějí z Ústředního autobusového nádraží Florenc a v Brně zastavují na Ústředním autobusovém nádraží Zvonařka. Autobusové linky společnosti REGA R ve směru do Polska na Ukrajinu zastavující v Brně vyjíždějí z Prahy ze zastávky Želivského umístěné v blízkosti stejnojmenné stanice metra.

Doba jízdy autobusů výše uvedených soukromých dopravců se pohybuje v rozmezí 2h 30 min – 2h 45 min.

4.5 Možnosti ekonomických subvencí pro autobusovou dopravu

Z hlediska možností často diskutovaného tématy ekonomických subvencí pro linky autobusové dopravy je nutné zvážit přínos autobusových linek z hlediska počtu rozlohy území, které je možno dopravně obsloužit a obsaditelnosti jednotlivých spojů. Přestože názory na tuto problematiku jsou různé, z hlediska stávajících zákonných opatření jsou pro autobusovou dopravu subvence ze strany státu na meziregionální linky objednávané Ministerstvem dopravy nemožné, jelikož v souladu s §4, ods. 1 a §4, ods. 2 zákona č.

194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, jehož znění je součástí přílohy E této diplomové práce, je možné subvencovat výhradně dálkovou železniční dopravu. Financování meziregionálních spojů autobusové dopravy prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty podle stávajících legislativních opatření možné není. Další skutečností, které subvencování meziregionálních spojů společnosti Student Agency, s. r. o. znemožňuje, je požadavek ztrátovosti, který je pro možnost subvencí nutný a který tato společnost nesplňuje.

5 NÁVRH PARAMETRŮ PRO POSOUZENÍ KONKURENČNÍHO POSTAVENÍ DOPRAVCŮ

V této kapitole budou navrženy a vyhodnoceny jednotlivé parametry pro posouzení základních dat o železniční a veřejné linkové dopravě provozované v úseku Praha – Brno.

Při navrhování těchto parametrů byl zohledněn základní požadavek dotčených úřadů státní správy, kterým je zabezpečení dostatečné kapacity přepravy na dané trase dotčenými regiony za přijatelných socioekonomických podmínek přepravy a schopnosti zajištění mobility přílehlých regionů k železniční trati a k trase autobusového spojení.

5.1 Ekonomické subvence

Jak již bylo popsáno v kapitole č. 2, železniční doprava v úseku Praha – Brno je financována prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty. Tento úsek tvoří v rámci ČR výjimku, jelikož do výčtu vlaků financovaných prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty patří také vlaky kategorie EuroCity (EC), kterých je v daném úseku provozováno celkem 14 párů. Tyto vlaky odjíždí ze stanice Brno hlavní nádraží počínaje 5. hodinou v taktovém intervalu každou hodinu a 39 minut až do 20:39, kdy odjíždí ve směru do Prahy poslední vlak kategorie EC. Z Prahy potom vyjíždí taktéž každou hodinu a 39 minut až do 19:39 ve směru do Brna stejný počet párů vlaků kategorie EC.

Vedle těchto vlaků jsou zde provozovány vlaky kategorie Expres (Ex) a rychlíky (R) jezdící totožnou trasou jako vlaky kategorie EC, tedy přes Českou Třebovou. Společnost České dráhy, a. s. však provozuje také vlaky kategorie R i přes Havlíčkův Brod, které jsou financovány prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty. Celkem tedy v úseku Praha – Brno je provozováno 33 párů vlaků, což je o 5 párů méně než u společnosti Student Agency, s. r. o.

Výše dotací na trase Břeclav – Brno – Praha – Děčín pro vlaky EC společnosti České dráhy, a. s. je v celkové výši 625 mil. Kč ročně, což představuje dotace na jeden km ve výši 139 Kč. České dráhy, a. s. jsou také příjemci ekonomických subvencí za rychlíky Brno - Česká Třebová - Praha ve výši 157 mil Kč ročně, tj. 106 Kč na vlakokilometr a za rychlíky R Brno - Havlíčkův Brod - Praha 225 mil Kč ročně, tj. 112 Kč na vlakokilometr. Dohromady tyto dotace v úseku Praha - Brno činí 1,007 miliardy ročně. (zdroj [4]).

Je však nutno dodat, že státem subvencované vlaky v daném úseku, jedoucí at' už přes Českou Třebovou či Havlíčkův Brod zajišťují dopravní obslužnost většího území přilehlého k dopravní cestě než spoje veřejné linkové dopravy, které subvencované nejsou. Proto se požadavek na ekonomické subvence i v kontextu nákladů na provozování železniční dopravy v úseku Praha – Brno jeví z tohoto hlediska jako oprávněný.

Zde je však nutné uskutečnit také analýzu ekonomických ukazatelů s ohledem na změny v dělbě činností mezi ČD, a. s. a Správou železniční dopravní cesty, které v současné době stále probíhají.

5.2 Rychlost přepravy

Doba jízdy autobusy společnosti Student Agency, s. r. o. se pohybuje mezi 2h 30 min a 2h a 45 min v závislosti na skutečnosti, zda-li spoje zajíždí či nezajíždí do Jihlavy. Spoje soukromých dopravců se pohybuje v intervalu 2h 30 min až 3h a 15 min.

Doba jízdy vlaků kategorie EC a Ex společnosti České dráhy, a. s. provozovaných v úseku Praha – Brno je 2h 40 minut v úseku Praha – Brno a 2h a 42 minut v úseku Brno – Praha. Doba jízdy vlaků kategorie R v úseku Praha – Brno vedených přes Českou Třebovou je přibližně 3h a 20 min. U vlaků kategorie R v úseku Praha – Brno přes Havlíčkův Brod činí doba jízdy přibližně 3h a 40 minut v obou směrech.

5.3 Časová spolehlivost

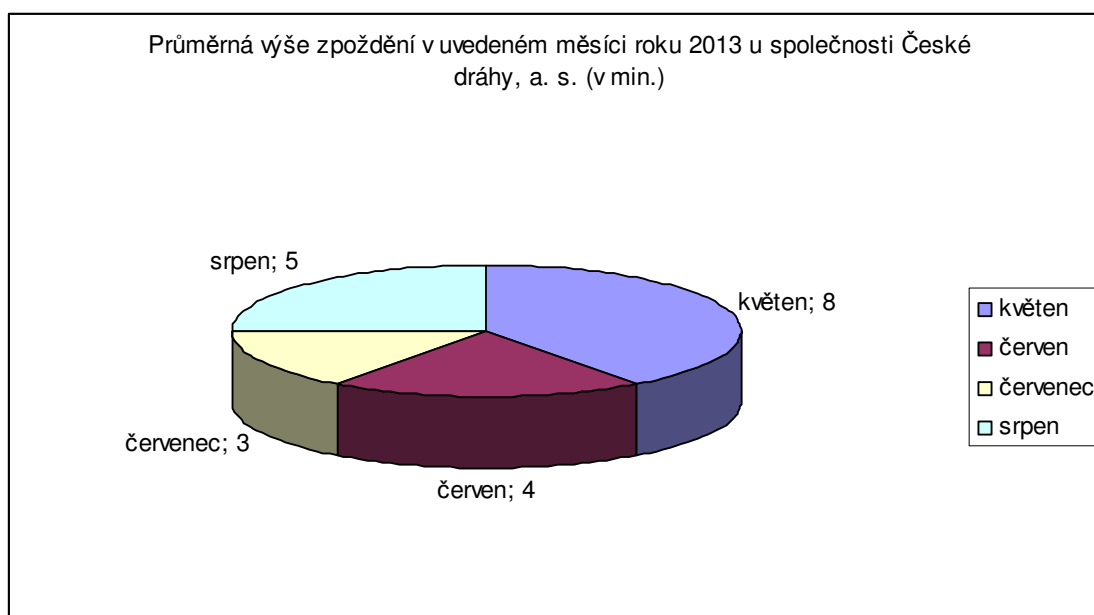
Prostřednictvím statistického zjišťování ve sledovaném období 1. 5. 2013 – 31. 8. 2013 byla zjištěna průměrná hodnota zpoždění u spojů společnosti ČD, a. s. kategorie EC a Ex ve výši 6 minut. Do tohoto zpoždění nebyla zahrnuta data z období 30. 5. 2013 – 14. 6. 2013, kdy z důvodu povodní na některých místech ČR a Německa byly vlaky zpožděny vinou cizí železniční správy až o 120 minut a vlivy mimořádných okolností, jako např. nehody na železničních přejezdech či vlivy vnějšího lidského činitele (sebevraždy).

Ve stejném období probíhalo taktéž statistické zjišťování výše zpoždění spojů společnosti Student Agency. Průměrná výše zpoždění u autobusů této společnosti byla 5 minut, přičemž ale je nutné dodat, že část spojů dorazila do cílového místa mnohdy o několik minut dříve, než byl předpokládán příjezd podle jízdního řádu. V případě, že autobus Student Agency, s. r. o. dorazil do cíle dříve oproti předpokládanému příjezdu, považovalo se, že autobus dorazil do cíle včas. Je také potřeba říct, že na výši zpoždění měla vliv také rekonstrukce

dálnice D1, avšak toto se oproti předpokladům nepromítlo v očekávané míře. Do statistického zjišťování se nepromítaly výkyvy ve zpoždění způsobené mimořádnostmi, tedy možnými nehodami na dálnici D1, kdy výše zpoždění autobusu byla více než 120 minut.

Měsíc	České dráhy, a. s.	Student Agency, s. r. o.
květen 2013	8	5
červen 2013	4	7
červenec 2013	3	7
srpen 2013	5	1

Tab. 2 Průměrná výše zpoždění v jednotlivých měsících statistického zjišťování (zaokrouhlo na min.)



Obr. 6 Průměrná výše zpoždění v uvedeném měsíci roku 2013 u společnosti České dráhy, a. s. (v min.)



Obr. 7 Průměrná výše zpoždění v uvedeném měsíci roku 2013 u Student Agency, s. r. o. (v min.)

5.4 Bezpečnost přepravy

Ve sledovaném období nebyly zaznamenány žádné dopravní nehody, jak u společnosti České dráhy, a. s. či společnosti Student Agency, s. r. o., které by nějakým způsobem způsobily újmu na zdraví cestujících.

Na dálnici D1, která tvoří hlavní spojnici mezi Prahou a Brnem, se každý den odehraje v průměru 5 dopravních nehod. Ve sledovaném období 1. 5. 2013 – 31. 8. 2013 to bylo celkem 602 dopravních nehod. Do tohoto počtu jsou však započteny pouze nehody, které šetřila nebo k nim byla přivolána policie. (Zdroj: Policie ČR)

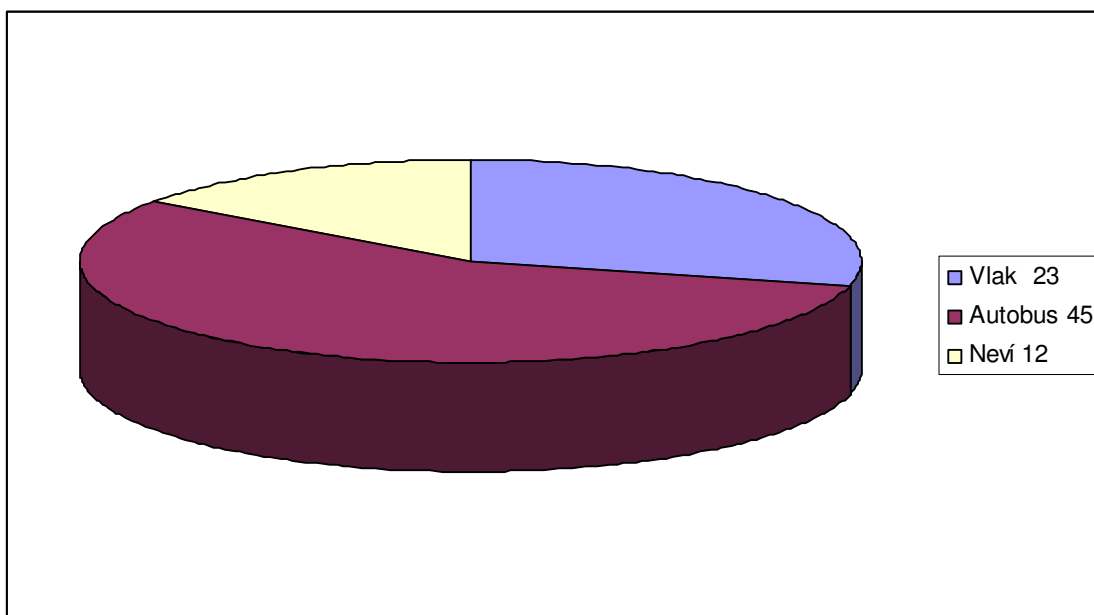
Na tratích mezi Brnem a Prahou se ve sledovaném období, ať už na trati vedené přes Havlíčkův Brod nebo Českou Třebovou, odehrálo celkem 13 dopravních nehod. Dopravní nehodou je myšlena nehoda způsobená vlivem vnějších faktorů, jako např. vjezd motorového vozidla do dráhy vlaku, sražení chodce vlakem apod. Nehoda zaviněná ze strany provozovatele drážní dopravy v uvedeném úseku ve sledovaném období nebyla zaregistrována. (Zdroj: České dráhy, a. s.)

5.5 Pohodlí a rozsah služeb poskytovaných cestujícím

Z hlediska pohodlí a rozsahu služeb, které jednotliví dopravci poskytují cestujícím, lze říci, že služby poskytované společností Student Agency, s. r. o. jsou na vyšší úrovni než služby poskytované společností České dráhy, a. s. Cestujícím, kteří se rozhodnou využít autobusové dopravy, je poskytován vyšší komfort služeb v podobě občerstvení zdarma, možnost sledování filmů, poslechu hudby, možnosti bezplatného připojení k internetu či bezplatné možnosti čtení denního tisku.

Uvedené možnosti (kromě možnosti sledování filmů a připojení k internetu) jsou k dispozici také v některých vlacích kategorie EC cestujícím společnosti České dráhy, a. s. Je však nutno říci, že tato možnost se vztahuje pouze na cestující 1. třídy, tudíž pouze na omezený segment cestujících.

Pojem „pohodlí“ však patří mezi subjektivní faktory stanovené na základě subjektivního vnímání pocitů každého jednotlivce, jelikož každý z cestujících tento faktor chápe jinak. Pro někoho jsou důležité faktory jako např. dostatek místa na nohy, možnost projít se ve vlaku či možnost návštěvy restauračního vozu. Z tohoto důvodu bylo ke změření a definování tohoto parametru použito taktéž statistického zjišťování. Na vzorku 80 cestujících bylo provedeno anketní šetření s dotazem „Který způsob dopravy v úseku Brno – Praha považujete z hlediska pohodlí jako lepší?“



Obr. 8 Výsledky statistického zjišťování preference jednotlivých dopravních prostředků z hlediska pohodlí

Na základě těchto výsledků lze říci, že preference cestujících je příznivější pro autobusovou dopravu, avšak tento fakt je dán především rozsahem poskytovaných služeb, který cestující považují jako nejdůležitější.

5.6 Ukazatel dopravně-přepravních výkonů a obsazenost jednotlivých spojů z hlediska maximální možné kapacity

V kontextu dopravně-přepravních výkonů jednotlivých spojů jednoznačně vítězí železniční doprava nad autobusovou. Zatímco u autobusů společnosti Student Agency, s. r. o. je kapacita jednoho spoje 63 míst, u vlaků disponuje kapacitou 66 míst jediný vagón. Kapacita celého vlaku se tedy pohybuje okolo 380 míst ve 2. vozové třídě a 66 – 132 míst v první vozové třídě (v závislosti na počtu vozů soupravy. U rychlíků se obsaditelnost pohybuje mezi 320 – 400 místy.

Počet přepravených osob není možné přesně stanovit, jelikož oba hlavní dopravci odmítli poskytnout konkrétní data z hlediska svého konkurenčního boje. Proto i zde bylo provedeno statistické zjišťování obsazenosti jednotlivých spojů, avšak v kratším období. Sledování proběhlo v měsíci červnu 2013 na náhodném vzorku 15 autobusů společnosti Student Agency, s. r. o. a 15 vlaků společnosti České dráhy, a. s., z čehož bylo 10 vlaků kategorie EC a 5 vlaků kategorie R.

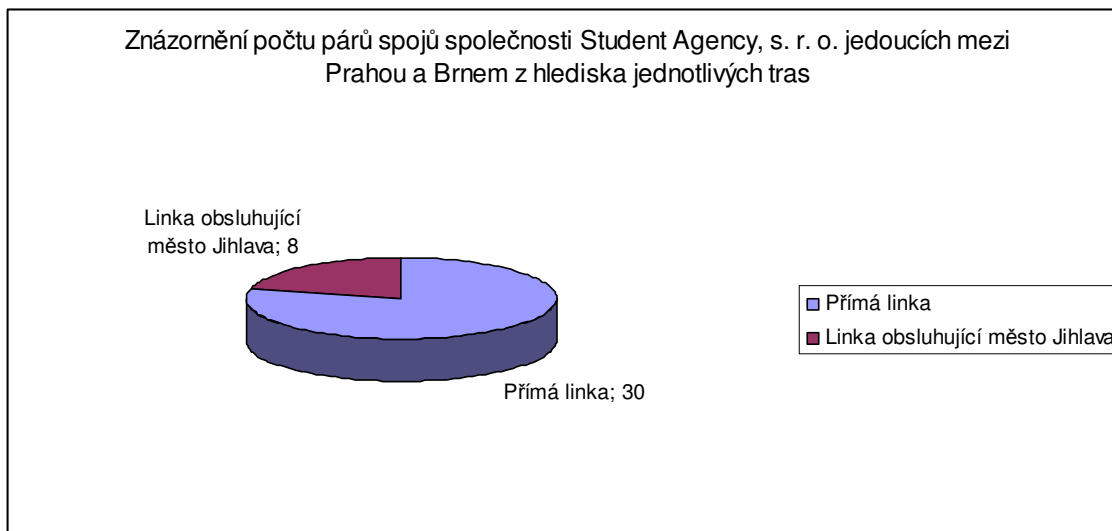
Průměrná obsazenost na základě tohoto sledování byla stanovena na 92% u autobusových linek a 72% u vlaků společnosti České dráhy. Toto šetření bylo provedeno ve stanici Praha hlavní nádraží a na Ústředním autobusovém nádraží Praha Florenc.

6 POSOUZENÍ KONKURENCESCHOPNOSTI Z HLEDISKA JEDNOTLIVÝCH PARAMETRŮ

V této kapitole dojde k návrhu a posouzení konkurenceschopnosti dvou hlavních dopravců provozujících osobní železniční dopravu a veřejnou linkovou dopravu v úseku Praha – Brno z hlediska jednotlivých parametrů.

6.1 Trasování spojů a linek

Jak již bylo uvedeno v kapitole č. 3, společnost Student Agency, s. r. o. provozuje veřejnou linkovou dopravu v úseku Praha – Brno celkem 38 páry přímých linek obsluhujícími tato dvě města v pracovní dny. Z tohoto počtu je 30 linek jedoucích mezi těmito městy přímo bez zastavení a 8 párů linek obsluhujících v dvouhodinovém intervalu také krajské město Jihlava, které oproti jízdnímu řádu bezzastávkových linek mají o 15 minut delší jízdní dobu.



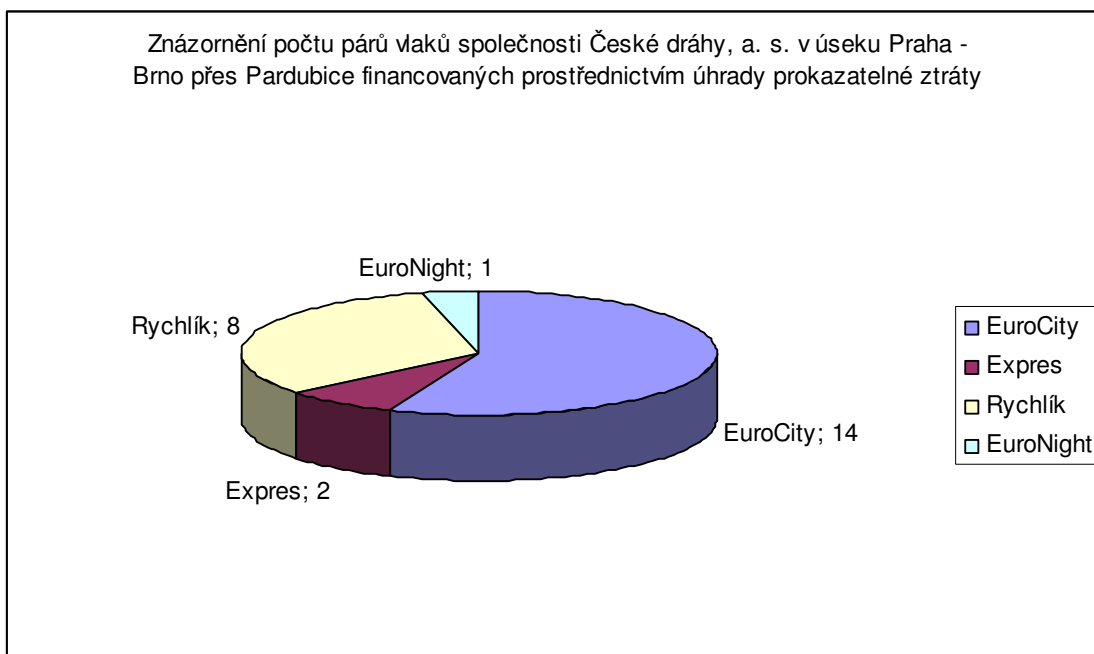
Obr. 9 Znázornění počtu párů spojů společnosti Student Agency, s. r. o. jedoucích mezi Prahou a Brnem z hlediska jednotlivých tras

Délka trasy mezi Prahou a Brnem je 206 km, s odbočkou do Jihlavy 216 km.

Naproti tomu železniční doprava využívá 255 km dlouhou trasu vedoucí přes Českou Třebovou nebo 257 km dlouhou trasu přes Havlíčkův Brod.

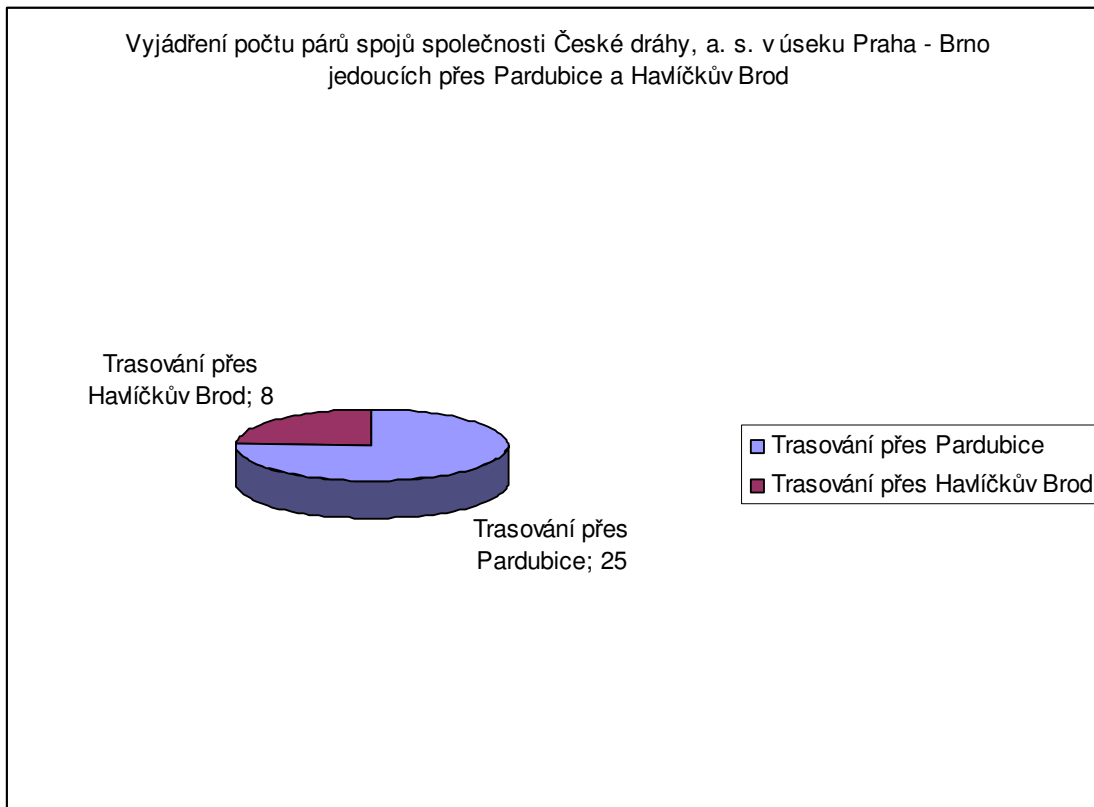
V současnosti je na trati přes Českou Třebovou provozováno 14 párů vlaků EC v denním intervalu 1 hodina, 1 pár vlaků kategorie Ex s názvem „D1 Express“, který je provozován v pracovní dny na podnikatelské riziko dopravce a 2 páry tohoto vlaku provozované v neděli a

o svátcích, 2 páry vlaků kategorie Ex, 8 párů vlaků kategorie R a 1 pár nočního vlaku kategorie EN. Celkem je tedy v tomto úseku provozováno v pracovní den 26 vlaků.



Obr. 10 Znázornění počtu párů vlaků společnosti České dráhy, a. s. v úseku Praha - Brno přes Pardubice financovaných prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty (do výčtu není zařazen spoj D1 Expres provozovaný na podnikatelské riziko dopravce)

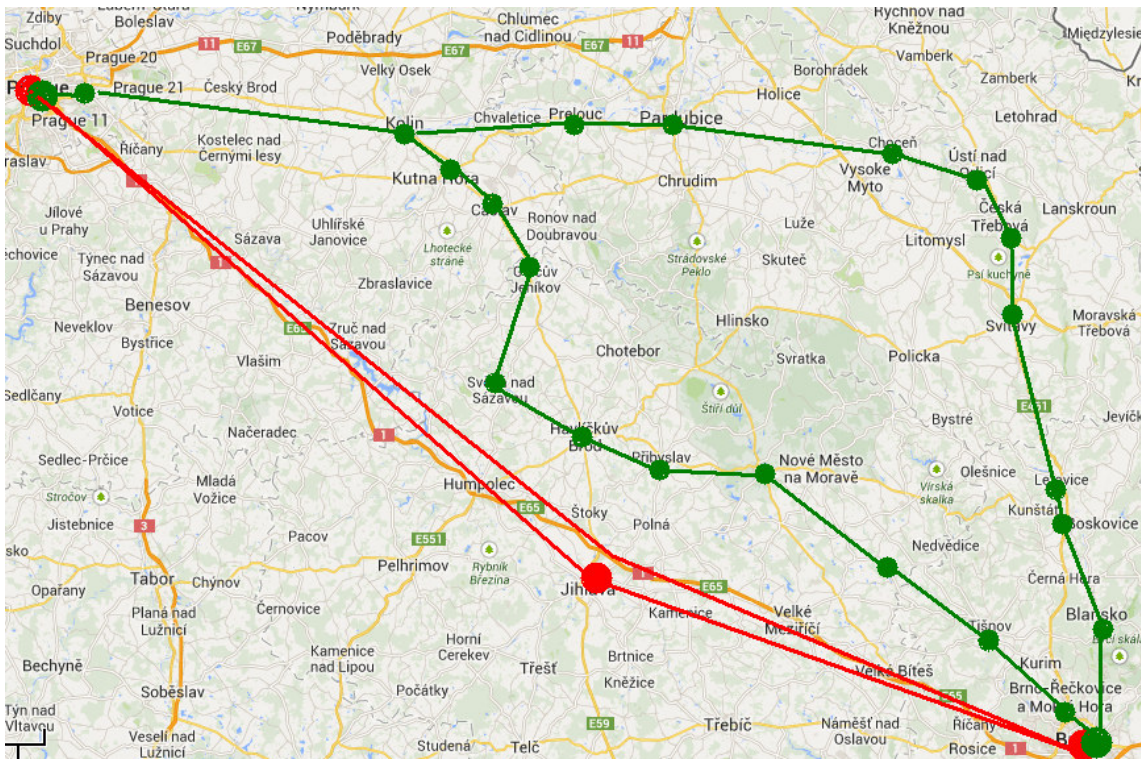
U vlaků jedoucích mezi Prahou a Brnem přes Havlíčkův Brod můžeme počítat s celkem 8 páry rychlíků, které vyjma výchozí a cílové stanice obsluhují také žst. Brno-Královo Pole, Tišnov, Křižanov, Žďár nad Sázavou, Přibyslav, Havlíčkův Brod, Světlá nad Sázavou, Golčův Jeníkov město, Čáslav, Kutná Hora hl. n., Kolín a Praha-Libeň.



Obr. 11 Vyjádření počtu párů spojů společnosti České dráhy, a. s. v úseku Praha - Brno jedoucích přes Pardubice a Havlíčkův Brod

6.2 Umístění zastávek vlakových spojů a autobusových linek

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, autobusové linky mezi Prahou a Brnem jedou převážně v přímém směru, pouze několik linek obsluhuje také krajské město Jihlava. Naproti tomu železniční doprava v uvedeném úseku obsluhuje v případě trasy přes Pardubice města Česká Třebová, Pardubice a Kolín, u rychlíkových spojů také stanice Adamov, Blansko, Skalice nad Svitavou, Letovice, Svitavy, Česká Třebová, Ústí nad Orlicí, Choceň, Pardubice, Přelouč, Kolín a Praha-Libeň, u spojů přes Havlíčkův Brod také Brno-Královo Pole, Tišnov, Křižanov, Žďár nad Sázavou, Přibyslav, Havlíčkův Brod, Světlá nad Sázavou, Golčův Jeníkov město, Čáslav, Kutná Hora hl. n., Kolín a Praha-Libeň.



Obr. 12 Grafické znázornění umístění jednotlivých zastávek v případě autobusové dopravy - červeně a železniční dopravy – zeleně (Zdroj: Google Maps, úprava: Autor).

6.3 Obsaditelnost

Při posuzování tohoto parametru jsou do úvahy brány hodnoty maximální možné obsazenosti jednotlivých dopravních prostředků provozovaných na trase mezi Prahou a Brnem. V případě autobusové dopravy je to celkem 63 míst. V úseku mezi Prahou a Brnem je tedy při počtu 38 párů linek možné počítat s maximální obsaditelností 2394 osob za den dle počtu spojů uvedených v jízdním řádu společnosti Student Agency, s. r. o. v jednom směru

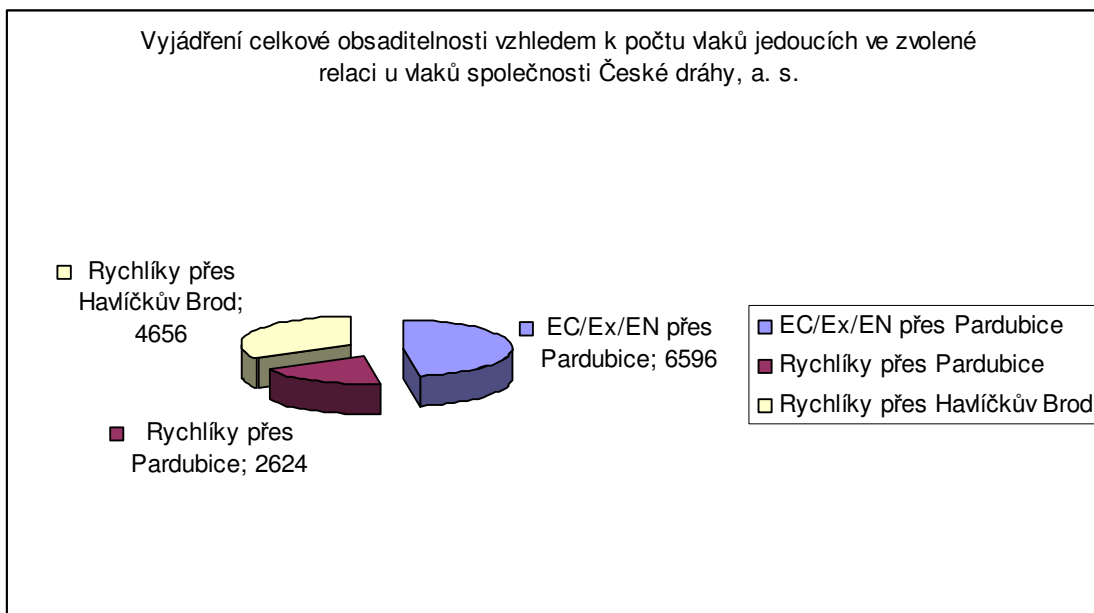
U společnosti České dráhy, a. s. je tento údaj velmi obtížné přesně stanovit vzhledem k různorodému řazení vlaků, ať už vzhledem k různým kategoriím vlaků či v rámci jedné kategorie vlaků jako takových. Dále se jako problematické vzhledem ke stanovení konkrétního čísla maximální obsaditelnosti jeví fakt, že některé spoje jedoucí v tomto úseku vezou také lůžkové a lehátkové vozy. Vzhledem ke skutečnosti, že vzdálenost mezi Prahou a Brnem je natolik malá, aby cestující s ohledem na cenu lůžkového či lehátkového příplatku tuto službu využíval, byl tento faktor v celkovém počtu obsaditelných míst zanedbán

Vzhledem ke zmíněné různorodosti řazení jednotlivých spojů byl tedy s ohledem na statistické zjišťování variant řazení zvolen u vlaků EC, Ex a EN modelový příklad vlaku

vezoucího 5 vozů 2. třídy řady Bmz a 1 vůz první třídy řady Ampz. Celková obsaditelnost takto zvolené soupravy tvoří celkem 388 osob.

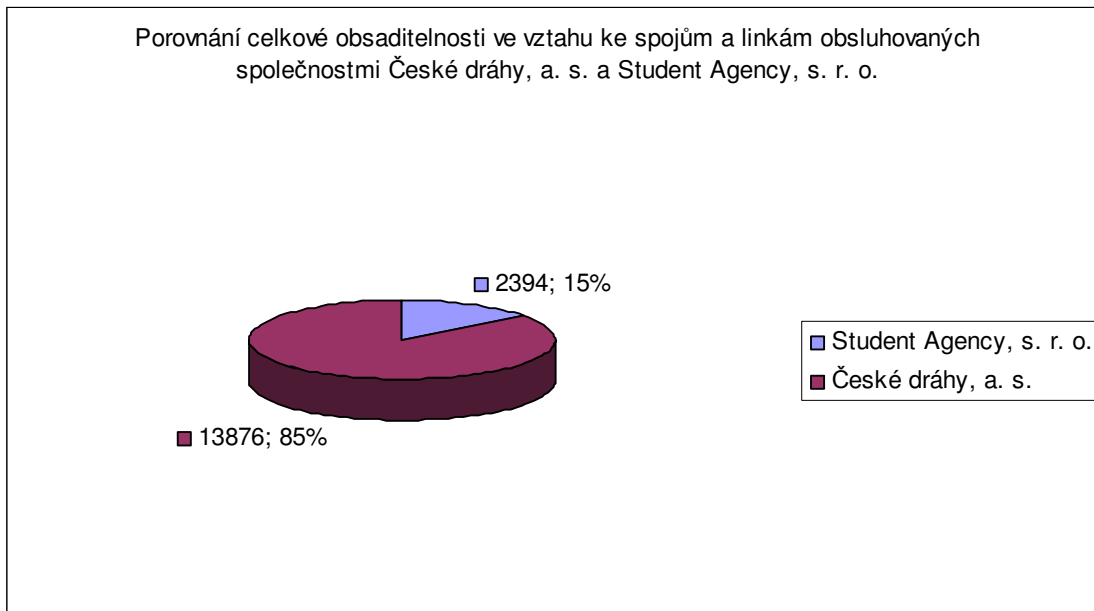
U rychlíků jedoucích mezi Prahou a Brnem přes Českou Třebovou je pak modelovým příkladem 5 vozová souprava, kde jeden vůz je rozdělen na část pro cestující 1. třídy a cestující 2. třídy. Další vůz je potom více než z poloviny tvořen částí určenou pro přepravu zavazadel. Celková kapacita takto řazené soupravy je 328 osob.

U rychlíků vedených přes Havlíčkův Brod je modelovým příkladem 9 vozová souprava s jedním vozem 1. třídy a jedním vozem, který je více než z poloviny tvořen částí určenou pro přepravu zavazadel. Celková kapacita takto řazené soupravy je 582 osob.



Obr. 13 Vyjádření celkové obsaditelnosti vzhledem k počtu vlaků jedoucích ve zvolené relaci u vlaků společnosti České dráhy, a. s.

Z grafu je patrné, že směr přes Pardubice se vyznačuje nejvyšším počtem spojů a tedy i nejvyšší obsaditelností. Trasa přes Havlíčkův Brod je obsluhována menším počtem spojů avšak s vícevozovým řazením vzhledem k trase přes Pardubice, tudíž celková obsaditelnost u tohoto trasování tvoří rozhodně nezanedbatelný počet.



Obr. 14 Porovnání celkové obsaditelnosti ve vztahu ke spojům a linkám obsluhovaných společností České dráhy, a. s. a Student Agency, s. r. o.

Z tohoto grafu je patrné výrazný nepoměr maximální obsaditelnosti a tedy maximálního počtu osob přepravitelného v úseku Praha – Brno.

6.4 Socioekonomická odlišnost obsluhovaných regionů

Trasa mezi Prahou a Brnem, ať už vedená autobusovými linkami společnosti Student Agency, s. r. o. či vlakovými spoji společnosti České dráhy, a. s. je spojnicí dvou měst s podobnými socioekonomickými ukazateli, avšak s naprosto odlišnými faktory co do území ležícího mezi těmito městy.

Zatímco města Praha a Brno tvoří významné aglomerace soustřeďující z hlediska socioekonomických faktorů obdobné kategorie lidí, mezilehlá území mezi těmito městy ležící na obou zvolených trasách jsou z tohoto hlediska naprosto odlišným celkem.

Při posuzování tohoto parametru tedy byla zvolena metoda porovnání maximálního počtu osob schopných využít uvedené způsoby dopravy v uvedených trasách. U všech zastávek byl zvolen dojezdový rádius 20 km, jako faktor zohledňující maximální možnou průměrnou vzdálenost, kterou je cestující schopen akceptovat při dojíždění za spojem či linkou veřejné dopravy.

Název zastávky	Maximální počet osob v rádiu 20 km
Brno	472 524
Jihlava	124 143
Praha	1 425 142

Tab. 3 Počet osob v rádiu 20 km od dotčených zastávek společnosti Student Agency, s. r. o. (zdroj: ČSÚ)

Název zastávky	Maximální počet osob v rádiu 20 km
Brno	472 524
Adamov	287 453
Blansko	87 521
Skalice nad Svitavou	74 147
Letovice	78 235
Svitavy	86 669
Česká Třebová	94 147
Ústí nad Orlicí	91 278
Choceň	69 141
Pardubice	157 148
Kolín	120 471
Praha	1 425 142

Tab. 4 Počet osob v rádiu 20 km od dotčených zastávek společnosti České dráhy, a. s. jedoucích přes Pardubice (zdroj: ČSÚ)

Název zastávky	Maximální počet osob v rádiu 20 km
Brno	472 524
Tišnov	384 124
Křižanov	112 214
Žďár nad Sázavou	74 447

Přibyslav	98 145
Havlíčkův Brod	87 214
Světlá nad Sázavou	65 784
Golčův Jeníkov	39 887
Čáslav	97 142
Kutná Hora	116 214
Kolín	120 471
Praha	1 425 142

Tab. 5 Počet osob v rádiu 20 km od dotčených zastávek společnosti České dráhy, a. s. jedoucích přes Havlíčkův Brod (zdroj: ČSÚ)

6.5 Přípojný spoje

U autobusových linek společnosti Student Agency, s. r. o. jsou v této práci brány do úvahy všechny spoje a linky jedoucí do stanic Brno, Praha a Jihlava, kterými cestují cestující, u kterých může být předpoklad ochoty využít služeb této společnosti. Vzhledem ke skutečnosti, že dopravní obslužnost zmíněných 3 zastávek je na velmi dobré úrovni co do dojíždění ze všech směrů v dojezdové vzdálenosti 20 km, nebudou v této části konkrétní počty spojů dále rozpracovány.

U železniční dopravy je dostupnost z hlediska přípojných spojů dobrá v případě většiny zastávek. Jelikož vlaky EC/Ex/EN a rychlíky obsluhují spíše větší města, je zde předpoklad bezproblémového dojezdu ze vzdálenosti 20 km. Tento fakt se netýká pouze zastávek Adamov, Skalice nad Svitavou a Choceň u trasy přes Pardubice, které nedisponují dostatečným počtem přípojných spojů v sedlech a zastávek Křižanov, Přibyslav, Světlá nad Sázavou a Golčův Jeníkov u trasy přes Havlíčkův Brod. U těchto zastávek se předpokládá dojezd prostřednictvím individuální automobilové dopravy.

6.6 Rozpracovanost jízdního řádu

Z hlediska rozpracovanosti jízdního řádu jsou v diplomové práci řešeny možnosti přepravy mezi Prahou a Brnem v časových špičkách a sedlech.

Vzhledem ke zjištěným údajům je možné konstatovat, že u obou dopravců je časové pokrytí stejné ve špičce i v sedle, když u společnosti Student Agency, s. r. o. počínaje

4. hodinou ranní jedou autobusy mezi Prahou a Brnem ve 30 minutovém intervalu až do 21:00.

Podobná situace je u spojů společnosti České dráhy, a. s., kdy počínaje 4. hodinou ranní odjíždějí v intervalu 1 hodina vlaky EC/Ex až do času 19:39. Tyto spoje jsou vhodně doplňovány rychlíky ať už přes Pardubice či Havlíčkův Brod, které jsou však určeny spíše cestujícím s cílovou či výchozí stanicí na některé z mezilehlých zastávek.

ZÁVĚR

Železniční osobní a veřejná linková autobusová doprava v úseku Praha-Brno tvoří páteř dopravního systému v oblasti přepravy osob v rámci České republiky. Denně zde přepraví několik tisíc osob v každém směru. Současná situace na dopravním trhu v uvedeném úseku však přináší problémy v podobě navzájem nerovném konkurenčním postavení dvou hlavních dopravců – společnosti České dráhy, a. s. a Student Agency, s. r. o.

Zatímco České dráhy, a. s. jsou příjemcem ekonomických subvencí ze strany orgánů státní správy, společnost Student Agency má ze strany státu dotováno pouze žákovské jízdné, jízdné za přepravu dětí a zdravotně postižených. Tato skutečnost je předmětem dohadů, spekulací, ale také soudních sporů mezi oběma dotčenými společnostmi. Vystává zde také otázka, zda-li se jedná o opravdu nerovné konkurenční postavení nebo odmítnutí ekonomických subvencí ze strany státu pro linky autobusové dopravy v uvedeném úseku má své opodstatnění. Možné vzájemné porovnání autobusové a železniční dopravy má však svá specifika, na která se tato diplomová práce zaměřila a došlo k navržení a vyhodnocení parametrů pro možné znalecké posouzení konkurenčního postavení dopravců v úseku Praha – Brno z hlediska ukazatelů a s ohledem na stávající poptávku přepravy a socioekonomická hlediska v regionu.

Z hlediska rychlosti přepravy nabízí oba dopravci srovnatelné jízdní doby, kdy cesta z Prahy do Brna vlakem EC trvá 2h 42 min a autobusem společnosti Student Agency, s. r. o. 2h 30 min až 3h 15 min v závislosti na časové poloze spoje a skutečnosti, zda-li je či není obsluhováno krajské město Jihlava.

V případě vyhodnocení časové spolehlivosti bylo uskutečněno statistické zjišťování, kdy byly zjištěny srovnatelné doby zpoždění u obou přepravců. Zajímavým faktem se ukázala skutečnost, že oprava dálnice D1 neměla na jízdní doby autobusů téměř žádný vliv.

Z hlediska bezpečnosti přepravy nebyly ve sledovaném období zaznamenány žádné dopravní nehody u obou dopravců, které by způsobily újmu na zdraví cestujících. Na dálnici D1 se však každý den odehraje v průměru 5 dopravních nehod, tedy celkem 602 nehod ve sledovaném období, což u autobusové dopravy zvyšuje možné riziko vzniku.

Dalším posuzovaným parametrem byl faktor pohodlí a rozsahu služeb poskytovaných cestujícím. Zde se jedná o výhradně subjektivní faktor na základě individuálního vnímání každého jednotlivce. V rámci diplomové práce bylo provedeno anketní šetření spokojenosti

na vzorku 80 cestujících. Z tohoto šetření vyšla lépe autobusová doprava, kterou preferoval větší počet oslovených respondentů.

V oblasti ukazatele dopravně-přepravních výkonů jednotlivých spojů vyšla jednoznačně lépe železniční doprava nad autobusovou, což je dáno neporovnatelnou kapacitou železniční dopravy ve vztahu k autobusové.

Dále byla posuzována konkurenceschopnost obou dopravců z hlediska jednotlivých parametrů. Trasa železničního spojení je vedena trasou přes Havlíčkův Brod, kterou obsluhují rychlíky a přes Českou Třebovou a Pardubice, která je vedle rychlíků obsluhována vlaky vyšší kategorie – EC/Ex/EN. Oproti trase autobusů, které jsou vedeny mezi Prahou a Brnem v přímém směru se zastavováním v Jihlavě u některých spojů, dokáže trasa vlaků obsloužit nepoměrně větší území než trasa autobusů. S tím souvisí i umístění zastávek společnosti České dráhy, a. s., které je vhodně koncipováno i s ohledem na socioekonomické poměry v daných regionech a požadavku přípojných spojů k těmto zastávkám.

Časová poloha spojů je dostatečná u železniční i autobusové dopravy a plně vyhovuje požadavkům cestujících mezi oběma městy.

Jak už bylo zmíněno v předchozím odstavci, železniční doprava disponuje oproti autobusové velkou výhodou, kterou je možná obsaditelnost jednotlivých spojů. Zde je však nutno brát do úvahy fakt, že vlaky společnosti České dráhy, a. s. jsou zřídka obsazeny na 100% své kapacity, zatímco autobusy společnosti Student Agency, s. r. o. jsou většinou vytíženy plně. To však nemění nic na skutečnosti, že železniční doprava i v případě plné obsazenosti bude v daném úseku za předpokladu konkurenceschopnosti autobusové dopravě vždy ztrátová a tržby z jízdného nebudou pokrývat celkové náklady na provozování železniční dopravy v uvedeném úseku.

V této diplomové práci byly navrženy a vyhodnoceny jednotlivé parametry pro možné znalecké posouzení konkurenčního postavení dopravců v úseku Praha – Brno s ohledem na stávající poptávku přepravy a socioekonomická hlediska v regionu. Cíle této diplomové práce tím tedy byly splněny.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] SEKERA, Pavel. *Historie železničních tratí ČR* [online]. 1. 5. 2007
- [2] POSPÍŠIL, Tomáš. *Úhrada „prokazatelné“ ztráty v železniční dopravě a její dopady na ekonomické jednání dopravce*. 2006. Dostupné na http://railway.econ.muni.cz/system/files/Uhrada_prokazatelne_ztraty.pdf
- [3] SLOVÍK, Jan. *Dálnice D1*. *Dálnice.com* [online]. 2001
- [4] Výše dotace pro jednotlivé linky dálkové dopravy. *České dráhy, a. s.* [online]. 2010 [cit. 2013-09-14]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Potrebuji-se-poradit/poskytnute-informace/Jednotlive_linky_dalkove_dopravy_za_rok_2010.htm
- [5] Zákon č. 194/2010 o veřejných službách v přepravě cestujících. *Zákon č. 194/2010 o veřejných službách v přepravě cestujících*. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, 2010.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Trať č. 250 na současné železniční síti SŽDC (Zdroj: SŽDC, úprava: autor)	13
Obr. 2 Trať č. 260 na současné železniční síti SŽDC (Zdroj: SŽDC, úprava: autor)	15
Obr. 3 Počet osobních a dodávkových vozidel dle sčítání z roku 2010 a prognóza vývoje v následujících letech (Zdroj: Ministerstvo dopravy).....	26
Obr. 4 Znázornění trasy Praha – Brno po dálnici D1 s odbočkou do Jihlavy	27
Obr. 5 Počet párů autobusových linek provozovaných v úseku Praha - Brno vyjma společnosti Student Agency, s. r. o.	29
Obr. 6 Průměrná výše zpoždění v uvedeném měsíci roku 2013 u společnosti České dráhy, a. s. (v min.)	33
Obr. 7 Průměrná výše zpoždění v uvedeném měsíci roku 2013 u Student Agency, s. r. o. (v min.).....	34
Obr. 8 Výsledky statistického zjišťování preference jednotlivých dopravních prostředků z hlediska pohodlí	35
Obr. 9 Znázornění počtu párů spojů společnosti Student Agency, s. r. o. jedoucích mezi Prahou a Brnem z hlediska jednotlivých tras	37
Obr. 10 Znázornění počtu párů vlaků společnosti České dráhy, a. s. v úseku Praha - Brno přes Pardubice financovaných prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty	38
Obr. 11 Vyjádření počtu párů spojů společnosti České dráhy, a. s. v úseku Praha - Brno jedoucích přes Pardubice a Havlíčkův Brod	39
Obr. 12 Grafické znázornění umístění jednotlivých zastávek v případě autobusové dopravy (Zdroj: Google Maps, úprava: Autor).	40
Obr. 13 Vyjádření celkové obsaditelnosti vzhledem k počtu vlaků jedoucích ve zvolené relaci u vlaků společnosti České dráhy, a. s.	41
Obr. 14 Porovnání celkové obsaditelnosti ve vztahu ke spojům a linkám obsluhovaných společnostmi České dráhy, a. s. a Student Agency, s. r. o.	42

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Přehled ostatních soukromých dopravců provozujících veřejnou linkovou dopravu v úseku Praha – Brno	28
Tab. 2 Průměrná výše zpoždění v jednotlivých měsících statistického zjišťování.....	33
Tab. 3 Počet osob v rádiu 20 km od dotčených zastávek společnosti Student Agency, s. r. o. (zdroj: ČSÚ).....	43
Tab. 4 Počet osob v rádiu 20 km od dotčených zastávek společnosti České dráhy, a. s. jedoucích přes Pardubice (zdroj: ČSÚ)	43
Tab. 5 Počet osob v rádiu 20 km od dotčených zastávek společnosti České dráhy, a. s. jedoucích přes Havlíčkův Brod (zdroj: ČSÚ).....	44

SEZNAM ZKRATEK

GVD	Grafikon vlakové dopravy
ČD	České dráhy, a. s.
EC	EuroCity
Ex	Expres
R	Rychlík
EN	EuroNight
Žst.	Železniční stanice
vlkm	vlakokilometr
oskm	osobokilometr
SŽDC	Správa železniční a dopravní cesty, s. o.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Vyhláška č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy

Příloha B Jízdní řád společnosti České dráhy, a. s. na trati 250 zahrnující úsek Praha – Havlíčkův Brod – Brno

Příloha C Jízdní řád společnosti České dráhy, a. s. na trati 260 zahrnující úsek Praha – Pardubice – Brno

Příloha D Jízdní řád společnosti Student Agency, s. r. o. v úseku Praha – Brno

Příloha E Zákon č. 194/2010 Sb, o veřejných službách v přepravě cestujících