

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Katedra Geografie

Bc. Michal BUBENÍK

Trh s železniční dopravou v České republice a Rakousku

Diplomová práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Olomouc 2012

Prohlašuji tímto, že jsem zadanou diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením
Mgr. Jana Hercika a uvedl v seznamu literatury veškerou použitou literaturu a další zdroje.

Olomouc, 22. dubna 2012

.....

Tímto bych si dovolil poděkovat vedoucímu diplomové práce Mgr. Janu Hercikovi za jeho věcné podněty, cenné připomínky a čas, které mi při psaní této diplomové práce poskytl, dále slečně Monice Frolové za jazykovou úpravu diplomové práce a za pomoc při sběru dat u dotazníkového šetření.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michal BUBENÍK**
Osobní číslo: **R100195**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Trh s železniční dopravou v České republice a Rakousku**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Transformace a liberalizace železniční dopravy jsou v současné době ve velké části Evropské unie silně akcentovanými tématy. Cílem diplomové práce je popsat současnou podobu trhu se železniční dopravou na území České republiky a Rakouska. Práce se bude věnovat této problematice na pozadí specifik dosavadního vývoje a současného celounijního trendu liberalizace tohoto segmentu dopravy.

Rozsah grafických prací:	Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy:	20 000 - 24 000 slov
Forma zpracování diplomové práce:	tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:	viz příloha

Vedoucí diplomové práce:	Mgr. Jan Hercik Katedra geografie
--------------------------	---

Datum zadání diplomové práce:	30. listopadu 2010
Termín odevzdání diplomové práce:	10. dubna 2012

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

L.S.

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 30. listopadu 2010

Příloha zadání diplomové práce

Seznam odborné literatury:

Adamec, Vladimír a kolektiv, *Doprava, zdraví a životní prostředí*, Praha, Grada, 2008,

Mírvald, Stanislav, *Geografie dopravy 2*, Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2000,

Křivda, Vladislav, Folprecht, Jan, Olivková, Ivana, *Dopravní geografie 1,2* Ostrava: Vysoká škola báňská ? Technická univerzita Ostrava, 2006

Toušek, Kunc, Vystoupil, *Ekonomická a sociální geografie*, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 2008

Rodrigue, J.P., Comtois, C., Slack, B.: *The Geography of transport systems*, Routledge, New York, 2009

Hoyle, B.S., Knowles, R., *Modern Transport geography*, Wiley, Chichester, New York, 1998

Ročenka *Dopravy 2008*, Praha, Ministerstvo dopravy ČR, 2010

Silnice a dálnice v České republice 2009, Praha, Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010

Internetové zdroje:

Dopravní politika České republika na léta 2005 - 2013 [mdcz.cz](http://www.mdcz.cz) [online]

Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/...5359.../MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf

GEPARDI - Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury cz [online]

Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/GEPARDI/GEPARDI.htm>

Ministerstvo dopravy České republiky, [online] Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/>

Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/>

Solidar-Werkstatt Österreich, Verkehrspolitik [online].

Dostupné z <http://www.werkstatt.or.at/>

European commission, White paper ? European transport policy for 2010: time to decide, 2010. [online] Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2010_white_

Osnova

1. ÚVOD	9
2. CÍLE PRÁCE A METODIKA ZPRACOVÁNÍ.....	10
3. ZÁKLADNÍ GEOGRAFICKÉ ÚDAJE ČESKÉ REPUBLIKY A RAKOUSKA.....	12
4. VÝVOJ SYSTÉMŮ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ČR A RAKOUSKA	14
4.1. Vývoj systémů železniční dopravy na území ČR a Rakouska do roku 1918.....	14
4.1.1. Koněspřežná železnice České Budějovice – Linec.....	14
4.1.2. Počátky parostrojních železnic na území České republiky a Rakouska	16
4.1.3. Dobudování základní železniční sítě v České republice a Rakousku	17
4.2. Vývoj systémů železniční dopravy na území ČR a Rakouska do roku 1989.....	18
4.2.1. Železniční doprava v meziválečném období 1918 - 1938	19
4.2.1. Železniční doprava v České republice a Rakousku za Druhé světové války.....	21
4.2.2. Železniční doprava v České republice a Rakousku po roce 1945.....	21
5. DOPRAVNÍ POLITIKA EU A SROVNÁNÍ DOPRAVNÍCH POLITIK ČR A RAKOUSKA SE ZAMĚŘENÍM NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU	23
5.1. Dopravní politika Evropské unie	23
5.1.1. Bílá kniha 1996 – Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy	24
5.1.2. Bílá kniha 2001 - Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout	25
5.1.3. Bílá kniha 2011 - Plán jednotného evropského dopravního prostoru.....	26
5.1.3. Evropská dopravní politika v oblasti restrukturalizace trhu s železniční dopravou	28
5.1.4. Politika transevropských dopravních sítí TEN-T	29
5.2. Dopravní politika České republiky	30
5.2.1. Dopravní politika České republiky 1998	31
5.2.2. Dopravní politika České republiky 2005 – 2013.....	31
5.2.3. Dopravní politika České republiky – sektor železniční dopravy	35
5.3. Dopravní politika Rakouska.....	36
5.3.1. Dopravní politika Rakouska 2002 (Generalverkehrsplan Österreich 2002).....	37
6. LEGISLATIVA V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ.....	42
6.1. Legislativa EU v sektoru železniční dopravy.....	43
6.1.1. I. železniční balíček	44
6.1.2. II. železniční balíček.....	45
6.1.3. III. železniční balíček.....	46
6.2. Legislativa ČR v sektoru železniční dopravy.....	47
6.2.1. Zákon o Českých drahách.....	48
6.2.2. Zákon o drahách	48
6.2.3. Zákon o transformaci Českých drah	49

6.2.4. Evropská legislativa implementovaná na právního prostředí České republiky	49
6.3. Legislativa Rakouska v sektoru železniční dopravy	50
7. TRANSFORMACE A LIBERALIZACE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICE A RAKOUSKU.....	53
7.1. Liberalizace železniční dopravy v Evropské unii	53
7.1.1. Liberalizace železniční dopravy v EU po rozšíření v roce 2004 a 2007.....	56
7.2. Liberalizace a transformace železničního sektoru v ČR	57
7.2.1. Ekonomická transformace Českých drah	58
7.2.2. Státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC o.s.).....	60
7.2.3. Akciová společnost České dráhy (ČD a.s.).....	61
7.2.4. Soukromé společnosti na trhu s železniční dopravou v ČR.....	63
7.3. Liberalizace a transformace železničního sektoru v Rakousku.....	68
7.3.1. Transformace a organizační struktura společnosti ÖBB Holding AG.....	70
7.3.2. ÖBB Infrastruktur AG	72
7.3.3. ÖBB Personenverkehr AG	74
7.3.4. Rail Cargo Austria	75
7.3.5. Soukromé společnosti na trhu s železniční dopravou v Rakousku	76
8. ANALÝZA TRHU S ŽELEZNIČNÍ DOPRAVOU NA POZADÍ SPECIFIK ČESKÉ REPUBLIKY A RAKOUSKA.....	79
8.1. Komparativní analýza vybraných ekonomických ukazatelů.....	79
8.2. Komparativní analýza vybraných dopravních ukazatelů	81
8.3. Komparativní analýza liberalizace trhu s železniční dopravou v ČR a Rakousku.....	86
8.3.1. Index liberalizace železnic EU, Švýcarska a Norska.....	88
8.4. Dotazníkové šetření k problematice trhu s železniční dopravou v ČR a Rakousku.....	89
9. ZÁVĚR.....	94
SUMMARY	97
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	98
SEZNAM ZKRATEK.....	104
SEZNAM TABULEK.....	105
SEZNAM OBRÁZKŮ	105
SEZNAM GRAFŮ	106
SEZNAM PŘÍLOH	107

1. ÚVOD

Poptávka po dopravě vzniká v důsledku prostorového oddělení společenských aktivit, jako je bydlení, zaměstnání, vzdělávání, rekreace a další. Doprava patří mezi základní odvětví ekonomiky každého státu, díky kterému je možný jeho efektivní hospodářský růst a regionální rozvoj.

Historie železniční dopravy na území České republiky a Rakouska se začala vytvářet souběžně. Obě země byly součástí Habsburské, později Rakousko-Uherské monarchie. Za počátky železniční dopravy v České republice a Rakousku lze tedy považovat 1. koněspřežnou železnici mezi Českými Budějovicemi a Lincem. Vytváření železniční sítě a rozvoj železniční dopravy probíhal v obou zemích souběžně až do roku 1918, kdy se vývoj železniční dopravy v sledovaných zemích oddělil. Po první světové válce, došlo k rozpadu Rakousko-Uherska a vzniku samostatné Československé republiky a Rakouské republiky. Po staletích společného státu se obě země začaly ubírat rozdílným směrem a tento fakt ještě umocnila situace, kdy se po 2. světové válce Evropa rozdělila na tzv. Západní a Východní blok. Komunistický režim v Československu uzavřel hranice na západ a země se staly vůči sobě izolované. Po revoluci v Československu v roce 1989 a znovuotevření hranic s Rakouskem se vývoj obou zemí začal sblížovat a to nejen v železniční dopravě. Tento trend nabral ještě více na intenzitě v roce 2004, kdy se Česká republika stala členem Evropské unie.

V současné době je trvalý nárůst dopravy celosvětovým trendem, což přináší několik vážných hrozeb (např. roztržitost dopravních systémů, zvyšování spotřeby paliv, znečištění životního prostředí, atd.). Evropské společenství má tudíž snahu vytvářet společná pravidla pro dopravní politiku, harmonizovat dopravní předpisy, legislativu, regulovat dopravu s ohledem na životní prostředí a vybudovat jednotnou dopravní infrastrukturu ve všech členských zemích Evropské unie. Jedním z předpokladů pro naplnění stanovených cílů je transformace a liberalizace trhu s železniční dopravou ve všech státech EU. Téma liberalizace železniční dopravy se v Evropském společenství objevilo již na počátku 90. let 20. století. Zatímco Rakousko bylo v té době již ekonomicky vyspělou zemí, která směřovala k evropské integraci. Česká republika, respektive Československo bylo postkomunistickou zemí na startu nového období, kdy přecházela z plánovaného hospodářství na principy tržní ekonomiky. Transformace železniční dopravy byla jedním s požadavků pro přijetí do Evropské Unie, a v obou zemích se týkala především největších železničních společností tj. Českých drah (ČD) a Rakouských spolkových drah (ÖBB).

2. CÍLE PRÁCE A METODIKA ZPRACOVÁNÍ

Stěžejním cílem diplomové práce je srovnání trhu s železniční dopravou v České republice a Rakousku. Práce si klade za cíl poskytnout ucelený pohled na vývoj a současnou podobu trhu se železniční dopravou na území České republiky a Rakouska.

V první části diplomové práce jsou geograficky představeny porovnávané státy. Jelikož existují mezi Českou republikou a Rakouskem historické vazby, v další části se diplomová práce věnuje historickému vývoji železniční dopravy v České republice a Rakousku. Evropská unie si uvědomuje nutnost řešit problematiku železniční dopravy ve vzájemné spolupráci všech členských států. Mezi dílčí cíle práce tedy patří nastínit vývoj dopravní politiky Evropské unie a poskytnout komplexní přehled o dopravních politikách obou vzájemně porovnávaných zemí, které jsou členem EU.

Stanovené cíle nelze splnit bez provedení harmonizace právních předpisů, které jsou platné ve všech členských státech. Další část diplomové práce se tedy zabývá přijímanou legislativou na úrovni EU, kterou mají srovnávané státy za úkol implementovat do svých národních zákonů.

Nejvýznamnější kapitolou diplomové práce je nastínění průběhu a současný stav transformace a liberalizace trhu s železniční dopravou v České republice a Rakousku. V diplomové práci jsou představeny největší železniční společnosti obou zemí a jejich podíl na přepravním objemu v nákladní i osobní dopravě. Cílem této kapitoly je porovnat model, který státy zvolily pro liberalizaci své železniční dopravy a jeho úspěšnost při otevření trhu dalším soukromým společnostem, které vytvoří konkurenční prostředí vedoucí k efektivnějšímu rozvoji tohoto segmentu dopravy.

Při zpracování diplomové práce bylo využito různých materiálů a zdrojů. Pro vypracování historického vývoje bylo do diplomové práce čerpáno z literatury zabývající se historií železniční dopravy v České republice a Rakousku. V kapitole dopravní politika EU a dopravní politika porovnávaných států, byly využity informace přímo z jednotlivých strategických dokumentů vydaných na jednotlivých úrovních. Stejný postup probíhal při vypracování přehledu legislativních opatření přijatých v EU, České republice a Rakousku, kdy bylo čerpáno přímo ze schválených zákonů a právních nařízení. Dalším významným zdrojem informací a materiálů byly odborné internetové portály zabývající se přímo či nepřímo problematikou dopravy v rámci celé EU, České republiky a Rakouska.

Nejvyužívanějšími zdroji informací byly webové stránky Evropské komise, Euroskopu, Ministerstva dopravy ČR, Českých drah, Spolkového ministerstva pro dopravu, inovace a technologii a ÖBB Holding.

K srovnání železniční dopravy v České republice a Rakousku sloužilo sestavení grafů a tabulek, kde byly využity data z evropského statistického úřadu Eurostat a ze statistických úřadů České republiky a Rakouska. Dalšími významnými zdroji dat byly výroční zprávy společností České dráhy (ČD) a Rakouských spolkových drah (ÖBB).

Pro vypracování diplomové práce bylo využito různých metod sběru informací. Za cílem získání potřebných materiálů proběhla terénní šetření, v rámci kterých byly uskutečněny řízené rozhovory na Ministerstvu dopravy ČR, Generálním ředitelství Českých drah v České republice a na Spolkovém ministerstvu pro dopravu, inovace a technologii a Generálním ředitelství ÖBB Holding v Rakousku. K úspěšnému vypracování diplomové práce napomohlo i autorovo semestrální studium na Karl-Franzens Universität v rakouském Grazu, kdy došlo k pozorování rakouské železniční dopravy v praxi.

V rámci diplomové práce bylo provedeno dotazníkové šetření k problematice trhu s železniční dopravou v České republice a Rakousku. Dotazníkové šetření proběhlo 12. dubna 2012 na železničních stanicích v Brně a Břeclavi v České republice. V Rakousku pak sběr dat pokračoval na nádražích Wien-Meidling a Wien-Praternstern. Velká část šetření byla provedena přímo ve vlacích EC 73 Smetana z Prahy do Wiener Neustadt a v EC 74 Franz Schubert z Wiener Neustadt do Prahy.

Pro psaní a úpravu textu byl v diplomové práci využíván textový editor Microsoft Word. Pro lepší ilustraci práce byly vypracovány tabulky a grafy v programu Microsoft Excel. V diplomové práci jsou uvedeny mapy, které byly vypracovány pomocí programu ArcGis 9.3 a mapy převzaté z veřejných zdrojů. Součástí diplomové práce je i fotografická příloha, která byla pořízena autorem během terénních šetření.

3. ZÁKLADNÍ GEOGRAFICKÉ ÚDAJE ČESKÉ REPUBLIKY A RAKOUSKA

Česká republika a Rakouská republika jsou sousední země ve Střední Evropě a délka jejich společné hranice je 466 km. Země byly téměř 400 let součástí jednoho státního celku. Ačkoliv obě mají téměř stejně velkou rozlohu, počet obyvatel a hustota zalidnění je výrazně menší (viz tabulka č. 1), a to zejména díky rozdílnému reliéfu v Rakousku. Více než 60 % Rakouska je totiž hornaté povahy, největší podíl tvoří Východní Alpy (především Tyrolské Střední Alpy, Vysoké Taury, Nízké Taury, Severní vápencové Alpy, Jižní vápencové Alpy a Vídeňský les). Tento fakt dále umocňuje pohoří Českého masivu, které zasahuje na sever Rakouska (Fellner, 2012). Celkově můžeme říct, že Rakousko je oproti České republice daleko hornatější zemí, kde je jednak obtížnější osídlování, tak i vedení dopravní infrastruktury.

Podnebí v České republice i Rakousku je velice podobné. Klima v obou zemích označujeme jako mírné, přechodné mezi kontinentálním a oceánickým typem. Typické je střídání čtyř ročních období. Největší vliv na podnebí v obou zemích má nadmořská výška a reliéf. Jelikož vrcholy rakouských hor dosahují daleko vyšších nadmořských výšek, tak v oblasti Alp vzniká specifická klimatická zóna alpínské klima, které způsobuje v těchto horách silnější zimu než na východě země (Fellner, 2012).

Tab. 1: Základní údaje o České republice a Rakousku

	Stát	
	Česká republika	Rakouská republika
Rozloha	78 867 km ²	83 871 km ²
Počet obyvatel	10 548 527	8 260 000
Hustota zalidnění	133 ob. / km ²	98 ob. / km ²
Hlavní město	Praha	Vídeň
Počet obyvatel hl. města	1 272 690	1 714 142
Člen EU od roku	2004	1995

Pramen: CIA, The World Factbook, 2012, vlastní zpracování

Česká republika je klasickou parlamentní republikou v čele s prezidentem. Republika Rakousko je federativní republika, která se skládá s devíti spolkových zemí (viz tabulka č. 2) a v čele stojí také prezident. Obě země jsou členy různých světových organizací, např. OSN, Rady Evropy, Evropské unie, Schengenského prostoru a Eurozóny. Zajímavostí je, že

Rakousko není členem NATO a je zde stále povinná vojenská služba.

Tab. 2: Přehled spolkových zemí v Rakousku k 31. 12. 2011

Spolková země	Hlavní město	Počet obyvatel	Rozloha (km²)
Vídeň	Vídeň	1714142	415
Dolní Rakousy	Sankt Pölten	1588545	19178
Horní Rakousy	Linec	1405986	11982
Štýrsko	Štýrský Hradec	1203986	16392
Tyrolsko	Innsbruck	698472	12648
Korutany	Klagenfurt	560753	9536
Salzbursko	Salzburg	529085	7154
Vorarlbersko	Bregenz	364611	2601
Burgenland	Eisenstadt	280350	3966

Zdroj: Statistik Austria, Bundesland, vlastní zpracování

4. VÝVOJ SYSTÉMŮ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ČR A RAKOUSKA

4.1. Vývoj systémů železniční dopravy na území ČR a Rakouska do roku 1918

Území dnešní České republiky a Rakouska bylo součástí Habsburské, později Rakousko-Uherské monarchie až do konce první světové války v roce 1918. Historie železniční dopravy na území České republiky a Rakouska se tedy začala vytvářet souběžně. Vznik české a rakouské železnice je spjatý s koněspřežnou železnicí z Českých Budějovic do Lince a sahá až do první poloviny 19. století, tudíž se stal významným milníkem, který započal hospodářský růst obou zemí.

4.1.1. Koněspřežná železnice České Budějovice – Lince

Počátky koněspřežné železnice sahají na začátek 19. století a předcházely jí úvahy o stavbě plavebního kanálu spojením řek Vltavy a Dunaje, pomocí kterého by se dopravovala vytěžená sůl z Horního Rakouska do Českých zemí. Vodnímu spojení mezi Dunajem a Vltavou však bránily pohraniční hory. Stavba plavebního kanálu byla po důkladném prozkoumání terénu zavrhnuta a následně byl předložen koncept možného spojení koněspřežnou železnicí (Schreier, 2009).

Otázka stavby koněspřežné železnice se znovu otevřela ve 20. letech 19. století. V roce 1924 získala privilegium na stavbu firma C.k. první privilegovaná železniční společnost, ve které zastával pozici stavbyvedoucího František Antonín Gerstner, syn tzv. otce myšlenky koněspřežné železnice Františka Josefa Gerstnera. Samotná výstavba železnice byla zahájena v roce 1825. V roce 1828 byl spuštěn provoz v úseku České Budějovice do rakouského Kerschbaumu, čímž skončila první etapa výstavby koněspřežné železnice. Roku 1832 byla dokončena a zprovozněna celá trať z Českých Budějovic do Lince. Rozšířením tratě v roce 1836 do městečka Gmunden vzrostla celková délka tratě na 200 km. Provozující společnost C.k. první privilegovaná železniční společnost získala v roce 1828 monopol nad obchodem se solí, koněspřežná železnice tedy byla ryze komerční tratí určenou zejména pro přepravu soli a zboží. Od roku 1836 na trati začal i provoz osobních vlaků, přičemž nákladní vlaky jezdily

celoročně a osobní pouze od dubna do října (viz obrázek č. 1). Jízda z Českých Budějovic do Lince tehdy trvala 14 hodin, což si v dnešní době těžko dokážeme představit (Jirman, 2000).

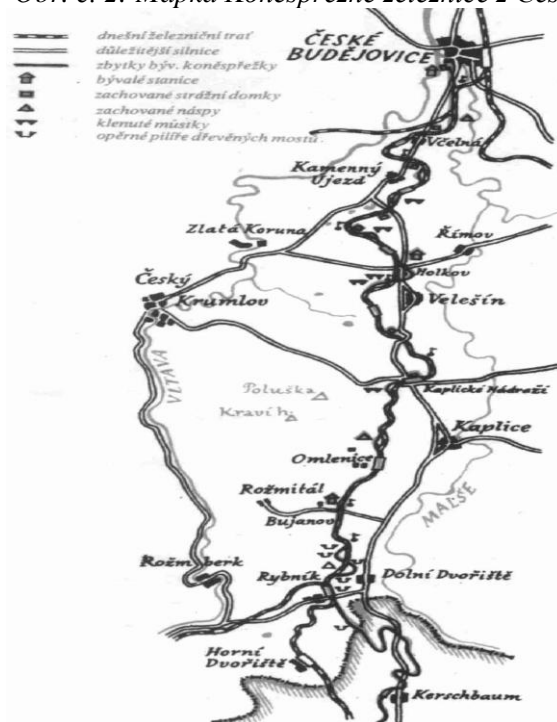
Obr. č. 1: Osobní doprava na koněspřežné železnici



Pramen: Vetter, Die Eisenbahn in Österreich, 2007

Důležitým mezníkem železnice byl rok 1857, kdy došlo k prodeji tratě společnosti Západní dráhy císařovny Alžběty. V roce 1868 zahájila společnost Západní dráhy císařovny Alžběty přestavbu na lokomotivní provoz. Ke dni 20. prosince 1873 došlo k otevření celého úseku České Budějovice – Lince pro lokomotivní provoz. (Jirman, 2000)

Obr. č. 2: Mapka Koněspřežné železnice z Českých Budějovic do Lince



Pramen: Jirman, 2000

4.1.2. Počátky parostrojních železnic na území České republiky a Rakouska

Počátky parostrojní železnice na území České republiky a Rakouska jsou spjaty se společností „Severní dráha císaře Ferdinanda“ (KFNB - německy Kaiser Ferdinands-Nordbahn), která začala s výstavbou trati v roce 1837 z Vídně směrem do Českých zemí. Záměrem společnosti totiž bylo napojení trati na Pruskou železniční infrastrukturu na území dnešního Polska. V roce 1839 byla tedy zprovozněna trať do Břeclavi a v témže roce byl zprovozněn úsek trati z Břeclavi do Brna. V roce 1841 byla trať dovedena do Olomouce. Po dosažení dílčího cíle, začala na zisk zaměřená soukromá společnost pochybovat o budoucím potenciálu železnice, a také i její špatná finanční situace jí nedovolila ve stavbě pokračovat. Do pokračování výstavby nových železnic se tedy vložil stát, pro který měla železniční doprava velký ekonomický, společenský a vojenský význam. V roce 1841 bylo ve Vídni zřízeno Generální ředitelství státních drah. Po významném vládním zásahu se stavební práce znovu rozeběhly a v roce 1848 byl spuštěn provoz z Vídně do Osvětimi, čímž došlo k napojení na pruskou železniční síť. Dokončení trati mělo velký dopad na ekonomiku státu, ale také samotné společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda, neboť jí umožnil přístup k uhlí z dolů na Ostravsku (Hons, 1990).

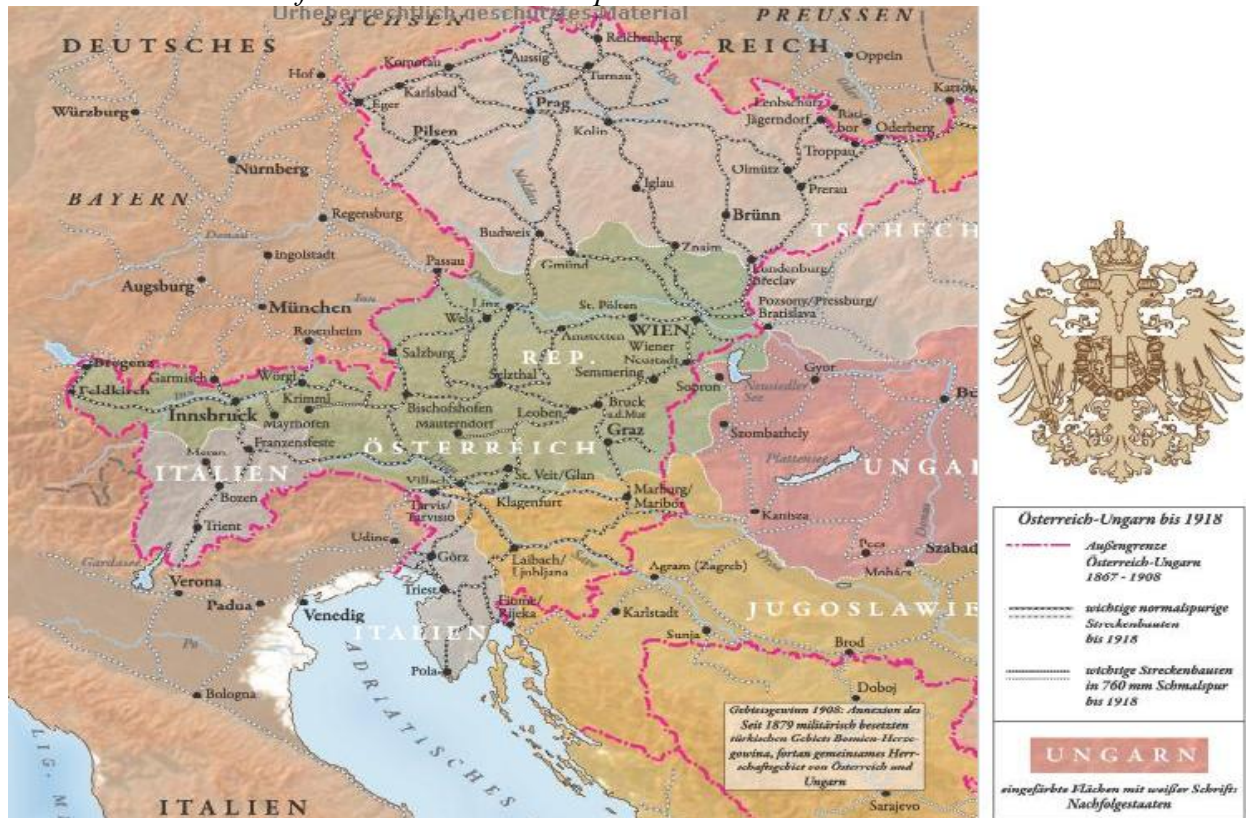
Habsburská monarchie se mezi lety 1841 až 1858 zaměřila na výstavbu dvou významných železnic. Na území Českých zemích to byla tzv. Severní státní dráha a v Rakousku tzv. Jižní státní dráha, která měla vést z Vídně přes města Graz a Lublaň do jaderského přístavu Terst. První tratí otevřenou v roce 1844 na Jižních státních drahách byl úsek mezi městy Mürzzuschlag a Graz. Velice obtížná byla stavba trati přes horský průsmyk Semmering do městečka Mürzzuschlag, která je považována za první horskou železniční dráhu na světě. Úsek, který je vystavěn za pomoci 14 tunelů byl dokončen v roce 1854. Zajímavostí je, že horská dráha Semmering byla v roce 1998 zapsána na seznam světového dědictví UNESCO (viz foto č. 7). Nejobtížnějším úsekem však byla železniční trať z Grazu, přes Lublaň do Terstu. Po dokončení poslední části v roce 1857 se spustil provoz na celé Jižní dráze z Vídně do Terstu (Schefold, 1986). Severní státní dráha, která byla první železniční tratí vlastněnou rakouským státem na území Českých zemí, měla za cíl propojit Vídeň s Prahou a saskými Drážďany. V roce 1845 byla zprovozněna první část železnice z Olomouce přes Českou Třebovou do Prahy. V roce 1849 došlo k otevření odbočující trati z České Třebové do Brna a celá Severní státní dráha byla dokončena v roce 1851 (Pavlíček, 2002).

V roce 1854 však byla monarchie, jejíž ekonomický stav se zhoršoval, nucena budování železnic ve vlastní režii zanechat. Již postavené železniční tratě Severní a Jižní dráhy prodala soukromé Společnosti státní dráhy (StEG). Zároveň s prodejem byl vydán tzv. koncesní zákon, který podporoval soukromé investice do železniční dopravy garantováním zhodnocení kapitálu, nízkou úročenou půjčkou nebo osvobozením od daní na určitou dobu. Tímto stát docílil, že se odvětví železniční dopravy stalo pro soukromý sektor zajímavé. Soukromé společnosti se zaměřily na ekonomicky výhodné stavby, které směřovaly do těžebních oblastí a propojovaly je s průmyslovými oblastmi. Nejvýznamnější společností té doby byla Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB). Až do roku 1873 bylo postaveno mnoho kilometrů železniční infrastruktury. V tomto roce ale přišel krach na vídeňské burze, který odstartoval dosud největší celosvětovou hospodářskou krizi a mnoho soukromých firem zkrachovalo nebo se dostalo do velice tíživé finanční situace a tím se výrazně zpomalil i vývoj v sektoru železniční dopravy. Po krachu na Vídeňské burze byla vláda nucena změnit dosavadní dopravní politiku. V roce 1877 byl schválen tzv. sekvestrační zákon, který umožňoval převzetí soukromých společností státem, pokud tyto společnosti dlouhodobě vykazovaly ztrátu. Zároveň také došlo k využití koncesních podmínek, čímž si monarchie postupně zajistila převzetí i společností, které byly ziskové (Schreier, 2010).

4.1.3. Dobudování základní železniční sítě v České republice a Rakousku

Koncem 19. století se na území obou států budovalo nebývalé množství místních drah. Na konci 19. století lze tedy najít původ rozsáhlé hustoty železniční infrastruktury na území České republiky a Rakouska. V roce 1884 vznikla státní společnost Císařsko-královské státní dráhy (kkStB), která v následujících letech zestátnňovala rakousko-uherské soukromé železniční společnosti a přebírala jejich tratě a vozový park. Zestátnění většiny železničních společností na území nynější České republiky a Rakouska se dokončilo v roce 1909. Na začátku 20. století (respektive rok 1903) byl významný stavbou první elektrizované tratě na území dnešní České republiky. Šlo o trať z Tábora do Bechyně (Schreier, 2010). Již před válkou byla železnice soustavně připravována pro potřeby případného vojenského konfliktu. Během 1. světové války se rakousko-uherské železnice postupně zcela podřídily potřebám armády. Osobní železniční doprava byla výrazně omezena. Ke konci války, kdy bylo již zřejmé, že monarchie bude na straně poražených mocností, se železnice v monarchii nacházela již ve stavu naprostého rozvratu. (Scheffold, 1986)

Obr. č. 3: železniční infrastruktura v České republice a Rakousku do roku 1918



Pramen: Knipping, KaiserÖsterreich - die Eisenbahngeschichte, 2011, vlastní zpracování

4.2. Vývoj systémů železniční dopravy na území ČR a Rakouska do roku 1989

Po prohrané válce v roce 1918 se Rakousko-Uherská monarchie rozpadla a vznikly nové státní útvary. Mezi ně patřila Československá republika a Rakouská republika. Železniční infrastruktura, která byla lépe vyvinutá v lidnatější a hospodářsky výkonné Českomoravské oblasti připadla nově vzniklé státní společnosti Československé státní dráhy (ČSD). V Rakousku, které díky své poloze a reliéfu nebylo tolik průmyslově výkonné, převzala dopravní infrastrukturu státní společnost Spolkové dráhy Rakouska (BBÖ = Bundesbahnen Österreich), které byly po druhé světové válce přejmenovány na Rakouské spolkové dráhy (ÖBB = Österreichischen Bundesbahnen). Nástupnické země po rozpadu monarchie vedly spor především o vozový park, ale také o některé tratě vedené u nově vytyčené státní hranice. Po staletích soužití v společném státě se Česká republika (tehdejší Československo) a Rakousko začaly ubírat rozdílným směrem (včetně železniční dopravy) a tento fakt dále umocnila situace, kdy se po 2. světové válce Evropa rozdělila na tzv. Západní a Východní

blok. Komunistický režim v Československu uzavřel hranice na západ a země se staly vůči sobě ještě více politicky a dopravně izolované.

4.2.1. Železniční doprava v meziválečném období 1918 - 1938

Prohranou válkou ochromené Rakousko, které přišlo o vysoce výnosné železniční komunikace na území Československa (zejména kvůli závislosti na dovozu černého uhlí), se tak dostalo do problému. Společnosti Spolkové dráhy Rakouska (BBÖ) zůstaly převážně horské tratě, na kterých byl výrazně nižší provoz a zároveň vysoké provozní a udržovací náklady. Navíc problematickou se stala i tzv. Jižní dráha z Vídně do Terstu, neboť její část a především důležitý dopravní uzel Unterdrauburg připadl dalšímu nástupnickému státu Jugoslávii. Rakouská meziválečná dopravní politika se tedy zaměřila na stabilizaci železniční dopravy. V závislosti na ztrátě černouhelných dolů se stal aktuálním již v monarchii plánovaný elektrifikační program, který se v budoucnosti železniční dopravy v Rakousku, ukázal jako klíčový (Schefold, 1986). Elektrifikace započala v roce 1923 a v meziválečném období se podařilo elektrifikovat několik důležitých úseků železnice (viz tabulka č. 3).

Tab. č. 3 : Elektrifikované tratě v meziválečném období v Rakousku

Rok	Úsek elektrifikované trati
1923	Innsbruck–Telfs-Pfaffenhofen–Landeck
1924	Stainach-Irdning–Attnang-Puchheim
1924	St. Anton am Arlberg–Langen am Arlberg
1925	Landeck–St. Anton am Arlberg
1925	Langen am Arlberg–Bludenz
1926	Bludenz–Feldkirch–Staatsgrenze bei Buchs
1927	Feldkirch–Bregenz
1927	Innsbruck–Wörgl–Staatsgrenze bei Kufstein
1928	Wörgl–Saalfelden
1928	Innsbruck–Brennersee
1929	Salzburg–Schwarzach-St.Veit
1930	Schwarzach-St.Veit–Saalfelden
1933	Schwarzach-St.Veit–Mallnitz
1934	Brennersee–Staatsgrenze beim Brenner
1935	Mallnitz–Spittal-Mittstättersee

Pramen: Horn, ÖBB-Handbuch, 1997, vlastní zpracování

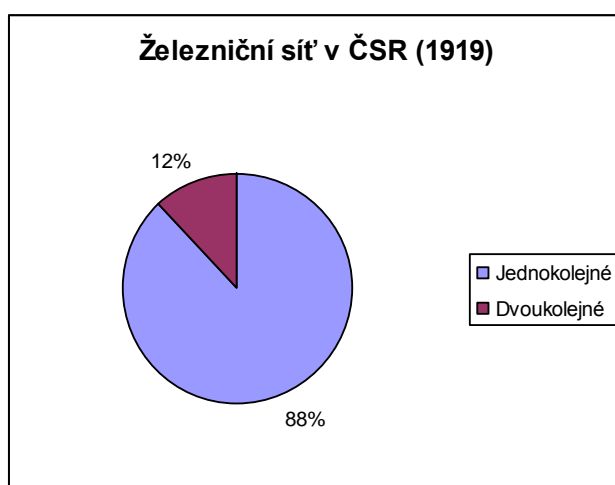
Vznik samostatného Československého státu, který měl nejvýhodnější startovní pozici ze všech nástupnických států monarchie, provází další rozvoj železniční dopravy. Důvodem výrazných investic bylo doplnění železniční sítě ve směru ze západu na východ a tím propojení nynější České republiky se Slovenskem. Tyto úpravy sítě byly vynuceny změnami státních hranic, kdy dosavadní síť byla orientována směrem k hlavnímu městu monarchie Vídni. Výsledkem bylo vybudování tratí z Vsetína do Bylnice a z Veselí na Moravě do Vrbovce, které se staly hlavními hraničními spojnici mezi Českem a Slovenskem (Schreier, 2010). Státní dopravní politika se také zaměřila na modernizování a zdvojkolejňování stávajících tratí. Československé státní dráhy vykázaly v závěru roku 1919 celkovou provozní délku 11400 kilometrů tratí (Schreier, 2010). Z této jinak úctyhodné cifry patřilo tratím dvoukolejným pouze 12 % z celkové délky železnice (viz graf č. 1), což bylo velice nízké číslo ve srovnání z dalšími vyspělými státy Evropy (viz tabulka č. 4). Vybudování druhé koleje v meziválečném období proběhlo v úsecích Břeclav – Devinská Nová Ves, Přerov – Česká Třebová, Zdice – Plzeň, Praha Vysočany – Lysá nad Labem a Brno – Veselí nad Moravou, stavba však byla z důvodu války přerušena a dokončena na počátku 50. let. Stát chtěl také pokračovat v elektrifikaci stávající sítě, ale hospodářská krize ve 30. letech a stoupající motorizace nejen v železniční dopravě to neumožnila. Meziválečné dvacetiletí patří ke zlatým dobám železničního stavitelství. Státním drahám se podařilo vybudovat celkem 9 nových drah o celkové délce 370 km (Kyncl, 2006).

Tab. č. 4: zastoupení dvoukolejných úseků tratí v Evropě (1919)

Stát	Dvoukolejné úseky v %
Československo	12
Itálie	26
Německo	41
Francie	49
Rakousko	8

Pramen: Schreier, 2010. Vlastní zpracování

Graf č. 1: dvoukolejné tratě v ČSR v roce 1919



Pramen: Schreier, 2010, vlastní zpracování

4.2.1. Železniční doprava v České republice a Rakousku za Druhé světové války

Přijetí diktátu Mnichovské dohody na konci září 1938 a odstoupení území Sudet, znamenalo pro Československé dráhy značnou ztrátu. Železniční tratě na území Sudet byly stejně jako v Rakousku připojeny k německým Říšským drahám. Nová politická situace znamenala přerušení spojení dosavadní hlavní trati mezi Prahou a Brnem přes Českou Třebovou. To byl důvod pro výstavbu nového železničního spojení z Havlíčkova Brodu do Brna přebudováním dříve lokálních drah na hlavní spoje. Stavba byla zahájena v roce 1938. Roku 1943 v úseku Žďár nad Sázavou – Tišnov byla ale přerušena a dokončena až po válce v roce 1953. (Kvizda, 2006). Stejně jako v případě Rakouska, i Česká železnice sloužila za druhé světové války k přepravě vojsk, zbraní a tudíž se železnice stala terčem sabotážních akcí za účelem narušit německé válečné plány. Závěrečné měsíce války přinesly Českým drahám nemalé materiální škody. Ve snaze urychlit německou porážku provádělo spojenecké letectvo časté bombardování strategických cílů, tedy i železniční infrastruktury (Schreier, 2010).

Po ozbrojeném převratu (anschlussu) Rakouska v roce 1938 byly rakouské spolkové dráhy začleněny do tzv. německé Říšské železnice (RB - Reichsbahn). Železniční síť byla upravena speciálně pro potřeby války. Zejména západní železniční síť byla rozšířena na dvoukolejnou a tím se výrazně navýšila její kapacita. I když většina občanů Rakouska vyjádřila podporu k připojení k nacistickému Německu, železnice se na počátku války stala synonymem pro útěk občanů ze země. Stejně jako v první světové válce, i v té druhé se železnice stala důležitým dopravním prostředkem pro přepravu vojsk, zbraní a vojenského materiálu na dlouhé vzdálenosti. Od roku 1942 sloužila vlaková doprava v obou zemích k deportaci židovských občanů do koncentračních táborů. Ke konci války v letech 1944 a 1945 byly železnice cílem bombardování spojenců, což vedlo k vážnému poškození železničních tratí, vozidel, mostů a staveb. Poškozeno nebo zcela zničeno bylo asi 50% dopravní infrastruktury Rakouska (Schefold, 1986).

4.2.2 Železniční doprava v České republice a Rakousku po roce 1945

Bezprostředně po válce se železniční doprava v Rakousku nacházela v kritickém stavu. Rakouská vláda proto usilovala o co nejrychlejší rekonstrukci dopravní sítě a obnovu vozového parku. V roce 1947 byla obnovena původní státní železniční společnost, která se

však přejmenovala na Rakouské spolkové dráhy (ÖBB = Österreichischen Bundesbahnen). První krok k liberalizaci železniční dopravy v Rakousku začal přijetím Federálního zákona o spolkových železnicích v roce 1969, který transformoval Rakouské spolkové dráhy na nezávislou ekonomickou společnost. Nová dopravní politika státu pokračovala v nastoleném trendu elektrifikace většiny tratí. Největší množství tratí se vystavělo v 70. letech a celková státní elektrifikace železnice byla dokončena v roce 1976. V 60. a 70. letech nastal celosvětový obrovský nárůst individuální silniční dopravy, a to negativně ovlivnilo segment železniční dopravy, který se dostal do útlumu. Až na začátku 90. let se ve změněné dopravní politice Rakouska objevují velké investice do železničních projektů, které se odvíjí od plánovaného vstupu země do Evropské unie (ÖBB Geschäftsbericht, 2009).

V Československu stejně jako v Rakousku bylo hlavním úkolem v prvních poválečných měsících zprovoznění poškozených tratí. V celém Československu bylo evidováno přes tři a půl tisíce kilometrů těžce poškozených tratí (Schreier, 2009). Po únorovém převzetí moci Komunistickou stranou v roce 1948 byl přijat zákon č. 241/1948 Sb. o rozvoji. Tím začalo období plnění pětiletých plánů, které mělo vést k trvalému zvyšování výkonu železnice (Schreier, 2010). S tím souvisel i plán na elektrifikaci většiny úseku tratí ČSD. Bohužel doprava nepatřila k jedinému odvětví, s jehož efektivním řízením si komunistický režim nevěděl rady, a tak se ve skutečnosti nepovedlo naplnit všechna očekávání. Rozdílnost v politickém režimu sledovaných zemí v poválečném období je jeden z mnoha důvodů rozdílnosti Českých a Rakouských drah v současnosti. Z nových tratí, které se podařilo zprovoznit, byla nejvýznamnější již zmíněná trať Havlíčkův Brod – Brno, jejíž stavba byla započata už na začátku války. Dále byly budovány přeložky v souvislosti s důlní činností v severních Čechách a na Ostravsku. Většinu plánů komunistického režimu se však nepodařilo naplnit. Československo bylo izolované od západního světa, který v oblasti železniční dopravy ušel daleko delší cestu. Po Sametové revoluci v roce 1989 dochází na území Československa k novému vývoji železnice. V roce 1993 se rozpadá Československo a vzniká samostatná Česká republika. Dále byly zřízeny zákonem České národní rady číslo 9/1993 Sb. České dráhy (ČD) jako nástupnický subjekt po státní organizaci ČSD a tím začíná nová éra trhu s železniční dopravou České republiky v prostředí tržního hospodářství (Schreier, 2010).

5. DOPRAVNÍ POLITIKA EU A SROVNÁNÍ DOPRAVNÍCH POLITIK ČR A RAKOUSKA SE ZAMĚŘENÍM NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU

Disparita jednotlivých členských zemí nedovoluje společnou politiku ve všech směrech segmentu dopravy, a tak mnohé kompetence spadají do vlád jednotlivých států, které si vytváří své vlastní dopravní politiky. Dopravní politika České republiky a Rakouska se odvíjí od dopravní politiky Evropské unie a jejich právních předpisů na pozadí regionálních specifik jednotlivých zemí. Tvůrcem dopravních politik na úrovni státu je Ministerstvo Dopravy (MDČR) v České republice a Spolkové ministerstvo pro dopravu, informace a technologie (BMVIT) v Rakousku.

5.1. Dopravní politika Evropské unie

Doprava je sama o sobě důležitým průmyslovým odvětvím a zásadním způsobem přispívá k fungování evropského hospodářství jako celku. Mobilita zboží a osob je nezbytnou složkou konkurenceschopnosti evropského průmyslu a služeb. Mobilita je ostatně rovněž základním právem občanů Evropské unie. Segment dopravy společně se zemědělstvím a obchodem patří k sektorům, které jsou předmětem společné politiky všech členských států Evropské unie. To v praxi znamená, že členské státy zčásti delegovaly své pravomoce na odpovědné orgány Evropské unie (viz tabulka č. 5).

Tab. č. 5: odpovědné instituce EU v oblasti dopravy

Instituce EU odpovědné za dopravu		
Evropská komise	Rada EU	Evropský parlament
Generální ředitelství pro dopravu a energetiku	Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku	Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zdroj: Euroskop, Vlastní zpracování

Náznaky jednotné evropské dopravní politiky se objevují již ve smlouvách o založení Evropské hospodářské společnosti (EHS) a Evropského společenství pro atomovou energii (Euratom) v roce 1957. Plné zanesení evropské dopravní politiky do hospodářské struktury nově vzniklé Evropské unie (EU) však přináší až podpis Maastrichtské smlouvy v roce 1992,

kteřá posílila politické, institucionální a rozpočtové základy společné evropské dopravní politiky. Jedním z důsledků podpisu Maastrichtské smlouvy, která vešla v platnost 1. listopadu 1993 byl vznik strategických studií, které se zabývaly obecnými zásadami dopravní politiky. Jedním z nejdůležitějších cílů tehdejších dokumentů byla liberalizace trhu s železniční dopravou, která je nezbytná pro rekultivaci železniční dopravy. Hlavními tehdejšími prioritami dopravní politiky byla:

- liberalizace a transformace železničního trhu
- otevření dopravního trhu
- koncept tzv. transevropských sítí TEN-T

5.1.1. Bílá kniha 1996 – Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy

Velice důležitým dokumentem, který se zaměřoval na transformaci železniční dopravy byla Evropskou Komisí vytvořená Bílá kniha 1996 – Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy, která byla vypracovaná na základě výsledků analýzy zpracovaných v předešlém období. Bílá kniha 1996 byla vyhotovena jako nezávazná strategie pro členské státy v oblasti liberalizace železniční dopravy. Její význam je dále umocněn tím, že z ní vycházejí veškeré následující vypracované dopravní politiky Evropské unie. V Bílé knize 1996 jsou uvedeny zásady pro provedení liberalizace trhu a navrhuje řešení v pěti problémových oblastech v železniční dopravě:

- zlepšení finanční situace a oddlužení železničních podniků
- umožnění přístupu železničním podnikům k infrastruktuře a oddělení provozu železniční infrastruktury a poskytování dopravních služeb
- zvýšení kvality poskytovaných služeb ve veřejné dopravě
- pokračování reorganizace drážní infrastruktury a umožnit provádění železniční dopravy přes hranice států EU
- zajištění rekvalifikačních programů pro zaměstnance, kteří budou při procesu restrukturalizace železnic propuštěni
(Bílá kniha, 1996)

I přes dosažení dílčích úspěchů se však v průběhu 90. let vyskytovaly trendy, které se z pohledu Evropské unie nevyvíjely správným směrem. Šlo především o:

- neotevření dopravního trhu v železniční dopravě
 - nerovnoměrný vývoj jednotlivých druhů dopravy
 - nezahrnutí všech externích nákladů do cen dopravy
 - růst a množství kongescí na hlavních dopravních trasách
 - růst negativních vlivů na životní prostředí a zdraví
- (Seidenglanz, 2006)

5.1.2. Bílá kniha 2001 - Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout

V roce 2001 Evropská komise společnou dopravní politiku modifikovala vydáním Bílé knihy - Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout. Koncept byl navržen tak, aby byl schopen reflektovat na tehdejší situaci na dopravním trhu a přijal opatření a cíle splnitelné do roku 2010. Hlavní cíle uvedené v Bílé knize - Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout:

- dosažení udržitelného rozvoje prostřednictvím rovnovážného rozvoje jednotlivých druhů dopravy
 - pokles dopravně podmíněných exhalací
 - zvýšení kvality ovzduší
 - snížení úrovně hluku generovaného dopravou
 - pokles závislosti dopravy na ropných produktech
- (Bílá kniha, Čas rozhodnout, 2001)

Společná evropská dopravní politika z roku 2001 dále obsahuje celkem asi 60 specifických opatření. Jednotlivá opatření lze seskupit do třinácti skupin, které se zabývají dosažením určitého konkrétního cíle (viz tabulka č. 6).

Tab. č. 6: skupiny opatření evropské dopravní politiky 2001

Opatření evropské dopravní politiky 2001			
1.	Revitalizace železnic	8.	Přijetí politiky cílené na efektivní zpoplatnění dopravy
2.	Zlepšení kvality v oboru silniční dopravy	9.	Práva a povinnosti uživatelů
3.	Podpora příbřežní námořní a vnitrozemské vodní dopravy	10.	Rozvoj kvalitní městské dopravy

4.	Dosažení rovnováhy mezi růstem letecké dopravy a environmentálním stavem	11.	Výzkum a vývoj technologií jako podpora čisté a efektivní dopravy
5.	Intermodalita jako reálný prvek dopravního trhu	12.	Řízení dopadu globalizace
6.	Výstavba transevropských dopravních sítí (viz dále)	13.	Rozvoj střednědobých a environmentálních cílů udržitelného dopravního systému
7.	Zvýšení bezpečnosti silniční dopravy		

Pramen: Seidenglanz, 2006, vlastní zpracování

Od vydání koncepce dopravní politiky z roku 2001 však došlo v následujících letech v Evropském společenství k několika zásadním změnám, na které bylo potřeba reagovat a upravit tak stanovené cíle dopravní politiky EU. Kontext dopravní politiky se změnil v důsledku přistoupení deseti nových států do EU v roce 2004 (Česká republika). Evropská komise vydává v roce 2006 průběžnou hodnotící zprávu Bílé knihy, která se zabývá udržitelným rozvojem mobility v Evropě. Dokument představuje střednědobé hodnocení evropské dopravní politiky z roku 2001 a poukazuje na nejvýznamnější změny obecných souvislostí dopravní politiky EU, ke kterým od roku 2001 došlo (Seidenglanz, 2006). K těm patří:

- příchod nových členských zemí
- opuštění od záměru postupného narušení vazby mezi růstem dopravy a růstem ekonomiky.
- růst globální ekonomiky a konkurence
- vzrůst cen ropy
- uplatňování Kjótského protokolu
- nástupu globálního terorismu
- energetická hospodárnost je vyzdvižena jako klíčová strategie pro zlepšení dopravy
- „Inteligentní dopravní systémy“, které napomáhají plynulosti přepravy

5.1.3. Bílá kniha 2011 - Plán jednotného evropského dopravního prostoru

V roce 2011 přijala Evropská komise dva základní dokumenty evropské dopravní politiky, které nastiňují základní strategické vize, které by měly být v následujícím období v segmentu dopravy naplňovány. Jsou to aktualizovaná Bílá kniha 2011 - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje a itinerář Doprava 2050, jejichž cílem je vytvořit v Evropě

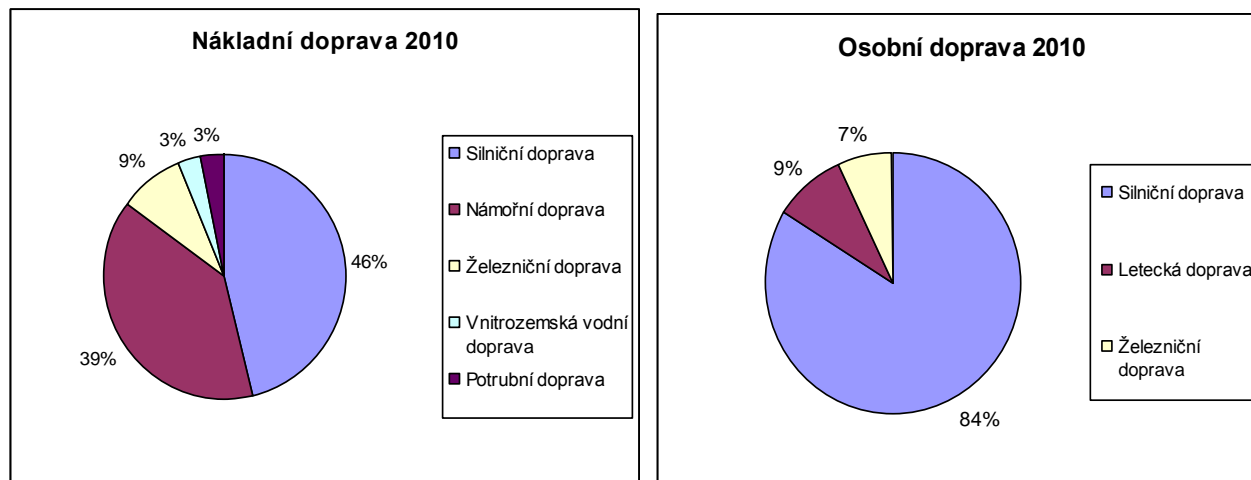
konkurenceschopný dopravní systém, který zvýší mobilitu a podpoří růst a zaměstnanost v zemích Evropské unie. Dalšími cíly je snížení emisí uhlíku z dopravy o 60 % a výrazné snížení závislosti Evropy na dovozu ropy. K dosažení těchto cílů bude potřeba transformovat současný dopravní systém v celé Evropě (Businessinfo, 2011). Hlavní cíle, jichž je třeba dosáhnout do roku 2050, jsou:

- žádná vozidla s konvenčním palivem ve městech
- 40% využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě
- nejméně 40% snížení emisí z lodní dopravy
- 50% přesun osobní a nákladní dopravy ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu

(Bílá kniha, 2011)

Převaha silniční dopravy patří k nejvýznamnějším problémům evropské dopravní politiky současnosti. V Evropské unii je 44 % zboží přepravováno po silnicích (viz Graf) a u přepravy cestujících je to dokonce 81 % (viz graf č. 2 a 3). Nárůst všech druhů dopravy je díky zvyšujícím se potřebám mobility a přírůstku obyvatel v dalších letech neodvratný. Předpokládaný nárůst jednotlivých druhů dopravy mezi lety 2000 – 2020 je uveden v tabulce č. 7. Přesun od dopravy zboží a cestujících po silnicích k takovým formám dopravy, které tolik neznečišťují životní prostředí, je tedy základem jakékoli politiky udržitelné dopravy. Železnice je ovšem občas viděna jako neatraktivní druh dopravy. Zejména v nově přistoupivších zemích východní Evropy, kde vinou špatné infrastruktury budou potřeba významné investice k rozšíření a kvalitativnímu zlepšení kapacity železniční sítě. Příklady v některých členských státech však ukazují, že železniční doprava může nabídnout kvalitní služby. Železnice proto musí ve všech částech Evropské unie zvýšit rychlost a zdokonalit úroveň služeb, mají-li se přesunout cestující a zboží ze silnice na železnici. Dále je v nových členských státech nezbytná restrukturalizace železniční dopravy a přizpůsobení se trhu, které si vyžádá několik sociálně obtížných rozhodnutí a povede k výraznému snížení zaměstnanosti v drážním odvětví (Evropa v pohybu, 2006).

Graf č. 2 a č. 3: Zastoupení jednotlivých druhů dopravy v nákladní a osobní dopravě v EU (2010)



Pramen: Evropa v pohybu, 2006. vlastní zpracování

Tab. č. 7: Předpokládaný nárůst dopravy v EU do roku 2020

Nejpravděpodobnější nárůst dopravy v EU-25 v období 2000-2020	
- Silniční nákladní doprava	55 %
- Železniční nákladní doprava	13 %
- Námořní doprava na krátké vzdálenosti	59 %
- Vnitrozemská vodní doprava	28 %
- Osobní automobily	36 %
- Železniční osobní doprava	19 %
- Letecká doprava	108 %
- Celková nákladní doprava	50 %
- Celková osobní doprava	35 %

Pramen Euroskop, 2012, vlastní zpracování

5.1.3. Evropská dopravní politika v oblasti restrukturalizace trhu s železniční dopravou

V posledních letech byla Evropská unie a její dopravní politika velmi aktivní v restrukturalizaci evropského trhu železniční dopravy a posílení pozice železnice vůči ostatním sektorům dopravy. V tomto nastoleném trendu bude dopravní politika pokračovat i v dalších letech, protože výraznější užívání železnice je klíčem pro udržitelný rozvoj mobility v Evropě. Evropská unie se soustředí na tři hlavní oblasti, které jsou zásadní pro rozvoj silného a konkurenceschopného odvětví železniční dopravy:

- 1 - otevírání vnitrostátních trhů v železniční dopravě

2 - zlepšení interoperability a bezpečnosti sítí národních

3 - rozvoj železniční dopravní infrastruktury

Otevření vnitrostátních trhů v nákladní a osobní železniční dopravě je důležitým krokem k vytvoření integrovaného evropského železničního prostoru a skutečného vnitřního trhu EU v oblasti železniční dopravy. Vyšší technická harmonizace železničních systémů a rozvoj klíčových přes hraničních železničních tratí dopomůže odstraněním překážek k větší konkurenceschopnosti železniční dopravy alepší napojení zemí EU se sousedními zeměmi. Trh s železniční nákladní dopravou byl v Evropské unii zcela liberalizován v roce 2007, což v praxi znamená, že každá licencovaná železniční společnost s nezbytnou bezpečnostní certifikací může poskytovat přepravu zboží v rámci celé EU. Trh s osobní železniční dopravou začal být liberalizován v roce 2010. Otevření trhu v osobní železniční dopravě znamená, že každá certifikovaná železniční společnost, která sídlí na území Evropské unie má oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na kterékoli stanici mezinárodní trasy, na které poskytuje své služby. Trh s čistě vnitrostátní přepravou se zatím zahraničním železničním dopravcům neotevřel, i když by se to mohlo v budoucnu změnit .

V minulosti se národní železniční sítě v jednotlivých členských zemích vyvíjeli různým způsobem. To zapříčinilo různé technické specifikace infrastruktury, elektrifikačních norem tratí a rozdílné bezpečnostní a signalizační systémy. Evropská unie tudíž podporuje interoperabilitu celé železniční infrastruktury k překonání těchto rozdílů. Rozšířením získala EU rozměr kontinentu. Rozvojem dopravní infrastruktury hlavních os transevropské sítě vytváří možnost výstavby více koridorů, které jsou vhodné zejména pro rozvoj železniční dopravy. Výstavba transevropské dopravní sítě (TEN-T), která je založená na vzájemném propojování národních dopravních sítí, má velký význam pro ekonomickou konkurenceschopnost EU a pro vyvážený, udržitelný rozvoj nejen železniční dopravy (European Commission, 2010).

5.1.4. Politika transevropských dopravních sítí TEN-T

Projekt transevropských sítí TEN-T se v evropské dopravní politice objevil již po podepsání Maastrichterské dohody v roce 1993. Projekt je zaměřen na vybudování sítí v dopravě, telekomunikacích a energetice, včetně ropovodů a plynovodů, který má pomoci

zabezpečit dopravní dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost Evropské unie. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států a zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí, čímž podporuje udržitelný rozvoj (Euroskop, 2009). Na financování projektů se z velké míry podílejí samotné členské státy (70%). Doplnkovým zdrojem pro krytí výdajů jsou prostředky Fondu soudržnosti, Evropské investiční banky a vlastní rozpočet na budování transevropských sítí TEN-T. Hlavní směry definované v roce 1996 byly především kvůli rozšíření EU zeměmi střední a východní Evropy v průběhu let pozměněny a zahrnují dvě úrovně plánování:

- úroveň globální sítě (plány pro železniční, silniční, vnitrozemskou vodní a leteckou dopravu)
- 30 prioritních projektů (vybrané projekty společného zájmu)

Výběr 30 prioritních projektů probíhal za pomoci národních infrastrukturních plánů jednotlivých členských států, z kterých postupně vzešly projekty, jejichž realizace je v eminentním zájmu celé EU. Vzhledem k tomu že EU věnuje velké úsilí revitalizaci evropských železnic, je celkem 21 projektů věnováno železniční dopravě (Seidenglanz, 2006). České republiky a zároveň Rakouska se přímo dotýkají projekty železniční tratě Atény – Sofie – Budapešť – Vídeň – Praha – Norimberk/Drážd'any, železnice Gdaňsk - Varšava - Brno/Bratislava - Vídeň a dálnice Gdaňsk - Brno/Bratislava - Vídeň. Na území Rakouska jsou to dále projekty železniční tratě Berlín - Verona/Milán - Boloňa - Neapol - Mesina - Palermo, železnice Paříž – Štrasburk – Stuttgart – Vídeň - Bratislava a vodní vnitrozemská cesta Rýn – Mohan – Dunaj (European Commision, 2010). Seznam všech projektů transevropských sítí a jejich mapové vyjádření je uvedeno v příloze 1.

5.2. Dopravní politika České republiky

Dopravní politika je střednědobý plán vývoje v sektoru dopravy, který stanovuje strategické a koncepční cíle v oblasti dopravy a dopravních sítí. Dopravní politiku zpracovává Ministerstvo dopravy České republiky (MDCR) a jasně definuje výchozí stav, cíle a nástroje, kterých má být použito pro dosažení stanovených cílů.

5.2.1. Dopravní politika České republiky 1998

Po rozpadu Československa byla první Dopravní politika schválená vládou v roce 1998 usnesením č. 413/1998, které definovalo strategii rozvoje dopravy před vstupem ČR do EU. Dopravní politika České republiky 1998 ukládala Ministerstvu dopravy velice důležité cíle, kterých mělo být dosaženo pro pokračování transformace dopravy v železničním sektoru:

- zpracovat a předložit vládě návrh podpory veřejné dopravy s cílem stabilizovat financování, pravidla, odpovědnost a podmínky pro jednotlivé subjekty plnící závazky veřejné služby
- zpracovat a předložit vládě konsolidační program pro českou železnici, zahrnující i obsluhu dluhu Českých drah a sociální programy
- zpracovat a předložit vládě koncepci obnovy vozidlového parku Českých drah
- zpracovat a předložit vládě dlouhodobý návrh podpory kombinované dopravy v ČR

zpracovat a předložit vládě návrh zásad privatizace železnice za podmínek volného přístupu na dopravní cestu, vycházející z dlouhodobé koncepce rozvoje železnice (Dopravní politika ČR 1998, 1998)

5.2.2. Dopravní politika České republiky 2005 – 2013

Po vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004 je dopravní politika země značně ovlivněna dopravní politikou EU. To vedlo k vypracování nového dokumentu Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013, která byla vypracovaná v souladu s dokumentem Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika pro rok 2010 vydaným v roce 2001. Zároveň bylo stanoveno tzv. přezkoumání dopravní politiky 2005 – 2013 v roce 2007 a 2009. V roce 2011 schválila vláda usnesením č. 565/2011 materiál Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013, který vychází z druhého vyhodnocení dopravní politiky z roku 2009 a ve kterém byly vytipovány oblasti na které se musí strategie rozvoje v segmentu dopravy do roku 2013 zaměřit. Aktualizovaný dokument zachovává strukturu priorit a cílů původního znění Dopravní politiky. Aktualizován je popis současného výchozího stavu, který vychází zejména z analýzy dvou základních oblastí:

- 1 - vznik a aktualizace ostatních strategických dokumentů evropské i národní, které mají k Dopravní politice vztah (např. Přezkum bílé knihy EU: Evropa v pohybu, Bílá kniha dopravní politiky 2011, přezkoumání dopravní politiky ČR 2007, atd.)
- 2 - skutečný vývoj v sektoru dopravy České republiky v sledovaném období

Cílem Dopravní politiky 2005 – 2013 je sjednotit podmínky na dopravním trhu a vytvořit podmínky zajištění kvalitní dopravy v rámci udržitelného rozvoje v souladu s Dopravní politikou Evropské unie. Globálním cílem dopravní politiky ČR je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy založené na principech hospodářské soutěže a zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování efektivních změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy. Z globálního cíle vycházejí tzv. specifické priority, které jsou vzájemně propojeny (Dopravní politika 2005-2013, 2011). Na níže uvedené priority dále navazují specifické cíle a konkrétní opatření k jejich následné realizaci. Hlavními prioritami Dopravní politiky je zajištění:

1. Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu.
2. Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury
3. Zajištění financování v dopravním sektoru
4. Zvýšení bezpečnosti dopravy
5. Podpora rozvoje dopravy v regionech

1. Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

Doprava musí být uskutečňována s ohledem na celospolečenskou efektivitu, což se neobejde bez zapojení všech druhů dopravy. Stát musí zajistit podmínky přístupu na přepravní trh tak, aby bylo možné uplatnit výhody jednotlivých druhů dopravy na přepravním trhu a zajistit princip udržitelného rozvoje (Dopravní politika 2005-2013). Do současné doby se v České republice vhodná dělba přepravní práce mezi jednotlivé druhy dopravy zlepšit nepodařila. Individuální silniční osobní doprava výrazně převládá nad dopravou železniční, což vede k nepřiměřenému negativnímu působení dopravy na životní prostředí. Příčinou tohoto trendu je rostoucí dostupnost individuální dopravy. Ve srovnání s železniční infrastrukturou je zkvalitňování silniční infrastruktury rychlejší a efektivnější. Cestou k zlepšení současného stavu je

nabídka dostatečně kvalitních služeb železničními dopravci a širší podpora veřejné hromadné dopravy. V rámci dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy je potřeba dosáhnout následujících cílů:

- a. Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě
- b. Harmonizovat podmínky přepravního trhu a jejich zpoplatnění uživatelem
- c. Zkvalitnit přepravní práci ve veřejné a nákladní dopravě osob
- d. Transformovat železniční sektor (viz dále)
- e. Zkvalitnit přepravní služby pro uživatele

2. Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Základní podmínkou pro kvalitní a funkční dopravní systém je kvalitní dopravní infrastruktura. V návaznosti na zákonem garantovanou dopravní infrastrukturu je třeba zabezpečit nejen rozvoj sítí, ale rovněž jejich kvalitní údržbu a obnovu, bez níž by se vložené investice znehodnotily. Financování prioritních staveb dopravní infrastruktury z fondů Evropské unie zajišťuje dokument Operační program Doprava na léta 2007 – 2012, který se zaměřuje převážně na stavby evropského a nadregionálního významu (Dopravní politika 2005-2013). V současné době se síť dopravní infrastruktury v České republice stále nenachází v optimálním stavu. Kvalita dopravních cest jednotlivých druhů dopravy zaostává za vyspělou infrastrukturou západních zemí Evropské unie. Pro zajištění kvalitní dopravní infrastruktury je potřeba naplnění následujících cílů:

- a. Kvalitní údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury.
- b. Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury.
- c. Optimalizace hlavních projektů rozvoje silniční, železniční sítě, vodních cest, letecké a nemotorové dopravy.

3. Zajištění financování v dopravním sektoru

Sektor dopravy je jedním z nejnáročnějších na investiční a provozní finanční prostředky. Stát musí rozložit potřebné investice do všech druhů dopravy. Prioritní stavby jsou určeny podle jejich dopravního a ekonomického přínosu, vlivu na životní prostředí a na bezpečnost dopravy. Finanční prostředky České republiky jsou však omezené. Je proto nutné hledat nové formy financování. Významným zdrojem peněz jsou strukturální fondy Evropské unie (viz příloha č. 2). S ohledem na zkušenosti ze starších členských zemí EU bude v budoucnosti důležité umožnit financování dopravních staveb veřejně-soukromým sektorem (PPP), který sdružuje finanční

prostředky se soukromým kapitálem. Plánovaná opatření pro zajištění financování v dopravním sektoru jsou:

- a. Optimalizace úhrad za veřejné služby
- b. Zajištění financování dopravní infrastruktury z Evropských fondů
- c. Zajištění financování obnovy dopravních prostředků
- d. Posílit investice do výzkumu a vývoje v segmentu dopravy

4. Zvýšení bezpečnosti dopravy

Česká republika patří k zemím s nejvyšší nehodovostí v Evropské unii, a to zejména v silniční dopravě. Doprava tak způsobuje velké ztráty na zdraví a životech obyvatelstva České republiky. Další negativní stránkou převážně silniční dopravy je vypouštění škodlivých výfukových plynů do ovzduší a její celkový dopad na životní prostředí. Ve srovnání se silniční dopravou jsou bezpečnostní parametry železniční dopravy v České republice i v dalších zemích EU obecně velmi dobré. Je tedy důležité v rámci dopravní politiky dbát na propagaci železniční dopravy, která je bezpečnějším a ke krajině šetrnějším druhem dopravy. Opatření, která by měla vést k zvýšení bezpečnosti dopravy jsou:

- a. Opatření v oblasti lidského činitele
- b. Opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic a technického stavu vozidel
- c. Zavádění bezpečnostních pravidel pro železniční dopravu
- d. Zdokonalit kontrolní činnost přepravy nebezpečných věcí
- e. Zajistit Vnější bezpečnost dopravní infrastruktury
- f. Ochrana civilního letectví před protiprávními činy

5. Podpora rozvoje dopravy v regionech

Problematika rozvoje dopravy v jednotlivých regionech je především otázkou pro samotné krajské, obecní a mikroregionální samosprávné celky, které by měli zajistit kvalitní dopravní dostupnost celého regionu. Odpovědnost za rozvoj a regulaci dopravy ve městech mají jednotlivá města. Ta by měla své dopravní systémy rozvíjet tak, aby byly efektivní při uspokojování potřeb přepravovaných osob a zároveň environmentálně šetrné vůči krajině a obyvatelům (Dopravní politika 2005-2013, 2011). Cílem dopravní politiky ČR je systém propojení městské, příměstské a regionální dopravy, které funguje ve vyspělejších zemích EU. Dále je potřeba podporovat hromadnou nemotorovou dopravu, cyklistickou a pěší

dopravu a budovat infrastrukturu k těmto šetrným druhům dopravy. Pro rozvoj dopravy v jednotlivých regionech je potřeba splnit následující cíle:

- a. Rozvoj a budování Integrovaných dopravních systémů
- b. Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech
- c. Využití možností nemotorové dopravy

Vláda ČR zároveň se schválením poslední aktualizace Dopravní politiky do roku 2013 v roce 2011, uložila Ministerstvu dopravy vypracovat nový strategický dokument Dopravní politika pro léta 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (Ministerstvo dopravy ČR, 2012).

5.2.3. Dopravní politika České republiky – sektor železniční dopravy

Dopravní politika České republiky pro železniční dopravu se má v následujícím období zaměřit především na zajištění rychlé a kvalitní osobní přepravy a vytvoření vysokorychlostního systému dopravy. Dalším cílem je zefektivnění a zrychlení nákladní železniční dopravy zapojením do tzv. logistického procesu, a tím vytvořit konkurenční prostředí nákladní silniční dopravě. Díky velké hustotě železniční sítě v České republice, která patří k nejvyšší v Evropě, je zapotřebí zapojit železnice do integrovaných dopravních systémů a vytvořit tak kvalitní příměstskou, případně městskou přepravu obyvatel. Jedním z dalších cílů je postupné zvyšování maximálně možné rychlosti na jednotlivých tratích, které doporučují mezinárodní standardy. Přičemž na celostátních tratích musí být postupně implementovány požadavky Evropské směrnice o interoperabilitě ((European Communities, 2009). Klíčovou podmínkou pro uskutečnění těchto cílů je zajištění potřebného objemu investic pro obnovu a modernizaci železničních tratí a do technologického rozvoje vozidlového parku. Pro rozvoj železniční dopravy v České republice je také důležité stabilizovat koncepci výstavby tranzitních vysokorychlostních koridorů, které jsou součástí plánované transevropské dopravní sítě TEN-T. Koridory v celém svém rozsahu by měli být dokončeny v roce 2018 (Dopravní politika 2005-2013, 2011). Česká republika musí i nadále vytvářet podmínky pro maximální využití příspěvků Fondu soudržnosti a dalších finančních nástrojů EU a zároveň umožnit financování dopravních staveb veřejně-soukromým sektorem.

Dále je potřeba dotáhnout proces restrukturalizace trhu železničního sektoru. Dokončení procesu je nezbytné k vytvoření podmínek pro zvyšování konkurenčního prostředí při provozování železniční dopravy, které je v souladu s evropskými legislativními opatřeními

tzv. železničními balíčky. Transformace trhu v ČR již výrazně pokročila, avšak je třeba dokončit závěrečné fáze procesu. V souladu s požadavky Evropské unie je nezbytné dokončit celý proces oddělení provozovatele dráhy od dopravce, čímž dojde k zajištění nediskriminačního přístupu k přidělování dopravních cest (Dopravní politika 2005-2013, 2011). Opatření, která uvádí Dopravní politika České republiky 2005 – 2013 jsou:

- realizovat program EU „Revitalizace železnic a zabezpečení interoperability
- implementovat do českého právního systému legislativní normy EU
- dokončit převod funkce provozovatele celostátní dráhy na majitele železnice
- vyřešit problematiku vlastnictví pozemků a budov tak, aby tato oblast nevytvářela rozdílné podmínky pro podnikání jednotlivých dopravců

(Dopravní politika ČR 2005 – 2012, 2011)

5.3. Dopravní politika Rakouska

Rakouská dopravní politika je stejně jako ta česká zásadně ovlivňována strategickými dokumenty Evropské unie pro rozvoj dopravy. Členem EU se Rakousko stalo v roce 1995. Rakousko tedy ve své dopravní politice následuje celoevropskou filozofii udržitelné mobility. Pokusy o vypracování komplexní státní dopravní koncepce v Rakousku probíhaly od 60. let minulého století. Vlivem roztržičnosti kompetencí pro rozvoj jednotlivých druhů dopravy do různých státních orgánů, se však nepodařilo vypracovat žádný komplexní plán rozvoje, který by zahrnoval železniční, silniční, leteckou a vodní dopravu jako celek. Vznikaly různé analýzy a prognózy v jednotlivých druzích dopravy, které se však nepodařilo efektivně propojit. Zlom nastal v roce 2000, kdy byly veškeré pravomoce převedeny do jednoho resortu. Veškeré kompetence v oblasti dopravy převzalo Spolkové ministerstvo pro dopravu, inovace a technologie (BMVIT). Zároveň došlo k dohodě mezi státem a spolkovými republikami o rozvoji dopravy a předání kompetencí ministerstvu. Výjimkou byla letecká i potrubní infrastruktura, infrastruktura městské a příměstské dopravy a pozemní komunikace nižších tříd, které zůstali v regionální kompetenci (Steininger, 2008).

V roce 2002 tak vláda schválila Dopravní politiku Rakouska 2002 (Generalverkehrsplan Österreich 2002 - Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm), která vznikla

prostřednictvím Spolkového ministerstva pro dopravu, inovace a technologie. V současné době je stále platným strategickým dokumentem pro rozvoj napříč segmentem dopravy Dopravní politika Rakouska 2002, který byl vypracován v souladu s evropskou dopravní politikou a Bílou knihou z roku 2001. Dopravní politika Rakouska 2002 je platná do roku 2022 a je rozdělena na dvě fáze. Do roku 2011 kdy skončila 1. fáze strategického dopravního plánu, bylo provedeno několik aktualizací zaměřených na různou problematiku v odvětví dopravy v Rakousku, které však zachovávají strukturu priorit a cílů původní dopravní strategie. V 1. fázi byly velké investice vloženy převážně do železniční dopravy za účelem zvýšit její konkurenceschopnost vůči silniční dopravě. Jde například o Investiční program rakouských železničních stanic ÖBB, který má do roku 2015 za úkol zrekonstruovat a zmodernizovat 20 nejdůležitějších hlavních železničních stanic v Rakousku (viz foto č. 5 a č. 6). Aktualizace Dopravní politiky Rakouska 2002 (GVÖ 2002) jsou taktéž ovlivněny vznikem a aktualizací ostatních strategických evropských dokumentů vzniklých zejména rozšířením Evropské unie v roce 2004, respektive 2007 (Spolkové ministerstvo pro dopravu, inovace a technologie, 2012). Čímž se jedním z hlavních cílů stala modernizace a výstavba klíčových dopravních koridorů, kterými se má posílit vazba se sousedními zeměmi na severu, východě a jihovýchodě země (Verkehrsprognose Österreich 2025, 2009).

5.3.1. Dopravní politika Rakouska 2002 (Generalverkehrsplan Österreich 2002)

Obsahem Rakouského strategického plánu rozvoje dopravy je stanovení cílů a strategie pro rozvoj a rozšiřování dopravní infrastruktury se zásadou udržitelnosti vzájemného působení ekologických, ekonomických a sociálních hodnot. Mezi nejdůležitější cíle dopravní politiky Rakouska patří zejména rozšiřování a modernizace železniční dopravní infrastruktury. Trvalou potřebou je snížení dopravní nehodovosti a zvýšení bezpečnosti, zvláště pak v mnoha tunelech, které propojují oblasti Rakouska pod horským masívem Alp. Nejnáléhavějším cílem je zajištění optimální dostupnosti a usnadnění přístupu na trh, což zvýší konkurenceschopnost Rakouského hospodářství. Efektivní dopravní systém je významnou hnací silou národní ekonomiky Rakouska a dopravní odvětví má tedy velký význam a dopad na hospodářství státu. Hlavními prioritami Dopravní politiky Rakouska je zajištění:

1. Posílení hospodářské situace Rakouska budováním efektivní a výkonné dopravní infrastruktury

2. Zvyšování bezpečnosti v dopravě
3. Prosazování udržitelné mobility a minimalizování jejich dopadů na životní prostředí
4. Zajištění financování dopravní infrastruktury

1. Posílení hospodářské situace Rakouska budováním efektivní a výkonné dopravní infrastruktury

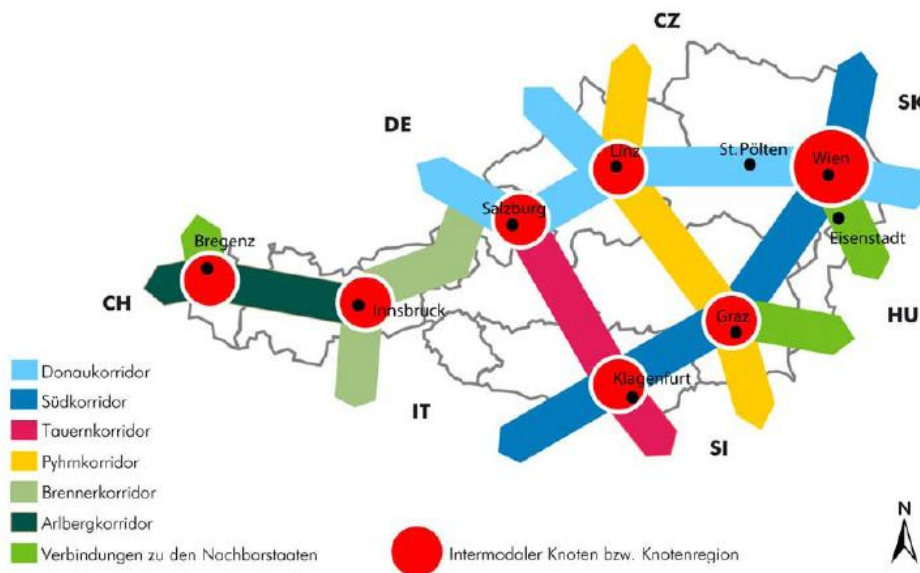
Vybudováním odpovídající dopravní infrastruktury se zajistí dosažitelnost přístupu hospodářství k trhu a zlepšuje tím konkurenceschopnost celého státu. Výstavba dopravní infrastruktury slouží tedy především k posílení hospodářské situace Rakouska. Kvalitní dopravní infrastruktura je neméně důležitá pro odstranění regionálních rozdílů periferních oblastí především na východě země. Hlavním zájmem státu je vybudovat celistvou dopravní síť vyššího řádu, která je plánovaně budovaná v souladu s transevropskou dopravní sítí. Výstavbou hlavních rakouských koridorů dojde k spojení se sousedními hospodářskými oblastmi a koridory, ale také napomůže ke zlepšení vnitřní dosažitelnosti regionů v samotném Rakousku.

V Dopravní politice Rakouska figuruje 6 hlavních dopravních koridorů: Dunajský, Jižní (železniční koridor Vídeň – Graz – Klagenfurt), Pyhrnský, Tauernský, Brennerský a Amberský, viz obrázek č. 4). Tyto koridory spojují výkonné dopravní uzly, kterými jsou největší Rakouská města. Zároveň je potřeba modernizovat a lépe využívat již stávající rozsáhlou dopravní infrastrukturu (především dálniční), což je mnohem hospodárnější než budování nových a většinou enormně nákladných staveb. Budování a modernizace železniční infrastruktury, která je důležité pro zajištění efektivních dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí. S životním prostředím souvisí i vodní dopravní kanál na řece Dunaj, spojující města Salzburg – Linec – Vídeň, který je zahrnutý v prioritních stavbách transevropské sítě TEN-T (Generalverkehrsplan Österreich, 2002). Opatřeními pro posílení hospodářské situace Rakouska jsou:

- a. Dobudování intermodálních dopravních koridorů a jejich napojení na transevropskou síť spojující Rakousko se sousedními státy
- b. Modernizace a hospodárnější využití již existující dopravní infrastruktury
- c. Efektivnější využití stávající silniční infrastruktury
- d. Vodní dopravní kanál na řece Dunaj

- e. Budování a modernizace železnic pro větší využití s ohledem na životní prostředí

Obr. č. 4: mapa hlavních koridorů podle Dopravní politiky Rakouska 2002



Pramen: Generalverkehrsplan Österreich 2002, 2002

2. Zvyšování bezpečnosti v dopravě

Dopravní politika Rakouska klade velký důraz na zvýšení bezpečnosti v dopravě. Jde zejména o snížení nehodovosti v individuální automobilové dopravě. Pro zvýšení bezpečnosti je nezbytná úprava zejména na kritických úsecích silniční sítě a především v alpských tunelech. Dalším úkolem je více využívat šetrnější druhy dopravy (železniční, vodní). Stejně jako v ostatních zemích Evropské unie, i v Rakousku má obrovskou převahu silniční doprava, která je nejméně šetrná k životnímu prostředí. Vlivem polohy je Rakousko významnou tranzitní zemí pro nákladní ale i osobní automobilovou dopravu. Částečné snižování množství silniční dopravy je docíleno placením mýtného na dálnicích, které v Rakousku funguje na bázi dálničních známek u osobních automobilů a elektronického mýtného v závislosti na počtu ujetých kilometrů u nákladních automobilů. Dopravní politika Rakouska si dává za cíl snížit spotřebu neobnovitelných přírodních zdrojů. Rakousko tedy investuje do výzkumu a nákupu nových dopravních technologií (Generalverkehrsplan Österreich, 2002). Opatření Dopravní politiky Rakouska, která mají zvýšit bezpečnost v dopravě jsou:

- a. Úprava kritických úseků silniční sítě, zejména zvýšení bezpečnosti horských tunelů
- b. Vyšší využití šetrnějších druhů dopravy

- c. Snížení závislosti rakouské dopravy na neobnovitelných zdrojích
- d. Investice do moderních dopravních technologií

3. Prosazování udržitelné mobility a minimalizování jejich dopadů na životní prostředí

Dopravní politika Rakouska má za cíl identifikovat a upozornit na negativní účinky neúměrné mobility, ale zároveň musí zajistit udržitelné podmínky pro její růst. Dopravní politika má za úkol rostoucí mobilitu regulovat diferenciací nákladů s cílem přímého zpoplatnění dopravních výkonů konkrétnímu subjektu, který vyvolal společenské náklady na odstranění škod na životním prostředí. Dále má za cíl motivovat účastníky dopravy k dopravnímu jednání, které má menší dopady na životní prostředí. Což znamená v co možná největší míře nahradit silniční dopravu železniční (nákladní i osobní) a naplno využít potenciál Dunajského kanálu.

Pro udržitelný rozvoj mobility v Rakousku je zcela nezbytné zvýšení kvality přepravy v osobní a nákladní železniční dopravě. To v praxi znamená zaměřit se na zkracování jízdní doby, snížení počtů nutných přestupů v osobní dopravě a celkově lepší obsluha přepravečů v nákladní dopravě. Strategický plán rozvoje dopravy v Rakousku se dále zaměřuje na podřízenost regionálních dopravních záměrů, které nejsou tolik efektivní vůči nadřazeným národním projektům. Záměry a navrhované priority předkládají zainteresované subjekty (Spolkové republiky, soukromí dopravci) Ministerstvu dopravy, technologií a inovací, které je posoudí a zaujme stanovisko. Dále je nezbytné navyšovat výkonnost dopravní sítě se stoupající poptávkou po dopravních výkonech v souladu s udržitelným rozvojem životního prostředí (Generalverkehrsplan Österreich, 2002). Opatření pro udržitelnou mobilitu a minimalizaci dopadů na životní prostředí jsou:

- a. Zpoplatnění dopravních výkonů subjektu, který vyvolal náklady na odstranění škod na životním prostředí
- b. Zvýšení kvality přepravy v osobní a nákladní železniční dopravě
- c. Podřízenost regionálních dopravních záměrů vůči nadřazeným národním projektům
- d. Zvyšovat výkonnost dopravní sítě v souladu s udržitelným rozvojem životního prostředí

4. Zajištění financování dopravní infrastruktury

Rakousko jako ekonomicky vyspělá země nemůže na rozdíl od České republiky čerpat takové množství peněz z fondů Evropské unie (viz příloha č. 2). Proto se Dopravní politika Rakouska zabývá možnostmi financování dopravních staveb. Financování dopravní infrastruktury v Rakousku dvojím způsobem:

- a. Snižováním prostředků z veřejných rozpočtů, které se použijí na výstavbu infrastruktury
- b. Posilováním zdrojů od uživatelů dopravy (mýtné u dopravy silniční, poplatek za dopravní cestu u dopravy železniční)

Na financování rozvoje dopravní infrastruktury Rakouska se využívají finanční zdroje státního rozpočtu a dále prostřednictvím zvláštních soukromých společností. Pro silniční dopravu je to společnost ASFINAG, která získává finanční prostředky z uživatelů silničních cest (mýtné, silniční známky) a pro železniční dopravu je to společnost SCHIG, která je více dotovaná státem za účelem restrukturalizace a zlepšení konkurence vůči dopravě silniční. Do infrastrukturní politiky patří také státní správa pro údržbu dopravních sítí, jejíž smyslem je dopravní síť udržovat a zlepšovat. Jedním z cílů Dopravní politiky Rakouska je obě finanční společnosti, které se podílejí na financování dopravní infrastruktury, oddlužit, a to nejpozději do roku 2070. Další z možností financování dopravní infrastruktury je tzv. systém PPP. Systém PPP je spolupráce veřejného a soukromého sektoru na financování dopravních staveb, prostřednictvím kterého se budou modernizovat nádražní haly a vybrané převážně regionální tratě (Generalverkehrsplan Österreich).

6. LEGISLATIVA V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Jako v každém ze sektorů politiky jsou i v segmentu dopravy schvalovány právní předpisy upravující práva pro všechny její účastníky. Právní rámec velmi úzce souvisí s dopravními politikami Rakouska a České republiky, které jsou ve velké míře ovlivněné dopravní politikou EU. Vývoj legislativy v železniční dopravě v jednotlivých zemích vlastně kopíruje jejich politický a historický vývoj. Po vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004 se její legislativa začala ubírat podobným směrem jako dopravně-právní předpisy Rakouska, jelikož se začala řídit právními předpisy celé EU. Základním právním dokumentem, na kterém je postavené fungování Evropské unie (dopravního sektoru nevyjímaje) je Smlouva o Evropské unii a smlouvy o fungování Evropské unie, což je úprava Smlouvy o Evropském společenství, která byla vydaná Evropskou komisí v roce 2008 a v nichž jsou zapracovány změny zavedené Lisabonskou smlouvou, která byla podepsána dne 13. prosince 2007 v Lisabonu a po ratifikaci všech členských zemí vstoupila v platnost dne 1. prosince 2009. Pro legislativu v sektoru dopravy je právním základem hlava VI Smlouvy o fungování Evropské unie a Lisabonská smlouva: čl. 4 odst. 2 písm. g. Provedení harmonizace právních předpisů na úrovni státu a přijetí společné legislativy EU ve všech členských zemích je nezbytné pro vytvoření jednotného evropského dopravního trhu, který je jednou z priorit Evropské unie. Konkrétně je nutné provést sblížení právních předpisů v oblasti:

- zdanění
- sociálních předpisů
- technických předpisů
- dopravní politiky

V sektoru železniční dopravy se jedná především o technické požadavky-maximální přípustné rozměry a hmotnosti, bezpečnostní normy (European Communities, 2009). Převážně-právní vztahy v železniční dopravě v obou sledovaných zemích jsou tedy upraveny:

- Mezinárodními právními normami
- Vnitrostátními právními normami
- Interními předpisy jednotlivých dopravců

6.1. Legislativa EU v sektoru železniční dopravy

Železniční sektor je dlouhodobě v úpadku a jeho podíl na trhu dopravy od 70. let soustavně klesá. Cílem Evropské unie je tento nepříznivý trend zvrátit, jelikož další růst individuální silniční dopravy je z pohledu rozvoje mobility v Evropě neudržitelný. Vytvoření právně a technicky integrovaného evropského železničního prostoru a tím pádem také zvýšení konkurenceschopnosti železnice vůči ostatním druhům dopravy, je stále ještě omezoováno z důvodu značných rozdílů mezi jednotlivými členskými státy (Summaries of EU legislation, 2007). Rozdílnosti jednotlivých členských zemích se projevují zejména v oblasti:

- technických požadavků
- bezpečnostních předpisů
- signalizace v železniční dopravě
- rozdílného rozchodu kolejí

Díky rozdílnosti železnic na národní systémy se komplikuje mezinárodní obchodní výměna osob a nákladů. Také z důvodu rozdílných procesů schvalování a rozdílnosti opatření týkajících se ochrany životního prostředí a ochrany spotřebitele, je harmonizace právních a technických předpisů nezbytná k tomu, aby:

- nedocházelo k narušení hospodářské soutěže
- se zjednodušil přístup novým podnikatelským subjektům na trh s železniční dopravou
- se vytvořila interoperabilita jednotlivých vnitrostátních železničních systémů.

Prvním přijatým legislativním opatřením Evropského společenství byla směrnice 91/440/EHS o Rozvoji železnic společenství, vydaná v roce 1991 Evropskou Radou. Cílem směrnice bylo usnadnit proces přizpůsobování železnic Společenství potřebám jednotného trhu a zvýšení jejich efektivity pomocí:

- zajištění nezávislosti řízení železničních podniků
- oddělení řízení železničního provozu infrastruktury od poskytování služeb železniční dopravy
- zlepšení finanční struktury železničních podniků
- zajištění přístupu mezinárodních železničních nákladních společností k dopravním sítím všech členských států (Směrnice Rady 91/440/EHS, 1991)

Po podepsání Maastrichtské smlouvy v roce 1992 vzniká Evropská unie, která prostřednictvím Evropské komise vytváří řadu společných právních předpisů. Mezi nejdůležitější legislativní opatření v segmentu železniční dopravy patří směrnice Rady 95/18/ES a směrnice 95/19/ES přijaté v roce 1995. Dále to jsou soubory právních směrnic a nařízení, které se souhrnně označují jako tzv. železniční balíčky. Jde o novelizaci stávajících právních předpisů, případně o zcela nové návrhy legislativy, které jsou vytvářeny za účelem zkvalitnění železnic na trhu s dopravou prostřednictvím liberalizace železničního sektoru (European Communities, 2009).

Specifikou právní činností v sektoru dopravy je monitoring legislativy EU, který kontroluje a hodnotí návrhy nových nařízení, směrnic, rozhodnutí, doporučení a stanovisek z oblastí, které ovlivňují vnitřní trh nebo vnější vztahy EU k sousedním zemím, jenž jsou obsahem legislativních železničních balíčků. Vyhodnocení monitoringu legislativy se provádí každý měsíc v kalendářním roce a vydává závěry, které jsou diskutovány v příslušných orgánech EU (Euroskop, 2012).

Opatření v tzv. Železničních balíčcích se zaměřují na oblasti:

- a. Liberalizace železničního trhu
- b. Technické harmonizace
- c. Sociální harmonizace
- d. Práva cestujících
- e. Politicko-správní harmonizace

6.1.1. I. železniční balíček

V souboru přijaté legislativy v rámci 1. železničního balíčku Evropskou komisí v roce 2001 jsou směrnice:

1. Směrnice 2001/12/ES ze dne 26.2. 2001, kterou se mění směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství
2. Směrnice 2001/13/ES ze dne 26.2. 2001, kterou se mění směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům
3. Směrnice 2001/14/ES ze dne 26.2.2001, o přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti

4. Směrnice 2001/16/ES ze dne 19.3.2001, o interoperabilitě trans-evropského konvenčního železničního systému

Obsah tzv. Prvního železničního balíčku liberalizuje trh s nákladní železniční dopravou, tím že umožňuje dopravním společnostem vstup na celoevropskou železniční síť (Ministerstvo Dopravy ČR, 2012). Dále se zaměřuje a upravuje oblasti:

- rozvoje železnic v EU
- přidělování kapacity železniční infrastruktury
- vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury
- ověřování bezpečnosti železnic
- interoperability konvenční železniční sítě
- vydávání licencí železničním podnikům

V roce 2006 provedla Evropská komise hodnocení železničního balíčku z roku 2001. Závěry ukázaly, že průběžné výsledky jsou povzbudivé, i když proces liberalizace trhu s železniční dopravou stále probíhá. Pozice železnice na trhu se vůči jiným druhům dopravy stabilizovala. Byla zachována vysoká úroveň bezpečnosti železničního provozu. Počáteční zvýšení nezaměstnanosti bylo částečně vyrovnáno vytvořením pracovních míst v nově zřízených železničních podnicích. Zároveň je ale nutné uvést, že změny provedené balíčkem měly různý dopad v jednotlivých členských zemích. Členské státy, ve kterých byla na začátku 90. let nákladní železniční doprava otevřená pro hospodářskou soutěž, zaznamenaly největší vzestup (European Commission, 2010). To je příklad Rakouska. Naopak v zemích, kde trhu vládla monopolní společnost dopady legislativní reformy nebyli až tak velké. Česká republika se v době přijetí 1. železničního balíčku nacházela v období, kdy se chystala do EU vstoupit, a tudíž se jí změny přijaté směrnicemi z roku 2001 z počátku netýkaly.

6.1.2. II. železniční balíček

Legislativní předpisy přijaté Evropskou Komisí v druhém železničním balíčku v roce 2004 obsahují směrnice:

1. Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční

infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti

2. Směrnice 2004/50/ES pozměňující směrnici 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnici 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému
3. Směrnice 2004/51/ES pozměňující směrnici 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství
4. Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 881/2004/ES o zřízení Evropské železniční agentury

Obsah tzv. druhého železničního balíčku se zaměřuje na stejné oblasti jako balíček předchozí, kdy řeší problematiku vydávání licencí železničním podnikům a přidělování kapacity železniční infrastruktury. Balíček podporuje snahu o co nejrychlejší liberalizaci železniční dopravy v souladu s Dopravní politikou EU a dokumentem Bílá kniha 1996- Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy. Kromě toho druhý železniční balíček reaguje na rozšíření Evropské unie v roce 2004 (Česká republika) a tím reaguje na zvýšení regionálních rozdílů a na různé technické, právní a bezpečnostní předpisy v členských zemích EU (Ministerstvo Dopravy ČR, 2012). Nově řešené problematiky v druhém železničním balíčku jsou:

- interoperabilita transevropského vysokorychlostního systému
- založení Evropské železniční agentury

6.1.3. III. železniční balíček

Soubor přijaté legislativy v rámci tzv. III. železničního balíčku Evropskou komisí v roce 2007 obsahují:

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě
2. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury

3. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství
(Ministerstvo Dopravy ČR, 2012)

V pořadí třetí železniční balíček a zároveň poslední vydaný, obsahuje opět opatření pro oživení železnice v Evropě. Reaguje stejně jako balíček předchozí na opětovné rozšíření EU v roce 2007 (Rumunsko, Bulharsko) a pokračuje tak v liberalizaci trhu v dalších zemích. Jeho hlavním cílem je otevření mezinárodního trhu přepravy osob v rámci EU pomocí volné soutěže pro dopravce napříč Společenstvím. Čímž se podpoří konkurenceschopnost železniční dopravy na mezinárodním trhu mobility vůči letecké a zejména silniční dopravě. Hospodářské subjekty mohou nástup a výstup cestujících provozovat na jakékoliv stanici na mezinárodní trase v členských státech. V neposlední řadě balíček upravuje práva cestujících (nediskriminace zdravotně postižených cestujících a osob se sníženou pohyblivostí, odpovědnost v případě nehody, dostupnost jízdenky a osobní bezpečnost cestujících ve stanicích) a představuje tzv. evropský železniční řidičský průkaz, což je mezinárodní certifikace pracovníků v železniční dopravě, která umožní jejich pracovní pohyb po celé evropské železniční síti (European Commission, 2010).

6.2. Legislativa ČR v sektoru železniční dopravy

Legislativa České republiky v segmentu železniční dopravy procházela v 90. letech minulého století složitými transformačními procesy jako celé hospodářství země. Po revoluci v roce 1989 a postupnému přechodu země k tržní ekonomice bylo zapotřebí stanovené změny zakotvit v legislativě. Schvalované zákony měli vést v co nejrychlejší integraci do Evropské unie. Snaha vyústila v roce 2004 vstupem České republiky do Evropského společenství spolu s dalšími devíti státy převážně z tzv. Východního bloku (vyjma Malty a Kypru). Železniční doprava v České republice je stejně jako v západní Evropě již několik desítek let pod vlivem mnoha faktorů v hlubokém útlumu a úpadku. Tato skutečnost se s nástupem tržní ekonomiky ještě zesílila a stát musel provést ve své legislativě několik zásadních změn, které se týkaly především dosavadního státního monopolu Českých drah (Kunc, Krylová, 2005). Problematikou Českých drah a jejich následné transformace se zabývaly zákony:

1. Zákon č. 9/1992 Sb. o Českých drahách pozměněný zákonem č. 219/1993 sb.
2. Zákon o dráhách č. 266/1994 Sb.
3. Zákon o transformaci Českých drah č. 77/2002 Sb.
4. Zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dalších zákonů

6.2.1. Zákon o Českých drahách

České dráhy s.o. (ČD) byly zřízeny zákonem České národní rady čís. 9/1992 Sb., jakožto nástupnický subjekt státní organizace Československé státní dráhy (ČSD). Rozpad federace a vznik samostatné České republiky 1. ledna 1993 způsobil změnu a doplnění zákona z roku 1992. Česká národní Rada vyhlásila zákon č. 219/1993 sb., ve kterém byla vymezena povinnost Českých drah umožnit užívání železniční dopravní cesty jiným subjektům, které jsou k tomu oprávněné (SŽDC, 2010).

6.2.2. Zákon o drahách

Dalším velice důležitým legislativním krokem porevolučního období byl zákon o drahách č. 266/1994 Sb., který schválil Parlament České republiky v prosinci roku 1994 (SŽDC, 2010). Zákon formuloval a upravoval:

- podmínky pro stavbu a provozování drah
- provozování drážní dopravy
- práva a povinnosti fyzických a právnických osob v železniční dopravě
- výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah

Zákon o dráhách byl prvním strategickým tahem, který začal připravovat podmínky pro vytvoření konkurenčního prostředí pro železniční dopravce v České republice. Poslední aktualizací je zákon č. 35/2001 Sb.

6.2.3. Zákon o transformaci Českých drah

Schválení zákona Parlamentu České republiky č. 77/2002 Sb o transformaci Českých drah znamenal zásadní zásah do organizační struktury železniční dopravy v zemi. 1. ledna 2003 tak došlo ke vzniku níže uvedených nástupnických subjektů, čímž byl splněn jeden ze stanovených cílů Evropskou unií. Zákon byl naposledy novelizován v roce 2008. Vznikem Zákonu o transformaci Českých drah pozbyl platnost Zákon o Českých drahách č. 219/1993 Sb. (SŽDC, 2010). Zároveň zákon zásadně přispěl k liberalizaci železničního trhu v následujících letech. Stávající státní organizace České dráhy se rozdělila na dva nástupnické subjekty a to na:

1. České dráhy a. s.
2. Státní organizaci Správa železniční dopravní cesty

Zákon o transformaci českých drah č. 77/2002 Sb. byl v roce 2008 novelizován, což upravilo majetkoprávní vztahy mezi subjekty vzniklými zákonem z roku 2002 a byla významným krokem k úplné transformaci trhu s železniční dopravou v ČR (Ministerstvo dopravy ČR, 2012).

6.2.4. Evropská legislativa implementovaná na právního prostředí České republiky

Po vstupu České republiky do EU stát navazuje na legislativu Evropské unie a aplikuje její právo do místních podmínek. Každoročně dochází k přijetí desítek právních norem, které Vláda ČR implementovala do svého právního řádu. Změna orientace právních předpisů na Evropské parametry práva začala zakomponováním tzv. prvního a druhého legislativního železničního balíčku v roce 2001, respektive v roce 2004 a pokračovala jeho aktualizací v roce 2007. Transformace železničního sektoru pokračuje za dohledu Evropského společenství, které monitoruje zavádění právních změn v tomto sektoru dopravy. Jde především o zákony, které podporují liberalizaci trhu, mají za cíl propojit evropský železniční systém a otevření mezinárodního trhu přepravy osob v rámci celé EU, čímž se zvýší konkurenceschopnost vůči ostatním druhům dopravy (zejména silniční). Mezi nejdůležitější zavedené právní nařízení, vyhlášky a zákony přijaté Parlamentem ČR patří:

- Vyhláška č. 326/2011 Sb., kterou se mění vyhláška č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, ve znění vyhlášky č. 377/2006 Sb.
- Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality, bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících
- Nařízení vlády č. 88/2012 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů

(Ministerstvo Dopravy ČR, 2012)

6.3. Legislativa Rakouska v sektoru železniční dopravy

Rakouská dopravní legislativa prošla v průběhu let v podstatě stejnými změnami jako právní předpisy České republiky. Vlivem komunistického režimu v ČR a pozdější evropské integrace se potřebné legislativní změny pro transformaci železniční dopravy v Rakousku odehrály ale o desítky let dříve. To je také jeden z důvodů současné rozdílnosti trhů s železniční dopravou ve sledovaných zemích. Stejně jako v České republice (ČD) i v Rakousku působí na trhu významný národní dopravce Rakouské spolkové dráhy, Österreichische Bundesbahnen (ÖBB). Nejdůležitější legislativa a přijímané zákony se tudíž týkají restrukturalizace společnosti ÖBB:

- Federální zákon o spolkových železnicích č. 137/1969 Sb.
- Federální zákon o reorganizaci právní situace rakouských spolkových drah č. 825/1992 Sb.
- Federální zákon o struktuře spolkových železnic č. 138/2003 Sb.
- Změna federálního železničního zákona o soukromých železnicích z roku 2003 a Zákonu o dráhách z roku 1957 č. 95/2009 Sb.

(Rechtsinformationssystem (RIS), 2012)

Již v roce 1969 přijala Rakouská vláda Federální zákon o spolkových železnicích č. 137/1969 Sb., kterým společnost ÖBB začala fungovat jako nezávislý ekonomický subjekt,

kteřý vřak byl stále financován z federálního rozpočtu (Parlament, 2012). Vlivem rozvoje individuální silniční dopravy v Evropě od 60. let minulého století význam ťezelnice upadal. Trh s dopravou v Rakousku nebyl výjimkou. Pokus o zvrácení nepříznivého trendu nastal od 90. let, kdy Rakouská vláda prostřednictvím Ministerstva dopravy, inovací a technologií, (BMVIT) začala ve velkém investovat do sektoru ťezelníční dopravy, což souviselo především s nadcházející evropskou integrací ÖBB (Geschichte der Österreichischen Eisenbahn, 2009). Dále bylo nezbytné provedení restrukturalizace společnosti ÖBB, která měla za cíl posílení konkurenceschopnosti ťezelnice vůči ostatním druhům dopravy (zejména silniční) a zvýšení efektivity hospodaření společnosti snížením finančních nákladů hrazených z veřejného sektoru. Proces bylo potřeba zakomponovat do legislativy, a tak parlament Rakouské republiky schválil v roce 1992 Federální zákon o reorganizaci právní situace rakouských spolkových drah č. 825/1992 Sb., čímž se z ÖBB stala společnost s vlastní právní subjektivitou, která již nebyla financována z federálního rozpočtu, ale zároveň zůstala ve 100% vlastnictví Rakouské republiky (Parlament, 2012).

Po vstupu Rakouska do Evropského společenství v roce 1995 se změny a přijímání nových legislativních opatření řídilo v souladu s právními směrnici EU prezentovaných od roku 2001 v tzv. ťezelníčních balíčcích. Vlivem členství Rakouska v EU docházelo a dochází k přijetí množství právních nařizení, které mají pomoci k dosažení společně stanovených cílů. Veřkeré přijaté zákony jsou v plném znění prezentovány na internetovém portálu Spolkového právního informačního systému (RIS). Další významnou legislativní změnou v sektoru ťezelníční dopravy v Rakousku bylo přijetí Federálního zákona o struktuře spolkových ťezelnic č. 138/2003 Sb. z roku 2003, kterým byla reorganizována struktura společnosti ÖBB do té doby ustanovená Federálním zákonem o reorganizaci právní situace rakouských spolkových drah č. 825/1992 Sb. z roku 1992 (Bundesbahnstrukturgesetz, 2003). Transformace organizace ÖBB nebyla provedena najednou, ale v několika fázích. Velice náročný proces byl dokončen vznikem holdingové společnosti ÖBB Konzern v roce 2005. Hlavním důvodem opětovné restrukturalizace bylo vytvoření takových podmínek, které umožní ÖBB stát se jednou z nejlepřích evropských ťezelníčních společností (ÖBB Holding, 2011).

Poslední výraznou legislativní změnou upravující organizační strukturu trhu s ťezelníční dopravou v Rakousku je ťezelníční reforma z roku 2009, kterou přijal federální parlament schválením Změny federálního ťezelníčního zákona o soukromých ťezelnicích z roku 2004 a Zákona o dráhách z roku 1957 č. 95/2009 Sb., čímž dořlo k opětovné reorganizaci struktury Rakouských spolkových drah. Zároveň zákon upravil povinnosti pro objednavatele ťezelníční

dopravy, kteří jsou nuceni vypisovat hospodářské soutěže. Toto opatření zvýší možnosti soukromých společností a posílí konkurenceschopnost na trhu s železniční dopravou v Rakousku (Parlament, 2012).

7. TRANSFORMACE A LIBERALIZACE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICĚ A RAKOUSKU

Jelikož jsou Česká republika a Rakousko členem EU, proces transformace a liberalizace železniční dopravy prošel v obou sledovaných zemích prakticky totožnými fázemi, ale jeho okolnosti, časový průběh a výsledky jsou však v mnoha ohledech odlišně. Transformace železniční dopravy v České republice a Rakousku se řídí podle doporučených cílů dopravních politik EU a dále se neobejde bez zakomponování legislativních změn na úrovni sledovaných států, které jsou z velké části důsledkem provedených úprav právních předpisů na úrovni Evropské unie.

7.1. Liberalizace železniční dopravy v Evropské unii

Železniční sektor v Evropě od roku 1970 postupně ztrácel své pozice na trhu s dopravou. Situace byla způsobená především díky rychle se rozvíjející silniční individuální automobilové dopravě, která dokázala lépe reagovat na rostoucí požadavky uživatelů na kvalitu a především rychlost dopravy. Železniční doprava se ocitla v rámci celé Evropy v úpadku. Růst dopravních prostředků v silniční dopravě však zapříčinil velké ekologické hrozby a dopady. Situace se začala měnit na počátku 90. let, kdy se objevily první snahy Evropského společenství zvrátit nepříznivý trend ve prospěch šetrnějších způsobů dopravy. Vlády jednotlivých států společenství začaly intenzivněji podporovat rozvoj železnic, které mají nižší energetickou náročnost, vyšší míru bezpečnosti provozu a jsou šetrnější k životnímu prostředí. Zároveň začaly vznikat první strategické studie a legislativní opatření, na jejichž základě byly vytvořeny zásady pro rekultivaci železniční dopravy, která měla být dosažena především prostřednictvím liberalizace a transformace železničního trhu.

Pro rozvoj železniční dopravy se jevila jako nezbytná změna organizační struktury dopravních společností, které byly ve většině členských zemí plně ve vlastnictví jednotlivých států, což vedlo k neustálému navyšování zadlužení dopravců a tudíž k velkému finančnímu zatěžování státních rozpočtů. Opatření které napomohou členským zemím v restrukturalizaci železniční dopravy byly uvedeny ve Směrnici 91/440/EHS o Rozvoji železnic společenství vydané Evropskou Radou v roce 1991 (Směrnice Rady 91/440/EHS, 1991). V oblasti efektivního fungování a organizace trhu mají velký vliv majetkové vztahy. Tedy to, jestli infrastrukturní majetek potřebný k zajištění služeb dopravy vlastnický odděluje a spravuje

část provozní a část infrastrukturní. (Hlaváč, Rektořík, Skřídlovská, 1996). Na jednotlivých členských státech tak zaleží jaký model transformace železničního trhu zvolí:

1. Model smíšený:

- infrastrukturní i provozní majetek je ve vlastnictví jednoho subjektu veřejné správy nebo společnosti. To je případ Rakouska, kde je takovou společností dominantní železniční dopravce ÖBB.

2. Model oddělený:

- infrastrukturní majetek je ve vlastnictví a správě jedné společnosti a provozování infrastrukturních služeb je v kompetenci společnosti druhé. To je případ České republiky, kde tedy existují dva subjekty. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) je majitel infrastruktury a akciová společnost České dráhy a.s. největším provozovatel. (Hlaváč, Rektořík, Skřídlovská, 1996)

V roce 1993 vznikla Evropská unie a transformace železniční dopravy se stala jedním z hlavních cílů nově vzniklého společenství. Její zásady jsou uvedeny v evropských dopravních politikách tzv. Bílých knihách EU. Nejvýznamnějším strategickým plánem EU v oblasti transformace železničního trhu je Bílá kniha 1996 – Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy, která je výchozím dokumentem pro všechny následující iniciativy, které Komise od roku 1996 přijala. V oblasti transformace železniční dopravy jde zejména o legislativní soubory směrnic tzv. železničních balíčků, v rámci kterých se ustanovily právní opatření pro správný průběh liberalizace železničních společností a transformace trhu s železniční dopravou, které mají členské státy za úkol implementovat do svých národních právních systémů (viz kapitola 5). Bílá kniha 1996 – Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy je jakýmsi návodem pro členské a kandidátské státy EU, jak by měla být transformace železniční dopravy provedená. V dokumentu bude problematika postupně rozebrána v pěti hlavních problémových oblastech zahrnujících:

1. Restrukturalizace financování sektoru železniční dopravy

Pro efektivní fungování dopravních společností je potřeba reorganizovat jejich finanční strukturu tak, aby mohla společnost fungovat nezávazně na státu a hospodařit na komerční bázi. Což znamená, že společnosti musí přebírat mnohem větší zodpovědnost za svoji finanční situaci. Členské státy by měly poskytovat ze svých státních rozpočtů finanční náhradu pouze

za veřejné služby, investice do infrastruktury a výjimečně za sociální náklady, na které mohou čerpat finanční zdroje z fondů Evropské unie (Bílá kniha, 1996).

2. Zavedení tržních sil

Zavedení tržních sil je klíčovým prvkem pro revitalizaci železniční dopravy. Železniční sektor nutně potřebuje nový kapitál a nové společnosti pro oživení trhu s železniční dopravou. Proto je nezbytné zavedení hospodářské soutěže a otevřít tak přístup k železniční infrastruktuře novým subjektům, které vytvoří moderní a lepší služby, jež budou stimulovat stávající dopravce ke zlepšení jejich výkonů. Tím se zajistí posílení trhu s železniční dopravou a zvýšení konkurenceschopnosti, která umožní snížení nákladů, zvýšení kvality služeb a vývoj nových produktů (Bílá kniha, 1996).

3. Zlepšení poskytování veřejných služeb v železniční dopravě

Cílem transformace železnic musí být zvýšení kontinuity a kvality veřejných dopravních služeb, které zajistí dostatečnou mobilitu všem občanům EU a v neposlední řadě přispěje k udržitelnému rozvoji, sociální soudržnosti a regionální rovnováze v celém Evropském společenství. Dopravní podniky se musí podílet na činnostech obecného zájmu a nejednat jen na základě svých komerčních potřeb. Ve všech členských státech je nezbytné zavést regulované tarify a dbát na dostatečné pokrytí území státu s pravidelnou železniční dopravou. Modernizace veřejných služeb závisí na zajištění transparentnosti finančních vztahů mezi státem a dopravními podniky a na zavedení prvků tržních sil (Bílá kniha, 1996).

4. Integrace národních systémů

Železniční doprava se vyvíjela tak, aby plnila potřeby jednotlivých členských států, a to jak po stránce infrastrukturní, tak organizační. To způsobilo roztržitost železničního systému v rámci Evropské unie, což je velkou překážkou pro její rozvoj. Tudíž je potřeba klást důraz na sociálně-ekonomické studie na podporu přechodu z několika národních železničních systémů na jeden celoevropský, pro který je zcela nezbytné provedení transformace železniční dopravy ve všech členských státech EU a sjednotit tak evropský trh železničního sektoru v oblastech jednotného trhu železničního vybavení, provozní propojenosti, infrastruktury, bezpečnosti a vědy (Bílá kniha, 1996).

5. Otázka sociálních aspektů

Restrukturalizací napříč železničním sektorem dojde k zefektivnění hospodaření dopravních společností, které se ovšem neobejde bez dočasného zvýšení nezaměstnanosti. Propouštění zaměstnanců je důsledkem zavedení nové a jednodušší organizační struktury, širšího delegovaného rozhodování, zvýšením iniciativy pro management nižší úrovně a jednotlivé pracovníky. Odstranění nadměrné zaměstnanosti dále vede k vyšší produktivitě zaměstnanců, čímž se zvýší výkon celé železniční společnosti. Úkolem členských států je zabezpečit prostředky a dlouhodobé programy přeškolení a adaptace pracovníků, kteří byli nuceni opustit železniční sektor (Bílá kniha, 1996).

7.1.1. Liberalizace železniční dopravy v EU po rozšíření v roce 2004 a 2007

Po rozšíření Evropské unie v roce 2004 a 2007 o státy z tzv. Východního bloku, bylo nutností v liberalizaci železniční dopravy pokračovat. Systém fungování trhu v nových členských zemích je vzhledem k jejich předešlému politickému vývoji oproti starším členským státům neefektivní a zaostalý. Liberalizace v oblasti dopravy tak byla jednou z podmínek vstupu kandidátských zemí do Evropské unie. I přes obecná doporučení stanovených v strategických dokumentech EU vzniklých na základě výzkumů a analýz, je potřebný způsob transformace železniční dopravy v jednotlivých členských zemích tak specifický, že tato obecná doporučení nemohou automaticky vést k lepším výsledkům. V jednotlivých státech je nutné provést konkrétní opatření, která povedou k vyšší efektivnosti fungování železniční dopravy. Nové členské státy nemohou pouze převzít model transformace železniční dopravy od některého z vyspělejších států, ale musí nejvhodnější model správně modifikovat a aplikovat ve svém prostředí, aby co nejspolehlivěji odstranil nejzávažnější nedostatky a vytvořil funkční liberalizovaný trh s železniční dopravou.

7.2. Liberalizace a transformace železničního sektoru v ČR

Po Sametové revoluci v roce 1989 se zásady tržního hospodářství začaly uplatňovat i na trhu s železniční dopravou. Změna struktury železniční dopravy v ČR se odvíjela především prostřednictvím transformace největší národní železniční dopravní společnosti České dráhy (ČD). První transformační snahy v sektoru železniční dopravy proběhly v roce 1992 v rámci 1. a 2. vlny kupónové privatizace, která se však týkala pouze obslužných železničních subjektů (jidelní a lůžkové vozy, železniční strojírny a opravy). Po rozpadu Československa a vzniku samostatné České republiky dne 1. ledna 1993 nabyl účinnosti zákon České národní rady č. 9/1992 Sb., jímž byly zřízeny České dráhy s. o., které vznikly jako nástupnický subjekt státní organizace Československé státní dráhy (SŽDC, 2010). Současně přijatý zákon ustanovil České dráhy jako právnickou osobu, čímž učinil první transformační kroky a charakterizoval základní předměty činností:

- přepravu osob a věcí - Divize obchodně-provozní
 - provoz celostátních drah - Divize dopravní cesty
 - majetkového podnikání - Divize majetkového podnikání a privatizace
- (Ministerstvo dopravy ČR, 2012)

V průběhu 90. let vláda České republiky začala za účelem plánované evropské integrace postupnými kroky reagovat na vývoj trhu s železniční dopravou v Evropském společenství. Snahu o co nejrychlejší evropskou integraci umocnilo vydání Dopravní politiky České republiky 1998, která se z velké části zabývala transformací železničního sektoru. Dále bylo potřeba přijímání nových legislativních opatření, které jsou důkladněji popisovány v kapitole 5. Konkrétně je nezbytné splnit požadavky v oblasti transformace monopolních, státem řízených železničních společností na nezávislé provozovatele železniční dopravy, kteří se dokáží lépe přizpůsobit požadavkům trhu.

Parlament České republiky tak stanovil zákon o drahách č. 266/1994 Sb. ze dne 14. prosince 1994, jenž nabyl účinnosti 1. ledna 1995. Tento zákon zrušil monopolní postavení Českých drah, čímž se vytvořily základní podmínky pro vznik prvních soukromých dopravních společností, a tudíž vytvoření konkurenčního prostředí (Zákon o drahách, 1994). Stěžejním cílem, které EU uvedla ve své dopravní politice Bílá kniha 1996 – Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy z roku 1996, je oddělení organizací provozující železniční dopravu od přímých vazeb na státní rozpočet a umožnění snadnějšího vstupu soukromého kapitálu na železniční trh. V souladu s požadavky Evropské unie je dále nezbytný proces

oddělení provozovatele dráhy od poskytovatele dopravy, aby byl zajištěn rovný a nediskriminační přístup v hospodářské soutěži o provozování dopravních cest. Parlament České republiky reagoval na požadavky EU přijetím zákona č. 77/2002 Sb. o transformaci Českých drah, kterým byla dovršena liberalizace trhu s železniční dopravou před vstupem státu do Evropského společenství (Zákona o transformaci Českých drah, 2002).

7.2.1. Ekonomická transformace Českých drah

Vzhledem ke snaze České republiky vstoupit do Evropské unie bylo provedení ekonomické transformace ČD nezbytné. Schválením zákona o transformaci Českých drah, stát reagoval na evropské směrnice (I. Železniční balíček), které požadovaly oddělení řízení železničního provozu infrastruktury od poskytování služeb železniční dopravy. Cílem transformace Českých drah bylo provedení:

- reformy ČD dle evropských směrnic 2001/12/EC, 2001/13/EC a 2001/14/EC se záměrem nastavení standardních mechanismů fungování železničního sektoru v EU
- rozvíjení konkurenčního prostředí na železniční dopravní cestě v České republice
- zajištění manažerské nezávislosti a odpovědnosti
- dosažení vyšší úrovně transparentnosti financování provozu železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy
- odstranění finančních břemen železničního podniku plynoucích z obnovy a rozvoje železniční infrastruktury, tedy dosažení zlepšení ve finanční oblasti (Výroční zpráva ČD, 2002)

K 1. lednu 2003 tak došlo k zásadní změně organizační struktury železniční dopravy prostřednictvím transformace státní organizace České dráhy na dva nástupnické subjekty, čímž se vytvořilo prostředí pro efektivní a konkurenceschopné podnikání na dopravním trhu (SŽDC, 2010). Akciová společnost ČD zároveň zůstala ve vlastnictví státu v zastoupení Ministerstva dopravy ČR, jelikož je jediným akcionářem společnosti. Funkce, které dříve zastávala jediná společnost České dráhy, s.o., se po transformaci změnila a rozdělila do nově vzniklých společností:

- a. Akciová společnost České dráhy:
 - poskytuje služby v osobní a nákladní dopravě
 - zabezpečuje provozuschopnost železniční dopravní cesty
(ČD, a. s., 2012)
- b. Státní organizace Správa železniční dopravní cesty
 - hospodaří s majetkem státu a přiděluje kapacitu dopravní cesty
 - plní funkci vlastníka dráhy a zajišťuje modernizace dopravní infrastruktury
(SŽDC, 2010)

Česká republika tedy zvolila pro Evropskou unii požadovanou transformaci železničního trhu model, kdy SŽDC spravuje železniční síť a přiděluje na ni přístup dopravcům. Tento způsob transformace měl v Evropě již dlouho tradici, kdy první zemí která takto transformovala trh, bylo již v roce 1988 Švédsko (Tomeš, 2009). Při procesu transformace v roce 2003 byly na SŽDC převedeny státem vlastněné tratě, vybraný obslužný majetek a především finanční závazky. Smyslem této transformace bylo v souladu s evropskými směrnici dosáhnout otevřeného přístupu soukromých společností na trh, kdy SŽDC provozuje a spravuje železniční dopravní cesty, a ČD zůstanou pouze jako jeden z poskytovatelů dopravy.

SŽDC však vlivem vysoké zadluženosti schopna sama zabezpečit fungování železniční dopravní cesty, a tak se České dráhy na základě smluvní dohody se SŽDS staly provozovatelem železniční dopravní cesty, což se ukázalo jako velice problematické. Konkurenceschopnost trhu byla značně narušena, jelikož soukromí železniční dopravci, kteří projevíli zájem o poskytování dopravních služeb, museli o přidělení železniční dopravní cesty jednat s provozovatelem železniční dopravní cesty Českými drahami, které jsou zároveň jejich konkurentem a dominantním železničním dopravcem ve státě. Další problematickou částí transformace železničního trhu v ČR v roce 2003 bylo ponechání zaměstnanců řídicí provoz na železnici a části infrastruktury (především nádražních budov) pod správou Českých drah a.s. (Tomeš, 2009). Tyto nedostatky v provedení tolik potřebné restrukturalizace železniční dopravy ponechaly ČD a.s. podstatě v roli monopolní železniční společnosti, čímž se rozhodně nenaplnily cíle stanovené Evropskou komisí o vytvoření konkurenčního prostředí a zvýšení efektivity hospodaření v sektoru železniční dopravy.

Důležitým legislativním opatřením, které přispělo k úplnému dokončení transformace železničního sektoru, bylo schválení novely Zákona o transformaci českých drah č. 77/2002 Sb. v roce 2008 (Ministerstvo dopravy ČR, 2012). Novela upravovala majetkoprávní vztahy

převedením provozování celostátních a regionálních drah z kompetence akciové společnosti České dráhy na státní organizaci SŽDC a vedla ke zprůhlednění hospodaření těchto organizací a vytvoření konkurenceschopného prostředí pro všechny poskytovatele železniční dopravy (SŽDC, 2008). Závěrečné fáze transformace trhu s železniční dopravou v České republice však vyvolala značný odpor právě ze strany soukromých dopravců. Schválení zákona o transformaci českých drah č. 77/2002 Sb. v roce 2002 zapříčinilo, jak již bylo uvedeno, převedení finančních závazků na státní organizaci SŽDC, čímž došlo k oddlužení nově vzniklé akciové společnosti ČD, která si zároveň ve vlastnictví ponechala některý movitý majetek (Tomeš, 2007). Novelizace zákona z roku 2008 znamenala odstoupení uvedené infrastruktury do majetku SŽDC, která však byla povinna Českým drahám převedený majetek finančně uhradit. To se přinejmenším jeví jako zvláštní státem zvolená strategie, který je 100% vlastníkem ČD. Poněkud nevhodné dále je, že Generální ředitelství ČD a Ministerstvo dopravy ČR sídlí v jedné budově (viz foto 2).

7.2.2. Státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC o.s.)

Jak již bylo v diplomové práci uvedeno, státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vznikla schválením zákona č. 77/2002 Sb. o transformaci Českých drah. Organizace hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční kolejová infrastruktura a plní tudíž funkci vlastníka dráhy. Jeho hlavním cílem je zajistit provozuschopnost železniční dopravy na všech tratích v majetku státu. Konkrétním úkolem SŽDC je zajistit:

- provoz, údržbu a opravu státních drah a většiny regionálních tratí
- sestavování a vydávání Železničního jízdního řádu
- zajistit investice pro modernizaci železničních tratí
- přidělování kapacity pro nákladní i osobní dopravce na trhu s železniční dopravou (seznam všech železničních dopravců působících na trhu v ČR, viz. příloha <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci.html>) (SŽDC, 2012)

Od roku 2008 se organizace stala také provozovatelem veškerých železničních drah, které jsou ve vlastnictví státu, kromě tratě z Trutnova do Svobody nad Úpou, ze Sokolova do Kraslic, které vlastní soukromá společnost VIAMONT a.s., tratě z Milotic nad Opavou do

Vrbna pod Pradědem, které vlastní soukromá společnost OKD Doprava a.s. a Železnice svazu obcí údolí řeky Desné ze Šumperka do Kout nad Děsnou, kterou vlastní společnost SART – stavby a rekonstrukce a.s. (SŽDC, 2012). SŽDC je tak prostřednictvím státu majitelem a provozovatelem 9470 kilometrů železničních tratí na území ČR (viz tabulka č. 8 a 9). Organizační struktura Správy železniční dopravní cesty je obsažena v příloze 3.

Tab. č. 8: rozdělení vlastníků železnice v ČR k 31.12. 2010

Vlastníci železnic v ČR	Délka tratí v km
Správa železniční dopravní cesty (SŽDS)	9 470
VIAMONT a.s.	37
Advanced World Transport a.s.	20
SART – stavby a rekonstrukce a.s.	22

Pramen: SŽDC, Výroční zpráva za rok 2010, 2011, vlastní zpracování

Tab. č. 9: základní charakteristika železniční sítě SŽDC k 31. 12. 2011

Charakteristika železniční sítě SŽDC	Km
Vlečky	9
Tratě celostátní dráhy zařazené do evropského žel. systému	2600
Tratě celostátní dráhy - ostatní	3321
Tratě regionální dráhy	3541
Celková délka železničních tratí vlastněných SŽDC	9 470

Pramen: SŽDC, 2012, Vlastní zpracování

7.2.3 Akciová společnost České dráhy (ČD a.s.)

Akciová společnost České dráhy vznikl jako druhý nástupnický subjekt po schválení zákona č. 77/2002 Sb. o transformaci Českých drah. Jediným akcionářem společnosti po restrukturalizaci železničního trhu se stal stát, což dělá s ČD firmu s velice silným zázemím. Společnost je největším českým železničním dopravcem a do roku 2008 byla smluvním provozovatelem převážné většiny železničních tratí v ČR s takřka monopolním postavením. České dráhy a.s. zároveň patří mezi největší firmy v České republice, kdy k 31. 12. 2010 zaměstnávaly 26 992 pracovníků (Statistická ročenka ČD 2010, 2011). Společnost ČD a.s. provozuje osobní dopravu na 8893 km tratí, což je více než 90 % všech tratí na území ČR (Statistická ročenka ČD 2010, 2011). Do roku 2008, kdy došlo k novelizaci zákona o transformaci Českých drah z roku 2002, byla organizace provozovatelem veškerých

železničních tratí, které měla dle smluvních podmínek pronajaté od státní organizace SŽDC (viz problematika řešená výše). Tento zvláštní výsledek transformace, který v žádném případě neodpovídal legislativním požadavkům EU, zajistil Českým drahám neotřesitelnou pozici a vytvořil nekonkurenceschopné prostředí na trhu s železniční dopravou. Hospodaření Českých drah se i po transformaci společnosti v roce 2002 dostávalo do záporných čísel, tento trend se však v posledních letech začal obracet. Stát jako jediný akcionář společnosti tak pokrývá veškerou ztrátu společnosti a to především ve formě přímých a nepřímých dotací (Výroční zpráva ČD 2010, 2011). Hlavním předmětem podnikání společnosti je:

- provozování osobní železniční dopravy
- provozování nákladní železniční dopravy

Mezi další činnosti, o které se starají ve všech případech majoritně vlastněné dceřiné společnosti ČD jsou znázorněny v tabulce č. 10. Reorganizace společnosti začala na konci roku 2007, kdy na základě usnesení vlády ČR č. 848 vznikla dceřiná společnost ČD Cargo, a.s., která je dominantním nákladním dopravcem na českém trhu (MDČR, 2012). Cílem ČD Cargo je zajistit investice do infrastruktury, která podporuje napojování průmyslových areálů na železniční dopravu, výstavbou terminálů kombinované přepravy a logistických center (ČD Cargo a.s.). Těmito kroky, které jsou v souladu s principy uvedených v legislativních opatřeních a strategických dopravních dokumentech EU, chce společnost přispět k šetrnějšímu způsobu provozování nákladní dopravy a být tak silným konkurentem upřednostňované silniční dopravě na trhu s nákladní dopravou. Kompletní organizační struktura ČD a.s. je znázorněna v příloze 4.

Tab. č. 10: přehled dceřinných společností Českých drah a.s.

Společnost	Předmět činnosti	Podíl ČD a.s.
ČD Cargo a.s.	zajišťuje přepravy průmyslových a zemědělských komodit, surovin, paliv, pohonných hmot, zboží, kontejnerů a nadměrných nákladů.	100 %
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	zabezpečuje zejména podnikové vzdělávání zaměstnanců ČD a.s.	100 %
DPOV, a.s.	působí v oblasti oprav a modernizace železničních kolejových vozidel.	100 %
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	poskytuje odborné služby a komplexní řešení v oblasti posuzování a expertní činnosti pro železniční systémy a drážní dopravu	100 %
ČD Reality, a.s.	zajišťuje financování a proces revitalizace železničních stanic	100 %
RailReal a.s.	provádí činnosti v investiční výstavbě a pronájmu obchodních ploch ČD a.s.	66 %
ČD - Telematika a.s.	poskytování služeb z oblasti telekomunikace a informatiky	59 %
ČD travel, s.r.o.	cestovní kancelář, která vyhledává kvalitní a cenově dostupné rekreace zejména pro zaměstnance ČD a.s.	52 %

Centrum Holešovice, a.s.	provádí inženýrskou činnost v investiční výstavbě, správě, údržbě nemovitostí a činnost technických poradců v oblasti stavebnictví	51 %
RAILREKLAM, s.r.o.	zajišťuje využívání movitého a nemovitého majetku ČD k reklamním účelům	51 %
Žižkov Station Development, a.s.	provádí činnost podnikatelských, organizačních, ekonomických a technických poradců v oblasti stavebnictví a architektury	51 %

Pramen: České dráhy, a.s., Dceřiné společnosti, 2012, vlastní zpracování

7.2.4. Soukromé společnosti na trhu s železniční dopravou v ČR

Soukromé společnosti, které jsou nezbytnou součástí pro rozvoj železniční dopravy, se začaly na trhu s železniční dopravou v České republice objevovat již v roce 1994. Významným legislativním opatřením pro rozvoj soukromého sektoru železniční dopravy bylo Parlamentem ČR schválení zákona o drahách č. 266/1994 Sb., který zrušil monopol státního podniku České dráhy a začal připravovat podmínky pro konkurenci železničních dopravců v České republice. Přijetím zákona dále vznikl Drážní úřad, který je rozpočtovou organizací Ministerstva dopravy. Drážní úřad má za úkol regulovat podnikání v sektoru železniční dopravy a zároveň vykonává státní dozor ve věcech státních drah. (Hlaváč, Rektořík, Skřidlovská, 1996). Zákon umožnil podnikání na drahách v kategorii:

- podnikání s dráhou (údržba, výstavba)
- podnikání vlastního dopravce (vlastníka dopravních prostředků)
- podnikání ve smyslu provozování drážních zařízení a zabezpečení dopravy

Prvním soukromým železničním dopravcem u nás byla akciová společnost Jindřichohradecké místní dráhy, která začala provozovat osobní drážní přepravu na specifických úzkokolejných tratích v Jižních Čechách (Jindřichohradecké místní dráhy a.s.). V průběhu 90. let se nástup významných soukromých dopravců však týkal převážně nákladních železničních přepravců, kteří se tak stali přímým konkurentem tehdy státní organizace České dráhy. Jejich počet úměrně stoupal vlivem pokračující liberalizace trhu, která probíhala dle požadavků EU. Je však důležité podotknout, že firem, jejichž podnikatelskou činností je provozování drážní dopravy, je jen několik. Většina společností zapsaných v seznamu dopravců působících na tratích vlastněných SŽDC, jsou převážně stavební firmy nebo firmy provozující železniční dopravu pro vlastní potřebu, a které se trhu železniční dopravy jako dopravci významně neúčastní. V současné době, tedy k 31.12. 2011 SŽDC registruje na trhu s železniční dopravou 55 přepravních společností, které se zabývají

pouze nákladní železniční dopravou a 20 firem (kompletní seznam společností věnujících se železniční dopravě v ČR viz příloha 7), které vykonávají dopravu osobní i nákladní (SŽDC, 2012). Nejvýznamnějšími společnostmi zabývající se nákladní železniční dopravou vznikly krátce po roce 1994 v návaznosti na přijetí nového zákona o drahách, a které si zároveň udržely své postavení do současnosti jsou:

a. VIAMONT, a.s.

Je Severočeská společnost, která vznikla v roce 1992 a původně se věnovala především železničnímu stavitelství. V roce 1995 firma začala podnikat v oblasti provozu nákladní dopravy, kde se zabývala zejména přepravou energetického uhlí. Od roku 1997 se společnost věnuje také přepravě osob, a to na tratích z Trutnova do Svobody nad Úpou a ze Sokolova do Kraslic (VIAMONT, 2011).

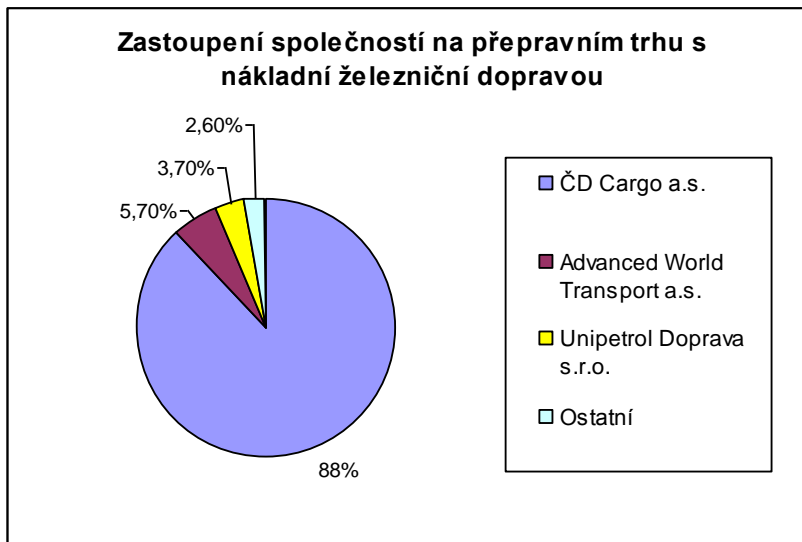
b. UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.

Společnost působí na trhu s železniční dopravou od roku 1995 kdy se pod názvem CHEMOPETROL DOPRAVA a.s. vyčlenila z firmy Chemopetrol v Litvínově. Zabývá se především přepravou chemických produktů po železnici, a to zejména mezi členy zmíněné skupiny. (UNIPETROL DOPRAVA, 2011)

c. Advanced World Transport a.s. (AWT)

Společnost, která je známa pod názvem OKD - Doprava a.s. (k přejmenování došlo 30. dubna 2010) vznikla v roce 1994 a věnovala se železniční nákladní dopravě v ostravsko-karvinském uhelném revíru. Společnost expandovala a nyní provozuje železniční nákladní dopravu nejen na celém území ČR, ale také na Slovensku a ve spolupráci s dopravci expandovala i na trh ostatních sousedních zemí. Její pozice na přepravním trhu zesílila spojením se společností VIAMONT Cargo a.s. v roce 2008. Advanced World Transport a.s. je tedy v současnosti druhým největším nákladním železničním dopravcem v České republice, po bezkonkurenční ČD Cargo a.s. (viz graf č. 4). Společnost AWT je poskytovatel také osobní přepravy a to např. v úseku z Milotic nad Opavou do Vrbna pod Pradědem (Advanced World Transport, 2012).

Graf č. 4: podíl společností na trhu s železniční dopravou v ČR 31.12. 2010



Pramen: SŽDC, Výroční zpráva 2010, 2011 Vlastní zpracování

V sektoru osobní železniční dopravy byl nástup soukromých společností pozvolnější a složitější. Vytvořit odpovídající konkurenceschopné prostředí na trhu s osobní železniční dopravou bylo dlouhou dobu omezeno v podstatě monopolním působením státní organizace České dráhy, která byla do roku 2002 provozovatelem a vlastníkem státní železniční infrastruktury. Prostor se pozvolna začalo měnit, jak již bylo několikrát uvedeno, až přijetím legislativních úprav vyžadovaných pro vstup České republiky do Evropské unie. V 90. letech vznikaly soukromé společnosti, které provozovaly svou činnost na ztrátových periferních tratích, kterých se chtěly ČD prostřednictvím privatizace zbavit, a tím zlepšit hospodaření organizace. To je příklad výše uvedených úseků, které provozovaly společnosti Jindřichohradecké místní dráhy a.s. a VIAMONT, a.s. (Sdružení železničních společností, 2012). Dalším příkladem takové železnice je i trať ze Šumperka do Kout nad Desnou (viz foto č. 8), která byla zničena devastujícími povodněmi v roce 1997. Její obnova by byla velice nákladná a nerentabilní, tudíž stát o zprovoznění tratě již neuvažoval. Obce, kterými trať procházela za účelem obnovy železnice, vytvořily seskupení tzv. Svazek obcí údolí Desné, kterému se za přispění svých partnerů, zejména firmě SART a.s., podařilo trať zprovoznit. V současné době provoz na trati provádí nadnárodní dopravce Veolia Transport Morava, a.s. (Svazek obcí údolí Desné, 2009).

Významným mezníkem pro soukromé společnosti mělo být přijetí zákona o transformaci českých drah č. 77/2002 Sb., ale jak již bylo rozebráno, potřebný efekt zvýšení konkurenceschopnosti nenastal. I po splnění podmínek EU a přijetí všech legislativních opatření, není vstup soukromých společností na trh s železniční dopravou jednoduchý. To je

dáno schválením Zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (Sbírka zákonů ČR, 2010), který umožňuje zadavatelům dopravních výkonů uzavření smluv o veřejných službách s dopravcem přímým zadáním, tudíž objednatelé dopravy nemají právem stanovenou povinnost vybírat dopravce procesem výběrového řízení. Po reorganizaci administrativního rozdělení jsou objednateli dopravy v ČR:

- stát, zastoupený Ministerstvem dopravy, které zajišťuje dopravní obslužnost celostátní, nadregionální nebo mezinárodní dopravy
- kraj, zajišťující veřejnou železniční dopravu ve svém územním obvodu
- obec, zajišťující veřejnou drážní dopravu ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje

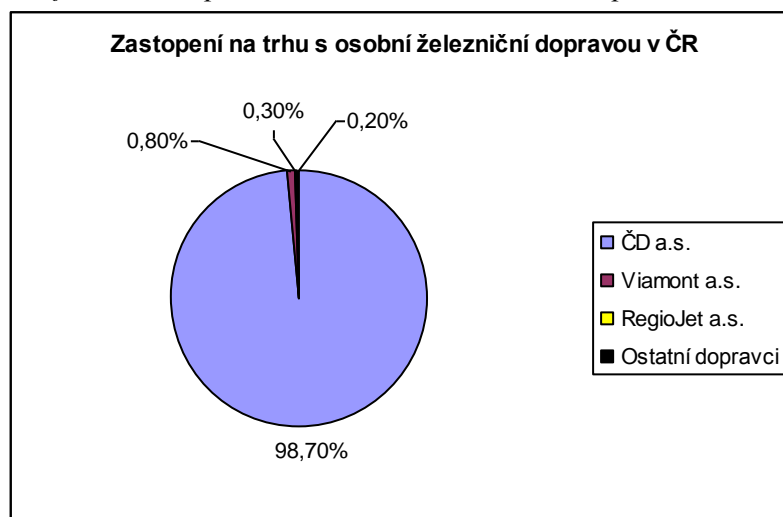
(Tichý, 2011)

Liberalizace železniční dopravy tak v České republice stále není dokončena a zvýšení konkurenceschopnosti na trhu pokračuje velmi pozvolna. Ministerstvo dopravy jako objednatel dopravy upřednostňuje České dráhy a.s., jelikož je ve společnosti jediným akcionářem. České dráhy zaujímají na trhu s osobní železniční dopravou 99 % (viz graf č. 5). Od schválení legislativních opatření podporující liberalizaci trhu vypsallo Ministerstvo dopravy ČR pouze dvě výběrová řízení. Konkrétně se jednalo o tratě Pardubice – Liberec a Most – Plzeň. Prezentovaná snaha o snížení v podstatě monopolního postavení Českých drah a.s. se ovšem minula účinkem, kdy v obou případech se vítězem hospodářské soutěže staly právě ČD. Podobná znepokojující situace se opakuje na úrovni krajů, kdy se České dráhy staly poskytovatelem dopravy v regionu většinou přímým zadáním. V současné době jsou dokonce veškeré snahy o vypisování veřejných soutěží v krajích, což je jeden z nástrojů zvýšení výkonů železniční dopravy, minimálně na 10 let znemožněny. Důvodem je podepsání dlouhodobých smluv všech 14 krajů s ČD, na základě Memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou z roku 2009, které zajišťuje krajským úřadům státní dotace na provoz železniční dopravy do roku 2019 a Českým drahám monopolní postavení provozování železniční dopravy na úrovni krajů (Memorandum, 2009).

Soukromé společnosti jsou značně znevýhodněny a jejich pozice na trhu s osobní železniční dopravou nelze posílit. Soukromé firmy za účelem potlačení znevýhodňování Českých drah vytvořily tzv. Sdružení železničních společností. K nejvýznamnějším členům sdružení patří společnost RegioJet a.s., která v minulém roce spustila rozsáhlou mediální

kampaň před zprovozněním její pravidelné linky na nejvytíženější trati z Prahy přes Olomouc do Ostravy, respektive Havířova (viz foto č. 10) (Sdružení železničních společností, 2012). Společnost RegioJet a.s. se tak stala přímým konkurentem Českých drah na její nejlukrativnější trati a plánuje expanzi na další úseky železnice v ČR. Pozitivní efekty plynoucí ze zvýšené konkurence jsou již krátce po zahájení provozu RegioJet viditelné. České dráhy se snaží ve všech oblastech zkvalitňovat své služby. Na konci letošního roku pak na trať mezi Prahou a Ostravou vstoupí ještě třetí firma Leo Express, což ještě zvýší boj o zákazníka. V současné době je na trhu s železniční dopravou v ČR 20 společností (přehled všech železničních dopravců v příloze 7), které se zabývají osobní železniční přepravou a po dokončení transformace a úplném otevření trhu jejich počet bude určitě přibývat.

Graf č. 5: zastoupení na trhu s osobní železniční dopravou v ČR k 31. 12. 2010



Pramen: Výroční zpráva SŽDC 2010, 2011, vlastní zpracování

7.3. Liberalizace a transformace železničního sektoru v Rakousku

Rakouské železnice stejně jako ty České byly velmi dlouhou dobu pod správou státního podniku. Stejně jako ve všech zemích v Evropě i na Rakouském trhu s železniční dopravou se během historie vytvořila jedna v podstatě monopolní společnost Rakouské spolkové dráhy, Österreichische Bundesbahnen (ÖBB). Tento stav byl i jedním z důvodů úpadku železniční dopravy, která v nabízených službách, oproti silniční dopravě která se v Rakousku opírá o velice dobrou infrastrukturu, stagnovala a nemohla konkurovat. Rakouská vláda, která řídí svou dopravní politiku prostřednictvím Ministerstva dopravy, inovací a technologie (BMVIT), začala na začátku 90. let investovat do zanedbané železniční dopravy. Již v roce 1989 započalo ministerstvo modernizaci ÖBB tzv. programem „Nových železnic“ (ÖBB Fahrplan, 2012). Jelikož Rakousko usilovalo o vstup do EU, pro kterou je dobře fungující trh s železniční dopravou jednou z priorit, věnovalo železničnímu sektoru velkou pozornost. Spolková vláda směřovala z federálního rozpočtu masivní investice do železničního sektoru a to především do:

- výstavby a modernizace infrastruktury
- obnovy vozidlového parku

Hospodaření železnic se však nelepšilo a končilo každoročním deficitem, což se promítalo do státního rozpočtu, z kterého, jak již bylo uvedeno, byla železniční doprava financována. Rakouská spolková vláda tak byla nucena v rámci národních úsporných programů přijmout řadu nepopulárních regulačních opatření vedoucích k omezení neefektivního hospodaření. Regulační opatření přijaté Rakouskou spolkovou vládou byly:

- snížení zaměstnanosti
- zrušení nadměrných sociálních výhod zaměstnanců
- změnit neefektivní hospodaření železnic

Samotné finanční investice na zlepšení postavení železniční dopravy na trhu nestačí. Stát dále zaručoval financování nebo spolufinancování staveb infrastruktury celostátního významu. Dle obecných doporučení uváděných ve strategických dopravních dokumentech EU, bylo pro zvýšení efektivity hospodaření Rakouských spolkových železnic (ÖBB) zapotřebí transformovat její organizační a právní strukturu a vytvořit konkurenceschopné prostředí. Plánované změny je potřeba zakomponovat do legislativy, a tak v roce 1992 spolková vláda přijala Federální zákon o reorganizaci právní situace rakouských spolkových

drah č. 825/1992 Sb. (RIS, 2012). Po schválení zákona se z ÖBB stala společnost se samostatnou právní subjektivitou, jež působí jako zvláštní právnická osoba. Nově restrukturalizovaná ÖBB zůstala ze 100% ve vlastnictví Rakouské republiky, ale již nebyla financována z federálního rozpočtu (ÖBB Holding, 2012).

Jak již bylo dříve uvedeno stát dále financoval pouze velké železniční projekty. Po transformaci trhu s železniční dopravou v Rakousku v roce 1992, tak ze strany státu bylo investováno především do modernizace tratí, které jsou hlavními koridory Rakouské železniční sítě a v budoucnu budou součástí transevropké dopravní infrastruktury. S tím souvisí také nákup vysokorychlostních vlaků, které mohou na zmodernizovaných tratích dosáhnout rychlosti 230 km/hod. Další z velkých investic je tzv. „Bahnhofsoffensive“, což je investiční program modernizace rakouských železničních stanic ÖBB, který začal v roce 1997. V rámci programu má být zrekonstruováno 20 hlavních železničních stanic po celém Rakousku. V současné době jsou téměř všechny železniční nádraží již zrekonstruovány (viz foto č. 5 a 6) nebo na nich práce právě probíhají. Seznam všech stanic spadajících do programu modernizace rakouských železnic je uveden v příloze 8. Všechny stanice by měly být dokončeny do roku (ÖBB Holding, 2012).

Tab. č. 11: Rakouské železniční stanice spadající do programu modernizace rakouských železnic

Rakouské železniční stanice spadající do programu modernizace rakouských železnic - Bahnhofsoffensive	
1. Graz	11. Wien - Meidling
2. Innsbruck	12. St. Anton am Arlberg
3. Linz	13. Feldkirch
4. Klagenfurt	14. Baden bei Wien
5. Leoben	15. Krems an der Donau
6. Wels	16. St. Pölten
7. Wiener Neustadt	17. Wien - Westbahnhof
8. Wien – Praterstern	18. Salzburg
9. Wien - Heiligenstadt	19. Bruck an der Mur
10. Wien - Hütteldorf	20. Bregenz

Pramen: ÖBB Holding, 2012, vlastní zpracování

Po vstupu Rakouska do Evropské unie musela rakouská vláda zaimplementovat do své legislativy řadu právních nařízení. Jak již bylo zmíněno, pro liberalizaci železničního trhu jsou významné především tzv. železniční balíčky, které Evropská Rada schvaluje od roku 2001, kdy byl přijat tzv. I. Železniční balíček. V návaznosti na uvedené legislativní opatření a taky na Dopravní politiku Rakouska z roku 2002, vedla k další fázi liberalizace trhu

s železniční dopravou. Rakouská vláda přijala v roce 2003 Federální zákon o struktuře spolkových železnic č. 138/2003 Sb. s účinností od roku 2005, díky kterému došlo k restrukturalizaci Rakouských spolkových drah (Bundesbahnstrukturgesetz, 2003). Schválení nového zákona dále umožnilo privatizaci některých vedlejších tratí v jednotlivých spolkových republikách a mělo za cíl:

1. snížit potřebu státního financování optimalizováním účinnosti a zvýšením konkurenceschopnosti ÖBB
2. splnění požadavku EU pro nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře

(ÖBB Holding, 2012)

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) se tak přeměnily na holdingovou společnost ÖBB Holding s několika nezávislými dceřinými společnostmi, které jsou odpovědné za svoje hospodaření a obchodní výsledky. Rakousko pro liberalizaci svého trhu s železniční dopravou zvolila tzv. smíšený model, kdy infrastrukturní i provozní majetek je ve vlastnictví jednoho subjektu. Nově vzniklá holdingová společnost je jednou s největších společností v Rakousku, která k 31. 12. 2010 zaměstnávala 45352 zaměstnanců (Geschäftsbericht 2010, 2011).

7.3.1. Transformace a organizační struktura společnosti ÖBB Holding AG

Transformace právní a organizační struktury ÖBB byla realizována po přijetí federálního železničního zákona o struktuře spolkových železnic z roku 2003. Cílem reformy bylo oddělení správy infrastruktury a provozování železniční dopravy. Rakouská vláda, která prostřednictvím Ministerstva dopravy, technologie a inovací zůstala i po transformaci jediným akcionářem společnosti, zvolila model holdingové společnosti, která nese odpovědnost za efektivní vedení, strategickou orientaci a hospodářský úspěch holdingem zastřešených podniků. V roce 2004 (v platnost však vešla 1. ledna 2005) tak v souladu se zákonnými ustanoveními vzniká nová organizační struktura spolkových rakouských drah (ÖBB), v jejímž čele stojí akciová společnost ÖBB-Holding AG. Cílem ÖBB-Holding AG je poskytovat správu pro všechny části železniční dopravy a pracovat na strategickém plánování a vývoji ve prospěch svých dceřiných společností. Hlavním úkolem akciové společnosti ÖBB-Holding, která je majitelem všech podílů ve svých dceřiných firmách, je sblížení řízení

celé skupiny a zaručení dlouhodobé konkurenceschopnosti a ekonomické efektivity podniku na trhu s železniční dopravou (ÖBB Holding, 2012).

ÖBB-Holding AG byl od roku 2005 rozdělen na pět hlavních částí (dceřiné společnosti), které fungují odděleně a nezávisle na sobě (organizační struktura z roku 2005 viz příloha 5):

- a. **Personenverkehr AG** – osobní železniční doprava
- b. **Rail Cargo Austria AG** – nákladní železniční doprava
- c. **ÖBB Dienstleistungs GmbH** - společnost s ručením omezeným, která se v rámci holdingu stará o vnitřní záležitosti společnosti. Poskytuje služby pro všechny dílčí podniky ÖBB Holding AG v oblastech:
 - Personalistiky
 - Účetnictví
 - Nákupu
 - Informatiky
- d. **Infrastruktur Bau AG** - akciová společnost, která je vlastníkem značné části železniční infrastruktury. Jde především o budovy, koleje, výměníky, mosty, tunely, nádraží a elektrárny. Činností společnosti je plánování, správa a výstavba infrastruktury.
- e. **Infrastruktur Betrieb AG** - akciová společnost, která je poskytovatelem infrastruktury a tratí. Zabývá se plánování provozu a výběrem mýtného za přístup na trať. Společnost se v rámci holdingu dále stará o provoz tratí, železničních stanic a další železniční infrastruktury.

Rakouská vláda se v období krize v roce 2009 rozhodla znovu změnit organizační strukturu v podstatě monopolní společnosti ÖBB, kdy přijala Zákon o změně federálního železničního zákona o soukromých železnicích z roku 2004 a Zákonu o dráhách z roku 1957 č. 95/2009 Sb., (Bundesbahngesetz, 2009), který má dále zjednodušit vstup soukromých společností na trh s železniční dopravou a tím zvýšit konkurenceschopnost a efektivitu železniční dopravy v Rakousku. Zákonem bylo nařízeno všem objednavatelům železniční dopravy vypisování hospodářské soutěže na poskytování dopravy. Dále se přijetí zákona zaměřuje na zjednodušení struktury holdingové společnosti. Další reorganizační opatření pro zvýšení efektivity hospodaření společnosti budou v dalších letech pokračovat v souladu s firemními strategiemi:

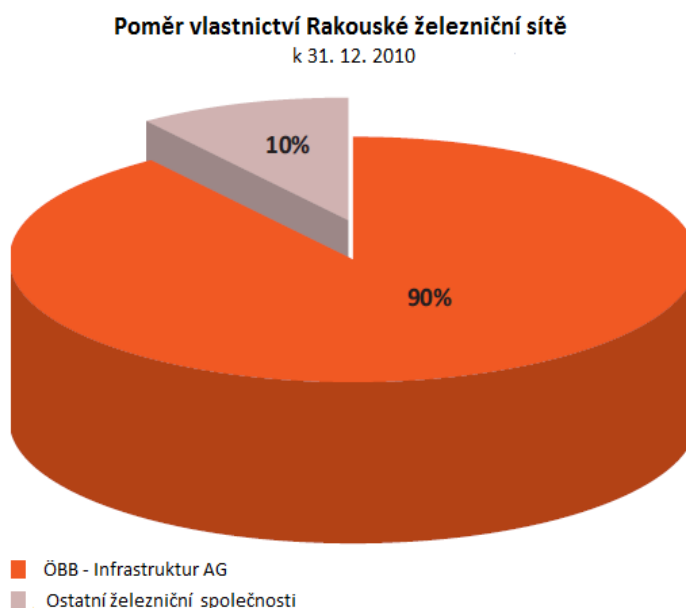
- zefektivnění koordinace přípravy a realizace firemní strategie společnosti ÖBB- Holding AG
- snížení řídicích pracovníků a režijních jednotek
- zajištění transparentnosti veřejných použitých prostředků
(Geschäftsbericht 2010, 2011)

Změna organizační struktury holdingové společnosti se týkala především oblasti poskytování a údržby železniční infrastruktury (podoba organizační struktury ÖBB v roce 2010 viz příloha 6). Došlo ke sloučení akciových společností Infrastruktur Betrieb AG a Infrastruktur Bau AG do jedné akciové společnosti ÖBB Infrastruktur AG.

7.3.2. ÖBB Infrastruktur AG

Nově sloučená společnost se stala vlastníkem a provozovatelem celé ÖBB železniční infrastruktury. Provozuje 5146 km dlouhou železniční síť (viz tabulka 12), což je více jak 90% z celkové 5819 km dlouhé železniční sítě v Rakousku (viz graf č. 6). S 17364 zaměstnanci je také největším zaměstnavatelem v rámci ÖBB Holding. Jak již bylo uvedeno, společnost je vlastníkem železničních tratí a má také právo udělovat přístupová oprávnění pro soukromé železniční podniky. Po schválení zákona o změně federálního železničního zákona o soukromých železnicích z roku 2004 a Zákonu o drahách z roku 1957 č. 95/2009 Sb. v roce 2009 roste počet soukromých dopravců. K 31. prosinci 2010 působilo na železnicích ÖBB 28 soukromých společností (seznam všech železničních společností v Rakousku viz příloha 8) (Geschäftsbericht 2010, 2011).

Graf č. 6: podíl společností na vlastnictví železniční sítě Rakouska



Pramen: Jahresbericht 2010, 2011, vlastní zpracování

Tab. č. 12: charakteristika rakouské železniční sítě k 31.12.2010

Rakouská železniční síť	Délka
Celková provozní železniční síť	5819 km
Železniční síť ve vlastnictví ÖBB Infrastruktur	5146 km
Železniční síť ve vlastnictví ostatních železničních společností	673 km
Úzkorozchodné tratě	320 km
Jednokolejné železniční úseky tratí	3773 km
Dvoukolejné železniční úseky tratí	2046 km
Elektrifikovaná železniční síť	3715 km

Pramen: Jahresbericht 2010, 2011, vlastní zpracování

ÖBB Infrastruktur je dále reorganizovaná do dceřiných společností :

- ÖBB Immobilienmanagement GmbH – provoz a správa v oblasti administrativních budov
- ÖBB Telekom Service GmbH - poskytování informací, hostingu a telekomunikačních služeb
- Mungos Security + Cleaning GmbH – zajišťující bezpečnost a údržbu infrastruktury
- Rail Equipment GmbH - zajišťující pronájem železničních vozidel společnosti ÖBB (ÖBB Infra, 2012)

Železniční doprava je v Rakousku považována za jeden z nejekologičtějších způsobů dopravy, což umocňuje více jak polovina elektrifikovaných tratí z celkové železniční sítě Rakouska. Tento k životnímu prostředí šetrný způsob přepravy cestujících a nákladů, je však velice náročný na elektrickou energii. Rakouské spolkové dráhy ÖBB jsou tak prostřednictvím ÖBB Infrastruktur AG majitelem a provozovatelem osmi vlastních vodních elektráren, které slouží k výrobě trakční energie (viz tabulka č. 13). ÖBB Infrastruktur je dále vykonavatelem již zmíněného investičního programu modernizace rakouských železničních stanic ÖBB tzv. Bahnhofsoffensive (ÖBB Infra, 2012).

Tab. č. 13: Vodní elektrárny vlastněné Rakouskými spolkovými dráhami (ÖBB)

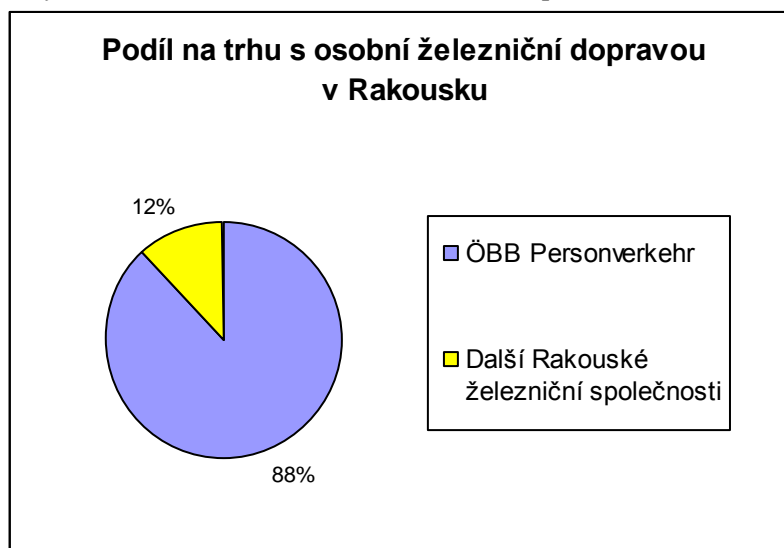
Vodní elektrárny vlastněné Rakouskými spolkovými dráhami (ÖBB)	
Braz	Enzingerboden
Spullersee	Schneiderau
Fulpmes	Uttendorf I
Obervellach	Uttendorf II

Pramen: ÖBB Infra, 2012, vlastní zpracování

7.3.3. ÖBB Personenverkehr AG

Akciová společnost, která je největším rakouským poskytovatelem služeb v oblasti železniční a silniční dopravy. Pod její správu totiž spadá i největší autobusová firma v Rakousku ÖBB Postbus GmbH. ÖBB Postbus se zaměřuje převážně na regionální dopravu v jednotlivých spolkových republikách, která navazuje na ÖBB poskytovanou železniční osobní dopravu a poskytuje přepravní služby cestujícím do míst, kam nevede železniční spojení. Personenverkehr AG zaujímá téměř 88 % objemu přepravy na trhu s osobní železniční dopravou, což ze společnosti dělá nejdominantnějšího poskytovatele železniční dopravy v Rakousku (viz graf č. 7). ÖBB Personenverkehr je dále 50% vlastníkem společností ÖBB Traktion GmbH, která zajišťuje poskytování trakcí, a ÖBB Technische Services GmbH, která zajišťuje poskytování technických služeb. Vlastníkem zbývajících podílů je další dceřiná společnost ÖBB Holding Rail Cargo Austria AG, pro kterou uvedené společnosti vykonávají obdobné služby v oblasti nákladní železniční dopravy.

Graf č. 7: Podíl na trhu s osobní železniční dopravou v Rakousku k 31.12.2010

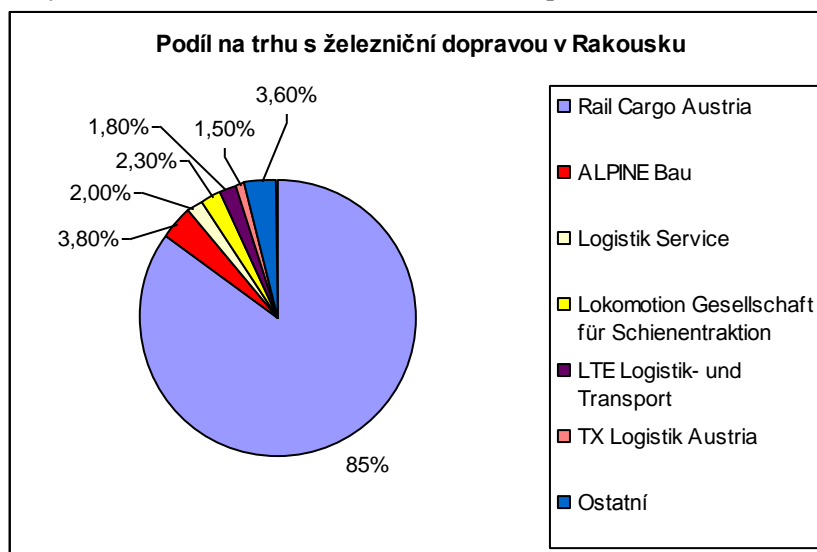


Pramen: Jahresbericht 2010, 2011, vlastní zpracování

7.3.4. Rail Cargo Austria

Akciová společnost, která je nejvýznamnější rakouskou společností v oblasti logistiky a nákladní železniční dopravy. Na trhu s nákladní železniční dopravou v Rakousku zaujímá 85% veškeré přepravy, o zbývajících 15% se dělí osm soukromých železničních společností zabývajících se železniční nákladní přepravou (viz graf č. 8). Společnost Rail Cargo Austria má přibližně 11 151 zaměstnanců a zastoupení v 25 zemích Evropy a je majitelem dceřiných společností Rail Cargo Hungaria a Rail Cargo Romania, které jsou nejvýznamnější nákladní železniční společnosti v Maďarsku a Rumunsku. Jak již bylo uvedeno společnost je významným poskytovatelem logistických služeb a zaměřuje se na způsob kombinované nákladní přepravy zboží, která má být výrazným konkurentem více využívané silniční nákladní dopravy. Velkou výhodou je, že Rakouská vláda administrativně reguluje těžkou nákladní automobilovou dopravu a naopak finančně dotuje dopravu kombinovanou, což výrazně ulehčuje situaci nákladní železniční dopravě na trhu (Rail Cargo Austria, 2012).

Graf č. 8: Podíl na trhu s osobní železniční dopravou v Rakousku k 31.12.2010



Pramen: Jahresbericht 2010, 2011, vlastní zpracování

7.3.5. Soukromé společnosti na trhu s železniční dopravou v Rakousku

Soukromé společnosti na trhu s železniční dopravou v Rakousku fungují delší dobu než v České republice, což je dáno politickým vývojem sledovaných zemí. Porovnatelný je ovšem význam těchto společností. Na rakouském trhu s nákladní i železniční dopravou je dominantním dopravcem holdingová společnost ÖBB. Evropská unie, jejímž členem Rakousko je, ve svých strategických dopravních dokumentech a legislativních opatřeních po svých členských státech vyžadovala liberalizaci trhu s železniční dopravou, jako nástroj k zvýšení konkurenceschopnosti a oživení železnice. Železniční doprava je kvůli šetrnosti k životnímu prostředí a nenáročnosti na spotřebu obnovitelných zdrojů, považována za přepravní způsob budoucnosti. Tento fakt je v Rakousku umocněn vysokou popularitou politické Strany zelených, která bojuje nejen za uzavření jaderných elektráren, ale také podporuje šetrný způsob mobility osob a zboží. Touto cestou se ubírá celá národní dopravní politika, kdy jak již bylo zmíněno rakouská vláda administrativně reguluje těžkou nákladní automobilovou dopravu a naopak finančně dotuje dopravu kombinovanou. Mnoho soukromých železničních společností se tudíž zabývá odvětvím spedice a logistiky. Infrastruktura rakouského odvětví logistiky se vyznačuje moderními terminály se sklady, dostatečnými kapacitami pro překládku a s dobrou dopravní návazností (Advantage Austria, 2012). Větší zastoupení soukromých železničních společností je tedy v oblasti nákladní

dopravy. Nejvýznamnějšími soukromými společnostmi na trhu s nákladní dopravou v Rakousku jsou firmy:

- ALPINE Bau GmbH
- Logistik Service GmbH
- LTE Logistik- und Transport-GmbH
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH
- TX Logistik Austria GmbH

(Jahresbericht 2010, 2011)

U přepravy osob se z velké části jedná o regionální dráhy, které byly pro Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) ztrátové a tudíž došlo k jejich privatizaci. Mezi takové tratě patří i většina železniční sítě ve vysokých nadmořských výškách pohoří Alp, které soukromé společnosti provozují z hlediska cestovního ruchu. Jak již bylo uvedeno, rakouská vláda je prostřednictvím Ministerstva dopravy, inovací a technologií (BMVIT) jediným akcionářem Rakouských spolkových drah, které zaujímají na přepravním trhu osob v Rakousku dominantní roli a jsou vlastníkem a provozovatelem více jak 90 % z celkové rakouské železniční sítě. Ministerstvo je dále akcionářem některých dalších železničních společností, které jsou uvedeny v tabulce č. 14. Nárůst a zesílení pozice soukromých železničních společností nastává po další fázi liberalizace rakouského železničního trhu v roce 2009, který je právně ustanoven v Zákonu o změně federálního železničního zákona o soukromých železnicích z roku 2004 a Zákonu o dráhách z roku 1957 č. 95/2009 Sb. (Bundesbahngesetz, 2009). Pro efektivnější hospodaření došlo ke zrušení několika vedlejších železničních tratí. Veškeré zbývající úzkorozchodné tratě v majetku ÖBB Holding byly převedeny na jiné subjekty. Většina z nich se nachází na území spolkové republiky Dolní Rakousy a jejich majitelem se stala společnost Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. (NÖVOG), (Jahresbericht 2010, 2011).

Tab. č. 14: Železniční společnosti s podílem BMVIT

Železniční společnosti s podílem BMVIT	Podíl BMVIT
ÖBB, Österreichische Bundesbahnen-Holding AG	100 %
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	100 %
Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG	72,5 %
Raaberbahn AG	61 %
Neusiedler Seebahn AG	49,8 %

Pramen: BMVIT, 2012, Vlastní zpracování

Díky poslední fázi liberalizace trhu byla založena státní společnost Schienen-Control, která vykonává funkci nezávislého regulátora pro železniční dopravu v Rakousku. Schienen-Control dohlíží a zajišťuje spravedlivou a efektivní hospodářskou soutěž pro společnosti na trhu s železniční dopravou a doporučuje vstup nových účastníků na trh zajištěním nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře ve vlastnictví ÖBB Holding (Schienen-Control, 2012). Díky schválení nové legislativy, která je v souladu s právními opatřeními EU, vznikla firma WESTbahn Management GmbH společnost s ručením omezeným, v současné době nejvýznamnější soukromá železniční společnost v Rakousku, zabývající se přepravou osob. WESTbahn GmbH je dceřinnou společností nově vzniklé akciové společnosti RAIL Holding AG, za kterou stojí bývalý šéf ÖBB Personenverkehr Stephan Wehinger a šéf koncernu Strabag Hans Peter Haselsteiner. Společnost začala na začátku prosince roku 2011 provozovat frekvenčně velmi vytíženou trasu Vídeň – Salcburk (viz foto č. 9). Její ambice je v horizontu pár let expandovat na další významné tratě v Rakousku a být tak rovnocenným konkurentem Rakouských spolkových drah (WESTbahn, 2012).

8. ANALÝZA TRHU S ŽELEZNIČNÍ DOPRAVOU NA POZADÍ SPECIFIK ČESKÉ REPUBLIKY A RAKOUSKA

8.1. Komparativní analýza vybraných ekonomických ukazatelů

Ekonomická vyspělost zemí se odráží ve všech částech jejich hospodářství. Trh s železniční dopravou není výjimkou. Pro určení ekonomické vyspělosti zemí slouží ukazatel HDP, který je v této části diplomové práce srovnáván na úrovni České republiky a Rakouska. Dalšími vybranými ekonomickými ukazateli, které slouží pro porovnání jednotlivých zemí, jsou míry nezaměstnanosti a inflace. Vývoj vybraných ukazatelů je dále graficky znázorněn od roku 2004, tedy od roku kdy se Česká republika stala členem EU. Pro srovnání postavení sledovaných zemí slouží údaj EU-27, což je průměr všech členských zemí Evropské Unie.

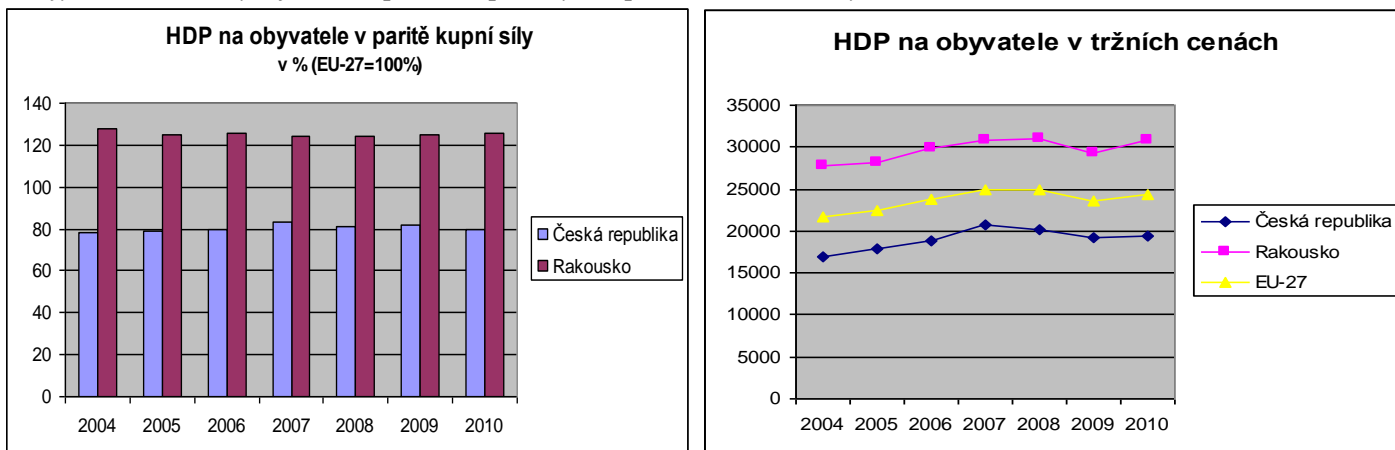
Tab. č. 15: ekonomické ukazatele srovnávaných států k 31.12.2010

Ekonomické ukazatele k 31.12.2010	Srovnávané státy		
	Česká republika	Rakousko	EU-27
HDP na obyvatel v tržních cenách (EUR)	19400 mld.	30800 mld.	24400 mld.
HDP na obyvatele v paritě kupní síly (%)	80	126	100
Míra růstu reálného HDP (%)	2,7	2,3	2,0
Míra nezaměstnanosti (%)	6,9	4,2	9,4
Míra inflace (%)	1,2	1,7	1,6

Pramen: EUROSTAT, European Commission, 2012, vlastní zpracování

Jak je možné vypočítat z tabulky č. 15, ekonomická situace sledovaných zemí k 31.12. 2010 je odlišná. Zatímco rakouské ukazatele HDP jsou v porovnání s EU-27 nadprůměrné, Česká republika jako jedna z nových nástupnických zemí vykazuje hodnoty HDP pod průměrem Evropského společenství. Lepší finanční situace Rakouska se odráží v oblasti železniční dopravy především na investičních možnostech státu, tedy na modernizaci infrastruktury a novějšího vozového parku. Růst nebo pokles HDP v podstatě kopíruje v obou zemích situaci v celé Evropské unii. Před příchodem ekonomické krize do roku 2007 ekonomika v České republice i Rakousku rostla. Nejhorší minusové hodnoty byly zaznamenány v roce 2009 a od roku 2010 začíná HDP v celé EU zesilovat. Jak znázorňuje tabulka č. 16, větší procentuální zvýšení míry růstu reálného HDP v průběhu let nastal v ČR. To je dáno její slabší ekonomikou, která tedy potenciál rychlejšího růstu.

Grafy č. 9 a č. 10: vývoj HDP v paritě kupní síly, respektive HDP na obyvatele v tržních cenách



Pramen: EUROSTAT, European Commission, 2012, vlastní zpracování

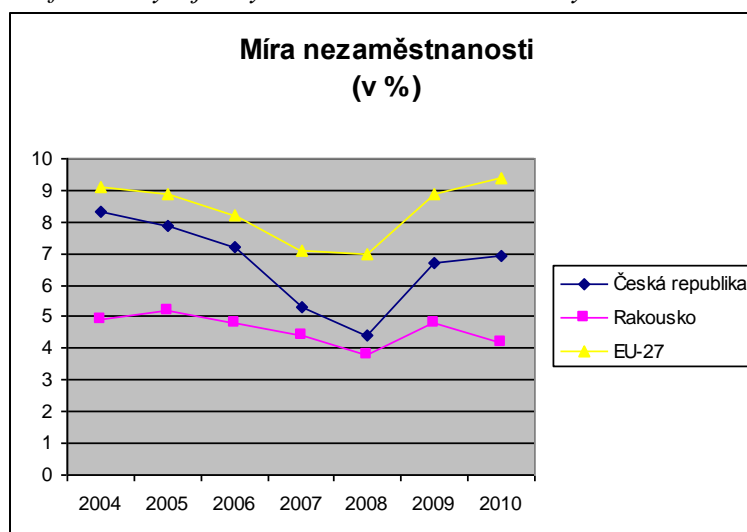
Tab. č. 16: vývoj míry růstu reálného HDP mezi roky 2004 – 2010 v (%)

Míra růstu reálného HDP (%)							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Česká republika	4,7	6,5	7,6	2,5	2	-5,3	2,5
Rakousko	1,9	1,7	1,3	3,3	1	-4,1	2
EU-27	2,1	1,5	9,2	7,2	-0,1	-4,6	1,8

Pramen: EUROSTAT, European Commission, 2012, vlastní zpracování

Míra nezaměstnanosti je v ČR i Rakousku dlouhodobě pod průměrem EU. Rakousko má jednu s nejnižších nezaměstnaností v celé Evropě. Liberalizace železničního trhu sehrála v hodnotách nezaměstnanosti významnou roli, protože jedním z nástrojů pro zefektivnění hospodaření v železničních společnostech bylo snížení zaměstnanosti.

Graf č. 11: vývoj míry nezaměstnanosti mezi roky 2004 - 2010



Pramen: EUROSTAT, European Commission, 2012, vlastní zpracování

8.2. Komparativní analýza vybraných dopravních ukazatelů

Tab. č. 17: vybrané dopravní ukazatele České republiky a Rakouska

Dopravní ukazatele k 31.12.2010	Srovnávané státy	
	Česká republika	Rakousko
Délka provozovaných železničních tratí	9568 km	5819 km
Dvoukolejné železniční úseky tratí	1906 km	2046 km
Procentuální zastoupení dvoukolejných tratí	20%	35%
Délka elektrifikovaných železničních tratí	3210 km	3725 km
Procentuální zastoupení elektrifikovaných tratí	33 %	65 %
Maximální možná rychlost na tratích	160 km	230 km

Pramen: Eurostat, 2012, vlastní zpracování

Rozloha České republiky a Rakouska je téměř totožná, ale jak je uvedeno v tabulce č. délka železniční sítě je v ČR téměř dvojnásobná. Většina železničních tratí v obou zemích byla postavena do roku 1918, tedy v době, kdy současné státy byly součástí jedné monarchie. Samotná délka železniční sítě ovšem neznamená lepší fungování železniční dopravy. Rakousko se v minulosti zaměřilo na elektrifikaci většiny úseků tratí. K 31. prosinci 2010 bylo 65 % železniční sítě v Rakousku elektrifikováno, což výrazně snižuje ekologické dopady na životní prostředí. Elektrická energie na provoz železnice v Rakousku je získávána prostřednictvím vodních elektráren, které jsou vlastněny holdingovou společností ÖBB. Oproti tomu v České republice je elektrifikována pouze jedna třetina z celkové délky tratí a největší podíl na dopravě tak má dieslová trakce.

Jak vyplývá z tabulky č. 18, v obou sledovaných zemích se v průběhu let postupně snižuje celková délka železniční sítě, což je dáno především rušením osobního provozu na nerentabilních lokálních tratích, který je nahrazován ekonomicky výhodnější autobusovou dopravou. Jedním z dalších ukazatelů lepší infrastrukturní vybavenosti je procentuální zastoupení dvoukolejných tratí, které umožňuje rychlejší a efektivnější provoz. V Rakousku je 35 % dvoukolejných úseků oproti 20 % v ČR. Lepší vybavenost a modernizace rakouských železnic je patrná z nejvyšší možné rychlosti, které mohou vlaky na železničních koridorech dosáhnout. Zatímco v České republice je to rychlost 160 km/hod, v Rakousku mohou nejmodernější vlaky přepravovat cestující a zboží rychlostí 230 km/hod. Rychlost železniční dopravy je přitom velice důležitá. V České republice je stále v mnoha případech časově výhodnější využití silniční dopravy, což nekoresponduje se snahou o zvýšení objemu přepravy cestujících po železnici na úkor dopravy silniční.

Tab. č. 18 : Vývoj délky železničních tratí v ČR a Rakousku v letech 2004 - 2010

Vývoj délky železničních tratí v ČR a Rakousku							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Česká republika	9612	9614	9597	9588	9586	9578	9568
Rakousko	6338	6330	6256	6183	5907	5846	5819

Pramen: Eurostat, 2012, vlastní zpracování

Tab. č. 19: Vývoj délky elektrifikovaných tratí v ČR a Rakousku v letech 2004 - 2010

Vývoj délky elektrifikovaných tratí v ČR a Rakousku							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Česká republika	2 982	2 997	3 041	3 060	3 078	3152	3210
Rakousko	3505	3515	3715	3747	3759	3730	3725

Pramen: Eurostat, 2012, vlastní zpracování

V tabulce č. 20 je dále srovnáván počet přepravených osob a zboží a celkový výkon osobní a nákladní dopravy v ČR a Rakousku za rok 2010. Objem i výkon železniční přepravy cestujících vykazuje vyšší hodnoty v Rakousku. Vezmeme-li v úvahu, že délka železniční dopravní infrastruktury je v Rakousku skoro poloviční, je rozdíl o to výraznější. Údaje v tabulce tedy vypovídají o téměř dvojnásobném využívání železnice jako dopravního prostředku obyvateli Rakouska než v ČR. Díky geografické poloze v rámci Evropy jsou Česká republika a Rakousko významnými tranzitními zeměmi. To se odráží v počtu přepraveného nákladu. Větší hodnoty jsou opět na straně Rakouska, ale rozdíl není už tak velký jako v případě osobní dopravy.

Tab. č. 20: Srovnání přepravních výkonů osobní a nákladní dopravy v ČR a Rakousku k 31.12.2010

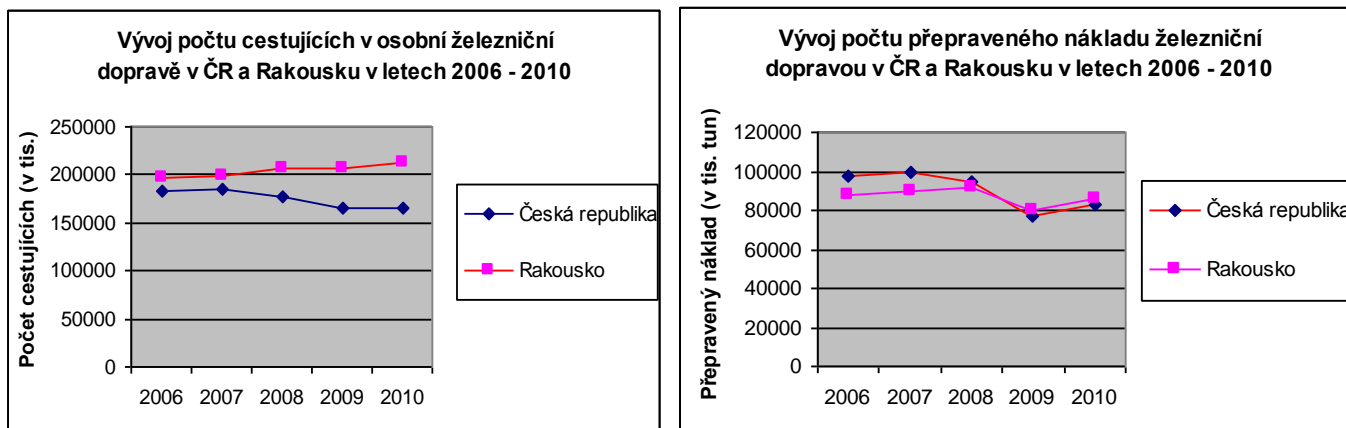
Srovnání přepravních výkonů osobní a nákladní dopravy v ČR a Rakousku		
	Česká republika	Rakousko
Celkem přepravených cestujících (v tis.)	164801	212890
Celkem přepraveného zboží (v tis. tun)	82899	85403
Celkem přepravní výkon cestujících (v mil. os./km)	6591	10320
Celkem přepravní výkon zboží (v mil. tkm)	13770	16587

Pramen: SYDOS, Čtvrtletní mezinárodní přehledy, vlastní zpracování

Na vývoji počtu cestujících je poměrně dobře patrná kvalita poskytovaných dopravních služeb. Zvýšená kvalita nabízených služeb a modernizace železniční infrastruktury se odráží v rostoucím počtu cestujících. V České republice je v oblasti osobní železniční dopravy situace nepříznivá, počet cestujících spíše klesá, v lepším případě stagnuje. V roce 2010 bylo po železnici v ČR přepraveno 164 801 000 osob, což je nejméně od vstupu země do EU. Opačná

situace je na trhu s osobní železniční dopravou v Rakousku, kde počet cestujících naopak pozvolna přibývá (viz graf č. 12). Ještě v roce 2006 byly hodnoty téměř vyrovnané (v ČR 184 000 tis., v Rakousku 195 000 tis.). Vývoj v oblasti nákladní železniční dopravy tolik rozdílný není. Ale množství přepravného nákladu je v posledních letech opět příznivější pro rakouský trh s nákladní dopravou (viz graf č. 13).

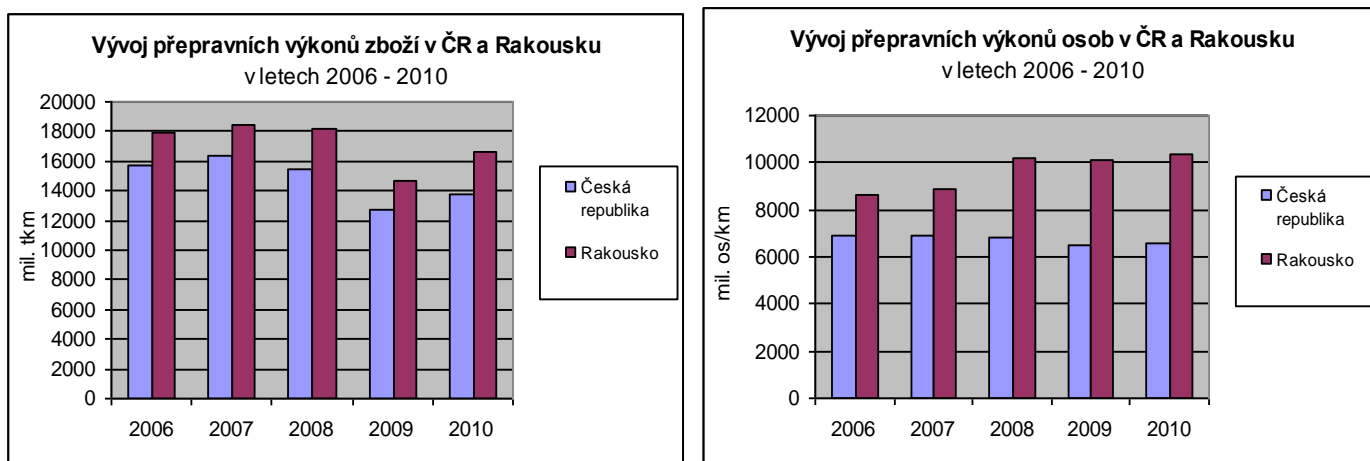
Grafy č. 12 a č.13: vývoj počtu přepravených cestujících a nákladů v ČR a Rakousku v letech 2006 - 2010



Pramen: SYDOS, čtvrtletní mezinárodní přehledy, vlastní zpracování

Dalším ukazatelem, který znázorňuje lepší postavení rakouské železniční dopravy oproti české, je vývoj přepravních výkonů v osobní železniční dopravě. V méně lidnatém Rakousku přepravní výkony rostou, zatímco v České republice přepravní vzdálenost na osobu spíše stagnuje (viz graf č. 15).

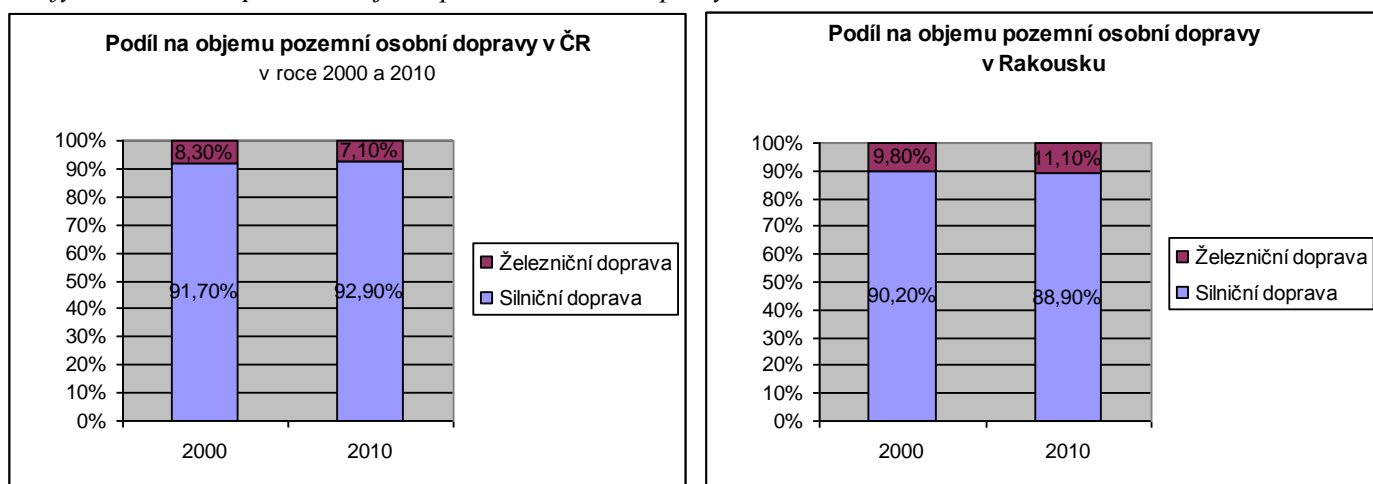
Grafy č. 14 a č. 15: vývoj přepravních výkonů osob a zboží v ČR a Rakousku v letech 2006 - 2010



Pramen: SYDOS, čtvrtletní mezinárodní přehledy, vlastní zpracování

Jak vyplývá z grafů č. 16 a 17, silniční doprava měla v České republice a Rakousku v roce 2000 více než 90 % podíl na celkovém objemu pozemní osobní dopavy. O deset let později, kdy byla ve sledovaných zemích provedena Evropskou unií požadovaná transformace železničního sektoru, se ukazatele příliš nemění. Rozdílem ovšem je, že zatímco v České republice se podíl železniční dopavy na přepravním objemu mírně snížil, v Rakousku právě naopak se podíl železniční dopavy na přepravě osob zvýšil na 11 %. Jde sice pouze o nepatrné zlepšení situace v Rakousku, ale pozitivním signálem je, že se podařilo zastavit zvyšující se podíl silniční dopavy a naopak se pomalu zvyšuje význam a postavení železnice na rakouském trhu s dopravou.

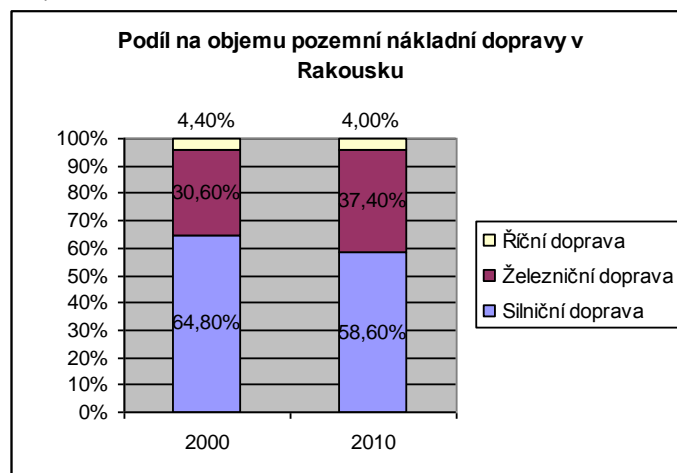
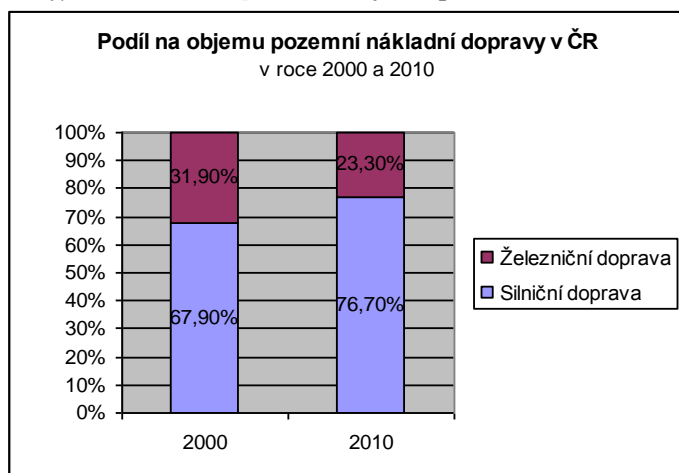
Grafy č. 16 a č. 17: podíl na objemu pozemní osobní dopavy v ČR a Rakousku v roce 2000 a 2010



Pramen: Pocketbook 2011, 2012, vlastní zpracování

Rozdílnou situaci v sektoru železniční dopavy v České republice a Rakousku ještě více zobrazují grafy č. 18 a 19, které srovnávají podíly na objemu pozemní nákladní dopavy ve sledovaných zemích. V roce 2000 bylo v ČR prostřednictvím železnice přepraveno téměř 32 % z celkového objemu přepraveného zboží. Na rakouském trhu bylo procentuální zastoupení železnice obdobné. V roce 2010 však podíl silniční dopavy v oblasti nákladní dopavy v ČR stoupl téměř o 10 %, zatímco v Rakousku o 7 % klesl. V kombinaci se zastoupením říční dopavy prostřednictvím Dunajského kanálu, tak silniční doprava zaujímá již méně než 60 % na přepravních výkonech pozemní nákladní dopavy Rakouska. Tyto ukazatele jasně ukazují, že provedená liberalizační opatření vedoucí k zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopavy proběhly mnohem efektivněji v Rakousku. Význam silniční dopavy se snižuje jak v přepravě osob, tak i zboží a dá se očekávat, že tento trend bude v Rakousku i nadále pokračovat.

Grafy č. 18 a č. 19: podíl na objemu pozemní nákladní dopravy v ČR a Rakousku v roce 2000 a 2010



Pramen: Pocketbook 2011, 2012, vlastní zpracování

8.3. Komparativní analýza liberalizace trhu s železniční dopravou v ČR a Rakousku

Z předešlých kapitol lze vyčíst, že současný systém fungování železničního trhu v České republice a Rakousku se v mnohém liší. Zároveň však především vlivem členství obou sledovaných zemí v Evropské unii, pro kterou je liberalizace železniční dopravy jednou z priorit, je ale hodně věcí spojuje.

Oblast	Srovnávané státy	
	Česká republika	Rakousko
Model transformace železničního trhu	- Oddělený model: SŽDC s.o. - vlastník a provozovatel dráhy ČD a.s. – dominantní dopravce a provozovatel dopravy	- Smíšený model: ÖBB Holding a.s. – provozovatel, majitelem dráhy a zároveň dominantní dopravce je jeden koncern
Poslední legislativní změna upravující trh s železniční dopravou	- Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů	- Zákon o změně federálního železničního zákona o soukromých železnicích z roku 2004 a Zákonu o drahách z roku 1957 č. 95/2009 Sb.
Objednavatelé dopravy	- stát, zastoupený Ministerstvem dopravy ČR (MDČR) - krajské úřady ČR	- stát, zastoupený Spolkovým ministerstvem pro dopravu, inovaci a technologii (BMVIT) - rakouské spolkové republiky
Výběr poskytovatele dopravy	- možnost přímého zadání	- nutnost výběrového řízení
Největší dopravce v osobní železniční dopravě.	- České dráhy a.s.	- ÖBB Personenverkehr a.s.
Největší dopravce v nákladní železniční dopravě.	- České dráhy Cargo a.s.	- ÖBB Rail Cargo Austria a.s.
Podíl státu na vlastnictví strategických železničních subjektů	- ČD a.s. - 100 % podíl státu vlastnictví v dominantní železniční společnosti - SŽDC s.o. – 100 % - státní organizace, která je vlastníkem dopravní infrastruktury	- ÖBB Holding - 100 % podíl státu ve společnosti, která je dominantním dopravcem v zemi a zároveň majitelem a dopravní infrastruktury

Srovnávané země zvolily rozdílný způsob transformace železničního trhu. V České republice bylo přistoupeno v roce 2003 k oddělení majitele a správce železničního provozu infrastruktury (SŽDC) od poskytování služeb železniční dopravy (ČD). České dráhy se však až do roku 2008 na základě smluvní dohody se SŽDS staly provozovatelem železniční dopravní cesty, což nezměnilo nic na v podstatě monopolním postavení této společnosti. Rakousko zvolilo systém jedné firmy, která má několik dceřinných společností zabývajících se všemi oblastmi železniční dopravy. Transformace společnosti byla ukončena v roce 2005

vznikem ÖBB Holding a.s. V rámci holdingu funguje dceřinná společnost ÖBB Infrastruktur AG, která je vlastníkem železniční infrastruktury a má právo udělovat přístupová oprávnění na dopravní cesty pro soukromé železniční podniky. Součástí ÖBB Holding jsou ÖBB Personenverkehr a.s. a ÖBB Rail Cargo Austria a.s., což jsou největší poskytovatelé dopravy v osobní a nákladní železniční dopravě. Pro České dráhy i ÖBB Holding je společné, že jsou ze 100 % vlastněny státem.

Řízení odvětví dopravy v obou sledovaných zemích v podstatě kopíruje strukturu veřejné správy. Objednavatelem dálkové železniční dopravy jsou státy prostřednictvím svých ministerstev dopravy a na úrovni regionální dopravy to jsou nižší administrativní jednotky. V případě České republiky jsou jimi kraje a v případě Rakouska spolkové republiky. Rozdílné jsou však kompetence, které přenáší stát na své nižší administrativní jednotky. Každá ze spolkových zemí má svou vlastní zemskou vládu s právem výrazně promluvit do všech sektorů politiky státu. Kompetence rakouských zemských vlád jsou tedy i v oblasti dopravního sektoru výraznější, než pravomoce krajských úřadů v ČR.

Na první pohled se zdá, že vstup soukromých společností na trh s železniční dopravou je snazší a spravedlivější v České republice, jelikož přidělování dopravní cesty vykonává státní organizace SŽDS, která nemá právně nic společného s ČD, ale jejich provázanost je značná. Naopak ÖBB Infrastruktur, která přiděluje dopravní cesty v Rakousku je dceřinou firmou ÖBB Holding. Z rozdílnosti provedených reforem vychází i odlišné způsoby, jakými jsou vybírání dopravci. Základní rozdíl je v tom, že v Rakousku je uzákoněný výběr dopravce spravedlivou hospodářskou soutěží, na kterou dohlíží státní společnost Schienen-Control.

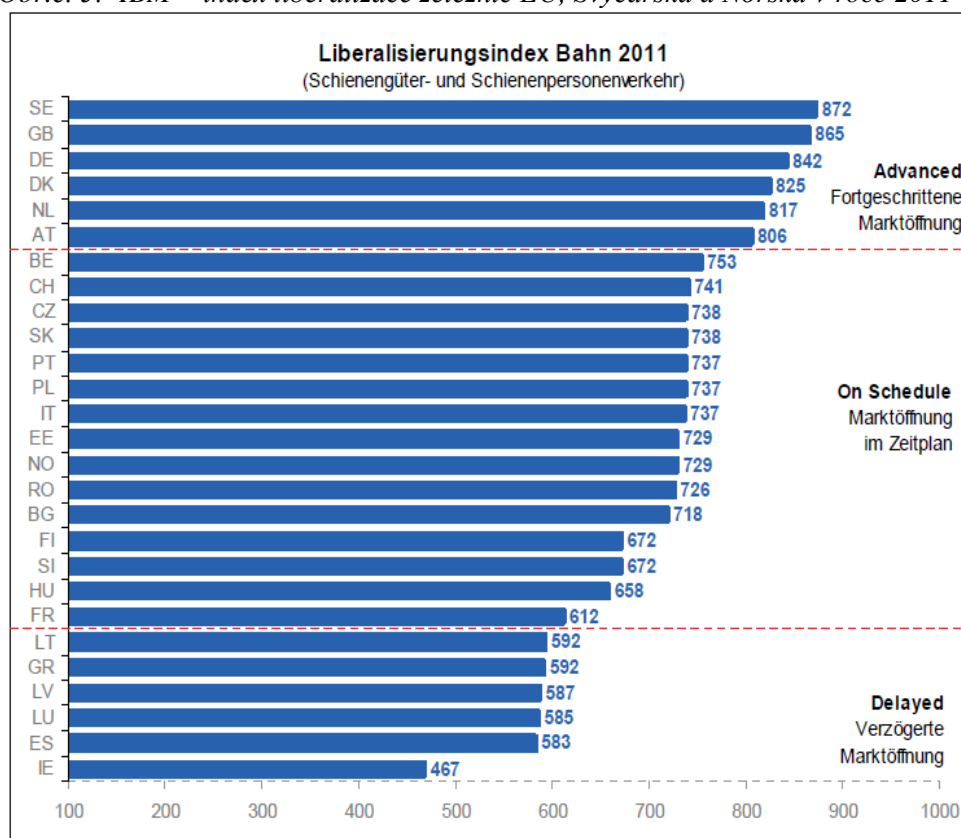
V České republice se mohou kraje i Ministerstvo dopravy rozhodnout uzavřít smlouvu s dopravcem přímým zadáním bez vypsání hospodářské soutěže. To je případ uzavření desetileté smlouvy všech 14 krajů v ČR, kdy neproběhla žádná soutěž a smlouva byla podepsána se státním dopravcem ČD. To znamená, že jakákoliv modernizace nebo zlepšení služeb v regionální železniční dopravě záleží na vedení ČD, protože na úrovni krajů vlastní monopol. V dálkové železniční dopravě se situace bude odvíjet od toho, zda Ministerstvo dopravy využije možnost vypisování hospodářských soutěží a nebude volit dopravce přímým zadáním. V Rakousku jsou vypisována transparentní výběrová řízení, ve kterých je dopravce vybírán nejen na základě nejnižší požadované dotace, ale také podle úrovně nabízených služeb. To zaručuje modernizaci a rozvoj železniční dopravy např. v oblasti vozového parku a služeb poskytovaných cestujícím. Ukazatelem lepších se podmínek je rostoucí počet přepravních výkonů v osobní železniční dopravě v Rakousku. Zároveň je však nutné podotknout, že v České republice i Rakousku jsou stále v dominantním postavení tradiční

společnosti ČD a ÖBB, které mají oproti novým společnostem výhodu zejména v nahromaděném finančním a lidském kapitálu.

8.3.1. Index liberalizace železnic EU, Švýcarska a Norska

Rozsahem liberalizace železničního trhu se zabývá studie vypracovaná společností IBM - index liberalizace železnic EU, Švýcarska a Norska. Studie se skládá ze dvou hodnot, které dohromady udávají míru intenzity konkurence v železničním odvětví. První z nich je index LEX, který měří do jaké míry je liberalizace trhu ukotvena v zákonech. Druhý index ACCESS měří míru implementace existujících zákonů do praxe. V roce 2011 se Rakousko umístilo na šestém místě a společně s Švédskem, Velkou Británií, Německem, Dánskem a Nizozemskem spadá do skupiny zemí, které jsou v pokročilém stádiu liberalizace železničního trhu (Advanced). Česká republika obsadila společně se Slovenskem deváté místo a je ve skupině států, ve kterých liberalizace trhu probíhá podle plánu. Obě sledované země jsou v první polovině žebříčku, tudíž ve srovnání s dalšími evropskými zeměmi si nevedou špatně.

Obr.č. 5: IBM - index liberalizace železnic EU, Švýcarska a Norska v roce 2011



Pramen: Liberalisierungsindex Bahn 2011, Schienen-Control, 2012

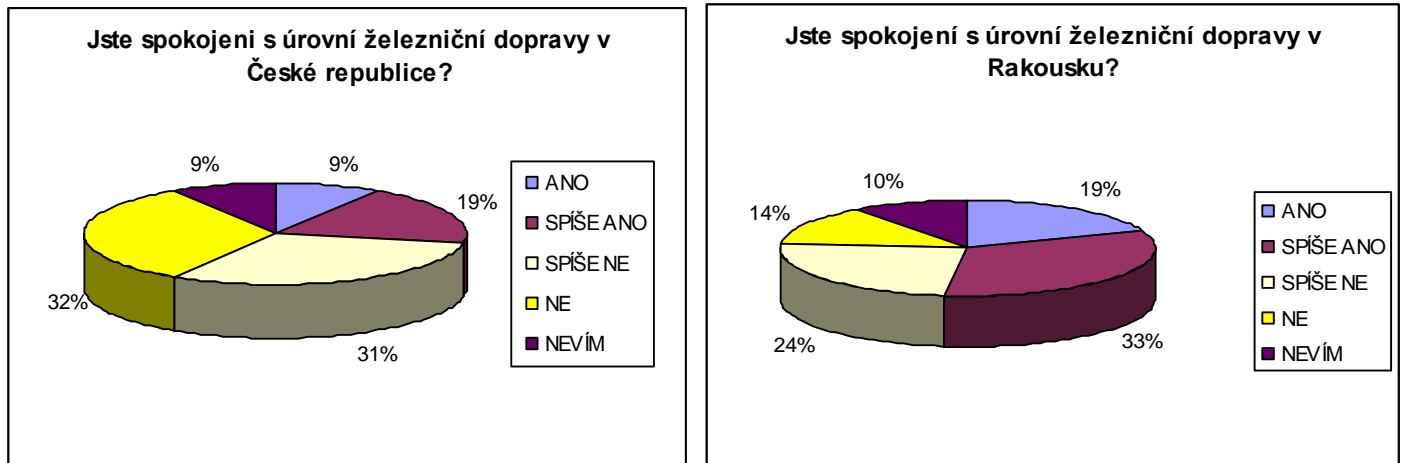
8.4. Dotazníkové šetření k problematice trhu s železniční dopravou v ČR a Rakousku

V rámci dotazníkového šetření bylo osloveno 100 náhodných rakouských cestujících a stejný počet českých železničních zákazníků, kteří odpovídaly na 6 jednoduchých otázek vztahujících se k řešené problematice diplomové práce (vzor dotazníků viz příloha 9).

1. Jste spokojeni s úrovní železniční dopravy v České republice, Rakousku?
2. Když Vám to situace dovolí, volíte raději železniční dopravu než silniční dopravu?
3. Jste spokojeni s poskytováním dopravních služeb největší železniční společnosti České dráhy/ÖBB?
4. Myslíte si, že zvýšení konkurence na trhu by pomohlo k zlepšení úrovně železniční dopravy v České republice/Rakousku?
5. Myslíte si, že úroveň železniční dopravy je v jiných zemích EU (Rakousko/Česká republika) vyšší?
6. Jak byste ohodnotili úroveň železniční dopravy v České republice/Rakousku?

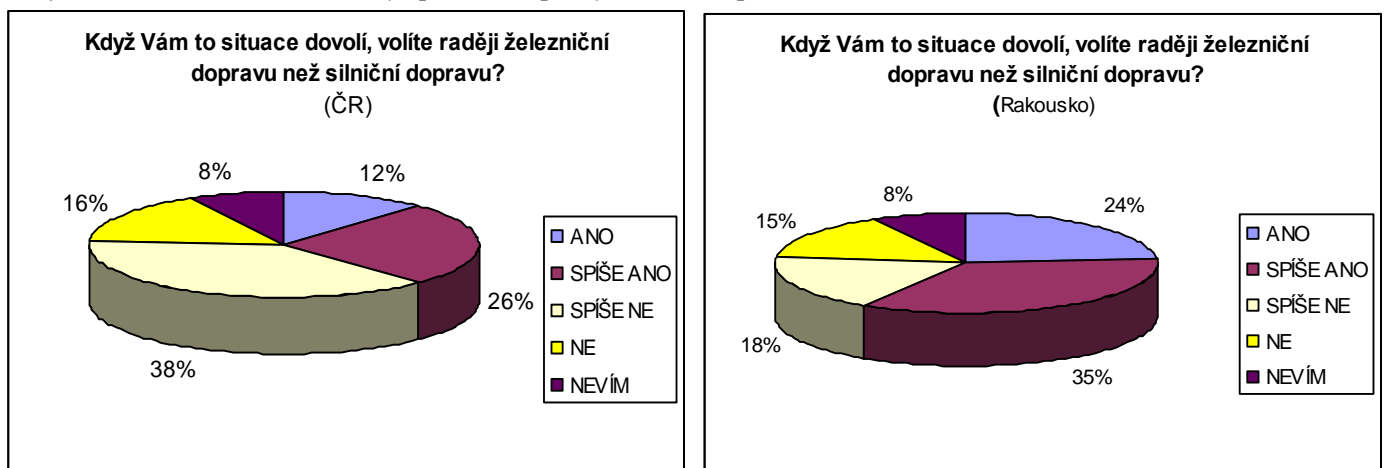
Na otázku o spokojenosti s úrovní železniční dopravy jako celku, odpovídaly čeští respondenti spíše negativně (viz graf). 32% dotázaných není s železniční dopravou v České republice spokojeno vůbec a 31% je spíše nespokojeno, což znamená že většina, respektive 63% z dotazovaných vidí úroveň železniční dopravy jako nedostačující. Na stejnou otázku položenou rakouským respondentům odpovědělo v součtu 52% oslovených pozitivně, tedy že jsou spokojeni, či spíše spokojeni. Tohle mínění sice zcela nepoukazuje na uspokojivé vnímání železniční dopravy v Rakousku, ale zároveň je rozdíl v názorech na úroveň železnice u sledovaných zemí patrný.

Graf. č. 20 a č. 21: srovnání spokojenosti s úrovní železniční dopravy v České republice a Rakousku



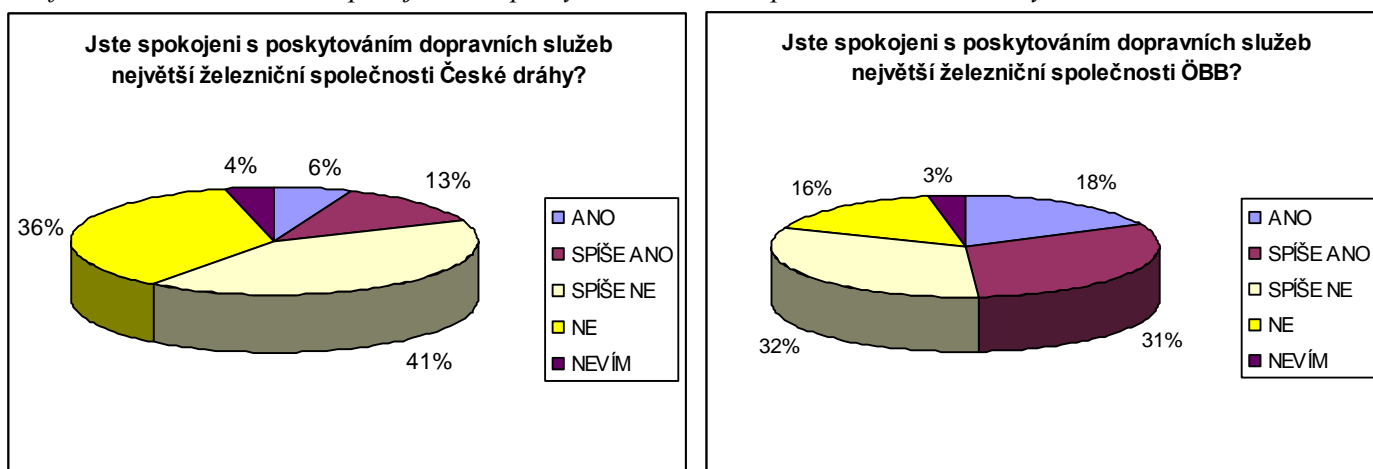
Další otázka se zabývala volbou dopravního způsobu za situace, kdy nejsou dotazovaní tlačeni ostatními vlivy, jako je např. dostupnost, kapacita nebo vzdálenost. Pouze 12% dotazovaných z České republiky odpovědělo, že raději volí energicky šetrnější železniční dopravu. Dalších 26% se dále přiklonilo spíše k upřednostnění využití železnice před silniční dopravou. 24% dotazovaných v Rakousku se přiklonilo zcela k železnici a dalších 35% volí spíše dopravu železniční než silniční. Výsledky této otázky ukázaly, že cestující v Rakousku využívají železnici častěji a raději, než cestující v České republice. Tahle situace je dána kvalitnějšími službami rakouských drážních společností, které mají k dispozici lepší železniční infrastrukturu a vozový park.

Graf. č. 22 a č. 23: srovnání volby způsobu dopravy v České republice a Rakousku



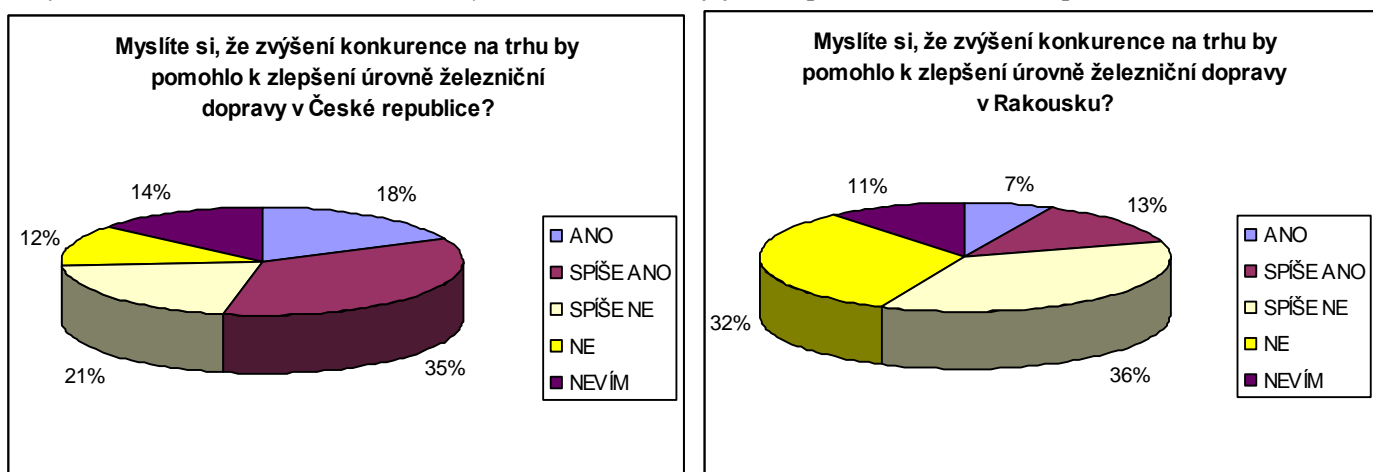
Otázka číslo 3 se zaměřila na největší železniční dopravce v České republice (ČD) a Rakousku (ÖBB). Celkem 49% dotázaných v Rakousku je s poskytováním služeb společnosti ÖBB spokojeno nebo spíše spokojeno. O správném fungování ÖBB je přesvědčena téměř polovina respondentů, což naznačuje, že je společnost chápána ne zcela pozitivně a musí se tedy dál rozvíjet a zlepšovat své služby. Výsledek stejné otázky položené dotazovaným v České republice dopadl pro ČD ještě nepříznivěji. Pouze 6% vyjádřilo cestujících vyjádřilo svou spokojenost se službami společnosti a další 4% jsou spíše spokojeni. Tento výsledek je pro českého dominantního dopravce zcela zdrcující a společnost je vnímána velice negativně.

Graf č. 24 a č. 25: srovnání spokojenosti s poskytováním služeb společností České dráhy a ÖBB



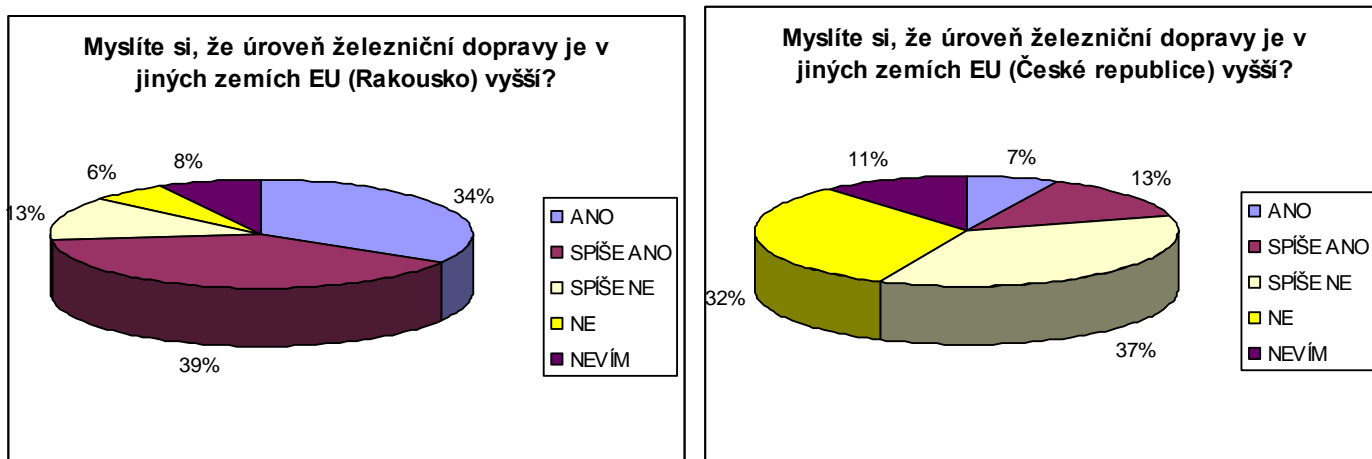
Na tuto otázku navázal dotaz ohledně zvýšení konkurence na trhu s železniční dopravou. Výsledná procenta jsou v sledovaných zemích obdobná. Větší dotazovaných v České je názoru, že zvýšení konkurence na trhu s železniční dopravou, povede k zlepšení úrovně železniční dopravy.

Graf č. 26 a č. 27: srovnání názorů o zvýšení konkurence a jejího dopadu na železniční dopravu v ČR a Rakousku



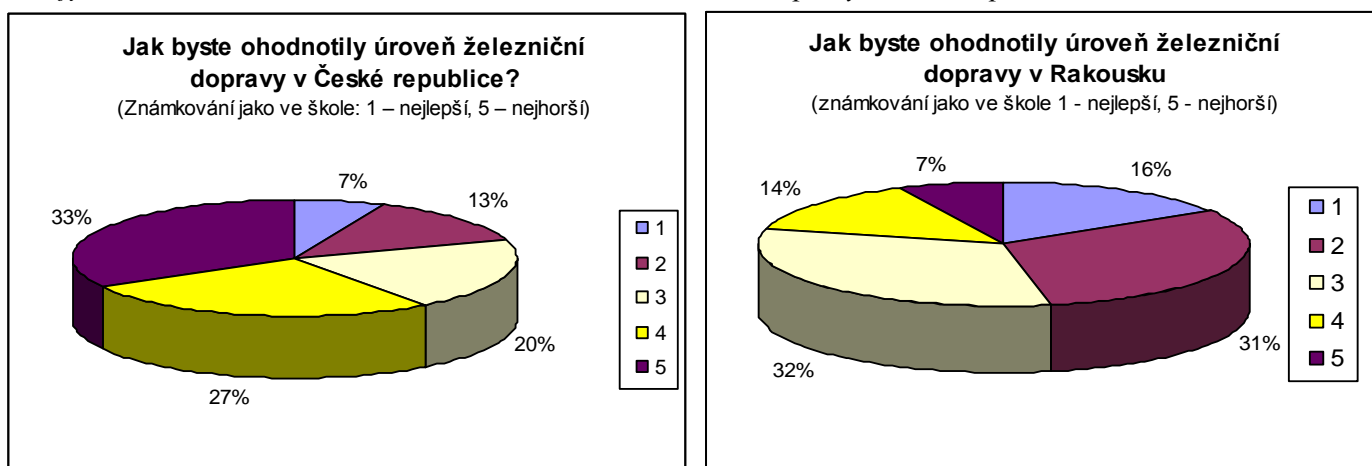
V páté otázce vyjádřili respondenti svůj názor na úroveň železniční dopravy v jiné zemi Evropské unie. Dotazovaní v Rakousku srovnávaly podmínky s Českou republikou a opačně. Toto šetření dopadlo zcela rozdílně. Tři čtvrtiny oslovených cestujících v České republice si myslí, že železniční doprava v Rakousku má vyšší úroveň než v ČR. Naopak dvě třetiny rakouských odpovídajících uvedlo, že železniční doprava v Rakousku je na lepší úrovni než v České republice.

Grafy č. 28 a č. 29: srovnání názorů na úroveň železniční dopravy v České republice a Rakousku



V poslední otázce byli odpovídající vybidnuti k označování železniční dopravy ve své zemi. Dotazovaní v České republice daly nejvíce (tj. 32%) známku pět, což značí velkou nespokojenost. Spokojenost rakouských respondentů je vyšší, ale nejvíce dotázaných (32%) udělilo železniční dopravě v Rakousku známku tři.

Grafy č. 30 a č. 31: srovnání známkového hodnocení železniční dopravy v České republice a Rakousku



Z dotazníkového šetření vyplynulo, že v Rakousku je železniční doprava a její úroveň vnímána o poznání lépe než v České republice. I přes příznivější výsledky průzkumu na rakouské straně, však hodnocení železniční dopravy v této zemi a největšího dopravce ÖBB není zcela uspokojivé. Situace v České republice je podle průzkumu daleko horší. Lidé nejsou spokojeni se službami dominantního dopravce ČD a to se odráží na celkovém hodnocení železnice v zemi. V obou zemích je tedy zapotřebí zlepšit poskytování a kvalitu služeb. A vytvořit takové podmínky, které by vedly ke zlepšení postavení železnic na přepravním trhu osob.

9. ZÁVĚR

Česká republika a Rakousko má v oblasti železniční dopravy historicky společné základy, které jsou patrné především v oblasti dopravní infrastruktury, kde většina stávající železniční sítě byla postavena v období Habsburské monarchie do roku 1918. V obou zemích se železniční doprava dostala v druhé polovině 20. století do útlumu a její pozici zabrala rychle se rozvíjející silniční doprava. Díky zvyšování zájmu a životní prostředí a udržitelný rozvoj dochází ve vyspělejších zemích Evropy od 90. let k renesanci železniční dopravy a s tím souvisejícímu růstu investic do tohoto sektoru. Vznikem Evropské unie v roce 1993 začaly vznikat první strategické studie a legislativní opatření, na jejichž základě byly vytvořeny zásady pro oživení železniční dopravy, které mělo být dosaženo především prostřednictvím liberalizace a transformace železničního trhu. Transformace trhu s železniční dopravou byla taktéž jednou z podmínek vstupu kandidátských zemí do EU. Rakousko se členem stalo v roce 1995, Česká republika o 9 let později.

Rakousko začalo transformovat trh s železniční dopravou již v roce 1992, kdy spolková vláda přijala Federální zákon o reorganizaci právní situace rakouských spolkových drah, čímž se z Rakouských spolkových drah (ÖBB) stala právnická osoba, která již nebyla financována ze státního rozpočtu, ale zároveň zůstala ve 100% vlastnictví státu. To zbavilo Rakousko velké finanční zátěže a stát tak mohl investovat do rozsáhlé modernizace dopravní infrastruktury a obměny vozového parku. Další fází liberalizace železničního trhu v Rakousku byla přeměna Rakouských spolkových drah (ÖBB) na holdingovou společnost v roce 2005 a reorganizace ÖBB v roce 2009. Prostřednictvím svých dceřiných společností je ÖBB Holding majitelem a provozovatelem železniční sítě a zároveň největším osobním i nákladním dopravcem v zemi. Zároveň také přiděluje dopravní cesty novým železničním společnostem prostřednictvím veřejných soutěží, na jejichž spravedlivý průběh dohlíží státní společnost Schienen-Control.

Česká republika na začátku 90. let přecházela z plánovaného na tržní hospodářství. V sektoru železniční dopravy bylo zapotřebí transformovat monopolní společnost České dráhy. Parlament České republiky tak přijal zákon o drahách č. 266/1994 Sb. Tento zákon zrušil monopolní postavení Českých drah, čímž se vytvořily základní podmínky pro vznik prvních soukromých dopravních společností, a tudíž vytvoření konkurenčního prostředí. Cíl se ovšem nepodařilo naplnit, protože České dráhy zůstaly vlastníkem veškeré železniční

infrastruktury a zároveň provozovatelem osobní a nákladní dopravy. V roce 2003 došlo k transformaci státní organizace České dráhy na dva samostatné subjekty, státní organizaci SŽDC a akciovou společností ČD. Tím došlo k požadovanému oddělení majitele železniční infrastruktury a dopravce, což mělo výrazně zjednodušit vstup nových dopravců a podpořit tím konkurenci na železničním trhu. Bohužel šlo spíše o formální oddělení. Mezi nově vzniklými subjekty zůstaly velmi silné vazby. K další fázi liberalizace trhu s železniční dopravou v ČR došlo v roce 2008. SŽDC převzala od ČD funkci provozovatele dráhy, čímž se konečně otevřel prostor novým železničním společnostem.

I přes veškerá legislativní opatření, na jejichž základě je soukromým železničním dopravcům umožněn vstup na trh s osobní dopravou v České republice, je jejich počet a důležitost na trhu zanedbatelná. Zákony v České republice nenařizují objednavatelům dopravy, což jsou Krajské úřady a Ministerstvo dopravy ČR, vypisování veřejných hospodářských soutěží. Objednavatelé dopravy prozatím spíše využívali možnosti uzavření smlouvy na základě přímého zadání a upřednostňují České dráhy, jejichž jediným akcionářem je stát. Jedinou tratí, na které se v současné době objevují prvky konkurence, je úsek Praha – Havířov, na kterém provozuje od roku 2011 osobní dopravu společnost RegioJet. Na nejvytíženější trati v České republice již brzy začne provozovat svou činnost další soukromý dopravce Leo expres. Výsledky zvýšené konkurence jsou patrné již teď. České dráhy jsou nuceny zkvalitňovat své služby a tím dochází ke zlepšení úrovně železniční dopravy (viz foto 12).

Lepší výsledky liberalizace železniční dopravy v Rakousku jsou viditelné na růstu počtu cestujících. Zatímco v České republice počet cestujících v osobní dopravě spíše stagnuje nebo dokonce klesá, počet cestujících přepravených v Rakousku se zvyšuje. Rakouský trh s železniční dopravou nabízí cestujícím modernější a kvalitnější služby. Objednavatelé dopravy v Rakousku jsou zákonem nuceni vypisovat výběrová řízení, ve kterých je dopravce vybírán nejen na základě nejnižší požadované dotace, ale také podle úrovně nabízených služeb (vozový park, rychlost). První významnou soukromou společností na rakouském trhu s železniční dopravou je společnost WestBahn, která v roce 2011 zahájila provoz na nejvytíženější trase z Vídně do Salcburku. Společnost netají své ambice a během pár let chce být rovnocenným konkurentem rakouských spolkových drah (ÖBB).

Díky lepší ekonomické situaci Rakouska je rozdílnost železničního trhu ještě výraznější. Rakousko navíc reguluje a zpoplatňuje silniční dopravu a ze získaných financí podporuje dopravu železniční. Dá se předpokládat, že zvýšením konkurence bude úroveň rakouské železnice nadále stoupat. Česká republika by se měla především vydat cestou otevírání trhu

pomocí vypisování veřejných soutěží, ve kterých nebudou upřednostňovány pouze České dráhy, ale bude otevřen prostor i pro nové dopravce, což minimálně na úrovni krajů je dalších deset let kvůli podepsání smlouvy s ČD nemožné.

SUMMARY

The Czech Republic and Austria in the field of railway transport historically common grounds, which are especially apparent in the area of transport infrastructure. Most of the existing rail network was built during the Habsburg monarchy in 1918. Rail transport is given in the second half of the 20th century to the downturn. The 90th years leads to the development of rail transport and the ensuing growth of investment in this sector. The creation of the European Union in 1993 began to emerge first strategic studies and legislative measures on the basis of the principles have been developed to revive the railway, which was to be achieved primarily through liberalization and transformation of the rail market.

Austria began to transform the market for rail transport in 1992 and continued in 2005 and 2009, when it was created company ÖBB Holding. Czech Republic in the early 90 years passed from planned to market economy. In the rail sector was needed to transform the monopoly company Czech Railways (ČD). In 2003 started transformation of Czech Railways (ČD) state organization into two separate companies.

Better results of the liberalization of rail transport in Austria are visible in the growth in passenger numbers. While in the Czech Republic the number of passenger transport stagnating or even decreasing, the number of passengers carried in Austria is increasing. The Austrian market for rail offers passengers more modern and better services. Thanks to the improved economic situation in Austria is the variance of the railway market more pronounced. Czech Republic would be a particular issue through open market in public of competitions, in which not only favored the Czech Railways.

Key words: rail transport, economic development, liberalization, transformation of the rail market, Czech Railways

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Publikace

1. HERCIK, Jan, *Dopravní systémy ČR a Slovinska se zaměřením na veřejnou dopravu*, Olomouc, 2008, Univerzita Palackého, Diplomová Práce, s. 117
2. HLAVÁČ, REKTOŘÍK, SKŘÍDLOVSKÁ, *Ekonomika a řízení technické infrastruktury*, Masarykovy univerzity, Brno, 1996, s. 183
3. HORN, Alfred, *ÖBB-Handbuch*, Wien, Bohmann, 1997, s. 109
4. KYNCL, Jan, *Historie dopravy na území České republiky*. Praha, Nakladatelství Vladimír Kořínek, 2006. s. 146
5. KVIZDA, Martin, *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky – myty, omyly a iluze v hospodářské politice*, Brno, Masarykova univerzita, 2006, s. 82
6. KVIZDA, Martin, TOMEŠ, Zdeněk, *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě*. 2008, Masarykova univerzita, Brno, s. 140
7. PELTRÁM, Antonín, *Evropská integrace a Česká republika*, 2009, Grada, Praha, s. 144
8. MIRVALD, Stanislav, *Geografie dopravy 1*, Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2000, 67 s.
9. SCHREIER, Pavel, *Příběhy z dějin našich drah*, Praha, Mladá fronta, 2009, s. 208
10. SCHREIER, Pavel, *Naše dráhy ve 20. století*, Praha, Mladá fronta, 2010, s. 168
11. SCHEFOLD, Ulrich, *150 Jahre Eisenbahn in Österreich*, München, Südwest-Verlag, 1986, s. 326
12. SEIDENGLANZ, Daniel, *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. 2006, Brno, Masarykova Univerzita, s.
13. STEININGER, Maximilian, *Diplomová práce, Ziele und Vorgaben der österreichischen Verkehrspolitik in den Koalitionsabkommen der Bundesregierung – ein Zeitvergleich 1945-2007*, 2008, Vienna University
14. TOMEŠ, Zdeněk, *Monopol a konkurence na železnici*, Praha, Časopis Scientia et Societas-NC Publishing, 2009, s. 149
15. TOMEŠ, Zdeněk, *Zadlužení ČD a SŽDC*, Univerzita Pardubice, Pardubice, 2007 s. 184

Internetové zdroje

- ADVANCED WORLD TRANSPORT a.s., AWT, [online]
Poslední aktualizace 28.03.2012 [cit 2012-03-28]
Dostupné z: <<http://www.awt.eu/o-awt/kdo-jsme/>>
- ADVANTAGE AUSTRIA, Infrastruktura, [online]
Poslední aktualizace 07.04.2012 [cit 2012-04-07]
Dostupné z: <<http://www.advantageaustria.org/international/zentral/business-guide-oesterreich/investieren-in-oesterreich/standort-oesterreich/infrastruktur.cs.html>>
- AUTY, Robert, a kol. *Czech Republic* Encyclopaedia Britannica, [online]
Poslední aktualizace 09.03.2012 [cit 2012-03-09]
Dostupné z: <<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/149085/Czech-Republic>>
- BÍLÁ KNIHA 2001 - Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout, PDF, [online]
Poslední aktualizace 12.07.2001 [cit 2012-03-07]
Dostupné z: <http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com96_421_en.pdf>
- BÍLÁ KNIHA 2011 - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, PDF, [online]
Poslední aktualizace 28.03.2011 [cit 2012-03-07]
Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>>
- BÍLÁ KNIHA 1996 – Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy, PDF, [online]
Poslední aktualizace 30.07.1996 [cit 2012-03-26]
Dostupné z: <http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com96_421_en.pdf>
- BUNDESBAHNGESETZ č. 95/2009Sb., Parlament Österreich, PDF, [online]
Poslední aktualizace 01.04.2012 [cit 2012-04-02]
Dostupné z: <<http://konzern.oebb.at/de/Konzern/Entstehung/Bundesbahngesetz.pdf>>
- BUNDESBAHNSTRUKTURGESETZ 2003, Parlament Österreich, PDF, [online]
Poslední aktualizace 04.12.2003 [cit 2012-03-24]
Dostupné z: <http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXII/I/I_00340/index.shtml>
- BUSINESSINFO, Oficiální portál pro podnikání a export, [online]
Poslední aktualizace 14.3.2011 [cit 2012-03-05]
Dostupné z: <<http://businessinfo.cz/cz/clanek/politiky-eu/spolecna-dopravni-politika-eu/1000521/10918//>>
- CIA. The World Factbook [online].
Poslední aktualizace 09.03.2012 [cit 2012-03-09]
Dostupné z: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/html>>
- ČESKÉ DRÁHY a. s., ČD, [online]

Poslední aktualizace 23.03.2012 [cit 2012-03-23]
Dostupné z: <<http://ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>>
- ČESKÉ DRÁHY a.s., Statistická ročenka ČD 2010, PDF, [online]

Poslední aktualizace 23.03.2011 [cit 2012-03-29]
Dostupné z: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/statisticka-rocenka/-731/>>
- ČESKÉ DRÁHY, a.s., Výroční zpráva ČD 2010, PDF, [online]

Poslední aktualizace 02.04.2011 [cit 2012-03-29]
Dostupné z: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocní-zpravy/-703//>>>
- DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY 1998, [online]

Poslední aktualizace 17.06.1998 [cit 2012-03-07]
Dostupné z: <[www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/fd1c2c3a1103ca85c1256a0f00330868/27ef78fabcd64080c4080c1256dbf002ccef/\\$FILE/doprpol.doc](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/fd1c2c3a1103ca85c1256a0f00330868/27ef78fabcd64080c4080c1256dbf002ccef/$FILE/doprpol.doc)>
- DOPRAVNÍ POLITIKA ČR 2005-2013, Aktualizace 2011, [online] PDF

Poslední aktualizace 20.7.2011 [cit 2012-03-08]
Dostupné z: <www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/1C6B61D8-D41D-4C99-B643-00B50A0BBE00B4F/0/AktualizaceDP2011.zip>
- EUROPA – Summaries of EU legislation, [online]

Poslední aktualizace 22.01.2007 [cit 2012-03-15]
Dostupné z: <http://europa.eu/legislation_summaries/>
- EUROPEAN COMMISSION, Mobility and Transport, [online]

Poslední aktualizace 9.11.2010 [cit 2012-03-05]
Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/rail/index_en.htm/>
- EUROPEAN COMMUNITIES, Evropský parlament, [online]

Poslední aktualizace 21.12.2009 [cit 2012-03-13]
Dostupné z: <http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/>
- EUROSKOP, Věcně o Evropě, [online]

Poslední aktualizace 5.03.2012 [cit 2012-03-05]
Dostupné z: <<http://www.euroskop.cz/8949/sekce/doprava/>>
- EUROSTAT, EUROPEAN COMMISSION, [online]

Poslední aktualizace 07.04.2012 [cit 2012-04-08]
Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/main_tables>
- EVROPA V POHYBU – Udržitelná mobilita pro náš kontinent, Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období. PDF, [online]

Poslední aktualizace 22.6.2006 [cit 2012-03-04]
Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:CS:PDF/>>>

- FELLNER, Fritz, a kol. Austria Encyclopaedia Britannica, [online]
Poslední aktualizace 09.03.2012 [cit 2012-03-09]
Dostupné z: <<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/44183/Austria>>
- GESCHÄFTBERICHT 2010, ÖBB Holding, PDF, [online]
Poslední aktualizace 31.04.2010 [cit 2012-04-01]
Dostupné z: <http://www.oebb.at/holding/de/Presse/Publikationen/OEBB_Holding_GB_2010_final_e.pdf>
- JAHRESBERICHT 2010, Schienen Kontrol, PDF, [online]
Poslední aktualizace 09.06.2011 [cit 2012-04-04]
Dostupné z: <http://www.schienencontrol.gv.at/files/schienen-control_taetigkeitsbericht-2010_1.pdf>
- JIRMAN, Luděk, Koněspřežná železnice České Budějovice – Linec, [online]
Poslední aktualizace 07.03.2000 [cit 2012-02-26]
Dostupné z: <<http://www.budweb.cz/cesky/budejovice/historie/konka.htm>>
- JINDŘICHOVRADECKÉ MÍSTNÍ DRÁHY a.s., [online]
Poslední aktualizace 28.03.2012 [cit 2012-03-28]
Dostupné z: <<http://www.jhmd.cz/index.htm>>
- MEMORANDUM, o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou, MDČR, PDF, [online]
Poslední aktualizace 31.08.2009 [cit 2012-04-01]
Dostupné z: <<http://www.mdcz.cz/.../MemorandumKzajisteniDopravniObsluznosti.doc>>
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, MDČR, [online],
Poslední aktualizace 13.02.2012 [cit 2012-03-07]
Dostupné z: <<http://www.mdcz.cz/cs/default.htm>>
- MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ ČR. Vnitropolitická charakteristika [online]
Poslední aktualizace 25.05.2011 [cit 2012-04-01]
Dostupné z: <http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/evropa/rakousko/politika/vnitropoliticka_charakteristika.html>
- ÖBB Infra, [online]
Poslední aktualizace 01.04.2012 [cit 2012-04-01]
Dostupné z: <http://www.oebb.at/infrastruktur/en/The_Company/index.jsp>
- ÖBB-KONZERN, Österreichische Bundesbahnen, Geschäftsbericht, [online]
Poslední aktualizace 14.09.2009 [cit 2012-03-01]
Dostupné z: <http://www.oebb.at/holding/de/Das_Unternehmen/Geschaeftsbericht/index.jsp>
- ÖBB Holding, [online]
Poslední aktualizace 14.11.2011 [cit 2012-03-24]
Dostupné z: <<http://www.oebb.at/holding/de/Servicebox/OeBB-Konzern/index.jsp>>

- ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB Holding, [online]
Poslední aktualizace 23.03.2012 [cit 2012-04-05]
Dostupné z: <<http://personenverkehr.oebb.at/>>
- PARLAMENT, Republic Österreich, [online]
Poslední aktualizace 25.03.2012 [cit 2012-03-25]
Dostupné z: <<http://www.parlament.gv.at/>>
- POCKETBOOK 2011, EUROPEAN COMMISSION, [online]
Poslední aktualizace 28.02.2012 [cit 2012-04-04]
Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/pocketbook-2011_en.htm>
- RAIL CARGO AUSTRIA, ÖBB Holding, [online]
Poslední aktualizace 03.04.2012 [cit 2012-04-05]
Dostupné z: <http://www.railcargo.at/de/Unsere_Leistungen/index.jsp>
- RECHTSINFORMATIONSSYSTEM, RIS, [online]
Poslední aktualizace 24.03.2012 [cit 2012-03-24]
Dostupné z: <<http://www.ris.bka.gv.at/>>
- SBÍRKA ZÁKONŮ ČR, Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, PDF, [online]
Poslední aktualizace 16.06.2010 [cit 2012-03-30]
Dostupné z: <www.mvcr.cz/soubor/sb065-10-pdf.aspx>
- SDRUŽENÍ ŽELEZNIČNÍCH SPOLEČNOSTÍ, SŽS, Další postup transformace Českých drah, [online]
Poslední aktualizace 01.03.2009 [cit 2012-03-23]
Dostupné z: <<http://rail.cz/zpravy-ze-SZS-090301.php>>
- SCHIENEN-CONTROL, [online]
Poslední aktualizace 01.04.2012 [cit 2012-04-02]
Dostupné z: <<http://www.schienencontrol.gv.at/deutsch/homepage/homepage.html>>
- SŽDC: Výroční zpráva 2008, PDF, [online]
Poslední aktualizace 31.12.2008 [cit 2012-03-26]
Dostupné z: <<ftp://pse.cz/Annual.rep/2008/szdcx012009.pdf>>
- SPRÁVA ŽELEZNIČNÍCH DOPRAVNÍC CEST, SŽDC, Historie železnice v ČR, PDF, [online]
Poslední aktualizace 23.12.2010 [cit 2012-03-17]
Dostupné z: <<http://szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>>
- SMĚRNICE RADY 91/440/EHS, o rozvoji železnic Společenství, PDF, [online]
Poslední aktualizace 29.06.1991 [cit 2012-03-26]
Dostupné z: <<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1991L0440:20071204:CS:PDF>>
- SPOLKOVÉ MINISTERSTVO DOPRAVY, INOVACÍ A TECHNOLOGIE, BMVIT, [online]
Poslední aktualizace 07.04.2012 [cit 2012-04-07]

Dostupné z: <<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/privatbahnen/index.html>>
- SVAZEK ÚDOLÍ OBCE DESNÉ, Železnice Desná [online]
Poslední aktualizace 01.09.2009 [cit 2012-03-30]

Dostupné z: <<http://www.udoli-desne.cz/zeleznice-desna>>
- STATISTIK AUSTRIA, Statistiken, [online]
Poslední aktualizace 10.03.2012 [cit 2012-03-10]

Dostupné z: <http://www.statistik.at/web_de/statistiken/index.html>
- SYDOS, Čtvrtletní mezinárodní přehledy, MDČR, [online]
Poslední aktualizace 07.02.2012 [cit 2012-04-06]

Dostupné z: <<https://www.sydos.cz/cs/ctvletpreurostat.htm>>
- UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o., [online]
Poslední aktualizace 28.11.2011 [cit 2012-03-28]

Dostupné z: <<http://www.unipetroldoprava.cz/cs/>>
- VIAMONT, a.s., historie [online]
Poslední aktualizace 01.09.2011 [cit 2012-03-28]

Dostupné z: <<http://www.viamont.cz/cs/o-spolecnosti/historie>>
- TICHÝ, J., , Dopravní obslužnost, ČVUT Praha, PDF [online].
Poslední aktualizace 26.06.2011 [cit 2012-03-30]

Dostupné z: <http://k613.fd.cvut.cz/storage/osnovy/14_pe_03_obs_luznost.pdf>
- WESTbahn, Management GmbH, Copany, [online]
Poslední aktualizace 07.04.2012 [cit 2012-04-08]

Dostupné z: <<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/privatbahnen/index.html>>
- ZÁKON O DRAHÁCH č. 266/1994 Sb, Parlament České republiky, PDF, [online]
Poslední aktualizace 14.12.1994 [cit 2012-03-26]

Dostupné z: <http://telegrafroad.sweb.cz/legislativa/z266_94_uplzn.pdf>
- ZÁKON O TRANSFORMACI ČESKÝCH DRAH č. 77/2002 Sb., Parlament České republiky,
[online]
Poslední aktualizace 05.02.2002 [cit 2012-03-26]

Dostupné z: <<http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?cd=76&typ=r&zdroj=sb02077>>

SEZNAM ZKRATEK

- AWT - Advanced World Transport
- BBÖ - Spolkové dráhy Rakouska (Bundesbahnen Österreich)
- BMVIT - Spolkové ministerstvo pro dopravu, informace a technologie
(Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie)
- ČD - České dráhy
- ČSD - Československé státní dráhy
- ČR – Česká republika
- EC - Vlaky označované EuroCity
- EHS - Evropské hospodářské společenství
- EU - Evropská unie
- EURATOM - Evropského společenství pro atomovou energii
- GVÖ 2002 - Dopravní politiku Rakouska 2002 (Generalverkehrsplan Österreich 2002)
- HDP – Hrubý domácí produkt
- KFNB - Severní dráha císaře Ferdinanda (Kaiser Ferdinands-Nordbahn)
- kkStB - Císařsko-královské státní dráhy
- MDČR - Ministerstvo Dopravy České republiky
- NATO – Severoatlantická aliance
- ÖBB - Rakouské spolkové dráhy (Österreichischen Bundesbahnen)
- ÖNWB - Rakouská severozápadní dráha
- OSN – Organizace spojených národů
- RB - Německé Říšské železnice (Reichsbahn).
- RIS - Spolkové právní informační systému (Rechtsinformationssystem)
- SŽDC - Správa železniční dopravní cesty
- TEN-T - Transevropské dopravní sítě

SEZNAM TABULEK

- Tab. č. 1: Základní údaje o České republice a Rakousku
- Tab. č. 2: Přehled spolkových zemí v Rakousku k 31. 12. 2011
- Tab. č. 3: Elektrifikované tratě v meziválečném období v Rakousku
- Tab. č. 4: zastoupení dvoukolejných úseků tratí v Evropě (1919)
- Tab. č. 5: odpovědné instituce EU v oblasti dopravy
- Tab. č. 6: skupiny opatření evropské dopravní politiky 2001
- Tab. č. 7: Předpokládaný nárůst dopravy v EU do roku 2020
- Tab. č. 8: rozdělení vlastníků železnice v ČR k 31.12. 2010
- Tab. č. 9: základní charakteristika železniční sítě SŽDC k 31. 12. 2011
- Tab. č. 10: přehled dceřinných společností Českých drah a.s.
- Tab. č. 11: Rakouské železniční stanice spadající do programu modernizace rakouských železnic
- Tab. č. 12: charakteristika rakouské železniční sítě k 31.12.2010
- Tab. č. 13: Vodní elektrárny vlastněné Rakouskými spolkovými dráhami (ÖBB)
- Tab. č. 14: Železniční společnosti s podílem BMVIT
- Tab. č. 15: ekonomické ukazatele srovnávaných států k 31.12.2010
- Tab. č. 16: vývoj míry růstu reálného HDP mezi roky 2004 – 2010 v (%)
- Tab. č. 17: vybrané dopravní ukazatele České republiky a Rakouska
- Tab. č. 18: Vývoj délky železničních tratí v ČR a Rakousku v letech 2004 – 2010
- Tab. č. 19: Vývoj délky železničních tratí v ČR a Rakousku v letech 2004 - 2010
- Tab. č. 20: Srovnání přepravních výkonů osobní a nákladní dopravy v ČR a Rakousku k 31.12.2010

SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obr. č. 1: Osobní doprava na koněspřežné železnici
- Obr. č. 2: Mapka Koněspřežné železnice z Českých Budějovic do Lince
- Obr. č. 3: železniční infrastruktura v České republice a Rakousku do roku 1918
- Obr. č. 4: mapka hlavních koridorů podle Dopravní politiky Rakouska 2002
- Obr. č. 5: IBM - index liberalizace železnic EU, Švýcarska a Norska v roce 2011

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1: dvoukolejné tratě v ČSR v roce 1919

Graf č. 2 a č. 3: Zastoupení jednotlivých druhů dopravy v nákladní a osobní dopravě v EU (2010)

Graf č. 4: podíl společností na trhu s železniční dopravou v ČR 31.12. 2010

Graf č. 5: zastoupení na trhu s osobní železniční dopravou v ČR k 31. 12. 2010

Graf č. 6: podíl společností na vlastnictví železniční sítě Rakouska

Graf č. 7: Podíl na trhu s osobní železniční dopravou v Rakousku k 31.12.2010

Graf č. 8: Podíl na trhu s osobní železniční dopravou v Rakousku k 31.12.2010

Grafy č. 9 a č. 10: vývoj HDP v paritě kupní síly, respektive HDP na obyvatele v tržních cenách

Graf č. 11: vývoj míry nezaměstnanosti mezi roky 2004 – 2010

Grafy č. 12 a č.13: vývoj počtu přepravených cestujících a nákladů v ČR a Rakousku v letech 2006 – 2010

Grafy č. 14 a č. 15: vývoj přepravních výkonů osob a zboží v ČR a Rakousku v letech 2006 - 2010

Grafy č. 16 a č. 17: podíl na objemu pozemní osobní dopravy v ČR a Rakousku v roce 2000 a 2010

Grafy č. 18 a č. 19: podíl na objemu pozemní nákladní dopravy v ČR a Rakousku v roce 2000 a 2010

Graf. č. 20 a č. 21: srovnání spokojenosti s úrovní železniční dopravy v České republice a Rakousku

Graf č. 22 a č. 23: srovnání volby způsobu dopravy v České republice a Rakousku

Graf č. 24 a č. 25: srovnání spokojenosti s poskytováním služeb společností České dráhy a ÖBB

Graf č. 26 a č. 27: srovnání názorů o zvýšení konkurence a jejího dopadu na železniční dopravu v ČR a Rakousku

Grafy č. 28 a č. 29: srovnání názorů na úroveň železniční dopravy v České republice a Rakousku

Grafy č. 30 a č. 31: srovnání známkového hodnocení železniční dopravy v České republice a Rakousku

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Fotodokumentace

Příloha 2: Přehled třiceti prioritních projektů transevropských sítí TEN-T

Příloha 3: Plánované investice z fondu soudržnosti do dopravní infrastruktury v členských zemích EU

Příloha 4: Organizační struktura SŽDC

Příloha 5: Organizační struktura ÖBB Holding do roku 2009

Příloha 6: Aktuální organizační struktura ÖBB Holding

Příloha 7: Společnosti na trhu s železniční dopravou v ČR

Příloha 8: Společnosti působící na trhu s železniční dopravou v Rakousku

Příloha 9: Mapa administrativního rozdělení České republiky

Příloha 10: Mapa železniční sítě České republiky

Příloha 11: Mapa rakouských spolkových zemí

Příloha 12. Vzor dotazníku

Příloha 1: Fotodokumentace

Foto č.1 : budova Ministerstva dopravy ČR v Praze



Foto č. 2: budova Generální ředitelství ČD a MDČR



Foto č. 3: budova Spolkového ministerstva pro dopravu, inovace a technologie (BMVIT) ve Vídni



Foto č. 4: Generální ředitelství ÖBB Holding



Foto č. 5: železniční stanice v Grazu



Foto č. 6: nástupiště ve stanici Wien Praterstern



Autor fotografií: Michal Bubeník, 2012

Foto č. 7: Semmering



Foto č. 8: Železnice Desná (Kouty nad Desnou)



Foto č. 9: vlak společnosti WestBahn



Foto č. 10: vlak společnosti RegioJet



Foto č. 11: stanice Wien – Meidling



Foto č. 12: konkurenční boj o zákazníka v ČR



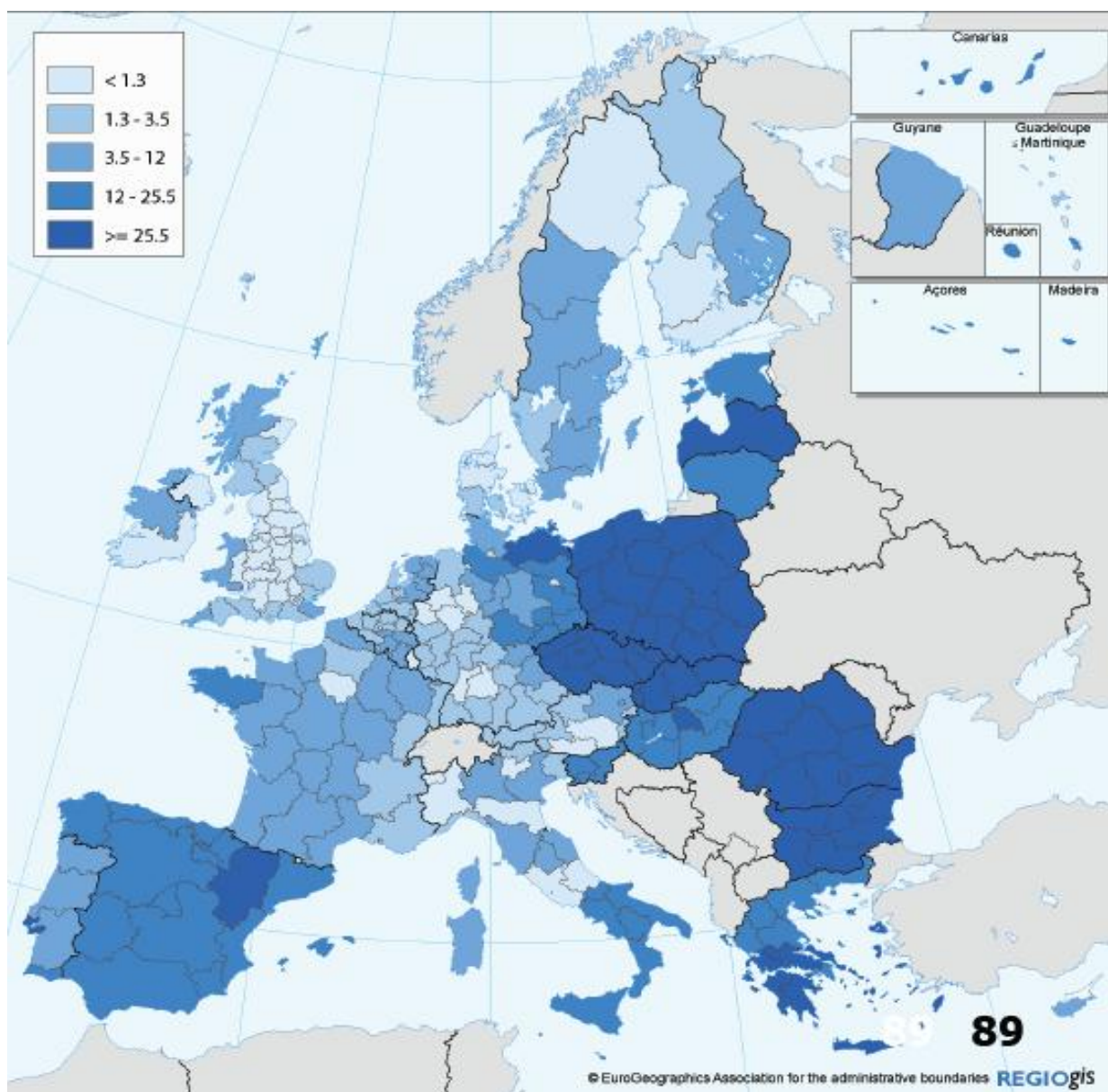
Autor fotografií: Michal Bubeník, 2012

Příloha 2: Přehled 30 prioritních projektů transevropských sítí TEN-T

Přehled třiceti prioritních projektů TEN-T			
1	Železniční trať Paříž–Štrasburk–Stuttgart–Viedeň-Bratislava	16	Nákladní železniční trať Sines/Algeciras-Madrid-Paříž
2	Vysokorychlostní železniční trať Paris - Brusel - Köln-Amsterdam - London	17	Železniční trať: Paříž–Štrasburk–Stuttgart–Viedeň-Bratislava
3	Vysokorychlostní železniční trať Jihozápadní Evropy	18	Vodní vnitrozemská cesta: Rýn–Mohan-Dunaj
4	Vysokorychlostní železniční trať východu	19	Vysokorychlostní železniční trať na Pyrenejském poloostrově
5	Nákladní železniční trať Betuwe: Duisburg - Rotterdam	20	Železniční trať vedoucí přes průliv Fehmarn belt
6	Železniční trať: Lyon - Terst - Koper - Divača - Lublaň - Budapešť – Ukrajinské hranice	21	Mořské dálnice
7	Dálnice: Igoumenitsa/Patra-Atény-Sofie-Budapešť	22	Železniční trať: Atény–Sofie– Budapešť–Viedeň –Praha–Norimberk/Drážd'any
8	Multimodální systém Portugalsko/Španělsko – zbytek Evropy	23	Železniční trať: Gdaňsk-Varšava-Brno/Bratislava-Viedeň
9	Železniční trať Cork–Dublin–Belfast–Stranraer	24	Železniční trať: Lyon/Ženeva-Basilej- Duisburg-Rotterdam/Antverpy
10	Letiště Malpensa - Milán	25	Dálnice: Gdaňsk - Brno/Bratislava - Viedeň
11	Most Øresund: Kodaň - Malmö	26	Železnice/silnice směr Irsko-Velká Británie-kontinentální Evropa
12	Nordindcký trojúhelník železničních a silničních tras	27	Železniční trať: Varšava-Kaunas-Riga-Talin-Helsinky
13	Silniční síť Velká Británie-Irsko-Benelux	28	Železniční trať: Brusel-Lucemburk-Štrasburk
14	Železniční trať západního pobřeží	29	Železniční intermodální koridor Jónskojaderský
15	Navigační systém Galileo	30	Vnitrozemní vodní trasa: Seine-Scheldt

Pramen: European Commision, Trans-European transport network, 2010, vlastní zpracování

Příloha 3: Plánované investice z fondu soudržnosti do dopravní infrastruktury v členských zemích EU (v % z celkového rozpočtu)



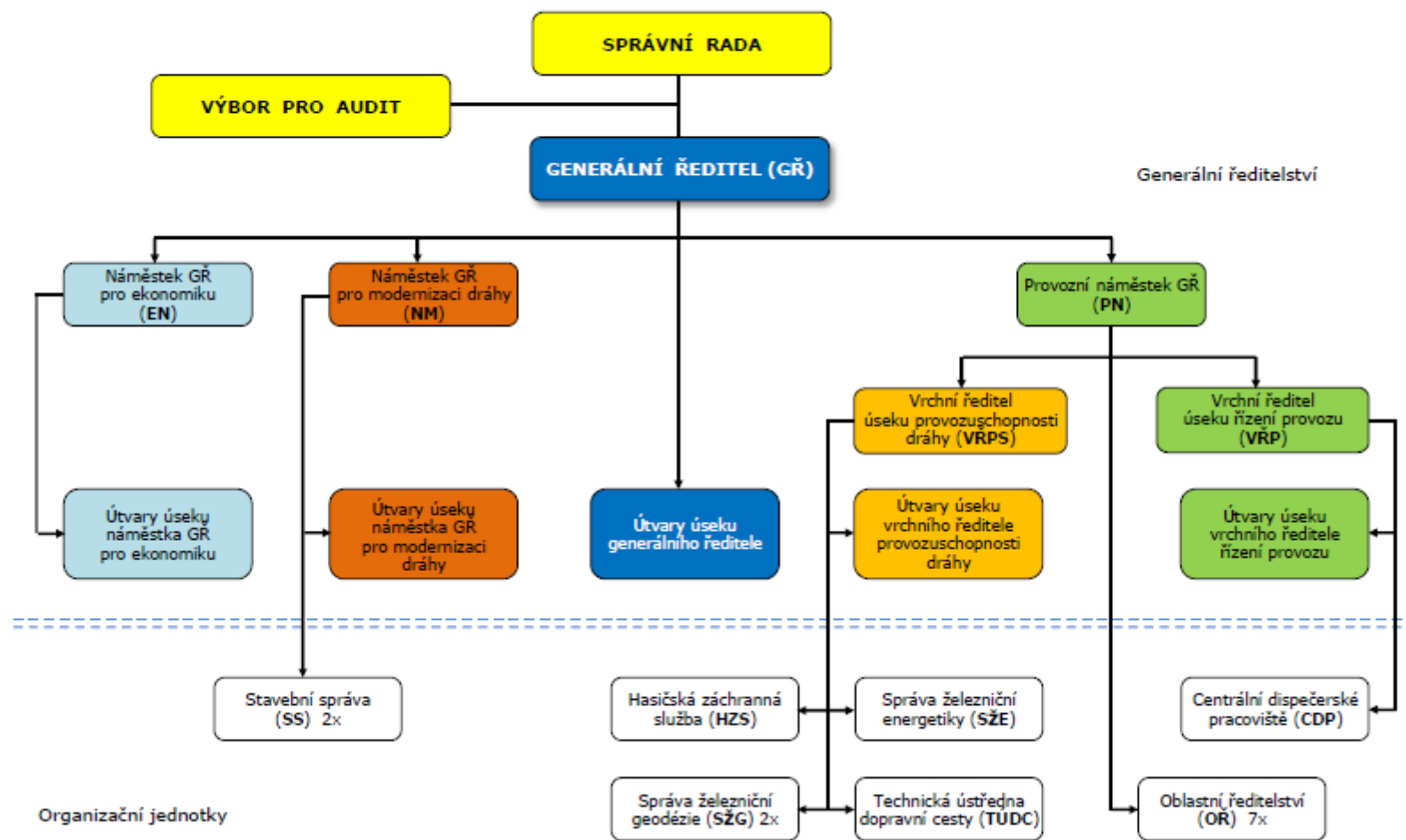
Pramen: Karl Franzens Universität, Graz, vlastní zpracování

Příloha 4: Organizační struktura SŽDC s.o. k 1.4. 2012



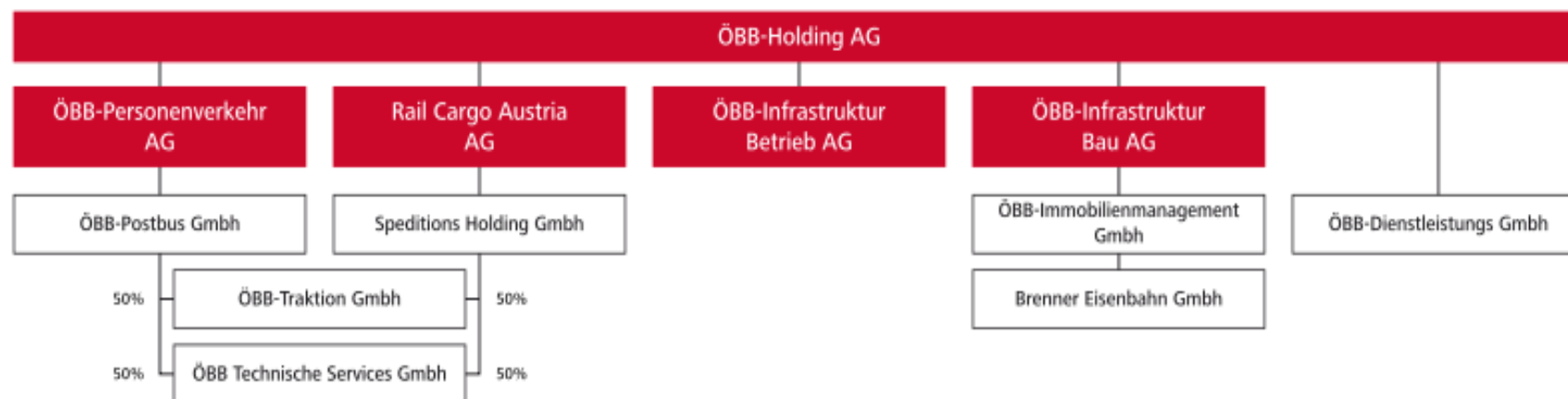
Organizační struktura Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, od 1. dubna 2012

Příloha č. 1
k č.j. S 15384/2012 - OST

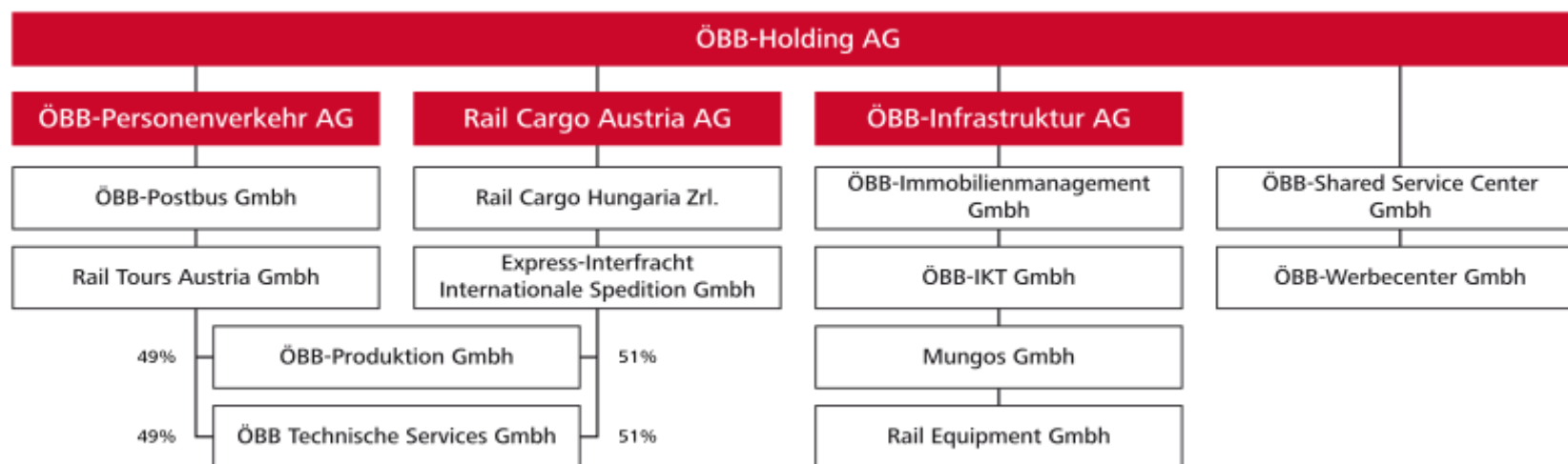


Pramen: SŽDC, 2012

Příloha 5: Organizační struktura ÖBB Holding do roku 2009



Příloha 6: Aktuální organizační struktura ÖBB Holding k 31.12. 2011



Pramen: ÖBB Holding, 2012

Příloha 7: Společnosti na trhu s železniční dopravou v ČR

Společnosti na trhu s železniční dopravou v České republice	
Nákladní železniční doprava	SEŽEV-REKO, a.s
AŽD Praha s.r.o	SGJW Hradec Králové spol. s r.o.
BF Logistics s.r.o.	Skanska a.s.
BRYNTIN RAIL CZ, s.r.o.	SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s
CZ Logistics, s.r.o.	Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a.s.
ČD Cargo, a.s.	Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.
D B V - I T L, s.r.o.	Stavební firma CARDA-MÜLLER s.r.o.
EDIKT a.s.	TCHAS ŽD s.r.o.
EUROVIA CS, a.s.	TOMI-REMONT a.s.
Express Rail, a. s.	TORAMOS, s.r.o.
Elektrizace železnic Praha a.s.	Trakce, a.s.
Elektrizácia železníc Kysak a.s.	TRAMO RAIL, a.s.
EŽC a.s.	Traťová strojní společnost, a.s.
GJW Praha spol. s r.o.	TSS GRADE, a.s.
Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s.	UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.
Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.	Viamont DSP a.s.
IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s.	VÍTKOVICE Doprava, a.s.
IDS CARGO a.s.	Osobní železniční doprava
JARO Česká Skalice, s.r.o.	ARRIVA vlaky s.r.o.
KK - provoz a opravy lok. s.r.o.	České dráhy, a.s.
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	RegioJet a.s.
MAX Cargo s.r.o.	Nákladní a osobní železniční doprava
METRANS, a.s.	Advanced World Transport a.s.
MIKO Havlíčkův Brod, spol. s r.o.	GW Train Regio a.s.
NOR a.s.	Chládek & Tintěra, a.s.
N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o.	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
OHL ŽS, a.s.	KŽC Doprava, s.r.o.
OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o	LEO Express a.s.
Ostravská dopravní společnost, a.s.	Lokálka Group, občanské sdružení
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	LOKO TRANS s.r.o.
Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť	MBM rail s.r.o.
Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	METRANS Rail s.r.o.
RETROLOK s.r.o.	Puš s.r.o.
RM LINES, a.s	Slezské zemské dráhy, o.p.s.
RTS Rail Transport Service GmbH	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
RUTR, spol. s r.o.	STAVEBNÍ OBNOVA ŽELEZNIC a.s.
SANRE, spol. s r.o.	Veolia Transport Morava a.s
SART-stavby a rekonstrukce a.s.	VIAMONT a.s.
SD - Kolejová doprava, a.s.	Vogtlandbahn-GmbH

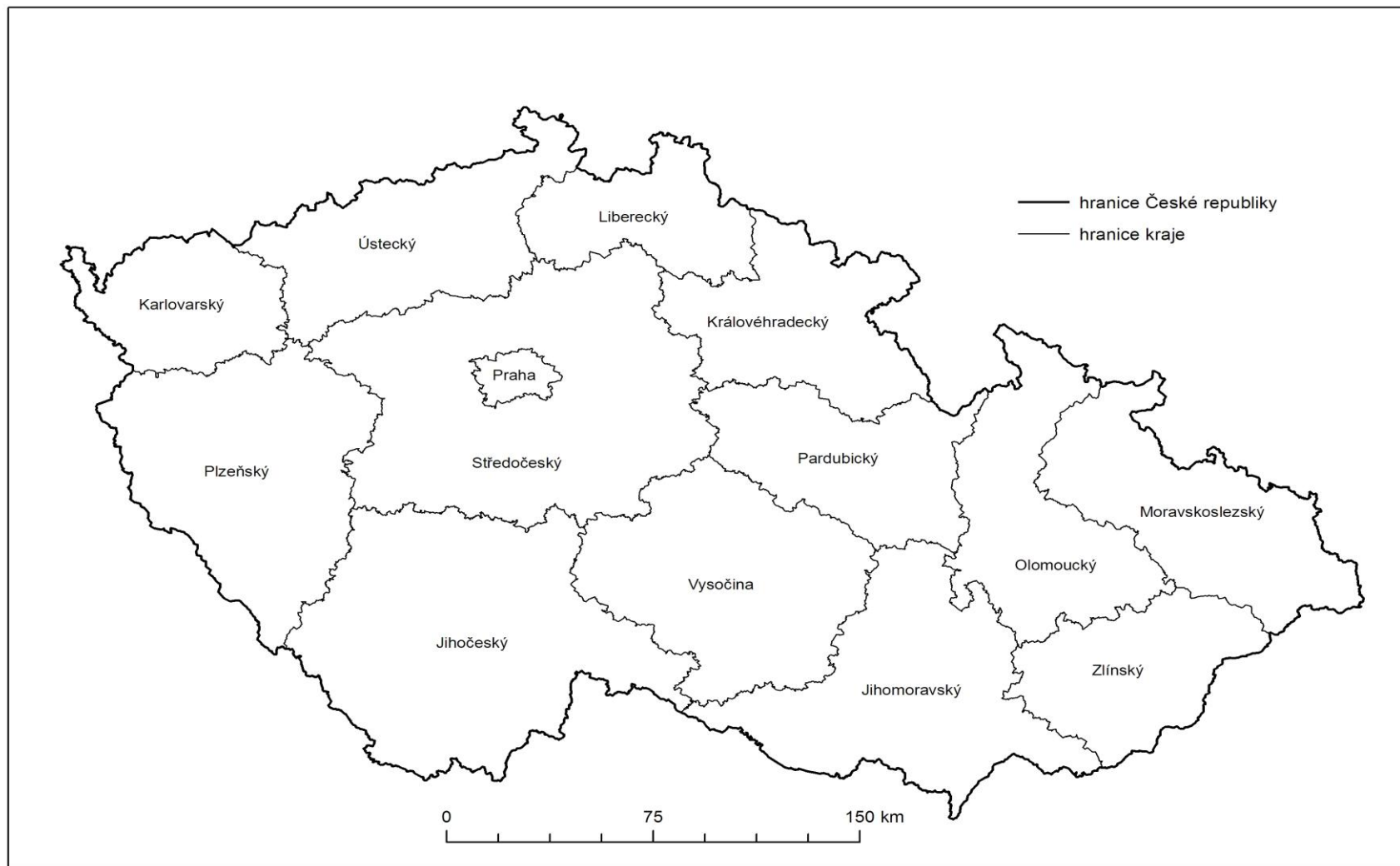
Pramen: SZDC, 2012, vlastní zpracování

Příloha 8: Společnosti působící na trhu s železniční dopravou v Rakousku

Společnosti působící na trhu s železniční dopravou v Rakousku	
ALPINE Bau GmbH	ÖBB-Infrastruktur AG
Cargo Center Graz GmbH	ÖBB-Produktion GmbH
City Air Terminal BetriebsgmbH	ÖBB-Technische Services GmbH
DB Fernverkehr AG	ÖKOMBI GmbH
DB Regio AG	Raaberbahn Cargo GmbH
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Rail Cargo Austria AG
Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt (Raaberbahn)	Rail Creative Logistics GmbH
Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH	Rail Professionals Stütz GmbH
Linzer Lokalbahn AG	Rhomberg Bahntechnik GmbH
Logistik Service GmbH	RTS Rail Transport Service GmbH
Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf AG	Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation – Salzburger Lokalbahn
Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg AG	Steiermärkische Landesbahnen
Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard AG	Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee AG	Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH	Südostbayernbahn/DB RegioNetz Verkehrs GmbH
LTE Logistik und Transport-GmbH	TX-Logistik Austria GmbH
Majestic Emperor Train de Luxe Waggon Charter GmbH	WESTbahn Management GmbH
Montafonerbahn AG	Wiener Lokalbahnen AG
Neusiedler Seebahn GmbH	Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
Niederösterreichische Verkehrsorganisations - gesellschaft mbH (NÖVOG)	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG
ÖBB-Personenverkehr AG	

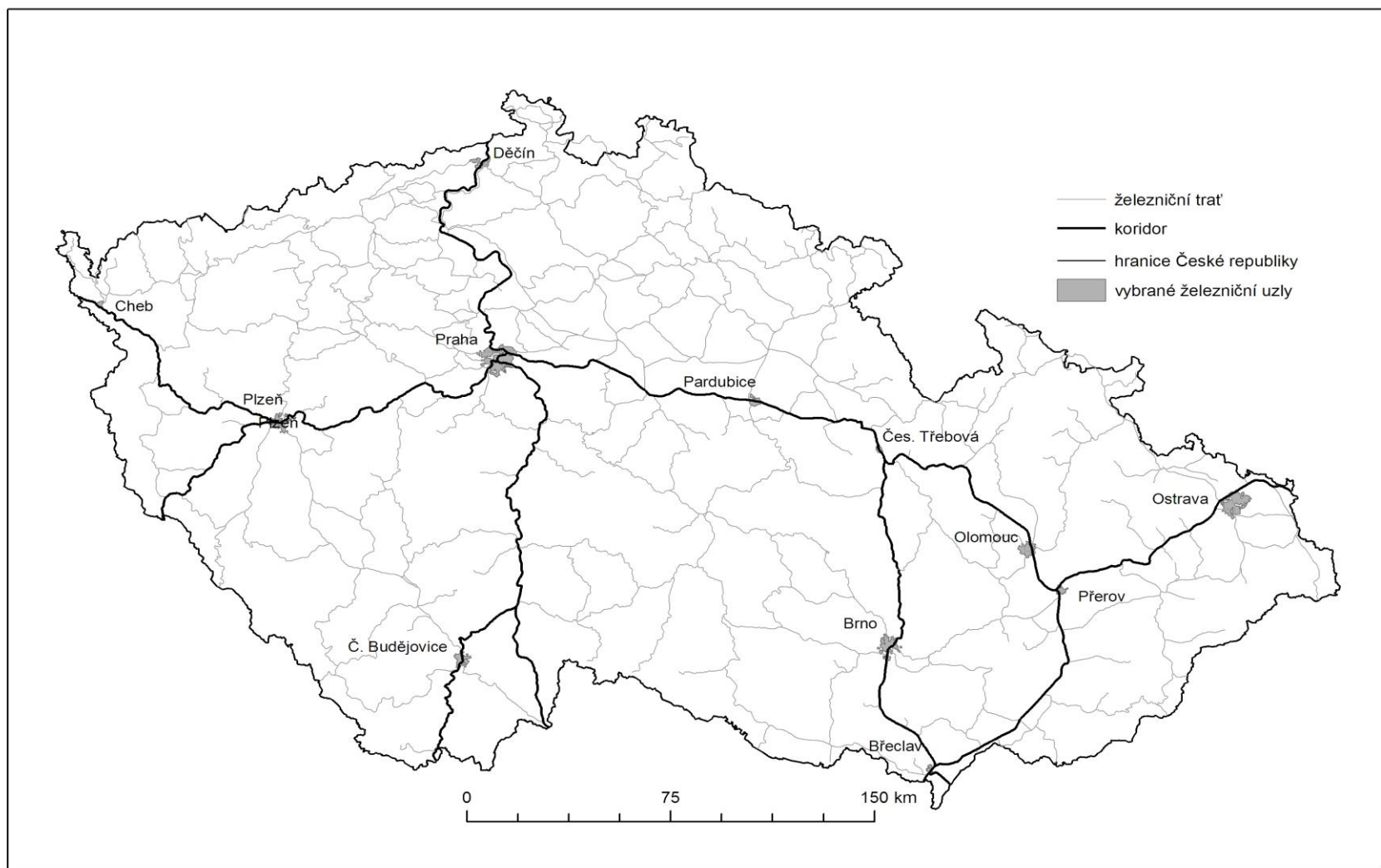
Pramen: Schienen-Control, 2012, vlastní zpracování

Příloha č. 9: Mapa administrativního rozdělení České republiky k 31.12.2011



Pramen: Michal Bubeník, ArcGis 9.3, vlastní zpracování

Příloha č. 10: Mapa železniční sítě České republiky k 31.12.2011



Pramen: Michal Bubeník, ArcGis 9.3, vlastní zpracování

Příloha č. 11: Mapa rakouských spolkových zemí



Příloha 12. Vzor dotazníku

Dobrý den,

jmenuji se Michal Bubeník a jsem student Přírodovědecké fakulty Univerzity Palackého v Olomouci. Vaše odpovědi slouží k vypracování mé diplomové práce, která se zabývá srovnáním trhu s železniční dopravou v České republice a Rakousku.

Děkuji za Vaši ochotu a čas.

1.	Jste spokojeni s úrovní železniční dopravy v České republice?			
1. ANO	2. SPÍŠE ANO	3. SPÍŠE NE	4. NE	5. NEVÍM

2.	Když Vám to situace dovolí, volíte raději železniční dopravu než silniční dopravu?			
1. ANO	2. SPÍŠE ANO	3. SPÍŠE NE	4. NE	5. NEVÍM

3.	Jste spokojeni s poskytováním dopravních služeb největší železniční společnosti České dráhy?			
1. ANO	2. SPÍŠE ANO	3. SPÍŠE NE	4. NE	5. NEVÍM

4.	Myslíte si, že zvýšení konkurence na trhu by pomohlo k zlepšení úrovně železniční dopravy v České republice?			
1. ANO	2. SPÍŠE ANO	3. SPÍŠE NE	4. NE	5. NEVÍM

5.	Myslíte si, že úroveň železniční dopravy je v jiných zemích EU (Rakousko) vyšší?			
1. ANO	2. SPÍŠE ANO	3. SPÍŠE NE	4. NE	5. NEVÍM

6.	Jak byste ohodnotily úroveň železniční dopravy v České republice? (Známkování jako ve škole: 1 – nejlepší, 5 – nejhorší)			
1	2	3	4.	5

Guten Tag,

meine Name ist Michal Bubeník und ich bin Student auf Wissenschaft Fakultät der Palacky Universität in Olomouc. Ihre Antworten werden um meine Diplomarbeit benutzt, welche befasst sich es einem Vergleich mit Schiene-Markt in der Tschechischen Republik und Österreich beschäftigt sich zu entwickeln.

1.	Sind Sie mit dem Leistungen des Bahnverkehrs in der Österreich zufrieden?			
1. JA	2. EHER JA	3. EHER NICHT	4. NEIN	5. WEIS NICHT

2.	Wenn Sie sich entscheiden könnten, würden Sie eher den Bahn- oder den Straßenverkehr bevorzugen?			
1. JA	2. EHER JA	3. EHER NICHT	4. NEIN	5. WEIS NICHT

3.	Sind Sie mit den Verkehrsleistungen der größten Bahngesellschaft ÖBB zufrieden?			
1. JA	2. EHER JA	3. EHER NICHT	4. NEIN	5. WEIS NICHT

4.	Glauben Sie, dass ein verstärkter Wettbewerb, zu einer Verbesserung der Bahnverkehrsleistungen in der Österreich führen würde?			
1. JA	2. EHER JA	3. EHER NICHT	4. NEIN	5. WEIS NICHT

5.	Glauben Sie, dass die Leistungen des Bahnverkehrs in anderen EU-Ländern (Tschechien) größer sind?			
1. JA	2. EHER JA	3. EHER NICHT	4. NEIN	5. WEIS NICHT

6.	Wie beurteilen Sie die Leistungen des Bahnverkehrs in der Österreich? (Markierungen wie in der Schule: 1 – am besten, 5 – schlechteste)			
1	2	3	4.	5