

Obsah

ÚVOD	6
1. PROBLEMATIKA POSUZOVÁNÍ REGIONÁLNÍ (MÍSTNÍ) DOPRAVY	8
1.1. Silniční doprava.....	8
<i>1.1.1. Silniční doprava osobní</i>	<i>8</i>
<i>1.1.2. Silniční doprava nákladní.....</i>	<i>9</i>
1.2. Železniční doprava	11
<i>1.2.1. Osobní železniční doprava</i>	<i>12</i>
1.3. Letecká doprava	12
2. PROBLEMATIKA POSUZOVÁNÍ REGIONÁLNÍCH (MÍSTNÍCH) ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ.....	13
3. VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ATRAKČNÍHO OBVODU (ZÁZEMÍ) JINDŘICHOHRADECKÝCH MÍSTNÍCH DRAH....	15
4. STRATEGICKÝ ROZVOJ ATRAKČNÍHO OBVODU JINDŘICHOHRADECKÝCH MÍSTNÍCH DRAH	20
5. CHARAKTERISTIKA DOPRAVY V ATRAKČNÍM OBVODU JINDŘICHOHRADECKÝCH MÍSTNÍCH DRAH	22
6. ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNĚ – PŘEPRAVNÍCH POTŘEB V OKRESU JINDŘICHŮV HRADEC A OBVODU JINDŘICHOHRADECKÝCH MÍSTNÍCH DRAH	23
7. DOPRAVNÍ POLITIKA A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA (POHLED EU A ČR)	26
7.1. Dopravní politika a železniční doprava z pohledu Evropské unie.....	26
7.2. Dopravní politika a železniční doprava z pohledu České republiky	31

8. SOUČASNÉ A VÝHLEDOVÉ PŘEPRAVNÍ VÝKONY V ATRAKČNÍM OBVODU JINDŘICHOHRADECKÝCH MÍSTNÍCH DRAH V PŘEPRAVĚ OSOB A V PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ	32
9. CHARAKTERISTIKA JINDŘICHOHRADECKÝCH MÍSTNÍCH DRAH A FIRMY JHMD A.S.....	34
10. PŘEPRAVNÍ VÝKONY NA JINDŘICHOHRADECKÝCH MÍSTNÍCH DRAHÁCH.....	37
10.1 Osobní doprava dotovaná	37
10.2. Osobní doprava nedotovaná.....	38
10.3 Nákladní doprava.....	38
10.4 . <i>Doplňkové hospodářské aktivity.....</i>	<i>39</i>
10.5 . <i>Dopravní cesta.....</i>	<i>40</i>
11. EKONOMICKÉ POSOUZENÍ PROVOZOVÁNÍ DOPRAVY NA JINDŘICHOHRADECKÝCH MÍSTNÍCH DRAHÁCH	42
11.1. Hledisko podniku Jindřichohradecké místní dráhy a.s.	42
11.2. Hledisko veřejné správy (stát, kraj, obec) vzhledem k poskytovaným dotacím	43
12. ZÁVĚR.....	44
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	46
Literární zdroje	46
Elektronické zdroje	46
SEZNAM ZKRATEK.....	47
SEZNAM PŘÍLOH.....	48
PŘÍLOHA I.....	49
ABSTRAKT	62
ABSTRACT	63

Úvod

Strukturu práce jsem zvolil tak, že v první kapitole jsem se věnoval problematice posouzení regionální dopravy na území okresu Jindřichův Hradec, zejména s ohledem na oblast vlivu dopravní infrastruktury ČR. Kapitola dvě je zaměřena na posouzení železniční dopravy a jejího postavení na dopravním trhu v kontextu konkurence v oboru nákladní a osobní dopravy. V kapitole tři až šest se věnuji charakteristice atrakčního obvodu Jindřichohradeckých místních drah a.s.(dále jen JHMD a.s.),se zaměřením na zázemí společnosti, strategický rozvoj a charakteristiku dopravy v atrakčním obvodu JHMD a.s. Nedílnou součástí těchto kapitol je i zajištění dopravně přepravních potřeb v okrese Jindřichův Hradec. Kapitola sedm je analýzou dopravní politiky v železniční dopravě dvou koncepčních pohledů, a to z pohledu Evropské unie a z pohledu České republiky. Další kapitoly jsou již zaměřeny přímo na společnost JHMD a.s., její historii a popis současné situace v provozování drážní dopravy. Z analýzy výkonových ukazatelů a z ekonomického posouzení provozování dopravy na JHMD a.s., jsem se pokusil definovat reálný odhad budoucího vývoje v daném segmentu dopravy. Prostřednictvím těchto ukazatelů lze předpokládat ověření platnosti hypotézy, zda je orientace na turistickou přepravu správným rozvojovým směrem. V poslední kapitole jsou přehledně shrnuty výsledky zkoumání.

¹Mezi základní lidské potřeby patří uspokojení potřeby přemístění. Základní dopravní obslužnost území je zajišťována pomocí závazků veřejné služby. Jsou to takové závazky dopravce, které by ve svém obchodním zájmu nepřijal pro jejich ekonomickou nevýhodnost. Závazek veřejné služby vzniká na základě smlouvy uzavřené mezi dopravním podnikem a orgánem veřejné správy (krajský úřad, obec). Základní dopravní obslužnost je určena legislativně a obvykle do ní zahrnujeme přepravy do škol, do úřadů, do zdravotnických zařízení a do zaměstnání. Z uvedených přeprav vzniká provozovateli tzn. dopravnímu podniku ztráta, protože regulovaná cena nepokrývá vynaložené vlastní provozní náklady. Prokazatelnou ztrátou vzniklou dopravci při plnění závazků veřejné služby hradí její objednavatel (tzn. stát, pozn. autora). V případě dotování veřejné hromadné dopravy je vhodné poměřovat výši dotace s (alternativními) náklady na výstavbu a rekonstrukci silnic a škod na životním prostředí při náhradě veřejné dopravy individuálním motorismem.

¹ Žemlička, Z, Lukšů, V.: Dopravní politika, VŠE, Praha 1999

Zastavení veřejné hromadné dopravy by znamenalo narušení ekonomiky a celé společnosti a ztráty z dotování by mnohonásobně převýšily ztráty plynoucí ze snížení zaměstnanosti a možnosti vzdělávání.

Doprava hraje z hlediska rozvoje území jednu z hlavních rolí. V oblastech, které nejsou tradičně využívány jako průmyslová centra, je třeba nacházet jiné směry oživení daného území. Takovou možností je cestovní ruch, který se stává významným odvětvím národního hospodářství. Jednou z priorit rozvoje jindřichohradeckého regionu je právě cestovní ruch. K rozšíření aktivního turismu významnou měrou přispívá technická infrastruktura v odvětví dopravy, a to zejména úzkorozchodné železniční tratě Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň.

Uvedené tratě vlastní od roku 1998 společnost JHMD a.s. Tímto krokem se tak tyto tratě staly prvními privatizovanými železničními tratěmi v České republice. Toto pozoruhodné technicko-historické zařízení patří mezi cíle hojně navštěvované širokou turistickou veřejností.

Trat' do Nové Bystřice prochází atraktivní krajinou nazývanou „Česká Kanada“, v jejímž okolí je řada městských památkových rezervací, hradů a zámků. Zájmem celého regionu je, aby rozvoj těchto tratí byl součástí celkového rozvoje daného území.

Cílem práce je vyhodnocení provozu a strategického rozvoje akciové společnosti, se zaměřením na rozvoj cestovního ruchu a dalších služeb s ním souvisejících.

Postup práce jsem zvolil v souladu s teoretickými předpoklady ministategie firmy. Jejím obsahem je provedení stručné analýzy okolí podniku, posouzení jeho silných a slabých stránek a návrh možných řešení.

1. PROBLEMATIKA POSUZOVÁNÍ REGIONÁLNÍ (MÍSTNÍ) DOPRAVY

1.1. Silniční doprava

Regionální území okresu Jindřichův Hradec se nachází víceméně mimo oblasti ovlivněné důsledky vlivů hlavních dopravních tepen protínající ČR a Jihočeský kraj. Vzdálenost významné dopravní infrastruktury, jakou je dálnice D1, od regionu jindřichohradecka je přibližně 50 km a železniční koridor Praha – České Budějovice – Linec prochází sousedním tábořským regionem přes Veselí nad Lužnicí. Vzhledem k vývoji napojení ČR na mezinárodní silniční síť, je výstavba rychlostní komunikace R 35 Praha – České Budějovice s napojením na komunikaci Wulowitz – Freistad - Linec z pohledu regionu jindřichohradecka méně významná a to z důvodu omezení průmyslového rozvoje regionu, kde se hlavním ekonomickým ukazatelem stává rozvoj turismu s využitím přírodního bohatství v dané oblasti.

1.1.1. Silniční doprava osobní

Dálniční síť a síť silnic I. třídy je ve vlastnictví státu, silnice II.a III. třídy jsou ve vlastnictví kraje. Síť komunikací lze rozčlenit podle jejich rozvojového potenciálu do dvou hlavních skupin, a to silnice nadregionálního a regionálního významu:

Komunikací nadregionálního významu je silnice II. třídy č.34 (E 551), České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Pelhřimov. Tato komunikace má přímou návaznost na silniční hraniční přechody s Rakouskem a to v místech sjezdu z těchto komunikací (Třeboň – Suchdol nad Lužnicí – Halámky a Jindřichův Hradec – Nová Bystřice). Své místo tato komunikace zaujímá i ve vnitrostátní struktuře, kde jsou soustředěny hlavní zátěžové proudy, ve směrových relacích České Budějovice – Pelhřimov – Humpolec, s rozptylem dále do Rakouska, východních Čech a na jižní Moravu.

Stejný význam z hlediska zátěžových proudů mají i silnice II. třídy č.23 ve směru od silničního tahu České Budějovice – Tábor – Praha (silnice I. třídy č.3 E55) na Kardašovu Řečici – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno a silnice II. třídy č. 128 Jindřichův Hradec – Nová Bystřice – Heidenreichstein, která se stává jedním z významnějších přístupových koridorů do Rakouska ze spádové oblasti Jindřichova Hradce a širokého okolí.

Mezi ostatní komunikace s možným zvýšením regionálního významu patří:

silnice č. 151, Nová Bystřice – Kunžak – Dačice, je silnicí regionálního významu, ovšem s předpokládaným nárůstem významu vzhledem k předpokládanému zvýšení dopravní zátěže na trase dopravního koridoru Weidhofen – Nová Bystřice – Jindřichův Hradec a dále ve směru Jihlava nebo Telč.

Dalšími komunikacemi s možným zvýšením regionálního významu jsou pak:

silnice II. třídy č.152, silnice č.406 Slavonice – Dačice – Telč – Jihlava,

silnice č.408 Dačice – Znojmo – Hevlín, silnice č.409 Slavonice –

Vratěnín - Šafov

Silnicí III. třídy a místní komunikací regionálního významu, je trasa Nová Bystřice – Slavonice – Jemnice – Moravské Budějovice – Ivančice – Modřice.

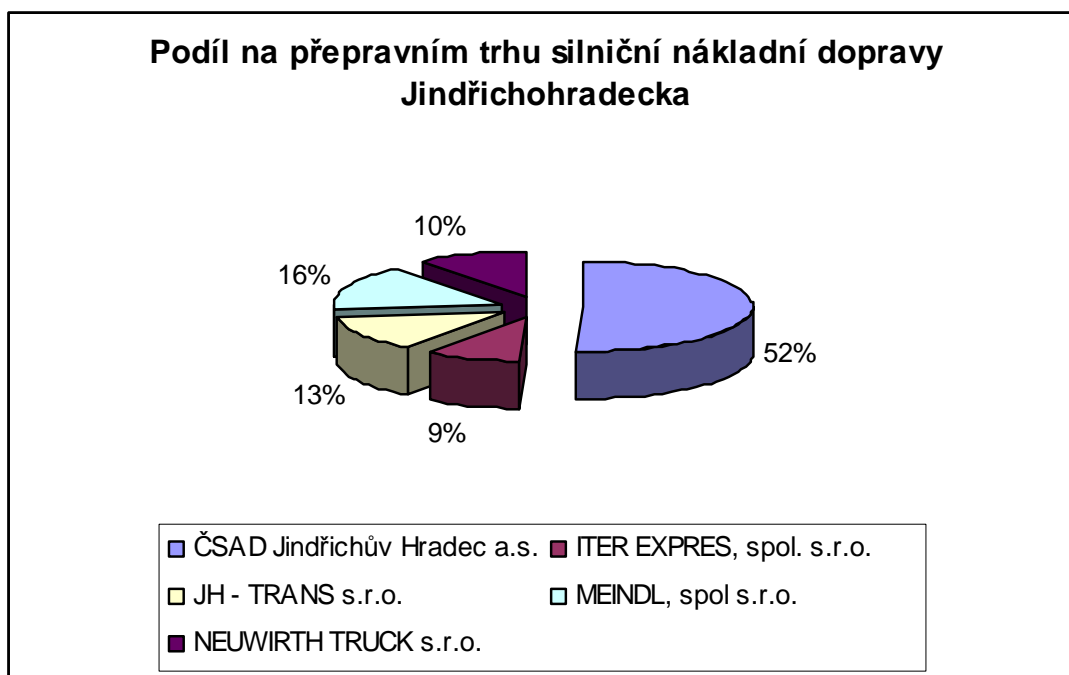
Komunikační propojení rozvojových obcí městského regionu Jindřichova Hradce, tj. Děbolín, Buk, Horní Žďár, Políkno, Horní Skřýchov, Jarošov nad Nežárkou, Otín, Jindřiš a Rodvínov, je zajišťováno stávající upravenou sítí silnic III. třídy a místních komunikací, které zároveň umožňují koncentrické dopravní vazby k jádru městského regionu, kam tyto obce spádují. V širších souvislostech tento systém umožňuje napojení těchto sídel na vyšší silniční síť.

1.1.2. Silniční doprava nákladní

Na silniční nákladní dopravě se v regionu jindřichohradecka podílí celkem 23. dopravních firem, malých s kapacitou vozového parku v rozsahu 1 až 3 nákladních nebo dodávkových vozidel, až po renomované firmy s širokou nabídkou dopravních prostředků disponujících velkoobjemovými návěsy a jízdními soupravami. Mezi největší dopravce bezesporu patří ČSAD Jindřichův Hradec a.s., INTER EXPRES, spol. s.r.o., JH – TRANS s.r.o., MEINDL, spol. s.r.o., NEUWIRTH TRUCK s.r.o.

Z pohledu přepravních výkonů na regionálních tratích provozovaných JHMD a.s. je konkurenční prostředí příznivé pro dopravu po železnici jako doplňkové činnosti k osobní dopravě. Nemalou roli zde sehrává i nepravidelnost požadavku nákladní přepravy ze spádové oblasti pokryté regionálními tratěmi. Nedílnou součástí je také finanční zhodnocení nákladní přepravy, kam lze s menšími provozními náklady přiřadit určitý požadovaný počet nákladních vozů k provedení přepravy nákladu, při pravidelné osobní dopravě dle jízdního řádu platného pro danou větev regionálních tratí JHMD a.s.. Také je nutno zdůraznit, že přepravní firmy v regionu jindřichohradecka jsou jistě motivovány delší přepravní vzdáleností a tím i možností získání lukrativnějších přeprav s možností zpětného vytížení vozidel a z toho plynoucího finančního zhodnocení přepravních nákladů.

Graf č.1 Silniční nákladní doprava v regionu jindřichohradecka



Tabulka č. 1 Přehled největších firem zajišťující nákladní silniční dopravu

Objem přepravy (tuny)	Přepravní výkon (tkm)	Průměrná přepravní vzdálenost (km)	Přepravní vzdálenost provozní	Přepravní vzdálenost tarifní	Vytížení vozidla (t / vozidlo) %
ČSAD Jindřichův Hradec a.s.					
340 391	103 592 242	528	528	468	81
INTER EXPRES, spol. s.r.o.					
22 880	1 311 930	1200	1200	1150	90
JH – TRANS s.r.o.					
93 600	5 763 825	1595	1595	1561	93
MEINDL, spol. s.r.o.					
288 000	11 520 000	1200	1200	1080	73
NEUWIRTH TRUCK s.r.o.					
58 980	4 199 042	1500	1500	1438	85

1.2. Železniční doprava

Na přepravním trhu v oblasti železniční dopravy se v regionu jindřichohradecka podílejí na tratích nadregionálního a regionálního významu České dráhy a.s. (dále jen ČD a.s.). JHMD a.s. se podílejí pouze na regionální dopravě.

Zátěžové proudy v železniční osobní a nákladní přepravě jsou směřovány nejčastěji v těchto relacích:

Jindřichův Hradec – Horní Cerkev – Jihlava - Brno

Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Plzeň

Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí – Tábor – Praha

Jindřichův Hradec – Kamenice nad Lipou – Obrataň

Jindřichův Hradec – Nová Bystřice

1.2.1. Osobní železniční doprava

Počet spojů osobní přepravy ve směru do Jihlavy je 12 za den, ve směru Veselí Nad Lužnicí to je 18 spojů denně. ČD a.s. zajišťují dopravu celostátního charakteru zejména ve směru České Budějovice, Plzeň a Brno. ČD a.s. proto nepatří mezi konkurenty v osobní ani nákladní železniční dopravě, jde spíše o prostor k užší kooperaci obou společností, i když spolupráce je limitována mnoha faktory a to jak po stránce legislativní tak i stránce personální.

Železniční tratě provozované společností ČD a.s.:

Trať č.204 Veselí nad Lužnicí Jihlava, ve směru západ – východ, je v koncových stanicích napojena do návazné sítě celostátních drah. Tato jednokolejná elektrizovaná trať je v koncepci železniční dopravy ČR a v investičních záměrech ČD a.s. sledována pro svou optimalizaci, tzn. úpravu pro dosažení rychlosti 80 km/hod.

1.3. Letecká doprava

Z hlediska dopravní obslužnosti nehraje letecká doprava v posuzovaném regionu jindřichohradecka nijak významnou roli. Místní letiště je vhodné, a také využívané pro vyhlídkové lety a sportovní létání.

2. Problematika posuzování regionálních (místních) železničních tratí

S privatizací regionální železniční dopravy se vývojem času v podmínkách tržního hospodářství postupně zhodnocuje záměr provozovat regionální tratě nejenom z pohledu ekonomických faktorů, které samozřejmě patří k nejvýznamnějším, ale svou roli zde hrají například i ekologické a sociální faktory. Vždyť ani v minulosti nebyl vždy hlavním důvodem výstavby regionálních železnic pouze zisk. Koncem 19. století byla již síť hlavních železničních spojů dobudována a železnice chyběla především v oblastech s méně rozvinutým průmyslem nebo v zemědělských krajích. Velký soukromý kapitál neměl zájem investovat do neatraktivních tratí. V roce 1855 stát ukončil vizi státních drah, avšak v platnosti zůstala různá zákonná opatření a častěji byly poskytovány různé dotace a subvence na vybudování regionálních tratí.

Základní myšlenkou při řešení těchto situací byl názor, že železnice nejsou samy o sobě účelem, ale pouze prostředkem k dosažení určitých hospodářských cílů. Regionální dráhy měly propojit významnější obce a zajistit spojení s hlavními železničními tahy a přispět k rozvoji průmyslu ve spádových oblastech. V dnešní době již průmyslový rozvoj nezávisí na výkonnosti železnice, ale otevírají se nové možnosti v oblasti dopravní obslužnosti venkova a to zejména v oblastech spojených s turistickým ruchem.

V dnešní Evropě dochází k posunu v hodnocení perspektiv železniční dopravy jak v oblasti mezinárodní, dálkové tak i na regionální úrovni. S rozvojem automobilové dopravy dochází k neutralizaci výhod a ke zvýraznění negativních stránek. To se projevuje zejména v přeplněných komunikacích a s tím spojeným poklesem průměrné cestovní rychlosti. Nedílnou součástí nevýhod je stále se zvětšující potřeba prostoru pro parkování, vysoký nárůst počtu závažných dopravních nehod s nežádoucími vlivy nejen na životní prostředí, ale i na lidské životy. Tato skutečnost zvyšuje tlak na vlády mnohých evropských zemích na zrovnoprávnění financování všech druhů doprav, s důrazem při započítávání všech nákladů, zejména ekologických. Z dostupných studií vyplývá, že silniční doprava je v určitém směru dražší než ostatní druhy doprav.

Současná doba je charakterizována odklonem zájmu veřejnosti od veřejné hromadné dopravy ve prospěch dopravy individuální. Dopravně politickým cílem je a bude zabránění posilování tohoto trendu.

K standartu obyvatel ve vyspělých státech patří státní garance (resp. samosprávně) plošné obsluhy území veřejnou dopravou, přístupnou všem vrstvám obyvatel, jako protipól k individuální automobilové dopravě. Je třeba ovšem konstatovat, že ani kvalitní veřejná doprava nedokáže omezit individuální automobilovou dopravu na únosnou mez.

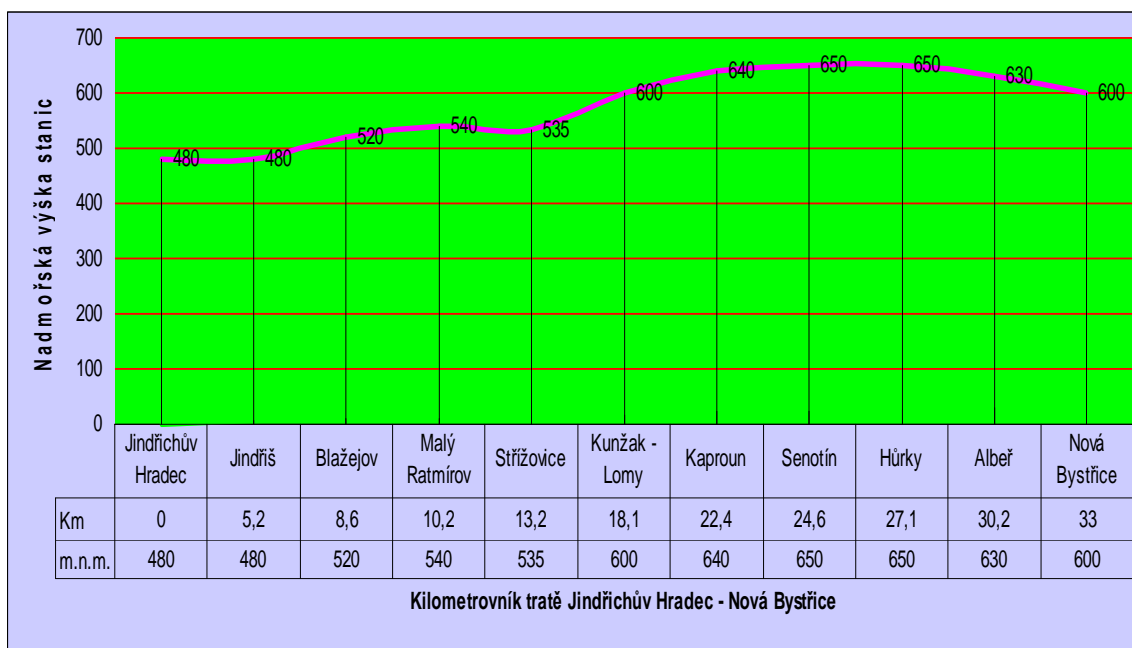
Hlavním cílem tedy bude podpora veřejné hromadné dopravy a udržení individuální automobilové dopravy v přijatelných mezích, zejména ve vztahu k životnímu prostředí. Znamená to státní podporu ve vytváření atraktivní nabídky veřejné dopravy, zlepšení spolupráce mezi dopravními obory ve tvorbě jízdních řádů, společných informačních systémů, společných jízdních dokladů a koordinaci výstavby dopravních cest s odstraněním míst kongescí. Dalším úkolem je převedení odpovědnosti na Okresní úřady resp. vyšší územně samosprávné celky v oblasti dopravní obsluhy území (vyhlašování veřejných soutěží na přepravy ve veřejném zájmu), harmonizaci přístupu k jednotlivým druhům dopravy v oblasti dotací, tarifů, daní, poplatků a postupnou internalizací externalit s účelnou restrikcí individuální automobilové dopravy v regionu. Klíčový význam dopravních externalit je založen na tom, že v tržní ekonomice jsou rozhodování výrazně závislá na tržních cenách. Problém nastává tehdy, jestliže tržní ceny neodrážejí současné vzácnosti, jako je čistý vzduch, pohlcovací kapacita životního prostředí, náklady na infrastrukturu atd. Individuální rozhodování spotřebitele potom již nevede k optimálnímu prospěchu pro společnost jako celek. Z tohoto důvodu je požadavek oceňování dopravních aktivit na základě úplných společenských nákladů klíčovým prvkem efektivního a trvale únosného dopravního systému.

3. Vymezení a charakteristika atrakčního obvodu (zázemí) Jindřichohradeckých místních drah

Jindřichohradecko patří k oblastem, jejichž turistická atraktivita v posledních letech výrazně vzrostla. Neporušené přírodní prostředí, překrásná krajina zdvíhající se z rovinnaté Třeboňské pánve v panorama Českomoravské vrchoviny, velké množství rybníků, to vše dalo tomuto koutu jižních Čech jméno „Česká Kanada“. V sousedství této krajiny se nachází množství historických památek jako jsou městské památkové rezervace Jindřichův Hradec, Třeboň a Slavonice, zřícenina středověkého hradu Landštejn, zámek v Červené Lhotě, Jindřichově Hradci, Třeboni, Dačicích a Žirovnici. Středem této turisticky atraktivní oblasti prochází historická úzkokolejka, která tak poskytuje rozsáhlé možnosti aktivního turismu. Zde má nejvýznamnější místo především trať z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice, proto se v této práci budu soustředit především na tuto část tratě.

Trať č.229, Jindřichův Hradec – Nová Bystřice ve směru jihovýchod – severozápad, je počátečním bodem řady turistických značení ve směru na Landštejn, Slavonice a Dačice.

Graf č.2 Výškový profil tratě Jindřichův Hradec – Nová Bystřice



První železniční zastávkou je obec Jindřiš. Největší místní pamětihodností je zde bezesporu kamenný barokní dvouobloukový most přes Hamerský potok s plastikou sv. Jana Nepomuckého uprostřed, pocházející z roku 1856 a prohlášený za historickou památku. V obci je několik zajímavých a ukázkových vesnických usedlostí (např. č.p.36) s ornamenty ve štítě. Zajímavý je též místní mlýn na konci Jindřišského údolí, pocházející z 19. století, s funkčním náhonem, avšak stavba sama je ve velmi špatném stavu. Pseudogotická kaple, nacházející se na návsi obce pochází z roku 1894.

Další zastávkou je obec Blažejov, kde nejvýznamnější místní památkou je původně raně-gotický kostel sv. Alžběty, jehož některé části pocházejí z roku 1300. V letech 1863 až 1864 prošla tato stavba novorománskou přestavbou. V obci je též bývalá škola, která je dnes sídlem obecního úřadu a řada původních zemědělských usedlostí se zachovalým členěním. Obcí prochází i cyklotrasa č.1113.

Další železniční zastávkou je rekreační a chatová oblast Malý Ratmírov, dnes rekreační ves na břehu Ratmírovského rybníka, pocházejícího ze 13. století. V obci se nachází několik vcelku zachovalých empírových vesnických usedlostí, např. čp.5 z roku 1845, č.p.3 z roku 1794 nebo č.p.11 z roku 1834. Zajímavý je též místní rybník vyplňující údolíčko, který místy připomíná spíše širší řeku, a táhne se až ke Střížovicím, s břehy posetými chatami. Hamerský potok, který rybník napájí, je též vyhledávanou vodáckou atrakcí kvůli peřejím a sjíždí se vždy v polovině října.

Následuje zastávka v obci Střížovice. Díky intenzivní výrobě potravinářských obalů, utrpěla obec značnou urbanistickou ztrátu v podobě několika panelových domů, avšak kolem původní návsi stále stojí řada dosud zachovalých zemědělských usedlostí. Nejstarší památkou obce je, na snad kdysi existující tvrzi, kašna s empírovou mísou pocházející pravděpodobně z roku 1599. Další zajímavostí je "zámeček", bývalé sídlo majitelů místní továrny - jedná se novorenesanční stavbu z poloviny 19. století, nacházející se na břehu rybníka Hejtman.

Zvláštností další železniční zastávky je skutečnost, že ač nese název Kunžak, nachází se v obci Lomy, vzdálené od Kunžaku 2,5 km. Městečko Kunžak je velmi starou obcí zmiňovanou již roku 1288 pod názvem Cunsek, což je zkomolenina německého názvu „Königsecke“, v překladu královský klín či cíp. To symbolizuje fakt, že osada jakožto královský majetek, zasahovala jako klín do panství Vítkovů. Kunžak je vstupní branou do „České Kanady“ a patří k oblíbeným letoviskům.

Dominantní místní památkou je kostel sv. Bartoloměje, gotická stavba pocházející z doby okolo roku 1370, doplněná v 16. století čtyřbokou věž. Neméně významnou památkou je i místní kašna z roku 1665, nalézající se na náměstí

Železniční zastávka Kaproun leží uprostřed lesů a patří mezi nejromantičtější na trati. Stará ves, dokládající způsob osídlování krajiny na vykloučených pasekách, sestává dnes z několika posledních zemědělských usedlostí, využívaných veskrze coby rekreační objekty. Toto místo je však místem vpravdě historickým, jehož se dotkla noha Mistra, totiž Mistra Járy Cimrmana, který zde byl vyhozen z vlaku a na jehož počest vystavěla železniční správa Jindřichohradecké úzkokolejky na zmiňované zastávce sochu. Významnou přírodní památkou je místní rašeliniště které je chráněným územím, na němž se vyskytuje vzácný leknín bělostný. Kousek od obce se nachází vrch nazvaný „Vysoký kámen“ (738 m n.m.) což je kamenný útvar s roztroušenými balvany.

Malebné nádraží v Hůrkách je po generální rekonstrukci nádražní budovy, která se tak stala vhodnou k celoročnímu ubytování. Z této zastávky lze po 8 km dojít k velmi zachovalé zřícenině hradu Landštejn, pocházející ze 13. století, který leží na pomezí Čech, Moravy a Rakouska.

Předposlední zastávka se nachází v Albeři. Místní zajímavostí je novorománská kaple z doby okolo roku 1870. Nad nádražím v lese se nachází postupně rekonstruovaný zámek z roku 1811. K dalším turisticky vyhledávaným cílům zastávky Albeř patří i bývalý zajatecký tábor německých vojáků, který býval umístěn nad dnes rekreační a chatovou oblastí blízkého rybníku Osika. U silnice do obce Blato se nachází obelisk terezínského poledníku, jež připomíná založení nejstarší měřické sítě v českých zemích. Nedaleko železniční zastávky SV směrem, na Landštejn, se nachází také kostel Nejsvětější Trojice, původně při klášteře paulánských mnichů, s ojedinělou prostorovou koncepcí a jedním z největších dřevěných oltářů ve střední Evropě, přístupné jsou také katakomby. Tato lokalita se nachází v obci Klášter I vzdálený 2 km od železniční zastávky. V blízkém okolí lze nalézt také Muzeum Československého opevnění s železobetonovými pevnůstkami z roku 1938, přičemž některé objekty jsou vybaveny dobovým zařízením a originální výstrojí a výzbrojí předválečné Československé armády. Pevnůstky se nacházejí za obcí Klášter ve směru, na zříceninu hradu Landštejn vzdálenou 5 km od železniční zastávky Albeř.

Konečnou zastávkou je město Nová Bystřice s 3 320 obyvateli, ležící v nadmořské výšce 590 m.n.m., na území přírodního parku „Česká Kanada“. V dávných dobách vedly touto oblastí staré obchodní stezky. Nejstarší dochované materiály o této osadě jsou z roku 1341, kdy obdržela městská práva, ale již v roce 1175 je zmiňován dvůr na říčce Bystřici. Nejstarší místní památkou je děkanský kostel sv. Petra a Pavla, který je připomínán již roku 1188. Od základů byl přebudován v první polovině 14.století. Pod kostelem se nachází základy sakrální kruhové stavby, která je předmětem několikaletého výzkumu Jindřichohradeckého muzea. V jednom z pilířů kostela bylo objeveno v malé dřevěné schránce srdce Adama Pavla Slavaty. V sousedství kostela se dále nachází zámek, jehož jádro vzniklo na základech původně gotického hradu a jehož opevnění pochází ze 13.století. Zámek je dnes soukromým majetkem a pro veřejnost je proto uzavřen. K vidění je i vodní příkop a městské opevnění, ze kterého se zachovala pouze malá část. Na náměstí je zachovalá zajímavá osmiboká kamenná kašna z roku 1859, nedaleký mariánský morový sloup je další dominantou náměstí. Na okraji města, ve směru na Jindřichův Hradec, se nachází starý židovský hřbitov ze 16. století. Nová Bystřice je centrem několika značených turistických tras a cyklotras z nichž nejvýznamnější procházející Novou Bystřicí, je mezinárodní cyklotrasa č.32 Grenways Praha – Vídeň, dalšími značenými stezkami jsou např. cyklotrasa č.1007 z Peršláku do Starého Města pod Landštejnem přes Artoleč, Mýtinky, Navary a Veclov. Tyto jsou v zimě využívány jako lyžařské běžecké tratě s celkovou délkou 80 km. 13. vyznačených a strojově upravených tras, dle náročnosti krajiny, vede pohádkově zasněženou krajinou. Součástí aktivního odpočinku v okolí Nové Bystřice je mimo výše zmíněných aktivit i areál golfových hřišť, jízda na koních, koupání a ostatní vodní sporty. Při nepřízní počasí je možné využít sportovní halu, kuželnu s moderní čtyřdráhou, tenisové kurty a sportovní střelnici. Při využití možnosti navštívit sousední Rakousko je pro turisty a návštěvníky Nové Bystřice, připravena dobře propojená síť turistických tras a cyklotras s možností poskytnutí informací a informačních materiálů na obou stranách hranic formou map a propagačních materiálů z Informačních středisek na území obou států. Do 15 km vzdáleného městečka Litschau je zajištěno spojení po mezinárodních cyklotrasách č.1008 a č.1014, které spojují úzkokolejku na české straně s rakouskou úzkorozchodnou železnicí.

Mapa č.1: Orientační plánek města Nová Bystřice a nejbližšího okolí.



4. Strategický rozvoj atrakčního obvodu jindřichohradeckých místních drah

V budoucnu by záměry společnosti měly být soustředěny i na postupnou přestavbu technologické základny v prostoru zastávky Jindřichův Hradec a zásadní úpravu přednádražního prostoru s novou odbavovací budovou, nástupištěm a vybaveností. Úprava celého přednádražního prostoru by se tak měla řešit komplexně ve funkčním architektonickém detailu samostatnou studií, kde se ve vzájemné koordinaci uplatní veškeré záměry, názory a potřeby.

V oblasti nákladní dopravy jde o opětovné využití trasy vlečky, která vychází z železniční stanice Jindřichův Hradec a je vedena do areálu bývalého závodu Jitka. Ten je po rozpadu textilního provozu, využíván dílčími segmenty různých podnikatelských aktivit mezi něž patří i nové sklady firmy vyrábějící potravinářské obaly. U této firmy je reálný předpoklad k využití vlečkového provozu. Nedílnou součástí nákladní dopravy JHMD a.s. je určitý kooperační vztah s ČD-CARGO a.s. při distribuci nákladu v atrakčním obvodu JHMD a.s..

V osobní dopravě je podporována tendence a zájem vyššího podílu železnice na regionální hromadné osobní přepravě a její začlenění do integrovaného regionálního a příměstského systému dopravy, při zachování obou úzkorozchodných tratí pro každodenní i rekreační provoz.

²Potencionální uživatelé hromadné dopravy mohou být odrazeni, jestliže cesta vyžaduje dlouhé čekání na přípoje, protože jízdní řády nejsou synchronizovány nebo si musejí kupovat další jízdenku, pokračují-li dále jiným druhem dopravního prostředku, protože systémy nejsou integrovány. Integrace dílčích systémů má přivést všechny druhy veřejné osobní dopravy do společného provozního prostředí. Je třeba zdůraznit, že nejen veřejné ale i individuální, tedy automobilové dopravy. Zásadou je, že různé druhy dopravních prostředků pracují v síti. Třemi důležitými prvky integrovaného systému jsou pak koordinované jízdní řády, integrované jízdenky a multimodální terminály osobní dopravy, neboli místa změn druhu dopravy v přepravním řetězci umožňují rychlý a snadný přestup.

² Žemlička, Z., Lukšů, V.: Dopravní politika, VŠE, Praha 1999

Jednoduchou formou takového terminálu může být parkoviště, umožňující přechod mezi soukromými vozidly a veřejnou dopravou. Nebo cyklistická centra v železničních stanicích poskytující tak, jako např. v Holandsku, chráněné úschovny kol, pronájem, opravy a prodej.

Pro oživení nákladní dopravy se rýsují možnosti přeprav automobilových součástí z Kamenice nad Lipou do Kolína pro společnost TPCA, která bude s největší pravděpodobností preferovat přepravy právě po železnici.

Strategická koncepce společnosti se orientuje především na zintenzivnění vlastní činnosti to především v oblasti navazujících obchodních aktivit. Zároveň pokračuje postupné snižování vnitřní zadluženosti a poddržovanosti. V současné době probíhají akce, jejichž očekávaný ekonomický efekt bude mít dlouhodobý účinek. Je to především konstrukce prototypu motorového osobního vozu. Jeho nasazení do provozu a v budoucnosti dalších dvou kusů, bude znamenat významnou úsporu nákladů veřejné osobní dopravy, zvýšení rychlosti a kultury cestování a tím i zvýšení konkurenceschopnosti tohoto segmentu činnosti. Dokončení opravy a uvedení do provozu druhé parní lokomotivy pak umožní pokrýt stále se zvyšující poptávku po tzv. „železniční nostalgii“, a tím maximálně využít ekonomický potenciál segmentu osobní dopravy nedotované. Ze zkušeností vyplývá, že se v tomto segmentu projevuje efekt sněhové koule, kdy na základě úspěchu jedné provozní sezóny stoupá návštěvnost a tržby v sezóně následující. V oblasti nákladní dopravy je očekáván sestupný vývojový trend.

V oblasti infrastruktury je vytvářena základna mechanizačních prostředků pro těžší údržbu tratí, což urychlí snižování vnitřní zadluženosti. Společnost očekává, že v rámci budoucích nutných změn českých železnic, bude zájem o její know-how od budoucích potenciálních provozovatelů regionálních tratí, a že dojde i k narovnání dotačního systému veřejné osobní železniční dopravy tak, jak je to obvyklé v evropských zemích. Teprve za těchto podmínek bude provozování veřejné osobní železniční dopravy ekonomicky únosné. Z dlouhodobého hlediska jsou prioritou investice do infrastruktury tak, aby byl odstraněn vnitřní dluh a došlo i ke zvýšení technické a provozní úrovně dráhy. To se týká především nemalých investic do obnovy dopravních cest a kolejového svršku.

5. Charakteristika dopravy v atrakčním obvodu Jindřichohradeckých místních drah

Dopravní obslužnost v železniční osobní a nákladní dopravě regionu zajišťují dvě společnosti, a to ČD a.s. a JHMD a.s. Tyto dvě firmy. proto nepatří mezi konkurenty v osobní ani nákladní dopravě, spíše by měly být nacházeny cesty k co nejužší spolupráci obou společností. V prostředí tržního hospodářství je však obtížné prosazovat podobné směry aktivit, zvláště pak ve spolupráci se státní firmou jakou bezesporu ČD a.s. jsou.

JHMD a.s. jsou společností vlastníci a provozující regionální dráhy s úzkým rozchodem kolejnicových pásů (760 mm) na dvou tratích. První z nich je trať č.229, Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, o délce 33 km s nejvyšším stoupáním 17 ‰ a nejvyšším bodem tratě ležícím ve výšce 673 m.n.m. Druhá je trať č.228, vede z Jindřichova Hradce do Obrataně, v celkové délce 46 km s nejvyšším stoupáním 26 ‰ a nejvyšším bodem tratě ležícím ve výšce 670 m.n.m. Na těchto tratích zajišťuje společnost veškerou dopravu, počínaje osobní dopravou v rámci základní dopravní obslužnosti, veřejnou dopravu nákladní až po dopravu turistickou mimo režim základní dopravní obslužnosti.

Území obsluhované JHMD a.s tvoří pás železnice situovaný severojižním směrem jehož rozhodující část (46 km) protíná okres Jindřichův Hradec prakticky od rakouských hranic až po jeho severní okraj, kde vstupuje na území okresu Pelhřimov a pokračuje (32 km) krajem Vysočina do obce Obrataň. Ročně využije služeb JHMD a.s. 350 000 cestujících přičemž zhruba 2/3 z tohoto počtu připadá na trať obrataňskou. V případě tratě Jindřichův Hradec – Nová Bystřice je třeba zdůraznit, že 90% přepravních výkonů je realizováno v období červen – září, tedy v hlavní turistické sezóně.



6. Zajištění dopravně – přepravních potřeb v okrese Jindřichův Hradec a obvodu Jindřichohradeckých místních drah

Dopravní obslužnost v silniční osobní a nákladní dopravě v posuzovaném regionu zajišťují tyto společnosti: ICOM ČSAD Jindřichův Hradec a.s., JIHOTRANS a.s. České Budějovice, JH BUS s.r.o. Jindřichův Hradec, CONNEX s.r.o. ČSAD Brno a.s. a ČSAD Ústí nad Orlicí a.s.

Mezi největší dopravce, provozující osobní dopravu v posuzovaném regionu, bezesporu patří ICOM a.s. Jindřichův Hradec, která je součástí holdingu ICOM transport a.s., zprivatizovaného státního podniku ČSAD Jihlava. Tento holding se skládá ze 4. dopravních podniků, kde je majoritním vlastníkem akcií těchto společností. Jedná se o ČASD Jindřichův Hradec a.s., ČSAD Benešov a.s., ČSAD Slaný a.s., a ČSAD Ústí nad Orlicí a.s. Vozový park tohoto holdingu má téměř 1 500 vozových jednotek. Autobusová doprava zahrnuje městskou hromadnou dopravu, linkovou dopravu příměstskou a meziměstskou, včetně dálkových linek a mezinárodních spojů. Pro dopravní obslužnost je využíváno kolem 800 autobusů.

Z výše uvedených přehledů lze usuzovat, že délka linek regionální přepravy osob po silnici se pohybuje v rozmezí 30 – 100 km, nejčastěji pak okolo 50 km v průměru. Doba jízdy je v rozmezí 30 minut až 3 hodiny, nejčastěji pak doba jízdy průměrně trvá 1 hodinu 15 minut. Počet spojů je na těchto linkách poměrně vysoký a odpovídá číslu 7 -12 / den. Z těchto údajů vyplývá, že regionální přepravu zajišťuje téměř výhradně ČSAD Jindřichův Hradec a.s., která je silným konkurentem v přepravě osob. Ostatní společnosti na tomto trhu se zaměřují na přepravu celostátního charakteru. Délka linek je v rozmezí 100 – 300 km, s dobou jízdy v trvání 2 hodiny 30 minut až po 6 hodin a počet spojů nepřesahuje 3 / den.

V oblasti železniční dopravy ČD a.s. a JHMD a.s. nepatří mezi konkurenty v osobní ani nákladní dopravě, spíše by měly být nacházeny cesty k co nejužší spolupráci obou společností. V prostředí tržního hospodářství je však obtížné prosazovat podobné směry aktivit, zvláště pak ve spolupráci se státní firmou jakou bezesporu ČD a.s. jsou.

Tab. 2 Přehled linek které provozuje ICOM ČSAD Jindřichův Hradec a.s.

číslo linky	směr zátěžového proudu	km	doba jízdy	počet spojů za den
340080	Jindřichův Hradec – Blažejov- Strážovice Kunžak – Strmilov –Studená	40	1 hodina 45 minut	7
340620	Jindřichův Hradec – Strmilo – Telč	50	1 hodina 30 minut	4
340200	Jindřichův Hradec – Nová Včelnice – Kamenice nad Lipou - Pelhřimov	46	1 hodina 15 minut	9
350660	Počátky – Jindřichův Hradec – České Budějovice	80	2 hodiny 55 minut	4
350050	Jindřichův Hradec – Kunžak – Dačice	45	55 minut	8
340670	Jindřichův Hradec – Třeboň – České Budějovice	57	1 hodina 12 minut	10
340001	Jindřichův Hradec – Tábor – Votice – Benešov - Praha	143	2 hodiny 45 minut	4
340030	Jindřichův Hradec – Kardašova Řečice – Soběslav	39	40 minut	5
350430	Humpolec – Pelhřimov – Jindřichův Hradec – České Budějovice	116	2 hodiny 45 minut	4
340020	Jindřichův Hradec – Lásenice – Stráž nad Nežárkou	18	20 minut	3
340060	Jindřichův Hradec – Chlum u Třeboně	28	35 minut	5
340040	Jindřichův Hradec – Děstná – Kamenice nad Lipou	34	1 hodina	9
340130	Jindřichův Hradec – Lomnice nad Lužnicí	38	55 minut	9
3400030	Jindř. Hradec – Nová Bystřice – Slavonice	41	1 hodina 20 minut	15
340004	Dačice - Jindřichův Hradec – České Budějovice - Písek – Plzeň – Karlovy Vary	325	6 hodin 30 minut	1

Tabulka č. 3 Přehled linek, které zajišťují ostatní dopravci

číslo linky	směr zátěžového proudu	km	doba jízdy	počet spojů za den
CONNEX s.r.o.				
134102	Praha – Tábor - Jindřichův Hradec	143	2 hodiny 32 minut	2
610170	Hradec Králové – Pardubice – Humpolec Pelhřimov – Jindřichův Hradec – České Budějovice	243	5 hodin 30 minut	3
JH BUS s.r.o.				
340911	Jindřichův Hradec – Nová Včelnice – Kamenice nad Lipou - Pelhřimov - Praha	163	2 hodiny 40 minut	1
JIHOTRANS a.s. České Budějovice				
320004	České Budějovice – Jindřichův Hradec – Telč – Třebíč - Brno	196	4 hodiny 5 minut	2
ČSAD Brno a.s.				
720255	Brno – Jindřichův Hradec – České Budějovice	196	4 hodiny 15 minut	3
ČSAD Ústí nad Orlicí a.s.				
700938	Ústí nad Orlicí – Litomyšl – Jihlava – Jindřichův Hradec – České Budějovice	260	5 hodin 10 minut	1

7. Dopravní politika a železniční doprava (pohled EU a ČR)

7.1. Dopravní politika a železniční doprava z pohledu Evropské unie

Evropská železniční politika je formulována v rámci širší Evropské dopravní politiky. Ta byla popsána v roce 2001 ve strategickém dokumentu³ V současné době zhodnotila Evropská komise dosavadní výsledky v dokumentu⁴. V těchto dokumentech je formulována politika EU ve vztahu k dopravě. V případě železnice jsou zdůrazněny její enviromentální přednosti a železnice je pojmána jako preferovaný způsob dopravy. Evropská komise argumentuje, že železniční doprava zasluhuje podporu, a jako cíl byla stanovena revitalizace železnice jako dopravního módu v Evropě. K naplnění tohoto cíle má napomoci podpora infrastrukturních investic, otevření železničního trhu a zajištění rovnoprávných podmínek mezi jednotlivými dopravními módy. Cílem tohoto příspěvku je zhodnotit cíle a nástroje evropské železniční politiky pohledem ekonomů.

V dokumentech Evropské dopravní politiky se uvádí, že na evropském dopravním trhu dochází k nerovnoměrnému růstu mezi dopravními módy. Předmětem obav jsou především vysoký růst dopravy silniční a relativní pokles dopravy železniční. Evropská dopravní politika vnímá tento trend negativně. Důvodem obav je předpokládaný růst kongescí, škod na životním prostředí a úzkých míst infrastruktury v silniční dopravě. Strategie evropské dopravní politiky pak navrhuje, aby byla nastolena větší rovnováha mezi jednotlivými módy přepravy a posílena role železnice.

Z ekonomického pohledu je ovšem idea konkurence mezi dopravními módy sporným konceptem. V reálném světě si nekonkurují silnice a železnice, ale konkurují si dopravce X a dopravce Y, kteří soutěží o zakázku, a je v zásadě jedno, zda jsou oba přepravci železniční, oba silniční či jeden železniční a druhý silniční. Podstatou konkurence je neustálá snaha o měnu, o zlepšení poskytovaných služeb, boj o zákazníky, tržby a zisky.

³ Bílá kniha dopravní politiky – čas rozhodnutí (European Commission, 2001)

⁴ European Commission (2006a): Keep Europe Moving - mid term revision of the European Commission's 2001 Transport White Paper. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2006, ISBN 92-79-02312-8

Ve volné konkurenci v tomto boji železniční dopravci dlouhodobě prohrávají. Pokud by nastolení rovnováhy bylo ponecháno pouze tržním silám, bez státní intervence, pravděpodobným výsledkem by byl bankrot a likvidace velké části železničního podnikání v Evropě. Pojem nastolení rovnováhy, se kterým operuje Evropská dopravní politika, v zásadě znamená, že evropské i národní vlády se snaží pomocí nejrůznějších opatření tento neregulovaný vývoj vyrovnat ve prospěch železnice.

Argumenty, proč by to EU a členské státy měly dělat, se opírají o stanovisko, že železniční doprava je ekologická, brání kongescím a je trvale udržitelná. Pro posouzení významnosti těchto předností železnice je však nezbytná průkazná metodika pro jejich kvantifikaci. Každá veřejná politika v tržní ekonomice, která zasahuje do fungování trhů, by měla být schopna doložit, že přínosy kterých dosahuje, převyšují náklady na její provedení. Zde se však vyskytuje určitý problém. Lze poměrně průkazně doložit ekonomické ukazatele dopravy, jako jsou celkové tržby, náklady, investice a hospodářský výsledek. Z těchto údajů vychází pro všechny evropské železnice stejný obrázek. Drtivá převaha silniční dopravy nad železniční v oblasti tržeb, zisků a odvedených daní⁵. Z ekonomického pohledu národního účetnictví je pro evropské státy silniční doprava velmi zisková, železniční doprava vysoce ztrátová.

Evropská dopravní politika argumentuje, že tento ekonomicko-účetní pohled je příliš úzký a argumentuje externími náklady, které účetnictví hrubého domácího produktu nezachycuje. Obzvláště je zmiňována skutečnost, že silniční doprava není nucena nést veškeré náklady svého provozu a při jejich zohlednění vypadá celkový obrázek přínosnosti jednotlivých dopravních módů odlišně. Tento argument má svoji logiku a ekonomie uchopuje tento problém pomocí konceptu externalit, které vznikají, pokud někdo nenese veškeré ekonomické důsledky svého chování. I když se jedná teoreticky i prakticky o významný jev, jeho využití způsobem, jakým to dělá Evropská dopravní politika je diskutabilní. Hlavní potíží způsobuje, že při oceňování externích nákladů dopravy jsme nuceni vyčíslit škody, které nevznikají na trhu, tudíž je jim nutno přiřadit arbitrárně cenu. Ovšem stanovení této ceny je obtížné jednoznačně metodicky uchopit a vzniká tak prostor pro nejrůznější výpočty lišící se řádově.

⁵ Nash 2004; Tomeš-Pospíšil 2006 : Nash, C. – Rivera, C. (2004): Rail regulatory reform in Europe – principles and practice. paper presented at the STELLA Focus Group 5 synthesis meeting, Athens, June 2004.

Je také potřeba vzít v úvahu, že ne každá železniční doprava je ekologičtější oproti silniční, rozhodně to neplatí pro provoz prázdných vlaků a že kromě externích nákladů dopravy (negativních externalit) existují externí přínosy dopravy (pozitivní externality). Ty spočívají v přínosech rozvinutých dopravních systémů pro konečného uživatele v oblasti vyšší spolehlivosti, komfortu a pokrytí. Těmi se již Evropská dopravní politika nezabývá.

Zásadní téma v dopravní politice představuje otázka infrastruktury. Poskytování dopravních služeb sice probíhá na trhu v interakci nabídky a poptávky, ovšem výstavba jak silniční, tak železniční infrastruktury je pevně v rukou evropských států. První otázka, která se nabízí je, zda je účelnější, aby výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury zajišťoval stát anebo aby výstavba a údržba dopravní infrastruktury fungovala komerčně na principu plateb uživatelů. Pro oba názory lze nalézt teoretické argumenty i praktické aplikace, ovšem v realitě jasně dominuje první přístup.

Pokud ovšem stát z daní financuje, jak silniční, tak železniční infrastrukturu, potom musí rozhodnout o prioritách a trasování. Evropská dopravní politika dává členským zemím jasná vodítka a doporučení. Investice do železniční infrastruktury mají představovat významnou část celkových investičních výdajů a prioritní jsou v oblasti železniční dopravy výstavby mezinárodních koridorů a vysokorychlostních tratí. Z ekonomického pohledu jsou však investice do železniční infrastruktury diskutabilní. Výstavba, modernizace i údržba železniční infrastruktury jsou extrémně drahé⁶ a její dominantní uživatelé, národní železniční operátoři, jsou trvale ve ztrátách, neschopni bez státních dotací pokrývat ani své náklady, natož vyvářet zisk. Nabízí se otázka, jakou ekonomickou návratnost mají investice do železniční infrastruktury. Také skladba priorit v železniční infrastruktuře vzbuzuje otázky. Vysokorychlostní tratě s obtížemi pokrývají své provozní náklady, tudíž rentabilita jejich výstavby je minimální či záporná. Priority dané mezinárodnímu spojení reflektuje ideály evropské integrace, ignorují však, že Evropská unie je stále spíše volným sdružením národních států než jednotným prostorem, čemuž odpovídají i dopravní toky, s výrazně vyšší hustotou vnitrostátní dopravy oproti mezinárodní.

Z ekonomického pohledu představuje silnice a nikoliv železnice páteř dopravy evropských zemí.

⁶ Di Pietrantonio, L. – Pelkmans, J. (2004): The Economics of EU Railway Reform. Bruges European Economic Policy Briefings, BEEP briefing no. 8. September 2004

Délka silniční sítě je v Evropě 25násobně větší než délka železniční sítě což umožňuje hustou a pružnou dopravu z místa na místo. Vysoké zapuštěné náklady železnice vyžadují koncentrované toky přepravy. To je však slabinou v současné ekonomice, která vyžaduje rychlá a pružná řešení šitá na míru zákazníkovi. Ekonomie učí, že zdroje jsou omezené. Platí to i o zdrojích na dopravní infrastrukturu. Investice vynaložené na železniční infrastrukturu chybí v silniční infrastruktuře a naopak. Stát je vlastník dopravních sítí, tudíž musí stanovit priority. Má plné právo rozhodnout o masivních investicích do železnice. Ovšem měl by tak činit na základě vědomostí toho co, a proč dělá. Pokud je motivován environmentálními, sociálními, kulturními či jinými motivy, a pokud má důvody být přesvědčen, že přínosy těchto opatření převyšují náklady, pak ať tak činí. Ovšem tvrzení, že investice do železniční infrastruktury zvyšují konkurenceschopnost ekonomiky je stěží obhajitelné.

Evropská dopravní politika uvádí, že ekonomickým problémem jsou kongesce silniční dopravy. Pokud pomineme skutečnost, že bez odklání dopravních investic do železniční infrastruktury by těchto kongescí v silniční dopravě bylo daleko méně, je potřeba uvést, že kongesce jsou v celkovém obrazu silniční dopravy jevem výjimečným nikoliv pravidelným⁷. Pouhý vznik kongesce sám o sobě není důvodem pro duplikaci infrastruktury. Kongesce často vznikají pouze v limitovaných časových obdobích dne, typicky v ranní a odpolední špičce. Snaha je zcela eliminovat znamená mít předimenzovanou nákladnou infrastrukturu ve zbytku dne. Dalším ekonomickým mýtem v oblasti dopravní politiky je tvrzení, že železnice je poškozována tím, že je nucena platit za používání dopravní cesty, zatímco doprava silniční nikoliv. Ovšem ve většině případů jsou platby železničních společností za použití dopravní cesty financovány ze státních dotací. A je tu také zásadní rozdíl mezi přístupností silniční a železniční infrastruktury. Zatímco silniční infrastrukturu může využívat každý vlastník vozidla, železniční pouze železniční dopravci.

Dalším vytýčeným cílem Evropské dopravní politiky je podpora intermodality, to jest kombinace přepravních módů. Ovšem tento cíl opět vzbuzuje otázky.

Tam kde příhodné podmínky pro kombinaci přepravních módů existují, tam jsou jistě ze ziskových motivů již vytvářeny a realizovány.

⁷ Gerondeau, Ch. (1997): Transport in Europe. Artech House, 1997, ISBN 0-89006-931-X

Tam, kde ziskové nejsou, nastupuje evropská podpora intermodality, která pomocí veřejných dotací placených daňovými poplatníky učiní ze ztráty zisk. Základní otázka zní, proč by mělo být výhodné a rozumné střídat dopravní módy a neuskutečnit celou cestu pomocí jednoho?

Problém je, že železnice jsou v současné ekonomice hendikepovány malým počtem přístupových bodů, proto obvykle nejsou ani prvním ani posledním módem přepravy, tudíž intermodalita je snaha zapojit je doprostřed řetězců.

Vzájemné srovnání výkonnosti železniční a silniční dopravy je komplikováno skutečností, že ve většině statistik je užíváno srovnání výkonu na základě tunokilometrů a osobokilometrů. Z ekonomického pohledu jsou ovšem tyto údaje zavádějící. Mají asi tak stejnou vypovídací hodnotu, jako srovnávání výkonnosti ve zlatnictví a stavebninách na základě prodaných kilogramů. Z ekonomického pohledu je důležitá cena přepraveného zboží. V těchto ukazatelích vychází podíly železniční dopravy na přepravním trhu ještě výrazně nižší než v ukazatelích podle tunokilometrů. Při posuzování výkonů silniční a železniční dopravy je zásadní otázka cen, za které se tyto výkony realizují a jejich vztah k nákladům. Železnice se v cenové politice dostávají do bludného kruhu. Aby železniční doprava byla vůbec schopna nabízet služby schopné konkurence, tak je nabízí za ceny hluboko pod úrovní jednotkových nákladů. Tím se dostává do situace, že ceny zvýšit nemůže, protože by služeb železnice nikdo nevyužíval, ovšem stávající ceny a objemy prodeje nepokrývají náklady, tudíž železnice jsou trvale ve ztrátě a na jejich krytí přispívá stát.

Evropská dopravní politika uvádí, že občané EU mají v dopravě právo na kvalitní služby za dostupné ceny. Co již však neuvádí je, že náklady takovéto politiky přispívají k vysokým evropským daním, ze kterých se programy výstavby infrastruktury a revitalizace železnice financují. Evropská dopravní politika staví svoji strategii na myšlence rovnováhy mezi dopravními módy. Zásadním konceptem v celé strategii je větší podpora železnice na úkor silniční dopravy. Z čistě ekonomického hlediska lze ovšem vůči této politice namítat, že silnice a nikoliv železnice je ekonomickou i dopravní páteří evropských ekonomik. Podporovat okrajový dopravní mód a penalizovat dominantní je nestandardní hospodářská politika.

7.2. Dopravní politika a železniční doprava z pohledu České republiky

Myšlenkové modely na přelomu 20. a 21. století dospívají k tomu, že veřejná doprava je bez ohledu na existenci silného veřejného zájmu nutně rovněž trhem se specifickými vlastnostmi. Toto tvrzení není volbou, nýbrž nutností; mimotržní nástroje, nejsou schopny zajistit správnou funkci ekonomického prostředí.

Tyto specifické vlastnosti vyvolává veřejná priorita a množství potřebných subvencí, dopadajících na velké podniky.

Schválená Dopravní politika ČR⁸ stanovila jako prioritu „Podpořit konkurenční prostředí za účelem zajištění dopravní obslužnosti území ve veřejném zájmu formou stanovení požadavku pro výběr dopravce ekonomicky způsobilého a schopného garantovat služby ve stanovené kvalitě a zajišťovat dopravní obslužnost v ucelených územních celcích na dobu minimálně 5 let“

Součástí *Dopravní politiky* je i *Operační program Doprava*, za finanční podpory z fondů EU pro sektor dopravy v ČR, který je zaměřen na sledování priorit evropského a nadregionálního významu, přičemž je v jejich plnění komplementární s dopravními intervencemi v rámci *Regionálních operačních programů*. Operační program Doprava je zároveň zaměřen na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou ČR na léta 2005-2013 a dalšími strategickými dokumenty. Naplňování všech zmíněných priorit a cílů bude samozřejmě provázáno i respektováním cílů udržitelného rozvoje. Specifickými cíli Operačního programu Doprava jsou:

- výstavba a modernizace sítě TEN-T a sítí navazujících
- výstavba a modernizace regionálních sítí drážní dopravy
- výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T
- zlepšování kvality dopravy a ochrany životního prostředí z hlediska problematiky dopravy

⁸ Dopravní politiku České republiky pro léta 2005-2013. Usnesení vlády č. 882/2005 z 13. července 2005 Strategie podpory dopravní obsluhy území.

8. Současné a výhledové přepravní výkony v atrakčním obvodu Jindřichohradeckých místních drah v přepravě osob a v přepravě zboží

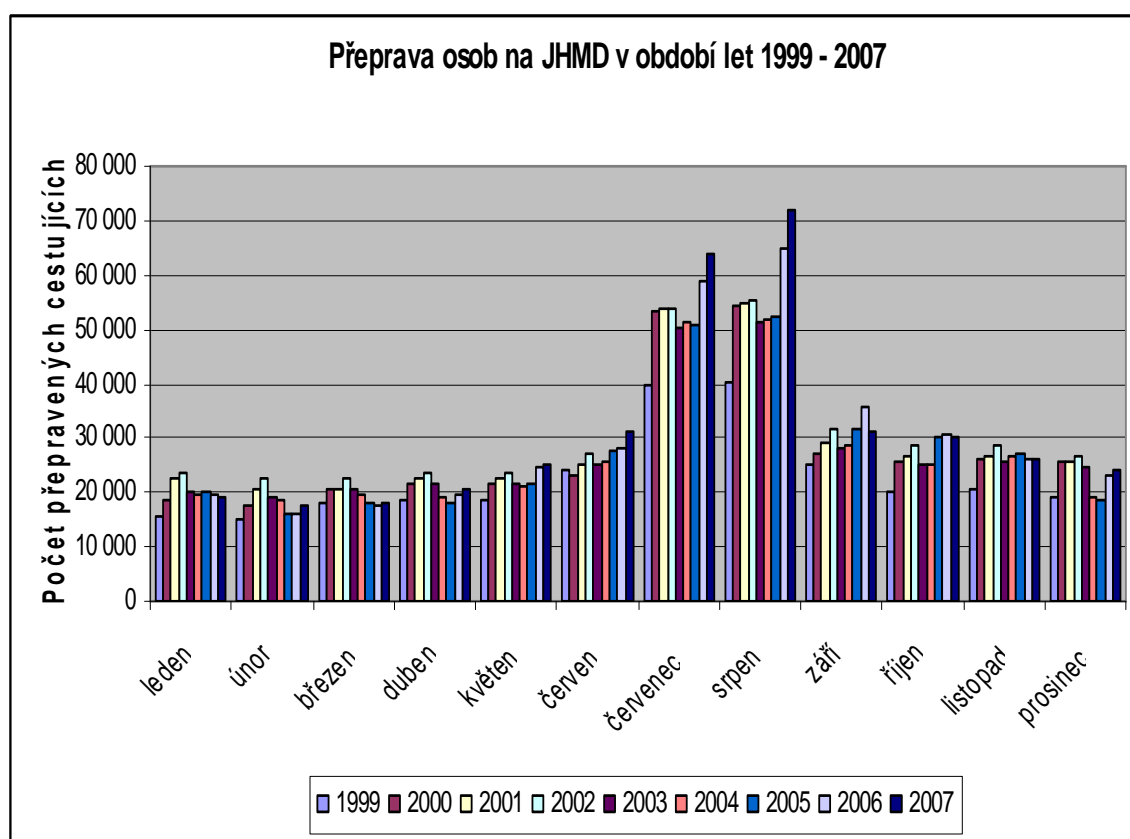
Souvislost s přepravními výkony v atrakčním obvodu JHMD a.s. je přímo závislá na kooperaci s ČD-CARGO a.s., kde dochází postupně ke změně koncepce přístupu k regionálnímu řešení potřeb v přepravě zboží a nákladu spádové oblasti regionálních tratí. Dalším významným přínosem je i ekonomická přijatelnost přepravy některých druhů nákladu po železnici oproti silniční nákladní dopravě. Tyto přepravy probíhají samozřejmě v delším časovém horizontu, kdy ovšem není podmínkou co nejrychlejší čas dodání určené komodity do cílového místa, ale jeho objem za časový úsek, který je možný pouze po železniční trati. V případě JHMD a.s. se konkrétně jedná o železný šrot při odvozu do hutí ze spádové oblasti regionu jindřichohradecka a dačicka a nemalý podíl má i přeprava dřeva a kovových potravinářských obalů. V opačném směru, tzn. dovoz komodity k regionálnímu zákazníkovi, to je mazut a uhlí.

Přeprava osob se pohybuje v dlouhodobějším horizontu a je rozdělena na obě větve JHMD a.s., čili na dvě oblasti a to na oblast základní dopravní obslužnosti a na oblast turismu. Při současném vstřícném přístupu samosprávy na úrovni kraje a okresu, lze proto v rámci základní dopravní obslužnosti využít institut obsluhy turistické oblasti regionu, a to zejména na turisticky atraktivní větvi úzkorozchodných tratí ve směru na Novou Bystřici, kde je při provozu veřejné přepravy osob přepraveno 30 – 40 tisíc cestujících za rok. Na druhé větvi úzkorozchodných tratí, ve směru Obrataň, je segment základní dopravní obslužnosti ještě výraznější a to z důvodů malých docházkových vzdáleností k dopravní cestě železnice, ale rozhodnou roli zde sehrává především fakt, že ostatní druh dopravy, formou autobusového spojení, je velmi slabý, popřípadě autobusy v obci vůbec nestaví. Je zde také nezanedbatelný fenomén návykové setrvačnosti cestující veřejnosti na určitý druh přepravy, kdy tato používá dlouhodobě určitý druh dopravy podvědomě, a trvá poměrně dlouhou dobu, v řádů měsíců popř. let, než opustí tento návyk při zániku nebo omezení jimi preferované dopravy. V opačném případě, po překročení určitého časového úseku, má návrat k dopravnímu návyku fatální důsledky z důvodu nalezení náhradního způsobu dopravy a dojde k odklonu zájmu o předchozí dopravní spojení.

V současné době se osvědčila taktika, že při mírném zvýšení počtu spojů lineárně vzrůstá i počet přepravených osob.

Toto platí pro obě větve železnice provozované JHMD a.s. Toto zvýšení přepravovaných osob se pohybuje v řádu 15% mimo turistickou sezonu. V turistické sezoně je tento nárůst markantní a pohybuje se v 50% nárůstu přepravených osob v důsledku zvýšení počtu spojů turisticky atraktivní parní lokomotivou, z jednoho na dva spoje denně. V budoucnu se vývoj hromadné osobní dopravy v atrakčním obvodu JHMD a.s. bude ubírat cestou zvýšení kultury cestování uvedením modernizovaných motorových vozů na tratě regionální železnice, což povede k zefektivnění provozních nákladů i rychlosti přepravy.

Graf č. 3 Přeprava osob na JHMD v období let 1999 - 2007



9. Charakteristika Jindřichohradeckých místních drah a firmy JHMD a.s.

JHMD a.s. byla založena v roce 1994 skupinou fyzických osob, s cílem zprivatizovat a tím de-facto zachovat v provozu budoucím generacím ojedinelou technickou památku, úzkorozchodné tratě Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec - Obrataň. Tyto populární lokálky byly v té době akutně ohroženy snahami státních drah zbavit se pro ně neefektivní přítěže.

Společnost tímto krokem navázala na bohatou tradici a historii Jindřichohradeckých lokálek. Ta se začala psát v 90. létech minulého století, kdy akciová společnost Localbahn Neuhaus – Neubistritz (Místní dráha Jindřichův Hradec - Nová Bystřice) vybuodovala a 1.listopadu 1897 odevzdala do provozu 33 km dlouhou trať s úzkým rozchodem 760 mm. Po devíti letech, dne 24. prosince 1906, se k ní přidalo dalších 46 km úzkých kolejí tratě do Obrataně, společnosti Místní dráhy Jindřichův Hradec - Obrataň.

V roce 1924 byly obě tratě zestátněny a na dlouhá desetiletí tak začleněny do systému státních drah. To se změnilo v roce 1997, kdy vláda ČR rozhodla o jejich privatizaci společností JHMD a.s.. Na základě tohoto rozhodnutí také došlo k předání provozu na tratích nejprve formou pronájmu, neboť ČD a.s. již nebyly ochotny provoz na úzkokolejkách udržovat.

Rok 1998 byl pro společnost JHMD a.s. zlomový. Byl to totiž první rok za dobu existence společnosti od zahájení činnosti v roce 1994, kdy se společnost mohla plně a po celou dobu věnovat hlavnímu účelu, pro nějž byla založena, tedy provozování osobní a nákladní dopravy na úzkorozchodných tratích Jindřichův Hradec - Nová Bystřice a Jindřichův Hradec - Obrataň.

Zakladatelé společnosti si vytkli za cíl zachování unikátního Jindřichohradeckého úzkorozchodného systému v plném provozu jako prostředek základní dopravní obslužnosti regionu s doplňkovými funkcemi nákladní a turistické dopravy. Vzhledem k tomu, že vytčený cíl se ukázal jako dlouhodobý a jeho naplnění závislé na řadě vnějších okolností, z pozice společnosti těžko ovlivnitelných, naplnění činnosti v prvních letech existence se tak stalo provozování nostalgických vlaků na úzkokolejkách, kdy nedocházelo ke střetu zájmů s ČD a.s.

Další doplňkovou formou činnosti se postupně staly služby vlečkařům poradenství a posléze i komplexní zajištění provozu vleček.

Hlavní vize se začala reálně naplňovat v průběhu roku 1997. V únoru tohoto roku zastavily ČD a.s. provoz na trati Jindřichův Hradec - Nová Bystřice, v září téhož roku provedly ČD a.s. drastickou redukci dopravy na trati Jindřichův Hradec - Obrataň, která citelně zkomplikovala život v regionu. Přesto, že si JHMD a.s. plně uvědomovala, že železniční provoz formou pronájmu je v podmínkách ČR dlouhodobě ekonomicky neudržitelný, pod tlakem nutnosti zachování provozu na tratích převzala k 1.6.1997 do pronájmu trať Jindřichův Hradec - Nová Bystřice a obnovila na ní dne 20.7.1997 pravidelnou osobní dopravu. Ke dni 24.10.1997 převzala společnost JHMD a.s. do pronájmu i trať Jindřichův Hradec - Obrataň, k tomuto dni na ní také obnovila dopravu v původním rozsahu. Od tohoto data je také společnost JHMD a.s. příjemcem dotací do veřejné osobní železniční dopravy. V březnu následujícího roku došlo k privatizaci obou větví tratě, fyzické převzetí privatizovaného majetku bylo dokončeno v červnu téhož roku. S eliminací vstupních nákladů a počáteční zátěže, plynoucí z pronájmu, byl rok 1998 tedy prvním, za který bylo možno zhodnotit výsledky činnosti společnosti v plném rozsahu, včetně všech sezónních výkyvů v průběhu roku.

Zásadním poznatkem tohoto období je fakt, že provozování regionální dráhy v plném rozsahu je za určitých podmínek schůdné i pro malou společnost, a hlavně že tato společnost je schopna jednat nesrovnatelně efektivněji, než-li státní železnice, pro kterou je lokálový provoz vždy přítěží. Pro srovnání s dále uváděnými údaji jsou důležité ekonomické výsledky jindřichohradeckých úzkokolejek za provozu ČD a.s.⁹

JHMD a.s. jsou prvním subjektem v ČR, který je schopen exaktně a transparentně, vést provoz na základě obchodní politiky, týkající se především kolejové dopravy a jejích technologií. K poslednímu bodu je vhodné uvést, že se společnost specializuje na specifické dodávky starších, případně přímo historických úzkorozchodných železničních vozidel z východní Evropy pro renomované úzkorozchodné dráhy v západoevropských zemích. K nejzajímavějším realizovaným obchodům patří dodávka osobních vozů řady Bax z Maďarska do Velké Británie. Výnosy z těchto aktivit slouží především na křížové financování dotované osobní dopravy a na nutné investice.

⁹ Pramen- ekonomické údaje ČD a.s. v letech 1993 - 1996 bylo dosaženo roční ztráty v rozmezí 18 - 28 mil. Kč v závislosti na použité metodice.

Analýzy vlastního hospodaření prováděné v průběhu kalendářního roku, mají stanovit ekonomický model funkce samostatného železničního podniku na regionální dráze včetně rozklíčování na segmenty dopravy osobní dotované (dopravní obslužnosti), osobní nedotované (turistické) a nákladní.

Předmětem činnosti JHMD a.s. je provozování dráhy a drážní dopravy na regionálních dráhách Jindřichův Hradec - Nová. Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Doplnkovou činností je provozování dráhy a drážní dopravy na vlečkách, obchodní, zprostředkovatelská, hostinská a reklamní činnost, provozování cestovní kanceláře a další jednorázové aktivity.

Tabulka č. 5 Přehled vleček, které zajišťují JHMD a.s.

VLEČKAŘ	MÍSTO VLEČKY
Kostelecké uzeniny, a.s.	Kostelec u Jihlavy
Škrobárny Pelhřimov, a.s.	Batelov
Jihlavské sklárny, a.s.	Dobronín
Jitka, a.s.	Jindřichův Hradec
Jiráčková, s.r.o.	Jaroměř
K.Kolářová	Hradec Králové
Národní technické muzeum	Čelákovice
VP topné oleje, s.r.o.	Jablonec n.N.
Benzina, a.s.	Liberec
Benzina, a.s.	Trutnov
Benzina, a.s.	Hradec Králové

10. Přepravené výkony na Jindřichohradeckých místních drahách

10.1 Osobní doprava dotovaná

Osobní doprava dotovaná, neboli základní dopravní obslužnost, je v podmínkách, za kterých jsou provozovány jindřichohradecké úzkokolejky činností ztrátovou, a to i přes započtení dotace do veřejné osobní železniční dopravy v současné výši. Vzhledem k tomu, že osobní doprava vykazuje na jindřichohradeckých úzkokolejkách značný sezónní nárůst, který vrcholí v měsících červenci a srpnu, mění se i výsledky hospodaření v jednotlivých měsících. Zatímco ve slabých měsících (listopad - březen) činí měsíční ztráta osobní dotované dopravy, po započtení podílu všech nákladů a režie, více než 300 tis. Kč, v nejsilnějších měsících je dosahováno malého zisku ve výši cca. 50 tis. Kč. Celková roční ztráta z provozování osobní dopravy dotované činí zhruba 2,3 mil. Kč (nutno porovnat s roční ztrátou ČD a.s., která za sledované období činila 18 - 28 mil. Kč). Osobní doprava dotovaná je realizována za státem regulované jízdné, a je dotována dle stanoveného klíče (oskm + km tratě s osobní dopravou), přičemž dotace je poskytována z rozpočtové kapitoly státního rozpočtu na osobní železniční dopravu účelově podílem na ztrátu z osobní dopravy a podílem na provozuschopnost dopravní cesty.

Existuje disproporce mezi systémem dotací veřejné silniční dopravy (dotace na vyrovnání ztráty včetně přiměřeného zisku) a osobní železniční dopravy (dotace na zlepšení hospodářského výsledku). To v důsledku nutí železniční podnik ke křížovému financování veřejné dopravy z jiné činnosti, což je mimochodem v příkrém rozporu s pravidly EU.

Výkony v roce 2007:

348 tis. přepravených cestujících

7.397 tis. oskm

93,8 % podíl na celkových výkonech drážní dopravy (vlkm)

Během roku byla vedena diskuse na téma dotování dopravní cesty tratě Jindřichův Hradec - Nová Bystřice, které nebylo prováděno v plné výši.

Byl neustále zpochybňován význam tratě pro základní dopravní obslužnost, nakonec se ale společnosti podařilo prokázat, že dotace je plně oprávněná.

Dotační položka:

Osobokilometr 0,49 Kč

1 km tratě s osobní dopravou 141 tis. Kč

10.2. Osobní doprava nedotovaná

Nedotovaná nebo také turistická osobní doprava, zahrnuje výkony za tržní jízdné ve vlacích, vedených převážně v parní trakci. Jde o významnou turistickou destinaci jihočeského regionu, která si postupně získává stále významnější postavení. Kromě jiného má citelný vliv na místní turistický ruch a samotné úzkokolejky výrazně zviditelňuje.

Služby poskytované v rámci tohoto segmentu zahrnují jednak veřejné parní vlaky vedené podle jízdního řádu, jednak vlaky na objednávku. Jde i po započtení podílu všech nákladů a režie o ziskovou aktivitu, avšak vzhledem k tomu, že představuje jenom zlomek obratu, má z hlediska celkového hospodaření společnosti podpůrný charakter. Kromě toho jsou výkony tohoto segmentu soustředěny převážně do letní sezóny.

Výkony v roce 2007:

30 tis. přepravených cestujících

825 tis. oskm

2,16 % podíl na celkových výkonech drážní dopravy (vlkm)

Výkony v roce 2007:

632 vozů

10.3 Nákladní doprava

Nákladní doprava byla v roce 2007 významným zdrojem příjmů v rámci křížového financování dotované osobní dopravy.

Její intenzita byla v průběhu roku setrvalá s výjimkou dvou letních měsíců (červenec, srpen), kdy dochází k útlumu výroby u hlavních zákazníků z důvodu dovolených. Vzhledem k vysokému podílu fixních nákladů, je nákladní doprava na regionální dráze zisková teprve od určité intenzity. Tuto hranici ziskovosti lze s určitou nepřesností stanovit s minimálním měsíčním obratem 70 vozů.

V průběhu předchozích let (1998 – 2004) způsobuje krize české ekonomiky razantní útlum hospodářských aktivit v atrakčním obvodu JHMD a.s. a nepříjemný pokles objemu nákladní dopravy se blíží těsně k hranici ziskovosti.

24.068 tun

379.323 tis. hrtnm

2,19 % podíl na celkových výkonech drážní dopravy (vlkm)

Hlavní přepravované komodity:

železný šrot

dřevo

kovové obaly

mazut

uhlí

10.4. Doplnkové hospodářské aktivity

Jde zejména o provozování vleček, reklamní činnost, prodej zboží a další jednorázové obchodní případy, týkající se především kolejové dopravy a jejích technologií a v neposlední řadě také aktivity v oblasti turismu spočívající v možnosti poskytování ubytování na železničních stanicích v objektech, které byly významně zrekonstruovány na turisticky velmi atraktivní pobyty přímo na odlehlých nádražích.

Společnost JHMD a.s. se také specializuje na specifické dodávky starších, případně přímo historických, úzkorozchodných železničních vozidel z východní Evropy pro renomované úzkorozchodné dráhy v západoevropských zemích.

K nejzajímavějším realizovaným obchodům patří dodávka osobních vozů řady Bax z Maďarska do Velké Británie. Výnosy z těchto aktivit slouží především ke křížovému financování dotované osobní dopravy a na nutné investice.

10.5. Dopravní cesta

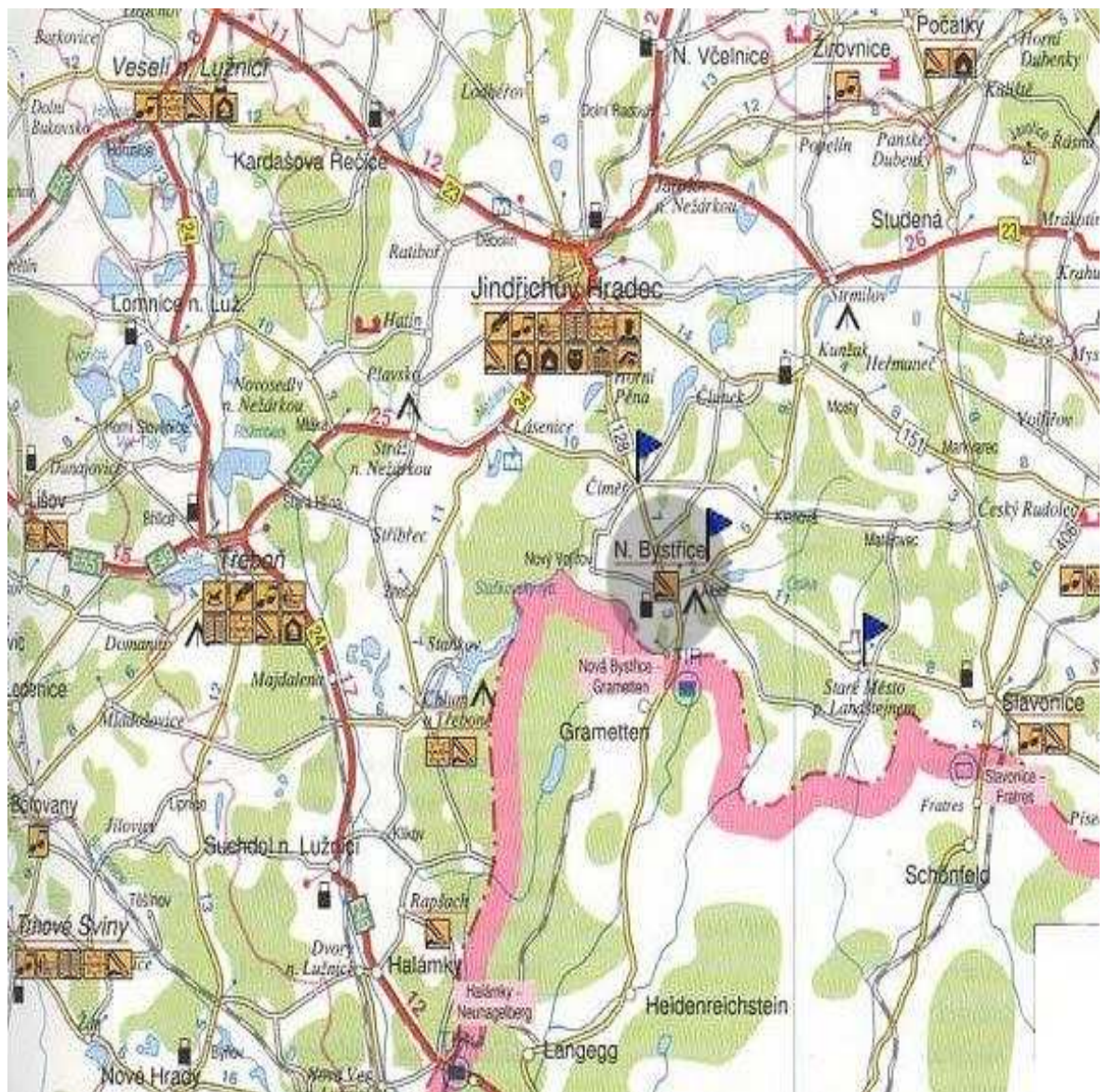
Dopravní cesta neboli infrastruktura je vymezena zákonem 266/94 Sb. o dráhách. Vzhledem ke striktnímu požadavku odděleného účtování nákladů dopravní cesty ve vazbě na používání prostředků ze státního rozpočtu, jde o samostatný segment. Pro potřeby posouzení celkového hospodaření společnosti byly náklady a výnosy dopravní cesty přiděleny jednotlivým segmentům dopravy podle podílů na celkových výkonech.

Právě infrastruktura je hlavním nositelem drastické podinvestovanosti a léta zanedbané údržby, přičemž vnitřní dluh dosahoval podle podkladů ČD a.s. 280 mil. Kč. Platilo to zejména o trati Jindřichův Hradec - Nová Bystřice, kde bylo zanedbání péče o dopravní cestu, ale i budovy, skutečně markantní. Přes tuto velmi nepříznivou skutečnost se podařilo zajistit údržbu infrastruktury tak, že se vnitřní dluh nejen nezvyšoval, nýbrž mírně snižoval. V roce 1998 mj., kromě běžné údržby probíhaly opravy provozních budov, prostor pro cestující, dále byl vytvořen systém komunikace řízení provozu vlaků, podařilo se zajistit dodávku speciálních vozů pro přepravu šterku pro potřeby údržby tratě. Z Maďarska bylo dodáno deset kusů repasovaných úzkorozchodných výhybek, připravených pro obnovu zhlaví v některých stanicích. Byla také připravena rekonstrukce mostu u stanice Kunžak, která byla ovšem realizována až na jaře následujícího roku. Přesto, že tento příznivý trend pokračuje i v roce 1999, je nutno zdůraznit, že vnitřní dluh infrastruktury je tak velký, že i při minimalizaci potřebných nákladů využitím co nejpríznivějších zdrojů a možností je jeho likvidace záležitostí na desetiletí.

Město Jindřichův Hradec si velmi jasně uvědomuje, že s ohledem na rozvoj rekreačních aktivit a cestovního ruchu v regionu by měla být provozovaná trať na Novou Bystřici náležitě vybavena a její hlavní funkce a přitažlivost by měla spočívat v turistické nabídce dopravy a komplexních služeb pro širokou veřejnost. V tomto smyslu je nezbytné zahrnout záměry na rekreační využití úzkokolejky a vybavenost železnice jako se již na některých stanicích stalo např. Hůrky, Albeř, Nová Bystřice,

kde je již započala koncepce aktivního turismu a rozšíření cestovního ruchu na jindřichohradecku, neboť tato trať představuje jeden z možných rozvojových prvků města, městského regionu i širšího okolí.

Mapa č.2: Orientační mapa jindřichohradeckého regionů.



11. Ekonomické posouzení provozování dopravy na Jindřichohradeckých místních drahách

11.1. Hledisko podniku Jindřichohradecké místní dráhy a.s.

Jedním z kroků ministrategie firmy je průzkum výkonových a nákladových ukazatelů. Z vývojového trendu lze posléze usuzovat na budoucí vývoj jednotlivých segmentů dopravy. Jedná se zejména o ukazatele osobokilometrů (oskm), vlakokilometrů (vlkm) , počtu přepravených osob a vozů, hrubotunokilometrů (hrtkm), výše tržeb, složek nákladů, počty zaměstnanců a vývoj zisku.

V oblasti osobní železniční dopravy je možné posuzovat provoz na dopravní cestě ze dvou pohledů. První pohled je na dopravu v rámci základní dopravní obslužnosti s poskytováním dotací na zajištění této přepravy, a druhý pohled na nedotovanou osobní železniční dopravu, která má vliv na turistiku a kromě přepravy osob má přínos pro místní region v podobě podpory služeb, které turisté využívají, jako je např. ubytování, stravování nebo služba obchodníků.

V oblasti nákladní dopravy má ukazatel vlkm sestupnou tendenci z důvodu nízkého objemu přepravy a proto musela JHMD a.s. přikročit k racionalizačním opatřením v oblasti technologie obsluhy tratí nákladní dopravou. Podařilo se tak většinu objemu nákladní dopravy realizovat pravidelnými osobními vlaky, čímž došlo ke snížení nákladů a to v objemu práce vlakového personálu s následnou úsporou mzdových nákladů. Vzhledem k maximální optimalizaci v přepravě vozových zásilek pravidelnými osobními vlaky, je údaj vlkm obtížně definovatelný a pro danou problematiku posouzení provozování JHMD a.s. nezjistitelný. Protože jsou přepravy komodit v oblasti nákladní dopravy v horizontu půl roku zcela nepředvídatelné, nelze je z tohoto důvodu zahrnout do dlouhodobé koncepce.

Řízení podniku spočívá v rozhodování a to v podmínkách nejistoty. Kvalita rozhodnutí a pravděpodobnost jejich správnosti závisí na informacích a jejich účelném zpracování. V současné době je životně důležitá dobrá znalost finanční situace firmy, její finanční stability, likvidity a rentability. Poskytovat informace tohoto druhu je úkolem pro finanční analýzu. Uživatelé těchto informací jsou nejen manažeři, odpovědní za dlouhodobou prosperitu podniku, ale také banky, zejména pokud podnik potřebuje získat od banky úvěr. Důležité jsou tyto informace rovněž pro případné zahraniční a tuzemské investory ať už na kapitálovém nebo jiném trhu.

11.2. Hledisko veřejné správy (stát, kraj, obec) vzhledem k poskytovaným dotacím

Z pohledu veřejné správy provozuje JHMD a.s. na regionálních tratích Jindřichův Hradec – Obrataň, pravidelnou osobní a nákladní dopravu a na trati Jindřichův Hradec – Nová Bystřice také pravidelnou osobní dopravu a v menší míře i nákladní dopravu. Regionální tratě provozované JHMD a.s. jsou součástí základní dopravní obslužnosti okresu, hlavně větev ve směru na Obrataň. Druhá větev mířící na Novou Bystřici je spíše využívána jako atraktivní turistická aktivita prezentovaná jako nostalgické jízdy „Českou Kanadou“. Podpora obcí, okresů ale i krajů v kolejové dopravě je základem pro poskytování dotací do veřejné dopravy, hospodaření s těmito dotacemi umožňuje potom vycházet vstříc požadavkům obcí v rámci tvoření jízdních řádů. Podpora obcí je v tomto případě jednoznačná, z důvodu poskytování základní dopravní obslužnosti i obcím kam vůbec nezajíždí autobus popřípadě zde nestaví.

Nejvýznamnějším přínosem pro obce na trati Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, je bezesporu turistická atraktivita daného území v atrakčním obvodu tratí jindřichohradeckých úzkokolejek s následným přílivem turistů a s tím spojenými příjmy ze služeb v této oblasti. Jednou z možností především koncové stanice v Nové Bystřici je bohatá nabídka při poskytování komplexních služeb v oblasti turismu a to jak v gastronomii, tak i v rámci sportovních nebo kulturních aktivit. Jsou zde například čtyři tenisové kurty, dvě golfové hřiště s rozšiřující se golfovou vesnicí a v neposlední řadě i plně automatizovaná čtyřdráha kuželkářského oddílu se stoletou tradicí. Krajina novobystřická sice není klasickým lyžařským terénem, ale zimní měsíce s dostatkem sněhu poskytují každoročně třináct strojově upravených běžeckých tras v celkové délce kolem 80 km. Nová Bystřice je také součástí mezinárodní cyklo-trasy č.32 Praha – Vídeň a centrem husté sítě dalších značených cyklotras navazujících na trasy vsousedním Rakousku. Sportovní aktivity, ubytovací možnosti a gastronomické služby, se rozvíjejí úměrně poptávce turistů, kteří sem zavítají a to doslova z celé Evropy. Nová Bystřice je teprve na začátku nově se rozvíjející role velkého centra aktivní dovolené v srdci „České Kanady“.

12. Závěr

Zadání bakalářské práce, které řeší vyhodnocení provozování Jindřichohradeckých místních drah se zabývá analýzou a vývojem atrakčního obvodu dotčených JHMD a.s a obsahuje vývoj a současný stav. Součástí mojí práce byl průzkum vývoje přepravních potřeb v uvedeném regionu, které budou mít a mají dopad na přepravní výkony JHMD a.s., která je současným majitelem těchto regionálních tratí. Pokud jde o podrobné ekonomické hodnocení, které by sloužilo k zdůvodnění potřebnosti regionálních tratí a které by bylo průkazným předpokladem pro vyhodnocení hospodářského záměru akciové společnosti, tak tato problematika přesahovala časové možnosti a rozsah bakalářské práce. Předpokládám, že v budoucnosti, vzhledem k závažnosti problému, bych pokračoval v práci a v případě možnosti ji dokončil v magisterském studiu. Takové hodnocení, které má mít každá obdobná práce, musí vycházet z řady hodnotových ukazatelů, vyhodnocením vlastních nákladů a výnosů z hospodaření v dlouhodobých časových řadách. Bohužel jednak doba na zpracování a jednak obtížnost získání podkladů ze samotné akciové společnosti, mě neumožnila prokázat skutečný stav hospodaření JHMD a.s.

Na základě shromážděných dostupných podkladů jsem dospěl k následujícím závěrům:

- JHMD a.s. provozující železniční tratě Jindřichův Hradec – Obrataň a Jindřichův Hradec - Nová Bystřice jsou součástí sítě regionálních tratí, které vznikly na přelomu 19. a 20. století s úkolem napojení regionálních oblastí na síť hlavní dopravní infrastruktury.
- Místním regionálním drahám je společný jeden zásadní problém a tím je její malá intenzita zátěžových proudů v osobní i nákladní dopravě.
- Další charakteristikou regionálních tratí je, že jsou vesměs zdvojeny sítě pozemních komunikací a v případě zastavení provozu je možno bez velkých investičních nákladů převést přepravu ze železnice na silnici.
- Ztrátovost provozování regionálních tratí nevyplývá z různých forem vlastnictví, ale právě z malého vytížení kapacity těchto tratí. Ani modernizace technického vybavení nepřinese zlepšení hospodářských výsledků, protože potřebné investice nemají odpovídající návratnost.

- Uvedené předchozí závěry se bezesbbytku vztahují na posuzované místní dráhy Jindřichův Hradec – Obrataň a Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, které jsou ve vlastnictví JHMD a.s.
- Z hlediska dopravní obslužnosti atrakčního obvodu JHMD a.s. je třeba konstatovat, že nemají velký význam z hlediska dopravní obsluhy atrakčního obvodu (území). Toto tvrzení vyplývá jednak ze současného i výhledového stavu hospodářského potenciálu přílehlého regionu, jednak z technického stavu těchto tratí, jehož důsledkem jsou nízké úsekové rychlosti a z nich vyplývající dlouhé doby přepravy. Příkladem může být přeprava po železnici z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice. Při celkové délce trati 33 km je cestující přepraven za 1 hodinu a 20 minut (cena jízdenky 32,-Kč). Při přepravě autobusem, který ve stejném směru ujede pouze 18,6 km je cestující přepraven za 35 minut (cena jízdenky 22,-Kč). Uvedené tratě jsou historicko-technickou památkou a vzhledem k tomu, že především trať z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice vede atraktivní krajinou „České Kanady“, je trvalým turistickým lákadlem.
- Možnost stanovení cen jízdného v osobní dopravě majitelem společnosti dávají předpoklady pro zlepšení hospodářského výsledku.
- Vzhledem k nízkým hospodářským aktivitám v dané oblasti je přeprava zboží minimální a tím chybí výnosy ze ziskové nákladní dopravy.
- Významným faktorem pro kladné hospodářské výsledky JHMD a.s. jsou dotace z veřejných rozpočtů. Díky těmto prostředkům je hospodaření v kladných číslech. Bez těchto dotací by provoz osobní dopravy byl ztrátový a tím zřejmě celé hospodaření JHMD a.s.
- Sympatickým rysem je postup investiční činnosti JHMD a.s., zlepšuje se technický stav tratí, vytváří se infrastruktura cestovního ruchu a s tím spojené doplňkové aktivity (ubytování, stravování, půjčovny sportovního materiálu apod.).

Seznam použité literatury

Literární zdroje

1. Žemlička, Z, Lukšů, V. : Dopravní politika, VŠE, Praha 1999
2. Šatlava, J., : Jindřichohradecké úzkokolejky, JHMD a.s., 1996 JHMD a.s., Výroční zpráva
3. Synek, M a kol., : Podniková ekonomika, VŠE, Praha 2004

Elektronické zdroje

1. Dopravní politiku České republiky pro léta 2005-2013. Usnesení vlády č. 882/2005 z 13. července 2005 Strategie podpory dopravní obsluhy území.
[cit 2008-02-19 Dostupný z < http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf
2. Ing. Zdeněk Tomeš, Ph.D. Katedra ekonomie. Ekonomicko-správní fakulta. Masarykova univerzita. Evropská železnice na počátku 21. století. [cit 2008-02-19 Dostupný z <http://railway.econ.muni.cz/storage/1193916895_sb_evropskezeleznicenapotku20stoleti-final.pdf
3. Zdeněk Tomeš EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ POLITIKA POHLEDEM EKONOMA [cit.2008-02-19] Dostupný z< http://railway.econ.muni.cz/storage/1193917818_sb_evropskazeleznicipolitika.pdf
4. Zdeněk Tomeš EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ POLITIKA POHLEDEM EKONOMA "Železničná doprava a logistika1/2007", Bílá kniha dopravní politiky – čas rozhodnutí (European Commission, 2001) [cit.2008-02-19]. Dostupný z < http://fpedas.utc.sk/zdal/cisla/1_07/23_tomes.pdf

Seznam zkratek

EU – Evropská unie

JHMD a.s. – Jindřichohradecké místní dráhy akciová společnost.

TEN-T – Transevropská dopravní síť - Operační program Doprava Ministerstva dopravy a typy podporovaných projektů:

- modernizace tranzitních koridorů,
- pokračování výstavby dalších úseků sítě TEN-T,
- modernizace rozhodujících železničních uzlů na síti TEN-T,
- rekonstrukce dalších železničních tratí zařazených do sítě TEN-T za účelem zajištění požadovaných parametrů,
- realizace technických opatření vedoucích k minimalizaci vlivů dokončených staveb na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.

ZDO – Základní dopravní obslužnost – je doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět. Rozsah podílu státu na jejím zajištění stanoví podle místních podmínek územně příslušný dopravní úřad.

ČD-CARGO a.s. – České dráhy - CARGO a.s., zajišťuje přepravu průmyslových a zemědělských komodit, surovin, paliv, pohonných hmot, zboží, kontejnerů a nadměrných nákladů. Zajišťuje pronájem nákladních vozů, vlečkové a další přepravní služby. Svým zákazníkům poskytují služby nákladní dopravy.

Oskm – osobokilometry – je dynamickým ukazatelem, ve kterém se promítá přepravní vzdálenost, a je součinem této vzdálenosti a objemu přepravy (vzdálenost na kterou byla jízdenka vydána lze volit dle tarifního pásma jako střední, dolní, horní tarifní pásmo)

Vlkm – vlakový kilometry –

Hrtkm – hrubotunokilometry - celková hmotnostní výkonnost přepravních jednotek

Seznam příloh

I. Drážní vozidla – tažná - parní lokomotivy
- motorové lokomotivy
- motorové vozy

Drážní vozidla – tažená - osobní vozy
- nákladní vozy
- služební vozy

Drážní vozidla – speciální vozidla

Drážní vozidla – podvalníky

Příloha I.

Drážní vozidla

Tažná vozidla

Parní lokomotiva U 37.0



Parní lokomotiva se třemi spřaženými nápravami a běhounem Krauss - Helmholtz

Výrobce a rok výroby: Krauss - Linz, 1898

Maximální rychlost: 35 km/hod

Hmotnost: 24 t

Parní lokomotiva U 46.0



Čtyřnápravová parní lokomotiva se dvěma parními válci vybavenými nasávacími záklopkami šoupátek. Kola druhé a třetí nápravy mají zeslabený okolek pro lepší průjezd obloukem.

Výrobce a rok výroby: Resita, 1959

Maximální rychlost: 30 km/hod

Hmotnost: 25,5 t

Parní lokomotiva U 47.0



Čtyřnápravová čtyřválcová sružená parní lokomotiva systému Mallet se dvěma parními stroji za sebou. Dvě přední hnací nápravy jsou spolu s parním strojem uloženy v samostatném podvozku.

Výrobce a rok výroby: Henschel, 1907

Maximální rychlost: 35 km/hod

Hmotnost: 27,5 t

Tato parní lokomotiva je majetkem Národního technického muzea

Motorová lokomotiva 702.9 (TU 29.0, T 29.0)



Dvounápravová lokomotiva kapotové konstrukce s dieslovým motorem a s mechanickým přenosem výkonu, s jedním stanovištěm strojvedoucího na zadním konci lokomotivy. Je určena pro vozbu lehčích nákladních a osobních vlaků a pro pracovní vlaky při údržbě tratí JHMD

Výrobce a rok výroby: ZTS Martin, 1967

Maximální rychlost: 40 km/hod

Hmotnost: 24 t

Motorová lokomotiva 705.9 (TU 47.0, T 47.0) I. Série



Čtyřnápravová dvou podvozková lokomotiva skříňové konstrukce s diesellovým motorem a elektrickým přenosem výkonu, se stanovištěm strojvedoucího na obou koncích a se služebním za předním stanovištěm. Lokomotivy zajišťují veškerý provoz na tratích JHMD

Výrobce a rok výroby: ČKD Praha, 1954
Maximální rychlost: 50 km/hod
Hmotnost: 30,5 t

Motorová lokomotiva 705.9 (TU 47.0, T 47.0) II. Série



Čtyřnápravová dvou podvozková lokomotiva skříňové konstrukce s diesellovým motorem a elektrickým přenosem výkonu, se stanovištěm strojvedoucího na obou koncích a se služebním za předním stanovištěm. Lokomotivy zajišťují veškerý provoz na tratích JHMD

Výrobce a rok výroby: ČKD Praha, 1956
Maximální rychlost: 50 km/hod
Hmotnost: 32 t

Motorový vůz M 27.001(původní nátěr)



Motorový vůz M 27.001 původního označení Mbx2-213 byl zakoupen v roce 2006 z Polska. Jeho posledním polským působištěm byla úzkokolejka ve Šmigielu

Motorový vůz M 27.001(nový nátěr JHMD)



Motorový vůz M 27.001. V letech 1984 - 1986 vyrobila lokomotivka FAUR Bukurešť celkem dvacet vozů pro rozchod 750 mm a dvanáct vozů pro rozchod 1000 mm. Vůz M 27.001 pochází z roku 1986 a má výrobní číslo 25117. Je vybaven naftovým motorem D2516HMU o výkonu 141 kW. Přenos výkonu je hydrodynamický, vůz má dvě hnací nápravy (uspořádání B'2'). Nejvyšší rychlost je (původně) 60 km/h u vozů s metrovým rozchodem a 40 km/h u vozů s rozchodem 750 mm. Délka vozu přes spřáhla je 15.920 mm, hmotnost ve službě 24.4 t, počet míst k sezení 39, ke stání 60.

Tažená vozidla

Osobní vozy

Balm/u



Čtyřnápravový osobní vůz Lehké stavby se služebním oddílem pro vlakový doprovod a dvěma oddíly pro cestující. Vůz je vybaven toaletou, vytápění je teplovzdušné se dvěma nezávislými naftovými agregáty. Osvětlení vozu je zajištěno žárovkami i zářivkami.

Výrobce a rok výroby: Tatra Smíchov, 1966

Počet sedadel: 46

Hmotnost: 13,5 t

Balm/u – rekonstruovaný



Výrobce a rok výroby: Tatra Smíchov, 1966 / rekonstrukce JHMD, 2003

Počet sedadel: 46

Hmotnost (prázdný): 13.2 t Brzda : tlaková DAKO, ruční Brzdící váha P/r: 15 t / 11 t

Ci/u 321



Dvounápravový osobní vůz se dvěma oddíly pro cestující.

Výrobce a rok výroby: Ringhoffer, 1906

Počet sedadel: 32

Hmotnost (prázdný): 5 t

Ci/u 329



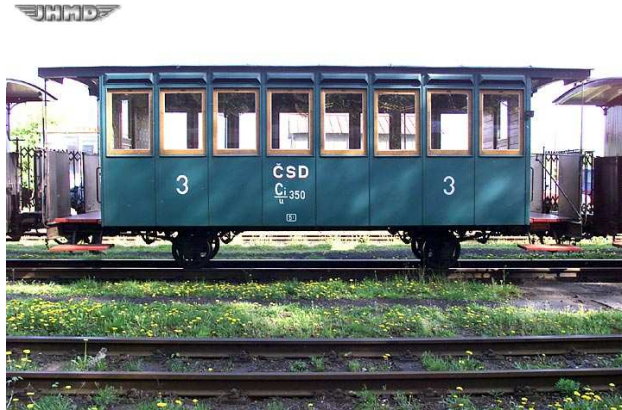
Dvounápravový osobní vůz s jedním oddílem pro cestující.

Výrobce a rok výroby: Gyor, 1908

Počet sedadel: 16

Hmotnost (prázdný): 4 t

Ci/u 350



Dvounápravový osobní vůz druhé a třetí třídy BCi/s 13

Výrobce a rok výroby: Ringhoffer Praha, 1906 / J.S.K. Partner Kamenice n.L., 2000

Původní výrobní číslo:

Počet sedadel: 24

Osvětlení: elektrické, 24 V, napájení z externího zdroje Hmotnost (prázdný): 5 t Brzda: tlaková DAKO

Ci/u 351



Dvounápravový osobní vůz s jedním oddílem pro cestující.

Výrobce a rok výroby: Ringhoffer, 1906

Počet sedadel: 20

Hmotnost (prázdný): 4 t Brzdící váha P/r:

D/u 600



Dnes slouží jako vůz bufetový. Vůz je vybaven elektrickým osvětlením, dynamem, akumulátorem regulátorem nabíjení systému Křižík. Zdroj napájí elektrické osvětlení dalších vozů v historické soupravě prostřednictvím propojovacích kabelů.

Výrobce a rok výroby: Graz, 1900

Počet míst: k sezení žádná, k stání dostatek

Hmotnost (prázdný): 4 t

DE/u 647



Poštovní a služební vůz.

Výrobce a rok výroby: Ringhoffer Praha , 1906 / J.S.K. Partner Kamenice n.L., 2003

Hmotnost (prázdný): 6.1 t Osvětlení: elektrické 24V, dynamo, akumulátor Brzda: tlaková DAKO, ruční vřetenová Brzdící váha P/r: 5t / 3t

Ci/u 305



Vyhlídkový vůz Ci/u 305 je v provozu od roku 2001. Vůz byl upraven ze standardního služebního vozu rakouských úzkorozchodek s typizovaným spodkem (rozvor 3,7 m, průměr kol 620 mm) vyrobeného vagónkou v Simmeringu v roce 1924.

Výrobce a rok výroby: Simmering, 1924

Počet sedadel: 32

Hmotnost (prázdný): 5 t

Nákladní vozy

Z/u



Dvounápravový zavřený nákladní vůz.

Výrobce a rok výroby :

Hmotnost (prázdný): 4 t

Služební vozy

D/u - brzdící vůz



Dvounápravový brzdící vůz. Jedná se o upravené kryté nákladní vozy metrového rozchodu, určené původně pro vývoz do Indočíny. Vozy slouží především jako brzdící pro vlaky s vozy na podvalnicích, proto mají několikatunový betonový balast a zdvojené spřáhovací a narážecí ústrojí: kromě klasického spřáhla bosenského mají i nárazníky se šroubovkou jako vozy normálněrozchodné. Vozy jsou vybaveny elektrickým osvětlením s dynamem a akumulátorem.

Výrobce a rok výroby: Vagónka Česká Lípa, 1963

Hmotnost (prázdný): 12 t Brzda: Tlaková DAKO, ruční Brzdící váha P/r: 14.7 t / 12 t

Speciální vozidla

MUV 69.U-968



Motorový univerzální vozík MUV 69.U je dvounápravové plošinové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu, opatřené v přední části kabinou pro stanoviště řidiče; slouží k přepravě materiálu, drobné mechanizace, případně osob (mimo veřejné přepravy). Univerzálnost vozíku spočívá v tom, že kromě vlastního jeho poslání (přeprava materiálu) může být pomocí přídatných zařízení modifikován k výkonu dalších prací při údržbě a opravách dopravní cesty.

Výrobce a rok výroby MTH, 1984 Spalovací motor Tatra 912 T3 Přenos výkonu mechanický Délka 6.76 m Hmotnost 7.45 t Nosnost 8 t Max. rychlost 30 km/h Brzda automobilní, vzduchová Brzdící váha neudána

MUV 69.U HR 3001 – 967



Motorový univerzální vozík MUV 69.U HR 3001 je dvounápravové plošinové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu, opatřené v přední části kabinou pro stanoviště řidiče; slouží k přepravě materiálu, drobné mechanizace, případně osob (mimo veřejné přepravy). Na plošině vozíku je za kabinou umístěna hydraulická ruka HR 3001 pro manipulaci s materiálem.

Výrobce a rok výroby MTH, 1984 Spalovací motor Tatra 912 T3 Přenos výkonu mechanický Délka 6.76 m Hmotnost 8.65 t Nosnost 6.80 t Max. rychlost 30 km/h Brzda automobilní, vzduchová Brzdící váha neudána

MUV 69.U KSF 70 – 1018



Motorový univerzální vozík MUV 69.U KSF 70 je dvounápravové plošinové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu, opatřené v přední části kabinou pro stanoviště řidiče; slouží k odstraňování sněhu. Při jízdě kabinou vpřed odstraňuje sníh sněhová fréza, která je poháněna dvěma motory Tatra 928 T3, při jízdě plošinou vzad odstraňuje sníh sklopný šípový pluh.

Výrobce a rok výroby MTH, 1984 Spalovací motor Tatra 912 T3 Pohon nástavby 2x Tatra 912 T3 Přenos výkonu mechanický Délka 9.93 m Hmotnost 17.36 t Nosnost --- Max. rychlost 30 km/h Brzda automobilní, vzduchová Brzdící váha neudána

SVP 74.U-139



Stroj na výměnu pražců SVP 74.U je dvounápravové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu, opatřené otočnou nástavbou; slouží k pracím na opravách a údržbě dopravní cesty v závislosti na použitém přídatném zařízení. Používaná přídatná zařízení jsou nakládací zařízení, kosící zařízení podkopové zařízení s možností dosazení otočné radlice, vrtací zařízení a rameno na výměnu pražců s možností doplnění vyrovnávačem vybočených styků.

Výrobce a rok výroby MTH, 1988 Spalovací motor Zetor 8001 Přenos výkonu hydrostatický Délka 5.62 m Hmotnost 12.7 t max. Nosnost --- Max. rychlost 30 km/h Brzda automobilní, vzduchová Brzdící váha neudána.

Plassermatic WE 75 – 442



Strojní podbýječka pražců Plassermatic WE 75 je dvounápravové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu, které slouží k podbýjení pražců v kolejkách nebo ve výhybkách. K podbýjení slouží jedna podbýjecí hlava se čtyřmi pěchy s možností jejich individuálního vyklonění. Podbýjecí hlava má možnost bočního posuvu pro přejíždění mezi kolejnicovými pásy.

Výrobce a rok výroby Plasser und Theurer Spalovací motor DEUTZ F4L 912 Přenos výkonu hydrostatický Délka 7.1 m Hmotnost 11.2 t Nosnost --- Max. rychlost 30 km/h Brzda hydraulická Brzdící váha neudána

Podvalníky

Podvalník – 1988



Podvalník pro přepravu normálně rozchodných vozů je dvounápravový vozík, vybavený opěrami pro kola přepravovaného vozu a kleštinami pro upevnění nápravy přepravovaného vozu. Podvalník 1988 umožňuje přepravu čtyřnápravových vozů. Podvalník není vybaven brzdou.

Výrobce a rok výroby Vagónka Poprad, 1989 - 1990 Hmotnost 1.2 t Nosnost 20 t Max. rychlost 30 km/h Rozvor 1772 mm Délka 1000 mm

Abstrakt

GARHOFER, M. *Vyhodnocení provozování Jindřichohradeckých místních drah : bakalářská práce.*

České Budějovice :

Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2008. 63 s.

Vedoucí bakalářské práce Doc.Ing. Zdeněk Žemlička, CSc.

Klíčová slova: *dopravní infrastruktura, regionální doprava, dopravní trh, atrakční obvod, strategický rozvoj, dopravně přepravní potřeby.*

Práce se zabývá problematikou posouzení regionální dopravy na území okresu Jindřichův Hradec, a to zejména s ohledem na oblast vlivu dopravní infrastruktury a posouzení železniční dopravy a jejího celkového postavení na dopravním trhu v kontextu konkurence v oboru nákladní a osobní dopravy. Dalším bodem je vymezení atrakčního obvodu Jindřichohradeckých místních drah a.s.se zaměřením na zázemí společnosti, strategický rozvoj a charakteristiku dopravy v atrakčním obvodu Jindřichohradeckých místních drah při zajištění dopravně přepravních potřeb v okrese Jindřichův Hradec. Tato práce srovnává také dopravní politiky v železniční dopravě dvou koncepčních pohledů a to z pohledu Evropské unie a České republiky. Další nedílnou součástí práce je definice podnikatelské aktivity společnosti Jindřichohradecké dráhy a.s., její historie a popisem současné situace v provozování drážní dopravy se zaměřením na analýzu výkonových ukazatelů a ekonomické posouzení provozování dopravy na Jindřichohradeckých místních drahách při definování reálného odhadu budoucího vývoje v daném segmentu dopravy.

Abstract

GARHOFER, M. *Evaluation of running Jindřichův Hradec local railways:*
bachelor work.

České Budějovice :

University of European and regional study, o. p. s., 2008. 63 d.

Leader of bachelor work Doc. Ing. Zdeněk Žemlička CSc.

Keywords: infrastructure of transport, regional transport, transport sale, attraction district , strategical development, traffic-transport needs.

The work is engaged in examination problematic of regional traffic in Jindřichův Hradec region, especially with view to influence sphere on infrastructure of transport and examination railway transport and its standing on transport sale with context in competition in section of goods and personal transport. With definition of attraction district of J. Hradec local railways with sight on society rear, strategical development and transport characteristics in attraction district of J.Hradec local railways with covering traffic-transport needs in Jindřichův Hradec region. This work also compare transport politics in railway transport. There are two concrete views - European Union view and Czech Republic view. Next part of this work is definition of social business activities of J. Hradec local railways a.s., its history and description of current situation in running railway transport with power ratios analyse and from economic examination of transport prosecution on J. Hradec local railways with defined real judgment of future development in given segment of transport.