

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

**Provozně – ekonomická situace podorlických lokálek a možnosti
řešení vedoucí k zefektivnění provozu a přepravy na nich**

TOMÁŠ FUCHSA

Bakalářská práce

2009

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš FUCHSA**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Provozně - ekonomická situace podorlických lokálek
a možnosti řešení vedoucí k zefektivnění provozu
a přepravy na nich**

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

Úvod

1. Vznik a vývoj podorlických lokálek
 2. Provozně - ekonomická situace podorlických lokálek během jejich vývoje
 3. Analýza současného stavu a postavení železnice v Podorlicku
 4. Návrhy a doporučení řešení vedoucí k zefektivnění provozu a zvýšení přepravy
 5. Úloha a význam případné realizace projektu Dráhy Orlických hor pro podorlické lokálky
- Závěr


Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Rudolf Kampf st., CSc.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **28. listopadu 2008**
Termín odevzdání bakalářské práce: **1. června 2009**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 5. 2009

Tomáš F U C H S A

Anotace:

Tato bakalářská práce se zabývá na příkladu tří železničních tratí v Podorlicku – Častolovice – Solnice, Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách a Dobruška – Opočno pod Orlickými horami – problematikou provozně-ekonomické situace regionálních železnic. Úkolem práce bylo po analýze situace a postavení podorlických lokálek během jejich historického vývoje i v současnosti navržení možných řešení, které by vedly k zefektivnění provozu a zvýšení přepravy na nich. Práce se ve svém závěru rovněž zaměřila na připravovaný projekt Dráhy Orlických hor a to především z pohledu vztahu k již existujícím železničním tratím v regionu Podorlicka.

Klíčová slova:

železniční doprava; regionální železnice; Podorlicko; projekt Dráhy Orlických hor; ekonomika provozu a přepravy.

Title

Operational – economic situation of local railways in the Podorlicko region and possibilities of solutions leading towards their more effective operation and transport

Abstract

This bachelor work considers problems of operational-economic situation of regional railways using examples of three railways in the Podorlicko region: Častolovice – Solnice, Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách and Dobruška – Opočno pod Orlickými horami. The aim of this work was, after the analysis of situation and position of shuttle trains in the Podorlicko region through their historic development and also on the present, to suggest possible solutions leading towards their more effective operation and increase of transport. Finally, in the last part this work also focuses on the Orlické Hory Railway project which is currently under preparation and then namely from the aspect of the relation to already existing railway lines in the Podorlicko region.

Keywords

Railway transport; regional railway; Podorlicko region; project Orlické Hory Railway; economy of operation and transport.

Obsah

Úvod.....	7
1 Vznik a vývoj podorlických lokálek.....	9
2 Provozně – ekonomická situace podorlických lokálek během jejich vývoje.....	13
2.1 Trať Častolovice - Solnice.....	14
2.2 Lokálka Doudleby – Rokytnice.....	17
2.3 Nejmladší a nejkratší podorlická lokálka Dobruška – Opočno.....	18
3 Analýza současného stavu a postavení regionální železnice v Podorlicku.....	21
3.1. Současná organizační struktura Českých drah.....	22
3.2. Současná interní situace na trati Častolovice – Solnice.....	25
3.2.1 Technicko-provozní situace.....	25
3.2.2 Současná situace na trati v osobní přepravě.....	27
3.2.3 Analýza současného stavu v nákladní přepravě.....	28
3.3. Lokálka Doudleby – Rokytnice v současné době.....	29
3.3.1 Technicko - provozní situace.....	29
3.3.2 Analýza stavu osobní přepravy.....	30
3.3.3 Rozbor současné situace v oblasti nákladní přepravy.....	32
3.4. Interní analýza současného stavu železniční tratě Dobruška – Opočno.....	32
3.4.1 Stav v oblasti technicko – provozní.....	32
3.4.2 Osobní přeprava na trati.....	33
3.4.3 Analýza současné situace v nákladní přepravě.....	34
3.5. Analýza externího prostředí podorlických lokálek a jejich postavení v rámci dopravy v regionu Podorlicka.....	36
3.5.1 Konkurence.....	36
3.5.2 Substituce.....	37
3.5.3 Postavení podorlických lokálek v regionu.....	38
3.6. SWOT analýza podorlických lokálek.....	41
4 Návrhy a doporučení řešení vedoucí k zefektivnění provozu a zvýšení přepravy.....	43
4.1 Železniční lokálka Častolovice – Solnice.....	43
4.2 Možnosti řešení větší efektivity na trati Doudleby – Rokytnice.....	46
4.3 Nejmladší a nejkratší podorlická lokálka.....	47
5 Úloha a význam případné realizace projektu Dráhy Orlických hor pro podorlické lokálky.....	50
Závěr.....	55
Seznamy.....	56
1 Použitá literatura.....	56
2 Seznam tabulek.....	60
3 Seznam obrázků.....	61
4 Seznam zkratk.....	62
5 Seznam příloh.....	63

Úvod

Doprava provází lidstvo už od samého počátku jeho existence. První zmínky o dopravě lze vysledovat již v nejstarších dochovaných dokladech z období raných kultur. Doprava, která byla po dlouhá staletí nedílnou součástí výrobního procesu, nabývala na svém významu a intenzitě v závislosti na tom, jak se rozvíjela výroba, obchod a spotřeba. Jmenované faktory byly také příčinou jejího postupného přerůstání v samostatné odvětví.

Doprava jako odvětví lidské činnosti neslouží jen k uspokojování potřeb lidstva, ale v posledních staletích se stává i životní nutností. A to v takové míře, že na základě intenzity, účelnosti, rychlosti, bezpečnosti i působení tohoto odvětví na životní prostředí a lidské zdraví lze přímo klasifikovat hospodářský život i vyspělost jednotlivých zemí[13].

Politicky určený rámec daný dopravní koncepcí jednotlivých států či uskupení musí zohledňovat globální i regionální podmínky. Perspektivu by měly mít ty strategie, které počítají se změnou dopravních systémů a s omezováním neefektivní dopravy. Hlavními body v současné době v této oblasti jsou:

- udržitelná doprava,
- podpora výkonných a udržitelných dopravních systémů,
- podpora energeticky méně náročných vozidel,
- ochrana ekologicky citlivých oblastí,
- prosazování rychlejší, bezpečnější a energeticky méně náročné veřejné dopravy.

Nedílnou součástí dopravního systému v České republice, splňující více či méně uvedené aspekty, by měla být železniční doprava. Velkou výhodou tohoto druhu dopravy u nás je mimo jiné hustá železniční síť. Od hlavních tratí, křižujících naší zemi a spojujících velká města, důležité průmyslové a hospodářské oblasti a někdy i vytvářejících koridory evropského významu, vedou koleje i do nejzapadlejších koutů naší vlasti. To jsou regionální (či chceme-li místní nebo lokální) železnice. Pro jednu životní nutnost při své cestě za vzdáváním, za prací či za zábavou. Pro druhé možnost užití romantiky při cestách za sportem nebo turistikou. A pro další pro změnu artefakt minulosti zdržující ekonomiku na začátku 21. století svým nákladným systémem, nevelkou přepravní rychlostí a minimálními výkony s malými finančními příjmy.

Objektivní posudek regionálním tratím současnosti však může vystavit pouze hluboká ekonomická a společenská analýza, ve které by se muselo nutně přihlídnout ke všem faktorům ovlivňující nejen regionální ale také globální stav.

To ovšem neznamená, že nezbyvá nic jiného, než vyčkat uskutečnění uvedené analýzy a vyhlášení závěrů z této analýzy vyplývajících. V dnešním dynamicky se rozvíjejícím hospodářském životě by to byl sebezničující postoj. Zájemem všech zúčastněných (tzn. provozovatele dráhy, provozovatele drážní dopravy, dopravců, přepravníků, zákazníků ale i obcí, měst, vyšších územně správních celků i státu) by mělo být prozatím minimálně zachování provozu na většině regionálních tratí a to v rozsahu zajišťujícím alespoň základní potřeby přepravníků a cestujících v regionu a hlavně hledání dalších řešení vedoucích k zefektivnění provozu a zvýšení přepravy na těchto tratích.

Cílem této bakalářské práce je poukázat na směry, jenž by se mělo uvedené hledání ubírat a pokusit se navrhnout po základní analýze stavu konkrétní možnosti opatření vedoucí k zajištění požadovaného stavu. I přesto, že práce se věnuje pouze třem konkrétním lokálním tratím v regionu Podorlicka – Častolovice – Solnice, Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách, Dobruška – Opočno pod Orlickými horami – problém rentability lokálních tratí v celé České republice je až na výjimky téměř identický. Proto případná možná řešení vyplývající z této práce mají velkou šanci při přihlídnutí k místním podmínkám k uplatnění i na jiných tratích stejné kategorie.

1 Vznik a vývoj podorlických lokálek

Na konci 70. let předminulého století, tedy zhruba 40 let od zahájení provozu na první parostrojní železnici na našem území, byl v zásadě vybudován zcela nový dopravní systém. Pomalá formanská a dostavníková doprava byla přeměněna v doplňující dopravní spoj lokálního významu a hlavní tíha přepravy se pomalu ale jistě přesunula na železnici. V té době lze registrovat již dostavěné prakticky všechny dálkové (hlavní) tratě a železniční síť na území českých zemí se rozrostla na bezmála 5 tisíc kilometrů. Význam postavených železničních tratí v drtivé většině překonal očekávání. Nejen, že se v krátké době pokryly náklady na výstavbu, ale nastal obrovský rozvoj průmyslu, oblastí a měst, kudy nové železnice vedly[12].

A tak na přelomu 70. a 80. let 19. století můžeme v českých zemích pozorovat na jedné straně oblasti s vysokou koncentrací průmyslu a na straně druhé oblasti bez něho nebo jen s jeho slabým rozvinutím. Právě tento fakt byl jedním z hlavních motivů při podávání žádostí o povolování staveb dalších drah. Nové železnice ovšem v letech, které byly poznamenány hospodářskou depresí neměl zájem stavět ani stát ani soukromý sektor.

Začalo se tedy uvažovat o výstavbě sice méně výkonných ale podstatně levnějších drah, které by uspokojily dopravní a přepravní potřeby měst, obcí a oblastí, jejich obyvatel a podnikatelských aktivit. Měly to být železniční tratě díky zvýhodněným stavebním normám s množstvím úlev při vystrojování i jejich provozování snadno a levně pořiditelné. A tak vznikly místní dráhy.

Dlouhé období výstavby lokálních tratí lze rozdělit do tří vývojově odlišných etap. Na samotném začátku stojí lokálky vybudované do roku 1880 na základě individuálního zákona pro každou z nich. Druhá etapa je ohraničena roky 1880 a 1893. Výstavba nových tratí v tomto období vycházela z obecného zákona „O poskytování výhod místním drahám“ později novelizovaného zákonem „O železnicích nižšího řádu“. Etapu třetí, spadající do let 1893 – 1914, lze nazvat obdobím svépomocných drah.

Více než tři desítky let trvající výstavba místních železničních tratí v českých zemích přinesla ohromné množství převážně krátkých tratí, jimž se přiváděla železnice do oblastí, kterým se tento druh dopravy do té doby vyhýbal. Celková kilometráž všech lokálních tratí nakonec přesáhla čtyři a půl tisíce kilometrů. V tomto počtu je zahrnuto i čtyřicet kilometrů regionálních tratí ležících pod vrcholy Orlických hor.

Jako první byla do železniční mapy Podorlicka zakreslena lokálka Častolovice – Solnice. Její vznik spadá do druhé vývojové etapy českých místních drah. První vlak na patnáctikilometrovou trať vyjel 26. října 1893.

Druhá lokálka vedoucí z Doudleb nad Orlicí do Rokytnice v Orlických horách byla otevřena dne 14. října roku 1906. Délka této tratě s parametry typické horské železnice je necelých 20 kilometrů.

Nejmladší a také nejkratší podorlická lokálka vede z Dobrušky do Opočna pod Orlickými horami. Podobně jako rokytnická dráha spadá do třetí etapy výstavby lokálních tratí. A to i přesto, že první návrh na výstavbu této tratě byl předložen již v roce 1880. Slavnostní otevření necelých 6 kilometrů dlouhé lokálky ale proběhlo až 1. listopadu 1908.

Byť je mezi datem zprovoznění jednotlivých podorlických lokálek rozdíl 15-ti let lze podněty a důvody vedoucí k výstavbě těchto tratí klasifikovat jako rámcově identické. Vycházejí ze sociální situace v tomto regionu. Vždyť oblast Orlických hor a jejich podhůří na konci 19. století tonuly v bídě. Výdělky drobných řemeslníků byly velmi nízké a zaostávaly za celočeským průměrem. Navíc nedostatek pracovních příležitostí a hrozba z úplavice z hladu vyháněl obyvatele této krajiny.

První léta provozu na lokálkách v podhůří Orlických hor byla charakteristická, podobně jako na všech místních drahách v té době, pomalým a také velmi řídkým provozem. Většinou bylo provozováno jen několik málo párů vlaků denně. A to navíc ještě vlaků smíšených, tzn. vlaků přepravujících osobní i nákladní vozy. Posun v nácestných stanicích tak rychlost provozu ještě více zpomaloval.

Po vzniku samostatného československého státu čekaly české lokálky mnohé změny. A to jak po stránce právní, správní, organizační, tak i po stránce ekonomické, tarifní či provozní. Éru mnohých soukromých lokálek uzavřel zákon č. 156 ze dne 25. června 1925, který se zpětnou platností od 1. ledna téhož roku zestátnil mnoho kilometrů sítě místních drah. Hlavním důvodem byla ekonomická situace na většině z nich. Z podorlických lokálek se tento zákon dotknul trati Doudleby – Rokytnice a Dobruška – Opočno.

Ekonomické důvody a rovněž vzrůstající konkurence automobilové dopravy nutily české lokálky ke zlepšování služeb. Jednu z podstatných rolí v tomto sehrála motorizace tratí. Motorové vozy, které se vyznačují výrazně nižšími provozními náklady (například jednomužnou obsluhou) na rozdíl od klasických souprav tažených parními lokomotivami umožnily na tratích kde byly nasazeny výrazné zrychlení dopravy a zhuštění jízdního řádu.

První motorové vozy v Podorlicku a zároveň jedny z prvních v síti československých drah bylo možno vidět na solnické lokálce. A to již v roce 1927. Na trati spojující Doudleby

s Rokytnicí se první motoráky objevily na začátku 30. let minulého století. Jako poslední prošla motorizací dobrušská lokálka. Pravidelný provoz motorovou trakcí zde byl zahájen od letního grafikonu v roce 1950.

Všemi nevýhodami krátkých a ve většině případů kusých tratí byly lokálky stíhány v letech celosvětové hospodářské krize na začátku 30. let 20. století. Proto se nelze divit, že na podzim roku 1933 bylo na zasedání Ústřední rady železniční ohlášeno „programové nahrazování kolejového provozu na některých místních drahách levnější a pružnější dopravou silniční“. Tento program však nakonec realizován nebyl nebo alespoň ani zdaleka v plné míře.

Od té doby však každé desetiletí na seznam zrušených místních drah přibývá několik tratí. Největší rušení lze pozorovat po skončení II. světové války, na začátku 50. let a v letech sedmdesátých. 20 kilometrů zrušených tratí po válce bylo dáno novým uspořádáním Evropy. Prudké snížení hraničních přechodů vedlo k zániku deseti železničních spojnic s Polskem, Německem a Rakouskem.

Na začátku 50. let však za rušením českých lokálek už stály především ekonomické důvody. První poválečná léta byla ve znamení zvýšeného úsilí o zvládnutí veškeré rozvíjející se přepravy s velmi omezenými prostředky. Obtíže zvyšovala také uhelná kalamita, nedostatek vozů i nedostatek pracovních sil. Navíc nemalými finančními prostředky se musely opravovat stovky kilometrů válkou zničených traťových úseků. Ortel na mnohých lokálkami pak způsobil neúroda v roce 1947. Ta udělala škrtky v investicích do dráhy. Pro úhradu obilí, které dodal Sovětský svaz, se rezortu dopravy scvrkly dotace na pouhých 29% z původně schválené částky[12].

Zatímco jmenované dvě vlny rušení tratí se nijak zvlášť podorlických lokálek netýkaly, o další vlně v 70. letech 20. století se toto již říci nedá; a to v případě lokálky Dobruška – Opočno. Impulsem k nejintenzivnějšímu rušení místních drah v historii se stala směrnice XIV. Sjezdu KSČ k pětiletému plánu na léta 1971 – 1975, kde se ukládalo „postupné vylučování neefektivních provozů a činností v souladu s ekonomickou dělbou práce, zejména rušení málo využitých železničních tratí“[16].

A tak paradoxně na jedné straně v nic netušící Dobrušce probíhala jednání o možnosti prodloužení lokálky do Solnice, na druhé straně se trať Dobruška – Opočno objevila na seznamu tratí, které by měly zmizet ze železniční mapy Československa. Až jednání delegace dobrušské městské rady na ministerstvu dopravy tuto možnost zažehnilo.

Po pádu komunismu vzniklo v Československu tržní podnikatelské prostředí. To s sebou přineslo citelný pokles železniční přepravy. Tehdejší Československé státní dráhy (ČSD) trpěly silnou přezaměstnaností a infrastruktura a vozový park byl značně přestárlý.

Dne 1. ledna 1993 vznikla Česká republika a rozdělením ČSD společnost České dráhy s. o. Vláda v zemi byla pravicová a preferovala silniční dopravu. Ekonomická nerentabilita železnice byla této vládě trnem v oku. Proto bylo rozhodnuto o udržení pouze 60% stávající železniční sítě. Z usnesení vlády č. 766 ze dne 20. prosince 1995 byly všechny železniční tratě úředně rozděleny na hlavní a regionální. Druhé jmenované měly být odprodány – privatizovány. Provoz na nich by zajišťoval nový vlastník bez finanční pomoci státu. V případě nezájmu o koupi těchto tratí měly být zrušeny[16].

V roce 1998 se ovšem vlády v naší zemi ujala levicová opozice, která se ostře postavila proti rušení železničních tratí. Další řešení rozvoje a financování železniční dopravy bylo odloženo do doby vzniku vyšších územně správních celků. Ty byly posléze pověřeny rozhodováním a financováním regionální dopravy.

2 Provozně – ekonomická situace podorlických lokálek během jejich vývoje

Na výši přepravy, a to jak osob tak i zboží, a z toho vyplývající ekonomickou situaci železničních tratí (a to nejen na námi sledovaných lokálcích) v průběhu jejich historie měla a má vliv řada činitelů. Ty základní můžeme rozdělit na činitele globální a regionální.

Největší a nejvýznamnější globální aspekty ovlivňující provoz a přepravu na jednotlivých tratích lze shrnout do následujících bodů:

- vliv světových všeobecných politických a hlavně hospodářských podmínek v daném období na dopravu a přepravu,
- vliv vnitřní hospodářské úrovně státu,
- vliv rozvoje dalších druhů dopravy.

Podíváme – li se podrobně na historický vývoj tří lokálek pod Orlickými horami, zjistíme, že největší vliv na hospodářskou situaci (a to jak ve směru kladném, tak i záporném) v jejich historii měla tato konkrétní období:

- I. světová válka,
- celosvětová hospodářská krize v první polovině 30. let minulého století,
- II. světová válka,
- budování socialismu a s tím spojená preference těžkého průmyslu náročného na přepravu,
- přechod od socialistického plánovaného hospodářství k hospodářství tržnímu po roce 1989 spojený s velkým rozmachem automobilové dopravy v naší zemi.

V případě regionálních či vnitřních aspektů majících vliv na množství a kvalitu přepravy a dopravy lze uvést:

- momentální hospodářská a politická situace ve spádových oblastech jednotlivých tratí,
- měnící se význam jednotlivých lokálek ve vztahu k dějinnému vývoji v naší zemi,
- přístup koncesionáře v době éry soukromých tratí ke své lokalce.

Při vyjmenování prvků ovlivňující ekonomickou situaci jednotlivých podorlických lokálek nelze zapomenout ani na základní parametry provozu a přepravy jakými jsou kvalita služby, rychlost, cena, správně nastavený jízdní řád, technický stav, bezpečnost, spolehlivost či orientace na zákazníka a jejich vzájemný poměr.

2.1 Trať Častolovice - Solnice

Už v době prvních příprav na výstavbu první podorlické lokálky se vedly různé statistické výpočty, které jasně ukazovaly, že postavená trať si na svůj provoz vydělá. Uvedené výpočty rentability se potvrdily již během prvních roků provozu. Dráha přinášela zisk. Nebyl sice tak velký, jak si koncesionáři představovali, ale to si zavinili sami špatně zvoleným úvěrem na stavbu tratě a laickými zásahy do stavby a později provozu železnice.¹ Proto první náznaky zvýšených zisků lze sledovat až po roce 1905, kdy se koncesionář zbavil po zásahu státních orgánů finanční závislosti na cizích firmách.

Slibně se rozvíjející hospodářskou situaci zastavila až I. světová válka, se kterou přišel citelný pokles civilní přepravy.

V meziválečném období měly podstatný vliv na hospodářskou situaci tratě dva aspekty. A to v prvním případě naprosto laické, paradoxní a naivní počínání představitelů místní dráhy a v druhém provedená motorizace.

Vznik samostatného Československa otevřel nové perspektivy pro rozvoj lokálky, ale její správní rada se ve vztahu k novému provozovateli – Československým státním drahám – chovala velmi podivně. Například s poukazem na špatnou poválečnou finanční situaci akcionářů správní rada žádala, aby 1,3 milionů Kč nutných na opravy válkou zanedbané tratě a vozidel hradil stát a na druhé straně se důrazně postavila proti přeměně osobních vlaků na vlaky smíšené i proti tomu, aby tím pádem jedna nevyužitá lokomotiva jezdila za vysoký nájem jinde. Lokálka samozřejmě neuspěla v prvním případě a přes protesty nařízená realizace druhého případu ji za rok přinesla 132 000 Kč[12].

Dále chtěla společnost využívat výhod členství v Mezinárodní unii železniční, ale kromě úlev v normách chtěla, aby vysoké členské příspěvky platily ČSD. Byla i proti

¹ Přestože městu Rychnov nad Kněžnou jako hlavnímu podílníkovi a později i nositeli koncese nelze upírat zásluhy o vybudování první podhorské lokálky, postoje byly někdy natolik podivné, že si lokálka v odborných kruzích vysloužila přezdívku svéhlavička. Důvodem byly názory na vybavení odbočné stanice, zásadně záporná stanoviska k projektům jiných tratí, tvrdošíjně spory o nákupu vozidel a vozového parku. Zbytečné náklady si vyžádal také prosazený jízdní řád, kdy Rychnovští odmítli návrh na denní vedení pěti párů smíšených vlaků (vlaků nákl. přepravy s přepravou cestujících) v celé trati a jedné dvojice vlaků smíšených vlaků mezi Častolovicemi a Rychnovem a požádali o vedení pěti párů osobních vlaků a tří párů vlaků nákladních v celé trase trati. To už vyžadovalo nasazení dvou lokomotiv.

Samostatnou kapitolou bylo úvěrování stavby tratě, které se provalilo až v roce 1903, kdy Rychnov požádal Zemský výbor o poskytnutí půjčky. Sotva koho by do té doby napadlo, že Rychnov snad z obavy před dlouhodobým zatížením úroky se odhodlal k tomu, před kterým zemské úřady, obchodní a živnostenské komory i české banky každého podnikatele varovaly. Místo aby si koncesionář vypůjčil u tuzemských peněžních ústavů a platil běžné úroky, vzal jsi úvěr u Ollendorfové berlínské a Goldsternově vratslavické firmy, které patřily jednomu z nejvyhlášenějších lichvářů v celém Prusku. Tím, že Rychnov musel těmto firmám každý rok odvádět třetinu hrubého výnosu místo platby běžných úroků přicházel v průměru o 41 000 K[13].

zavedení jednotných stejnokrojů pro všechny dráhy v republice, a to i přesto, že bezpečnostní, stejnokrojové i řada dalších záležitostí byly ze zákona věci provozovatelů a nikoli vlastníků drah.

Svou nekompetentnost projevovalo vedení společnosti i tím, že soustavně odmítalo všechny žádosti o zřízení nových zastávek na své trati, nesouhlasilo se zřizováním přejezdů a stavbou propustků či odmítalo povolit křížení tratě elektrickým vedením. To že to nebylo přínosem pro podorlickou lokálku dosvědčuje i to, že všechny uvedené případy přiměly ČSD k tomu, že společnosti účtovaly i dříve přehlížené malé částky. Zostření vztahů mezi Rychnovskými a ČSD vyvrcholilo vládním nařízením z roku 1923, které zmocňovalo státní dráhy jako provozovatele dopravy na trati blokovat až 80 % přepravních příjmů společnosti.

I přesto všechno vedení společnosti vsadilo na hru, která pro ni byla ještě nebezpečnější. Osnova tzv. podnikového zákona navrhovala, aby soukromé dráhy mohly pro dosažení plné rentability a za dodržení určitých podmínek daných detailním rozbohem, zvýšit tarify až o 100%. Společnost nejenže podmínky nesplnila ale ani nevyčkala schválení jmenovaného zákona a nejvyšší přípustné zdražení vyhlásila ihned. Nedbala výstrahy ČSD před přemrštěnými cenami. Teprve když od rozhořčených cestujících, přepravců i živnostenských a obchodních komor zazněl návrh na postátnění dráhy, rychle vedení lokálky souhlasilo se snížením přepravních sazeb zhruba o čtvrtinu[12].

Ovšem nebylo to jen jmenované počínání vedení společnosti co „proslavilo“ nejstarší podorlickou lokálku. Důležitým momentem pro provoz místní dráhy byl rok 1927. V uvedený rok byla trať motorizována. Touto motorizací trať se společnost zařadila mezi průkopnice technického pokroku. Zavedení motorové trakce na lokálce se provedlo v době, kdy na žádné soukromé trati takové vlaky ještě pravidelně nejezdily a kdy první motoráky v provozu u ČSD více než svou spolehlivostí byly známé svými poruchami.

V návaznosti na to byl na místní dráze zaveden nový jízdní řád. Osobní doprava byla od nákladní prakticky oddělena. Bylo přidáno šest párů osobních vlaků a zaveden jeden pár manipulačního vlaku. Dále byla v celé trati zvýšena maximální rychlost na 40 km/h. Všechna tato opatření vedla k lepším hospodářským výsledkům společnosti. Vzrostl počet odbavených cestujících a i v přepravě zboží byl zaznamenán vzestup.

Nadějné hospodářské perspektivy společnosti se začaly hroutit v roce 1930, kdy i lokálka začala pociťovat rychle se prohlubující celosvětovou hospodářskou krizi. Ztráta společnosti v těchto letech dosahovala až jeden milion korun. Město Rychnov, vždy hájící svou trať bylo pod tíhou této ztráty přinuceno ke kroku, který byl ještě před několika málo

roky nepředstavitelný – nabídli odevzdání tratě do vlastnictví státu. Odmítnutí nabídky vyvolalo v řadách Rychnovských zklamání.

Naštěstí pro trať se na podzim roku 1933 naproti solnickému nádraží začala stavět továrna podnikatele Ing. Janečka. Díky této stavbě a o rok později zprovozněním továrny došlo ke značnému zvýšení počtu zásilek a to až na úroveň před začátkem působení hospodářské krize. Tato továrna na výrobu karosérií (dnes Škoda auto Kvasiny) se v průběhu let stala stěžejním přepravním pro celou trať.

Po roce 1945 a hlavně po komunistickém převratu v roce 1948 lze zaznamenat prudký nárůst nákladní přepravy. V 60., 70. i 80. letech si lokálka udržovala vysoký přepravní standard. Dokazuje to i zavedení třetího páru manipulačního vlaku. Rovněž osobní přeprava se mohla chlubit solidní výkonovou úrovní.

Ačkoli rok 1990 v celé síti tehdejších ČSD zaznamenal nebývalý pokles veškeré nákladní přepravy z důvodu nových hospodářských podmínek, rychnovská lokálka si hlavně zásluhou přepravy z nebo do stanice Solnice udržela dobré přepravní výkony. Situace v osobní dopravě se paradoxně dost výrazně zlepšila.

Teprve od druhé poloviny roku 1994 se i na námi sledované trati postupně začala přeprava, a to jak osobní, tak i nákladní, snižovat. A tak zhruba se tříletým zpožděním přepravní ukazatele začaly kopírovat situaci na ostatních tratích.²

Tabulka č. 1: Přepravní ukazatele tratě Častolovice – Solnice v letech 1989 - 1996

ROK	Rychnov nad Kněžnou		Solnice		Celkem za celou trať	
	Počet vozových manipulací (podej + dodání)	Počet odbavených cestujících	Počet vozových manipulací (podej + dodání)	Počet odbavených cestujících	Počet vozových manipulací (podej + dodání)	Počet odbavených cestujících
1989	6 131	115 563	9 132	38 047	15 263	153 610
1990	6 292	139 687	11 418	38 581	17 710	178 268
1992	3 258	132 192	7 862	37 670	11 120	169 862
1993	2 372	183 233	7 167	76 473	9 539	259 706
1996	1 505	158 743	5 302	59 428	6 807	218 171

Zdroj: České dráhy[30], [31]

² Důvody poklesu přepravy v polovině 90. let minulého století na trati Častolovice – Solnice lze kromě změny hospodářských podmínek po roce 1989 hledat v postupném ubývání spojů na trati (osobní přeprava) i v celkové situaci u Českých drah, kde v rámci restrukturalizace bylo více času a prostoru věnováno vnitřním úsporám než orientaci na zákazníka. Navíc při této restrukturalizaci nebyly dodrženy základní manažerské opatření, ke kterým patří hlavně vysoká motivace všech pracovníků ke změnám a zintenzivnění práce se zákazníky, dodavateli a s celou veřejností za účelem získání důvěry a podpory[15].

2.2 Lokálka Doudleby – Rokytnice

Jestliže u solnické lokálky bylo více méně jasné, že provoz na ní přinese zisky, u místní dráhy Doudleby – Rokytnice si toto nemohl myslet ani ten největší optimista. Vždyť vybudování této podorlické lokálky bylo možné jenom díky úsilí českých vlastenců snažících se o rychlý pokrok v dopravnictví a díky Zemskému výboru Království českého, který prosazoval myšlenky, že výstavba místních drah by se měla přednostně realizovat v krajích s kritickou sociální situací v chudých částech české země.

Samozřejmě, že už první léta provozu na rokytnické lokálce ukázala, že dráha bude nejspíše trvale ztrátová. Ani tržby na rentabilním úseku trati z Doudleb do průmyslového Vamberka nemohly pokrýt pasíva ze severní části tratě. Podle toho byl také sestavován jízdní řád. První tři roky provozu stačily na přepravu pouhé tři páry smíšených vlaků jedoucích v celé trati. Kromě nich jezdila pravidelně denně další dvojice smíšených vlaků v úseku do Vamberka.

Kromě mimořádných případů začaly nákladní vlaky jezdit do Rokytnice až v roce 1908. Nejprve jediný pár, ale jeho vytížení rychle vzrůstalo, že už v dalším roce to byly vlaky dva. Jistě zajímavý údaj je i to co se v té době hlavně po lokálce přepravovalo. Ve vozových zásilkách převažovalo kmenové dříví, řezivo, kulatina, cihly a kámen, v dovozu uhlí, suroviny pro textilky, potraviny a zejména jatečný dobytek z Polska a Uher. Dnes už nepředstavitelný doběh byl u drobných zásilek, jichž se ve stanici Doudleby denně překládalo až 25 tun. Z lokálky dobíhalo máslo, tvaroh, vejce, selata a drůbež, v létě bylo možno nalézt i bedny a koše s houbami a sudy s borůvkami a jinými lesními plodinami, na podzim docházelo i ovoce. V opačném směru byly nejčastěji deklarovány mouka, víno a slanina. Přesto roční deficit dosahoval v této době v průměru 30 000 Kč (v přepočtu na naši měnu). Schodek byl kryt do roku 1921 ze zemského rozpočtu. V dalších letech převzaly jeho úhradu vzniklé ČSD[13].

Podstatné snížení přepravy čekalo lokálku v první polovině 30. let, kdy celosvětová krize zasáhla i do života tohoto regionu. K výraznému oživení nákladní přepravy došlo až v roce 1936. Touto horskou tratí ve zmiňovaném roce začalo proudit množství těžkých vlaků, vezoucích po celkové opravě a výměně kolejí, písek, ocel a další stavební materiál potřebný na výstavbu pohraničních opevnění.

Léta druhé světové války byla charakteristická opětovným citelným poklesem přepravy.

V poválečném období odpovídala přeprava v části tratě Vamberk – Rokytnice všeobecným vývojovým trendům na vedlejších tratích. V jižní části lokálky, tzn. v úseku

Doudleby – Vamberk však podstatně vzrostla nákladní přeprava. Průmyslový rozmach města Vamberk ovlivnil pozitivně přepravu v této části tratě.

Po roce 1968 byla v Rokytnici umístěna sovětská armáda. Její „dočasné umístění“ v obci na konci tratě přináší i zbytku tratě zvýšenou přepravu, tzv. plánovačkami.

Od roku 1990 se značně snižují přepravní výkony na rokytnické lokálce a není to jenom vinou postupného odchodu sovětské armády. Vliv měl i přechod naší ekonomiky na nový typ hospodářství. Charakter přepravy na trati se však nezměnil. Přetrvává přeprava surovin a polotovarů pro průmyslový Vamberk, dřeva z i do Rokytnice a stále v menším množství uhlí. Sezónně i materiál pro rokytnický sklad státních hmotných rezerv. V roce 1997 bylo v rámci opatření Českých drah zrušeno výpravní oprávnění pro podej a dodání vozových zásilek v nákladištích Slatina nad Zdobnicí a Pěčín.

Tabulka č. 2: Rozhodné přepravní ukazatele tratě Doudleby – Rokytnice v roce 1996

	Rozposunováno vozů	Počet vozových manipulací	Tržby z přepravy voz. zásilek	Počet odbavených cestujících	Tržby z přepravy cestujících
Vamberk	8 848	2 361	3 750 268	53 099	672 021
Rokytnice v Or. h.	2 164	1 041	3 869 744	29 125	681 162

Zdroj: České dráhy[38]

2.3 Nejmladší a nejkratší podorlická lokálka Dobruška – Opočno

Stavba tratě spojující Dobrušku s Opočnem byla uskutečněna především z existenčních důvodů dalšího rozvoje dobrušské průmyslové výroby, řemesel i obchodu a k zajištění podstatně vyšší efektivity hospodaření v západní části orlické podhůří na začátku 20. století.

Výsledky existence provozu na nově postavené trati se dostavily již během krátké doby. V Dobrušce začala výrazně vzrůstat textilní a zemědělská výroba. Tímto faktem také přepravní výkony této krátké trati měly každoročně rostoucí tendenci. A to nejen v přepravě kusové a vozové ale též i v přepravě osobní. Tento příznivý vývoj přibrzdila až I. světová válka v letech 1914 – 1918. Přesto výsledky hospodaření „*Akciové společnosti místní dráhy Dobruška – Opočno*“ během zmiňovaných válečných let nebyly špatné.³

³ V roce 1916 je vykázán provozní přebytek ve výši 10 253 rakouských korun, když celkové příjmy činily 45 532 K a celkové výdaje 35 279 K. Dvě třetiny příjmů tehdy vyprodukovala nákladní přeprava. Necelou polovinu výdajů spotřebovala staniční a jízdní služba. Pokud jde o přepravní výkony bylo v roce 1916 na trati přepraveno

V polovině 20. let nastává přepravní oživení, kdy hlavně v období řepné kampaně byla trať vytížena přepravou cukrové řepy.

Všemi nevýhodami krátké a hlavně kusé tratě byla lokálka poznamenána v době celosvětové hospodářské krize. V důsledku toho klesla na trati podstatně nákladní přeprava. Osobní dopravu částečně zachraňoval na počátku 30. let rozvíjející se turistický ruch.

Po úpadku přepravy během druhé světové války se od roku 1945 opět začala přeprava na námi sledované trati zvyšovat. Určitý vliv na to měl fakt, že město Dobruška se stalo sídlem okresu.

Postupně Dobruška rostla nejen co do počtu obyvatel, ale také hospodářsky, zejména rozvojem průmyslové a zemědělské výroby. Rovněž rozšíření středního a odborného školství mělo vliv na přepravu osob. Proto se nelze divit, že se počet pravidelných vlaků s přepravou cestujících zvyšoval (viz tab. č. 3).

Dobrušská lokálka byla také poslední tratí u nás, kde byla přeprava zajišťována pomocí smíšených vlaků. To znamená, že na osobní motorový vůz s přepravou osob byly podle potřeby připojovány nákladní vagóny. Tento ekonomicky výhodný provoz byl ukončen v roce 2004 z důvodu připravované restrukturalizace ČD a oddělení nákladní přepravy do samostatného podniku.

41 093 osob a 21 655 tun zboží. Pro porovnání lze třeba uvést výsledky za rok 1919, kdy bylo na trati přepraveno 41 401 osob a 19 822 tun zboží. Z toho vplynuly provozní příjmy ve výši 104 620 Kč a provozní výdaje 119 767 Kč, tj. pasivní rozdíl 15 147 Kč[10].

Tabulka č. 3: *Vývoj hustoty provozu na dobrušské lokálce za dobu její existence*

Období jízdního řádu	Počet párů pravidelných vlaků s přepravou cestujících	
	v pracovní dny	ve dnech pracovního klidu
1908 - 1909	5	5
1919 - 1920	8	8
1927 - 1928	6	6
1939 - 1940	8	8
1950 - 1951	11	11
1962 - 1963	16	15
1973 - 1974	18	16
1987 - 1988	18	18
1997 - 1998	20	18
2008 - 2009	7	6

Zdroj: ČERNÝ, Jiří; PTÁČEK, Josef; ŠKODA, Bohuslav. *100 let železnice Dobruška – Opočno (1908 – 2008)*. [11]

3 Analýza současného stavu a postavení regionální železnice v Podorlicku

Rozbor současné situace provozu a přepravy na podorlických lokálkách lze rozdělit na dvě základní oblasti. A to na analýzu interní a analýzu externí.

V interní části analýzy je to vedle popisu současné organizační struktury Českých drah a jejího možného vlivu na hospodaření celé společnosti, především rozbor provozně – přepravních ukazatelů na námi sledovaných tratích ve vztahu k celonárodním hospodářským výsledkům a ve vztahu k dopravě jako takové a popis základních technických, technologických, přepravních i regionálních aspektů majících vliv na provoz a přepravu na uvedených lokálkách.

Pro lepší, srozumitelnější a přehlednější způsob stanovení vnitřní situace si je nutno dále rozdělit tento pohled na jednotlivé podorlické lokálky do tří základních (sice vzájemně provázaných, ale z pohledu zaměření významově zcela rozdílných) rovin. Do první z nich – technicko–provozní – lze zařadit všechny aspekty týkající se řízení provozu, technologie jednotlivých provozních činností či zabezpečovacího zařízení či technické zázemí provozu.

V další rovině, kterou lze nazvat osobní přeprava, se cílem zájmu stane kvalita zabezpečení osobní přepravy včetně sestavy jízdního řádu, technologie přepravních činností, možnosti integrovaného systému nebo poskytování doplňkových služeb k osobní dopravě.

V poslední, třetí části to pak bude vše co se týká nákladní přepravy a služeb s ní spojených.

Toto rozdělení nejen, že od sebe odděluje jednotlivé základní činnosti, ale zároveň se snaží respektovat současnou situaci ve společnosti České dráhy, kde probíhá restrukturalizace podniku a s ní spojené odčleňování jednotlivých segmentů do vlastních podniků.

Účelem analýzy externího prostředí je získat informace týkající se postavení železnice v námi sledovaném regionu, stavu konkurence a k identifikaci základních strategických činitelů představující případné hrozby a příležitosti.

Závěrečná SWOT analýza pak nejenom že shrne všechny zjištěné interní silné a slabé stránky a podnikatelské hrozby a příležitosti, ale měla by se stát i výchozím bodem pro určení možných řešení majících ambice na zlepšení ekonomické situace podorlických lokálek.

3.1. Současná organizační struktura Českých drah

Akciová společnost České dráhy byla založena 1. ledna 2003 jako jeden z nástupnických subjektů Českých drah, státní organizace. Krátce po vzniku jmenované společnosti byl vyhlášen záměr v oblasti organizačního vývoje, který počítal s přijetím takového organizačního modelu, který by podporoval zájmy v jednotlivých segmentech trhu a z nich odvozených produktových vertikál.

Dne 26. března 2004 byl schválen dokument „Strategický rozvoj Českých drah – shrnutí“, kterým byl stvrzen přechod Českých drah na holdingovou strukturu a to ve dvou etapách:

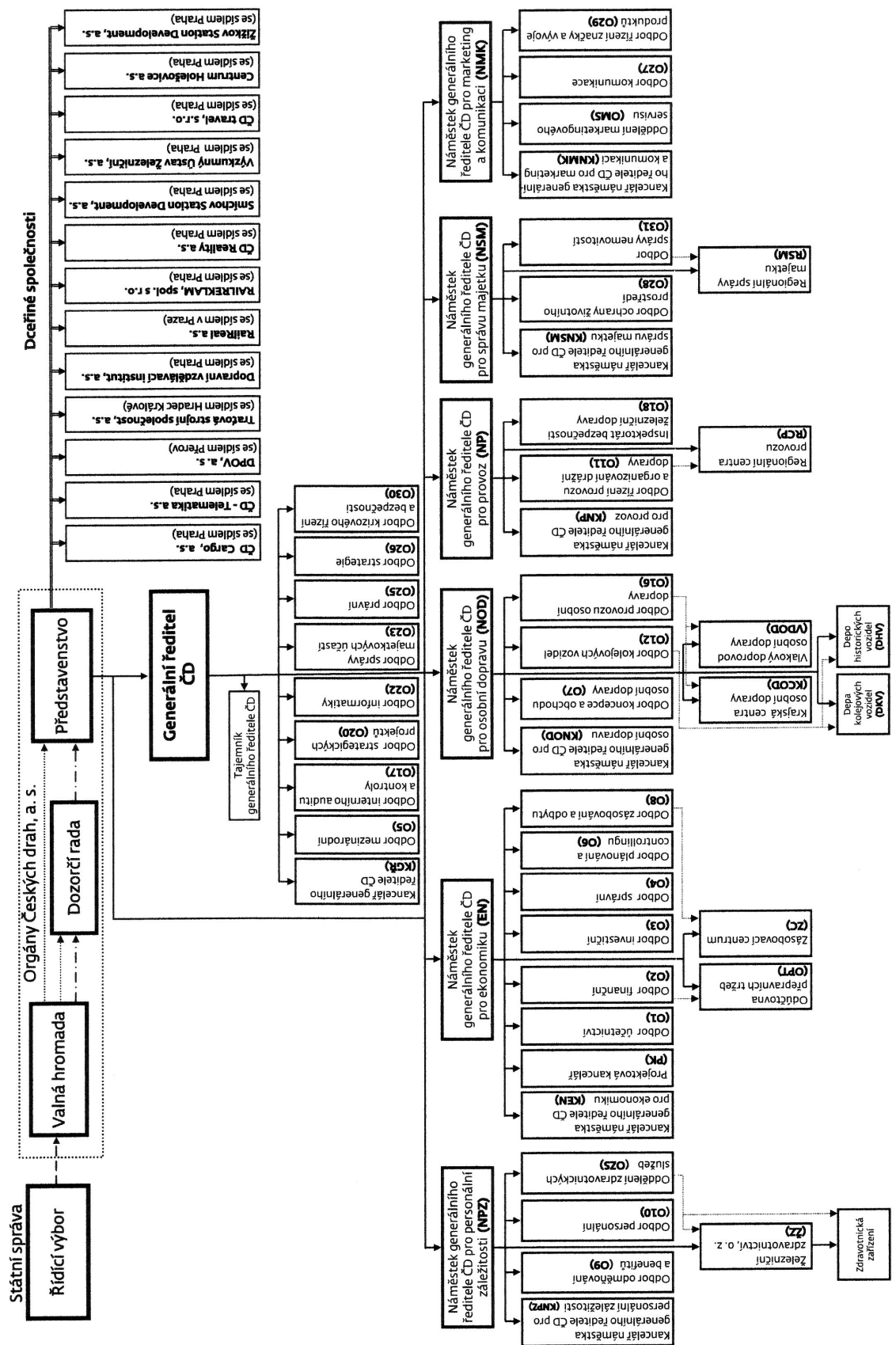
- 1. etapa – převedení servisních činností do dceřinných společností,
- 2. etapa – aktivace dceřinných společností pro jádrové podnikání.

A tak se postupně původní organizační vztahy mezi organizačními složkami uvnitř ČD začaly nahrazovat vztahy v rámci holdingu. Současná organizační struktura u Českých drah je vyjádřena na obr. č. 1[35].

Původní „evropské doporučení“ k odčlenění nákladní přepravy od osobní a tím pádem zamezení křížového financování výdělečným segmentem (nákladní přeprava) segmentu nevýdělečného se u ČD vyvinulo k vytvoření nového organizačního modelu dopravního podniku. Ze jmenovaného přechodu organizační struktury ČD do podoby strategického řídicího holdingu měly dle vyjádření tehdejšího vedení vyplývat přínosy:

- zachování synergických efektů na úrovni celé skupiny společnosti,
- odstranění organizačních složitostí původní struktury,
- uskupení společností podnikajících ve společném zájmu,
- zprůhlednění holdingu pro vnější vazby,
- zvýšení pružnosti při reagování na podněty a vlivy konkurenčního prostředí,
- komplexnosti nabídky pro zákazníka,
- sjednocení řízení celé skupiny, možnost celkového finančního řízení skupiny,
- sjednocení prezentace celé skupiny,
- možnosti zabezpečení společného informačního a komunikačního systému[35].

Bohužel, už dnes se ukazuje, že v mnoha bodech se nejenom zamýšlené výhody neprojeví, ale efekty z nové organizační struktury dokonce působí proti směřování základních strategických cílů celé společnosti. Problémy působí především nedofinancovaná osobní doprava, nedostatek financí na obnovu vozového parku, omezování a zhoršování



Zdroj: České dráhy[20]

Obr. č. 1: Organizační struktura Českých drah, a. s. ke dni 17. března 2009

úrovně kvality zákaznického servisu, omezování doplňkových služeb, vytváření nezdravě konkurenčního (někdy až nenávistného) prostředí uvnitř holdingu apod. Z toho pak vyplývá špatná ekonomická situace jednotlivých dceřinných společností i holdingu jako celku z důvodu stagnace (v dlouhodobém pohledu poklesu) osobní i nákladní přepravy a to i přes růst hospodářství (do loňského roku).

Tabulka č. 4: *Přeprava osob (tis. osob) a zboží (tis. tun) po železnici v letech 1998 - 2008*

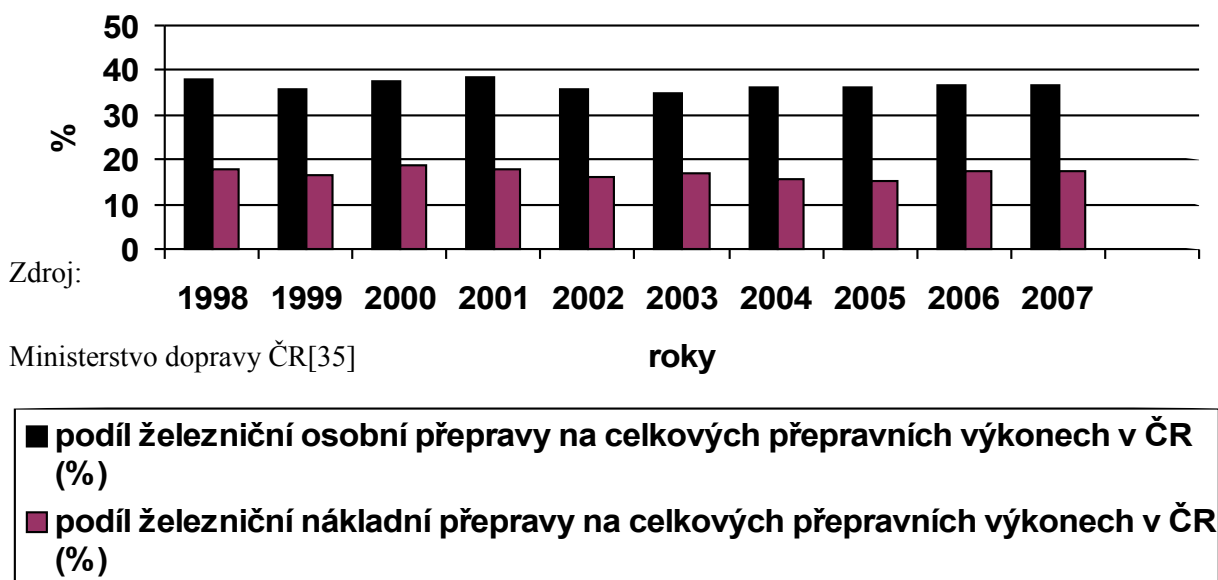
Rok	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Zboží (tis.tun)	104788	90734	98225	97258	91989	93297	88843	85613	97491	99777	94262
Osoby (tis.osob)	182944	177046	184735	190748	177232	174179	180949	180266	183027	184233	176981

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR[22]

Tento stav se nejvíce dotýká malých železničních stanic a lokálových tratí. V případě potřeby řešení podstatných záležitostí a problémů v rámci celé trati je potřeba koordinace mnoha společností, odborů, center, oddělení a jednotek mnohdy sídlících v různých částech země a kolikrát i s minimálními znalostmi konkrétních situací. Na příkladě podorlických lokálek si můžeme dokázat, kolik lidí z různých organizačních jednotek je v problematice těchto tratí zainteresováno.

Řízení provozu na podorlických lokálovkách spadá pod Regionální centrum provozu Hradec Králové, provozní obvod tamtéž, nákladní přeprava pod provozní jednotku ČD Cargo Česká Třebová, provozní pracoviště Týniště nad Orlicí. Dále osobní doprava je řízena z Krajského centra osobní dopravy Hradec Králové, vlakové čety osobních vlaků podléhají Krajskému centru vlakového doprovodu Hradec Králové, strojvedoucí osobních vlaků pod Lokomotivní depo Pardubice. Správa nemovitého majetku je svěřena Regionální správě majetku Hradec Králové, údržba a správa tratí a zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a elektroúsek pod Správu železniční dopravní cesty. Připočteme –li na některých stanicích i další firmy pracující pro železnici formou outsourcingu, například úklid budov, úklid vozů apod. dostáváme slušnou řádku subjektů, které jsou na provozování činností související se železniční dopravou zapojeni. V mnohých případech počet nutných přítomných osob u jednání o řešení nějakého problému může přesáhnout počet zaměstnanců na této trati. Nelze

se poté divit, že nepružnost a neoperativita je jedním ze základních aspektů kritiky celých Českých drah.



Obr. č. 2: Podíl železniční přepravy na celkové přepravě v ČR v letech 1998 - 2007

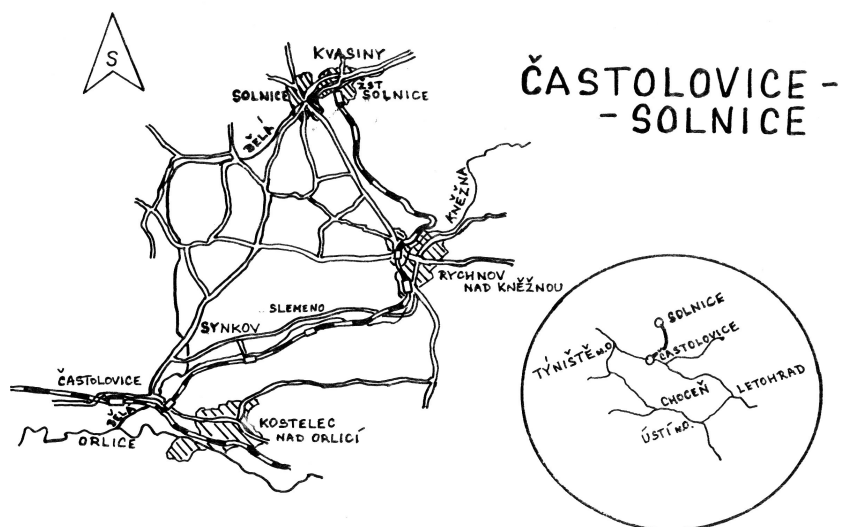
Další podstatnou nevýhodou nově budované organizační struktury v podání Českých drah je vnímání firmy očima zákazníků. Neinformovaná veřejnost si všechny problémy vzniklé v železniční dopravě spojuje se jménem Českých drah. A to i v případě, kdy za jejich vznikem kolikrát stojí subjekt, který byl v rámci organizačních opatření a restrukturalizace postaven mimo České dráhy, a. s., nebo který pro České dráhy vykonává činnosti v rámci outsourcingu.

3.2. Současná interní situace na trati Častolovice – Solnice

3.2.1 Technicko-provozní situace

Jednokolejná železniční trať Častolovice – Solnice o normálním rozchodu 1435 mm je vedena v současném jízdním řádu ČD pod číslem 022.

Trať po opuštění výchozí stanice Častolovice překonává řeku Bělou a stáčí se k severovýchodu kolem častolovického zámku a protíná zámecký park. Dále trať pokračuje bočním údolím meandrující řeky Kněžné až do Rychnova nad Kněžnou. Po opuštění rychnovské stanice, která leží na jihu města, vede trasa ze severu města na západ za stálého stoupání. Trať se poté stáčí na východ a opouští tok řeky Kněžné. Konec tratě leží v katastru obce Kvasiny, kde severozápadně od města Solnice je položena konečná stanice.



Obr. č. 3: Plánek tratě Častolovice – Solnice (Milan Cvejn)

Výškový profil této lokálky probíhá ve zvlněném podhorském terénu. Podle projektu vypracovaného dle terstského horizontu leží nejvyšší bod tratě s kótou 350,471 metrů nad mořem v Solnici. Naopak nejnižším místem trati je výchozí stanice lokálky Častolovice s nadmořskou výškou 267,583 metrů. Největší hodnotu stoupání trať dosahuje mezi rychnovskou zastávkou a stanicí Solnice a to 21%.

Nejvyšší traťová rychlost jízdy vlaků je zde v současné době již nevyhovujících „lokálových“ 50 km/hod. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D2. Jízda vlaků je zajišťována telefonickým dorozumíváním mezi jednotlivými stanicemi.⁴

Na železniční trati Častolovice – Solnice jsou tři stanice – Častolovice, Rychnov nad Kněžnou a Solnice – a pět zastávek – Častolovice zastávka, Synkov, Slemeno, Rychnov nad Kněžnou zastávka a Solnice zastávka.

Železniční stanice Rychnov i Solnice jsou vybaveny jednoduchými mechanickými zabezpečovacími zařízeními s místně přestavovanými výměnami.

Na řízení provozu na celé trati je v současné době normováno 9 zaměstnanců (bez stanice Častolovice). Vedle čtyř výpravčích v Rychnově a tří v Solnici je v Rychnově zřízena funkce staniční dozorce – výhybkář.

⁴ Při telefonickém dorozumívání se zabezpečuje jízda všech vlaků nabídkou, přijetím a telefonickou odhláškou, jejichž přesná a závazná znění určuje předpis[37].

3.2.2 Současná situace na trati v osobní přepravě

Jak již bylo v této práci uvedeno v současné době jsou pověřeny rozhodováním o regionální dopravě a jejím financování vyšší územně správní celky, tzn. kraje. V královéhradeckém kraji, kam místně spadají všechny tři podorlické lokálky, byla založena dne 28. ledna roku 2003 rozhodnutím zastupitelstva Královéhradeckého kraje společnost OREDO s.r.o., která byla pověřena organizováním regionální dopravy. Její základní funkce lze shrnout do těchto bodů:

- shromažďuje podklady o hromadných přepravních potřebách v jednotlivých částech kraje, vyhodnocuje je a předkládá orgánům kraje varianty řešení podle komfortu dopravní obslužnosti a příslušných financí,
- navrhuje ke schválení pravidla a normy vztahující se k zajištění dopravní obslužnosti kraje,
- monitoruje stav dopravní obslužnosti v jednotlivých regionech, navrhuje a realizuje opatření k zajištění optimálního vztahu mezi přidělenými finančními zdroji a rozsahu dopravní obslužnosti,
- prakticky realizuje rozhodnutí zřizovatelů (konkrétní činnosti spojené s realizací schválené varianty dopravní obslužnosti pro příslušné období)[24].

Tento fakt se promítl do grafikonu vlakové dopravy na trati Častolovice – Solnice následujícími způsoby:

- větší četnost spojů v úseku trati Častolovice – Rychnov a zpět,
- částečný útlum osobní dopravy na úseku Rychnov – Solnice,
- zavedení několika přímých spojů v relaci Rychnov – Týniště nad Orlicí (přirozené železniční centrum Podorlicka a důležitý železniční uzel),
- zavedení jednoho páru přímého vlaku Solnice – Hradec Králové hl.n.

Z uvedených změn v rozsahu osobní přepravy jistě zaujme rapidní snížení počtu vlaků v úseku Rychnov – Solnice. Jestliže v jízdním řádu 2002/2003 najdeme v tomto úseku ještě v pracovní dny 14 a v sobotu a neděli 9 dvojic vlaků, v GVD 2008/2009 je to již jen 6 párů v pracovní dny a jen 2 páry ve dnech pracovního klidu. Důvod je vcelku jasný – odlehlost koncového nádraží od spádových obcí Solnice a Kvasiny je taková, že obsluha těchto bodů veřejnou autobusovou dopravou do center těchto obcí je jednoznačně výhodnější. Proto úsek Rychnov – Solnice plní v dnešní době především roli přístupové cesty pro zaměstnance kvasinské automobilky do práce. Ta totiž leží v těsné blízkosti solnického nádraží. To potvrzuje i fakt, že ačkoli bylo přistoupeno k uvedenému razantnímu snížení osobní dopravy

v tomto úseku, byla v době platnosti GVD 2007/2008 otevřena nová zastávka – Solnice zastávka – sloužící téměř výhradně pro zaměstnance uvedeného podniku.

V návaznosti na uvedené změny v rozsahu osobní přepravy na nejstarší podorlické lokálce bylo překročeno rovněž ke zrušení výdejny jízdenek na rychnovské zastávce a zrušení úschovny zavazadel v železniční stanici Solnice a Rychnov .

Provoz osobních vlaků je zajišťován již od 80. let minulého století ke všeobecné spokojenosti motorovými vozy M 810. Od druhé poloviny roku 2008 zajíždějí na trať i regionální motorové jednotky Regionova. Ty však, i přes svůj poměrně moderní design, takovou oblibu u cestujících nenašly.⁵

Všechny vlaky na celé trati jsou zařazeny do integrovaného systému IREDO, který umožňuje zákazníkům cestovat na jeden cestovní doklad v rámci vymezeného regionu s možností přestupu vlak – autobus a opačně.

3.2.3 Analýza současného stavu v nákladní dopravě

Nákladní přeprava je důležitým aspektem při hodnocení efektivity i perspektivy jednotlivých tratí.

Železniční regionální trať Častolovice – Solnice má tu výhodu, že již od roku 1934 stojí naproti solnickému nádraží továrna zabývající se automobilovou výrobou. Firma ŠKODA AUTO, a.s. je dominantním přepravcem na celé trati.

Po poklesu nákladní přepravy v polovině 90. let, dochází na začátku 21. století k oživení a to hlavně z důvodu vybudování nových provozů právě kvasinské automobilky a s ní vzniklé nové vlečky do logistického centra společnosti Preysmessa, která zajišťuje zásobování automobilky. Došlo rovněž k rozšíření a hlavně modernizaci stávající vlečky ŠKODA AUTO vycházející z kolejí žst. Solnice. To vše přineslo nárůst nákladní přepravy na celé trati i přesto, že ostatní dlouholetí dopravci jak v Solnici tak i v Rychnově z různých

⁵ Byť se jedná o komplexně rekonstruované a modernizované vozy řady 810 a přípojné vozy řady 010, jejich časté poruchy a provozní nespolehlivost hlavně v náročnějších klimatických podmínkách jsou často terčem kritiky cestujících. Příkladem lze uvést článek otištěný v regionálním tisku, konkrétně v Rychnovském deníku dne 24. února 2009: „*Lidé, kteří v úterý v dopoledních hodinách chtěli cestovat do Rychnova nad Kněžnou vlakem, museli využít náhradní autobusové dopravy. Ze železniční stanice v Častolovicích totiž kvůli závadě nevyjela souprava Regionova. U soupravy došlo ráno k zamrznutí vzduchového okruhu, jehož bezzávadová činnost je nutná pro provoz soupravy.*“ „*Vlaky nejezdily od tři čtvrtě na osm do tři čtvrtě na dvanáct. Provozní prohlídka této soupravy se paradoxně uskutečnila jen den před závadou – v pondělí 23. února. Jenom za únor se na Rychnovsku musely závady souprav Regionova řešit jedenákrát. Většinu jich však způsobil mráz nebo sníh. Ve dvou případech šlo o závady v důsledku vlivu tratě, šestkrát o závady související s klimatickými podmínkami. Jen ve dvou případech se jednalo o technické závady. Jedna z nich byla u soupravy, na kterou se ještě vztahovala garance*“ [23], [26].

důvodů svoji přepravu po železnici minimalizovali nebo úplně ukončili. Například příliv uhlí do stanice Rychnov zastavila částečná plynofikace města, vozy pro firmu Porkert zastavily ekonomické problémy, o stovky vozů naloženého dřeva ročně přišla trať navracením lesů původním majitelům, privatizační problémy omezily přepravu pro firmy Alfa Solnice, Kovodružstvo Lipovka a jiné.

Po mírném propadu nákladní přepravy v loňském roce způsobeném finanční krizí a neuváženým zvýšením tarifu vozových zásilek (nebo i ne zcela zdařilou transformací ČD ?) se však neustále úroveň přepravy zboží udržuje na velmi solidních číslech. Tři páry manipulačních vlaků v pracovní dny mezi stanicemi Častolovice a Solnice to jenom potvrzují.

3.3. Lokálka Doudleby – Rokytnice v současné době

3.3.1 Technicko - provozní situace

Jednokolejná železniční trať Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách o rozchodu 1435 mm je vedena v současném jízdním řádu pod číslem 023.

Po opuštění doudlebské stanice lokálka sleduje zhruba 1 kilometr trať Velký Osek – Letohrad. Za zámeckým parkem se poté stáčí k severozápadu a míří k městu Vamberk. Při výjezdu z tohoto města trať překračuje po železném mostě řeku Zdobnici a dostává se k zastávce Peklo nad Zdobnicí. Trasa tratě se poté vydává romantickým údolím řeky Zdobnice mezi příkrými lesnatými a skalnatými stráněmi. Tok řeky přivádí lokálku do Slatiny nad Zdobnicí. Odtud se trať vine po srázných útesech prahorní břidlice, stoupající místy hodně přes 20 ‰. Těsně před pečínskou zastávkou trasa tratě přechází v údolí pečínského potoka. Poté opět stoupá až na rokytnickou planinu. Zde po téměř půlkruhovém oblouku vbíhá lokálka do konečné stanice.

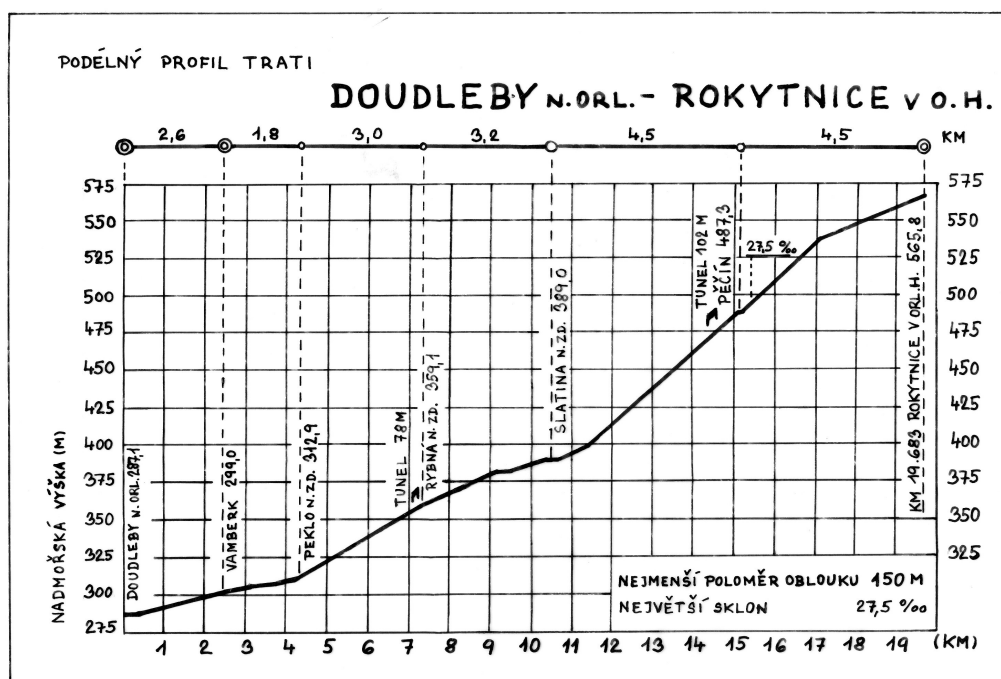
Profil této romantické tratě probíhá v jižní části ve zvlněném podhorském terénu. Druhá, severní, část má již znaky typické horské tratě. Nejvyšším bodem celé tratě je konečná stanice – Rokytnice. Ta leží v nadmořské výšce 565,783 metrů. Naopak nejnižší je položená žst. Doudleby. A to 287,684 metrů nad mořem. Jednoduchým početním úkonem zjistíme, že převýšení tratě dosahuje 278,699 metrů. Aby toto převýšení bylo na necelých 20-ti kilometrech možné dosáhnout, musí lokálka překonávat vcelku strmé stoupání. Největší najdeme poblíž zastávky Pečín, kde lze naměřit hodnotu více než 27 ‰.

Nejvyšší traťová rychlost jízdy vlaků na rokytnické lokálce činí 50 km/h. Provoz na trati je řízen v úseku Doudleby – Vamberk podle předpisu SŽDC D 2. Jízda vlaků je

zajišťována telefonickým dorozumíváním mezi jmenovanými stanicemi. V úseku Vamberk – Rokytnice je řízení provozu zabezpečováno podle předpisu SŽDC D 3. Sídlem dirigujícího dispečera je železniční stanice Vamberk.⁶

Stanice Vamberk je vybavena releovým zabezpečovacím zařízením.

Jediné provozní zaměstnance celé lokálky, při odhlédnutí zaměstnanců v žst. Doudleby, najdeme ve Vamberku. Výpravčího – dirigenta doplňuje ve směně dozorce výhybek. Počet provozních zaměstnanců tak na celé trati dosahuje počtu 7 (4 + 3).



Obr. č. 4: Podélný výškový profil tratě Doudleby – Rokytnice (Milan Cvejn)

3.3.2 Analýza stavu osobní přepravy

Na horské trati spojující Doudleby s Rokytnicí lze poté co byly krajské úřady pověřeny rozhodováním a financováním regionální dopravy pozorovat postupné ubývání spojů v relaci Doudleby – Vamberk a hlavně zrušení večerních spojů, které byly využívány lidmi pracujícími na směny a dojíždějícími z hor do průmyslového Vamberka, Doudleb či Kostelce nad Orlicí. I přesto, že z části byla posílena autobusová doprava mezi Vamberkem a

⁶ Úsporu personálu lze zajistit řízením dopravy na tratích nebo jejich částí podle předpisu D 3. To znamená, že provoz na trati řídí dirigující dispečer sídlící v jedné ze stanic a ostatní stanice již nejsou obsazeny dopravními zaměstnanci. Veškeré práce spojené s pohybem vlaků tak zajišťuje výhradně strojvedoucí a to podle pokynů dirigujícího dispečera, s nímž jsou spojeni telefonem nebo vysílačkami. Tento způsob řízení dopravy lze uplatnit na tratích s malou intenzitou provozu a jedna z jeho největších nevýhod je že ještě více zpomaluje již tak poměrně pomalou dopravu na lokálkách.

Rokytnicí, vyhnalo toto omezení vlaků mnoho zákazníků z veřejné dopravy k individuální automobilové.

Proto lze konstatovat, že v současné době tato romantická trať, plní více funkci výletní nebo turistickou než funkci pomocníka trvale žijících obyvatel za jejich cestami do škol, zaměstnání nebo zábavou. To ovšem ostře kontrastuje s nepřipoji ve výchozí stanici lokálky v Doudlebách k a od dálkových vlaků, konkrétně kategorie rychlík. Jako příklad lze uvést vlak 25233 jedoucí v pracovní dny z Rokytnice do Doudleb s příjezdem do přípojné stanice v 9.58 hod, zatímco vlak R 251 v relaci Praha hl. n. – Wrocław odjíždí z Doudleb v 9. 49 hod. Podobný případ nalézt v jízdním řádu o chvíli později. Vlak 25232 odjíždí z Doudleb do hor v 10.00 hod. O pouhých 8 minut později zastavuje v Doudlebách R 250 z Wroclavi do Prahy.

Úsměvně pak vedle toho vypadá snaha Českých drah k užívání různých způsobů zlevnění provozu na trati. Například úspory pohonných hmot se zde u vlaků dosahuje zaváděním zastávek na znamení.

Provoz osobních vlaků (mimoходом 7 párů za den v relaci Doudleby – Rokytnice doplněné dvěma páry vlaků v pracovní dny v trase Doudleby – Vamberk) je zde zajišťován ke všeobecné spokojenosti pomocí typicky lokálových motorových vozů řady 810. Pokus nasadit na tuto trať s horskými parametry renovované Regionovy v loňském roce nevyšel. Prodlužování jízdních dob a to až 100% vedlo k předisponování těchto motorových vozů v krátké době na jiné tratě.

I tato trať se všemi svými vlaky je zařazena do integrovaného systému IREDO, který umožňuje cestování za výhodnou cenu na jeden dopravní doklad v rámci vymezeného regionu více druhy dopravy.

Pod pojmem osobní přeprava se skrývá nejenom vlastní zajišťování osobní dopravy, respektive provozování vlaků osobní přepravy ale rovněž i realizování obchodně podnikatelské činnosti související a směřující k cestujícím. To znamená, že do této kategorie patří i takové služby jako jsou úschovny, půjčovny, přeprava zavazadel a zajišťování ostatního zákaznického servisu. Byť se rokytnická lokálka může pyšnit tím, že vede přímo do nitra hor a může být jednou z důležitých dopravních cest pro případné turisty a vyznavače letních i zimních sportů, doplňkové služby ani v základní poloze se v jejích stanicích neposkytují.

3.3.3 Rozbor současné situace v oblasti nákladní přepravy

Nákladní železniční přeprava ČD Cargo poskytuje přepravu průmyslových a zemědělských komodit, kontejnerů, nadměrných nákladů i zboží. Dále také pronájem železničních vozů, vlečkové a další služby.

Bohužel v případě podorlické lokálky Doudleby – Rokytnice lze zaznamenat významnější pohyb nákladních vozů pouze v úseku Doudleby – Vamberk, kde největším přepravcem jsou vamberecké železářny. Do konečné stanice trati se manipulační vlak v současné době dostane spíše výjimečně a to v případě nakládky vozů dřevem z lesů Orlických hor nebo při doběhu materiálu pro zdejší sklad státních hmotných rezerv.

Již dříve, 1. července roku 1997, bylo v rámci opatření Českých drah zrušeno výpravní oprávnění pro podej a dodání vozových zásilek v tehdejších nákladištích Slatina nad Zdobnicí a Pěčín.

3.4. Interní analýza současného stavu železniční tratě Dobruška – Opočno

3.4.1 Stav v oblasti technicko – provozní

Dobrušská lokálka, stejně jako její starší sestry, je jednokolejná o normálním rozchodu 1435 mm. V současném jízdním řádu SŽDC ji najdeme po označení 023.

Trať se na svou cestu z Dobrušky vydává přes most nad Zlatým potokem, stáčí se k jihovýchodu a za stálého stoupání se dostává nad dobušskou kotlinu. Zde najdeme zastávku Dobruška – Pulice. Poté se trať vine za mírného klesání mezi poli a loukami směrem k Podzámčí. Zde opět překonává pomocí mostu vodu a ostrým obloukem se stáčí do opočenské stanice.

Profil dobušské lokálky probíhá v mírně zvlněném podohorském terénu. Nejvyšší nadmořskou výšku trať dosahuje 291,9 metrů, a to na vrcholu kopce nad dobušskou kotlinou nedaleko pulické zastávky. Největší stoupání (respektive klesání), celých 15 ‰, najdeme hned na dvou místech trati. A to v km 0,7 – 1,3 a 2,7 – 3,2.

Nejvyšší stanovená traťová rychlost jízdy vlaků je zde, obdobně jako u dříve uvedených tratí, 50 km/h. Což vzhledem k traťovým poměrům – příznivé sklonové poměry, na lokálku i poměrně velké poloměry oblouků (až na jednu výjimku nad 180 metrů) – není

rychlost příliš velká. Omezující faktorem je pouze stav železničního spodku a svršku. Dokládá to i údaj o nápravovém tlaku, který dosahuje pouhých 18 tun na nápravu.

Provoz na této pětakilometrové lokálce je řízen podle předpisu SŽDC D 2. Jednoduchý provoz na dobrušské trati – jeden motorový vůz pendlující mezi konečnými stanicemi tratě – způsobil zrušení dlouholetého řízení provozu dirigujícím dispečerem a od 28. prosince roku 1997 (s platností nových dopravních předpisů) je zde zavedeno řízení provozu dle výše uvedeného předpisu ale bez účasti jakékoli osoby podílející se na přímé organizaci dopravy v nákladisti Dobruška.

Nákladisti – zastávka Dobruška je vybavena jednoduchým zabezpečovacím zařízením s místně přestavovanými výměnami. Ty jsou opatřeny výměnovými zámky. Klíče od nich má po celou dobu výkonu u sebe v držení strojvedoucí. Ten je také jediným zaměstnancem na celé trati.

3.4.2 Osobní přeprava na trati

Největšími změnami za poslední léta, co se týče osobní přepravy, prošla nejmladší a nejkratší podorlická lokálka. Zatímco v jízdním řádu pro období 2002 až 2003 najdeme 21 párů vlaků mezi konečnými body tratě, v současném grafikonu je to již jen 7 párů (v sobotu a neděli 6). Podobně jako například u lokálky z Doudleb do Rokytnice byla posílena autobusová doprava v tomto úseku, a to především z důvodu, že odlehlost opočenského nádraží nahrává silniční dopravě v tom, že cestou z nádraží v Opočně do Dobrušky lze výhodně zajistit přepravu osob do opočenského centra.

Toto omezení mělo samozřejmě za následek úbytek cestujících na této trati. Nutno ovšem poznamenat, že rozhodně tento úbytek nebyl v přímé úměře s poklesem počtu vlakových spojů na lokálce. Tak například při pravidelném sčítání frekvence na trati Dobruška – Opočno ve dnech 11. července – 21. července 2003 byl stav přepravených osob 3233 při vedení 473 vlaků, tzn. 6,75 cestujících na jeden vlak. Při stejné akci ve dnech 11. dubna – 21. dubna 2008 bylo spočítáno 2375 cestujících osob, ovšem počet spojů byl 146. Průměr cestujících na jeden vlak tak činil 16,25. I při uznání argumentu, že uvedené údaje nejsou úplně srovnatelné vzhledem k tomu, že výsledky průzkumu v roce 2003 mohou být zkresleny faktem, že sčítání proběhlo v době dovolených a prázdnin, nutno uznat, že omezení spojů vykazovalo provozní efekt (detailnější údaje z jmenovaných průzkumů frekvence jsou uvedeny v příloze č. 1)[33], [34].

K tomuto konstatování lze přičíst i další fakt, který má vliv na hodnocení případné efektivity provozu. A tím je zavedení specifického odbavování cestujících na dobrušské lokálce. Tato technologie odbavování cestujících spočívá v tom, že motorové vozy jsou provozovány bez vlakové čety a cestující si je povinen svou předem zakoupenou jízdenku v pokladně železniční stanice nebo při nástupu v automatu umístěném ve voze označit v označovacím strojků. Určitou drobnou odchylkou od této technologie je na trati Dobruška – Opočno to, že motorový vůz není vybaven automatem na prodej jízdenek ani označovačem ale jízdenky prodává ve voze přímo strojvedoucí vlaku.

Podobně jako zbývající lokálky pod Orlickými horami je i trať Dobruška – Opočno zařazena do integrovaného systému IREDO se všemi výhodami plynoucími pro cestující z tohoto přepravního systému.

Osobní dopravu zajišťují na trati od roku 1981 motorové vozy řady 810.

3.4.3 Analýza současné situace v nákladní přepravě

Už při výstavbě trati Dobruška – Opočno bylo kalkulováno s tím, že v nákladní přepravě bude mít rozhodující místo doprava zemědělských surovin a produktů. V 90. letech 19. století prožívalo velký rozmach cukrovarnictví. A právě doprava cukrové řepy z Dobrušky a zpětná přeprava řepných řízků pro zemědělskou potřebu byly dominantami v nákladní přepravě po mnoho dlouhých let na této nejmladší podorlické lokálce.⁷

Přeprava zemědělských a potravinářských komodit však po roce 1990 zažila asi nejstrmější pokles přepravy. To se samozřejmě projevilo i na výši přepravy na dobrušské lokálce.

Tabulka č. 5: *Přeprava zemědělských a potravinářských komodit po železnici v letech 1997 – 2005 (tis. tun)*

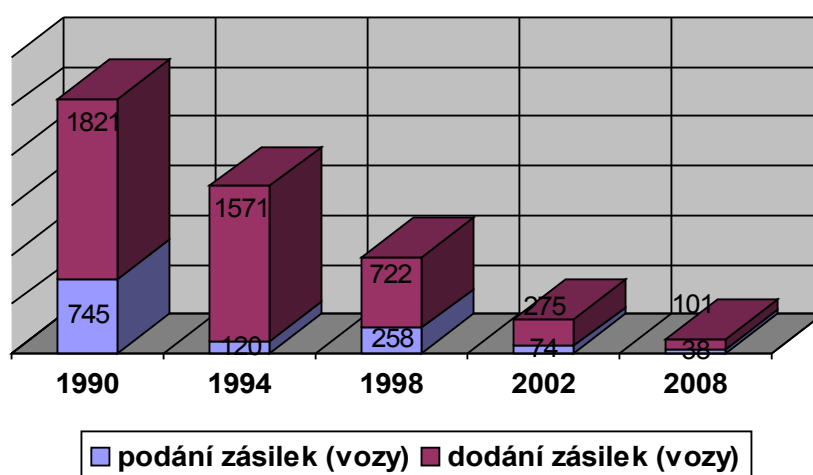
ROK	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Přepraveno	5532	4718	4684	4214	2517	2029	2372	3046	4044

⁷ Jistou paralelu lze vysledovat ve vztahu vývoje cukrovarnictví a výstavby a rozvoje jednotlivých železničních tratí. Jestliže v roce 1864 byly v Čechách jen 4 cukrovary, pak v době vyvrcholení výstavby hlavních tratí na konci 70. let 19. století jich bylo již 69. Následoval krach na vídeňské burze a nastoupivší krize, kdy se zhroutilo jak podnikání ve stavbě drah tak i cukerní trh. Situace se zlepšila až v 90. letech, kdy ještě vznikaly nové cukrovary a zároveň také stavba lokálek zažívala svůj zlatý věk. Nabízí se i srovnání s dneškem. Nejsou to jenom lokálky, které se potýkají s nemalými finančními problémy. Na stejné pozici jsou i cukrovary, kterých lze u nás napočítat na prstech jedné ruky.

(tis. tun)									
------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Zdroj: Ministerstvo dopravy[22]

Té poté zbyla přeprava uhlí a dřeva z lesů Orlických hor. Po částečné plynofikaci města Dobruška omezil i příliv uhlí a nákladní přeprava na lokálce živoří. Dnes se jen výjimečně v Dobrušce nakládají vozy kmenovým dřevem, obalovým materiálem nebo obilím. U trochu většího počtu dodání dominuje stále ještě uhlí.



Zdroj: České dráhy[32]

Obr. č. 5: Vývoj podání a dodání vozových zásilek v nákladišti Dobruška v letech 1990 - 2008

Dobrušská lokálka byla poslední tratí u nás, kde byl provoz zajišťován pomocí smíšených vlaků. To znamená, že na osobní motorový vůz byly podle potřeby připojovány nákladní vozy. Tento ekonomicky výhodný provoz byl ukončen v roce 2004 z důvodu připravované již zmiňované restrukturalizace Českých drah a oddělení segmentu nákladní přepravy do dceřinné společnosti. Přitom při objemu nákladní přepravy v rozmezí 10 – 15 vozových manipulací za měsíc v nákladišti Dobruška to bylo zdaleka výhodnější než obsluha tohoto tarifního bodu klasickým manipulačním vlakem, taženým velkým a výkonným strojem a s tříčlennou obsluhou vlaku.

Určitou nevýhodou této podhorské tratě je i malý nápravový tlak. Nemožnost ložení maximální hmotnosti do některých druhů nákladních vozů v některých případech může znevýhodňovat tuto trať v porovnání s ostatními železnicemi v regionu.

3.5. Analýza externího prostředí podorlických lokálek a jejich postavení v rámci dopravy v regionu Podorlicka

3.5.1 Konkurence

Konkurenty pro akciovou společnost České dráhy jsou v současné době převážně tuzemští externí železniční dopravci nabízející své služby na železniční dopravní cestě.

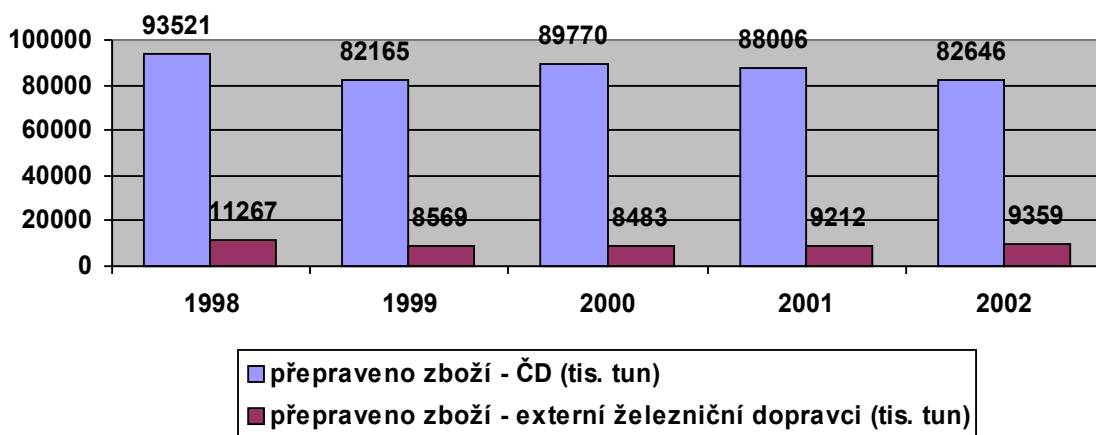
V nákladní přepravě je cílem konkurence získání lukrativních zakázek týkající se výhodných přeprav v ucelených vlacích. U těchto přeprav nenáročných na zpracování, práci v rozřazovacích stanicích i na ostatní technologické práce si mohou zájemci v cenotvorbě volit konkurenčně orientované ceny a vykazovat zisk i po zaplacení poplatků za použití železniční infrastruktury. Mezi nejvážnější soupeře patří OKD-Doprava, a.s. (podíl na železničním nákladním trhu v roce 2007 činil 2,24 %), Viamont, a.s. (1,29 %) a hlavně oblasti přepravy nebezpečného zboží Unipetrol Doprava, s.r.o. (1,19 %)[35].

Další oblastí v rámci nákladní přepravy, kde se ČD setkávají s konkurencí tuzemských dopravců, je obsluha a provoz vlečkových areálů. Tato místa jsou totiž nejčastějšími místy nakládky a vykládky.

Po vstupu ČR do EU se potenciální okruh konkurentů rozrostl i o zahraniční dopravce. V oblasti nákladní přepravy však tento fakt zatím nijak zvlášť nezasáhl do přepravního trhu.

Konkrétně o nákladní přepravu na podorlických lokálkách zatím žádný konkurent zájem neprojevil. A to ani v případě vlastní přepravy ani v případě zajišťování obsluhy a provozu na vlečce. Přesto je velmi důležité sledovat v této oblasti vývoj situace. Například zajišťování přepravních úkonů pro firmu ŠKODA AUTO v železniční stanici Solnice i na její vlečce by mohlo být bodem zájmu mnoha externích dopravců.

V oblasti osobní přepravy je situace jiná. Na jednu stranu je sice přeprava ČD zvýhodněna v některých krajích uzavřením dlouhodobějších smluv na zajištění obsluhy regionální dopravy za předem sjednané finanční částky, na druhé straně jsou však v jiných krajích České dráhy pod tlakem těchto územně správních celků a jejich orgánů a společností. Ty vytvářejí tlak na zajištění nasmlouvaného rozsahu dopravy za co možná nejmenší finanční částky a na druhé straně požadují nasazování moderních vlakových souprav či vozů. V některých případech vyhlásují i výběrová řízení na obsluhu jednotlivých tratí.



Zdroj: České dráhy[35]

Obr. č. 6: Porovnání podílu Českých drah a konkurence na železničním dopravním trhu

Mezi konkurenty v zajišťování osobní přepravy na českých tratích patří z domácích společností hlavně Viamont, a.s. Z mnoha dopravců zabývajících se převážně nostalgickými jízdami a údržbou historických exponátů však zatím velká konkurence nehrozí. V případě zahraničních dopravců je to jiné. V Libereckém kraji již vyhrál vyhlášené výběrové řízení na základní obsluhu mezinárodní trati Liberec – Hrádek nad Nisou – Zittau – Rybníště/Seifhennersdorf nový dopravce. Je jím německá společnost Vogtlandbahn, GmbH, která patří do nadnárodní skupiny Arriva.

Na námi analyzovaných podorlických lokálkách zatím žádný zájem o zajišťování osobní přepravy nebyl zaznamenán.

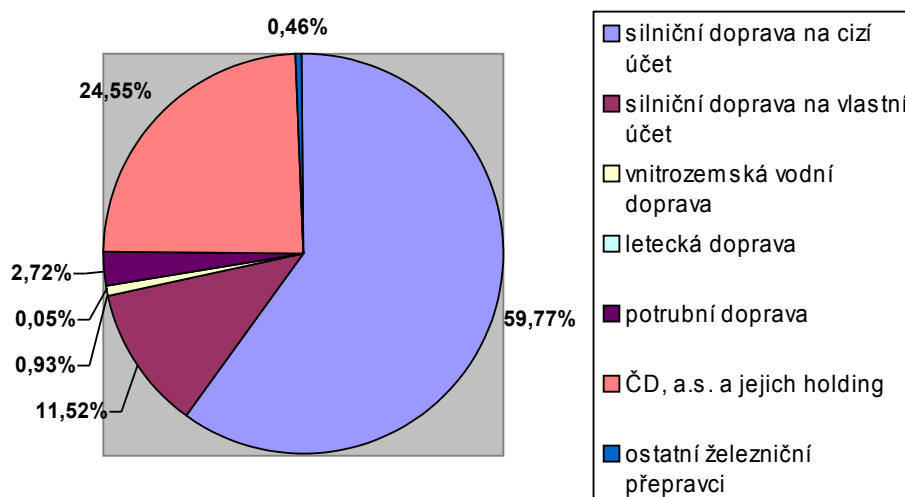
3.5.2 Substituce

V podobě nejsilnějšího konkurenta mimo oblast železničního podnikání je silniční doprava. Se svými výkony je jasnou jedničkou na trhu nákladní dopravy i dopravy osobní.

Předností silniční dopravy je přímá vazba infrastruktury na výrobní podnik i sídelní území. Prakticky každý podnik i každý dům je silniční komunikací napojen na veřejnou silniční síť. Železnice má v tomto případě omezené možnosti a je závislá v oblasti nákladní přepravy na zavlečkování míst ložných manipulací. V případě osobní přepravy má železnice možnost pouze vytváření a výstavbu nových zastávek, které svou polohou usnadňují její používání v případě, že současný stav svou odlehlostí odrazuje cestující.

Dalšími konkurenty na dopravním trhu jsou vodní a letecká doprava. Ty však ani zdaleka nejsou takovou hrozbou pro železnici jako je to v případě dopravy silniční. Je to dáno především malým objemem přeprav v případě vodní dopravy a přepravě zaměřené na kusové zásilky omezených hmotností na straně dopravy letecké. V osobní přepravě je rovněž výhoda na straně železnice a to v oblasti rychlosti, spolehlivosti a územní dostupnosti vůči vodní a cenové a rovněž územní dostupnosti k letecké dopravě.

Z uvedeného vyplývá, že i pro přepravu, jak nákladní tak i osobní, na třech podorlických lokálkách je hlavním nebezpečím odsávajícím možné přepravní výkony silniční doprava. A to i přesto, že třeba na solnické lokálce najdeme tři vlečky a na rokytnické dvě, že většina rozhodných tarifních bodů je umístěna buď přímo (Rychnov, Dobruška) nebo alespoň poblíž center měst (Vamberk, Rokytnice), že ekologičnost daná hromadností přeprav stojí na straně železnice.



Zdroj: České dráhy[35]

Obr. č. 7: Podíl jednotlivých druhů dopravy na dopravní trhu v % (rok 2003)

3.5.3 Postavení podorlických lokálek v regionu

České dráhy, a to i prostřednictvím svých činností na třech podorlických lokálkách, jsou v současné době dominantním dopravcem na trhu železniční osobní a nákladní dopravy v regionu Podorlicka.⁸ Dosavadní vývoj (od roku 1993, kdy byla zřízena státní organizace

⁸ V celém regionu Podorlicka můžeme vysledovat pouze přepravu ucelených vlaků s uhlím pro cukrovar v Českém Meziříčí a po stejné trati (026) rovněž přepravu uhlí do Nového Města nad Metují a to dopravcem Viamont.

České dráhy) byl výrazně poznamenán různorodým úsilím o prosazení určitého způsobu transformace této organizace do nové organizačně právní normy se současným řešením otázek souvisejících s definováním odpovědnosti státu za železniční dopravní cestu a principů veřejných služeb v drážní dopravě. I přes do jisté míry důležitost řešení těchto kroků, bylo ovšem zapomínáno na základní cíl každého podnikání. Více než potřebu udržování si starých a získávání nových zákazníků, zvyšování výkonů, zlepšování poskytovaných a zřizování nových moderních služeb či včasné reagování na podněty související se změnami na dopravním trhu se často měnící vedení Českých drah zabývalo problémy jak rozdělit organizaci na část provozní a přepravní, jak ji zase spojit, jak zrušit výpravní oprávnění stanic k podeji a dodání vozových zásilek, či zda provádět výpravu vlaků výpravčím nebo vlakovou četou.

Samozřejmě všechny uvedené aspekty měly podstatný vliv na vnímání tohoto železničního podniku. Námi sledované podorlické lokálky nevyjímaje. Jako příklad lze uvést příklad ze solnické lokálky z první poloviny 90. let minulého století. V dubnu roku 1991 se stala firma Škoda (největší a nejdůležitější přepravce na trati) součástí německého koncernu Volkswagen. Rozvoj firmy nastartovaný uvedenou fúzí přinesl ať už z důvodu částečné modernizace podniku nebo i ze zvýšení výroby potřebu rychlé, kvalitní a operativní dopravy. A tak zatímco v okolí podniku začaly vznikat různé malé dopravní firmy nabízející své služby v oblasti silniční dopravy, přeprava po železnici s možností ložných manipulací téměř přímo v areálu podniku stagnovala.

Přesto všechno však lze konstatovat, že i dnes má čtyřicet kilometrů tratí pod Orlickými horami svou nezastupitelnou úlohu jak v nákladní tak i v osobní přepravě. Mnoho desítek tisíc tun zboží a stovky tisíc přepravených osob za rok na podorlických lokálkách jen těžko lze nahradit tisíci nákladních i osobních automobilů, což by způsobilo absolutní kolaps silniční dopravy na dnes ještě ne zcela vyhovující silniční infrastruktuře v tomto regionu.

Pro osobní přepravu je důležitým aspektem fakt, že všechny podorlické lokálky jsou zahrnuty do integrovaného systému IREDO. Výhody tohoto stavu nejsou jen v tarifní oblasti. Nutno zdůraznit, že společnost OREDO, s.r.o., která byla pověřena organizováním regionální dopravy v Královéhradeckém kraji rozhodla už při svém založení v roce 2003 o tom, že páteř tehdy nového integrovaného dopravního systému by měla tvořit železniční doprava, která bude organizována v pravidelném taktu a na níž bude ve vytvořených uzlových bodech navazovat příměstská autobusová doprava nebo případně hromadná městská doprava jako

prostředek propojení těchto uzlových bodů s ostatním územím, které nelze železnicí rychle a efektivně obsloužit[24].⁹

Ovšem pro alespoň udržení současného stavu (nebo raději pro další rozvoj) je nutno i zlepšit činnost v oblasti marketingové komunikace. Ať je v současné době ze strany holdingu ČD věnováno mnoho milionů Kč na reklamu, podporu obchodní činnosti či přímého marketingu jde většinou o podporu v oblasti, která se až tak lokálních tratí netýká. Pro příklad lze uvést distribuci magazínu Pendolino i na stanice nacházející se na lokálních tratích pod Orlickými horami s minimálními možnostmi použít tento druh vlaku i při cestách po celé republice z důvodu omezených možností pro nástup i výstup (Praha, Pardubice, Olomouc, Brno, Ostrava).

⁹ Rozpočet Královéhradeckého kraje počítá na rok 2009 s dotací na regionální dopravu ve výši 589 mil. Kč. Z této částky připadne 243 mil. na autobusovou dopravu a 346 mil. korun na regionální vlaky [18].

3.6. SWOT analýza podorlických lokálek

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Nabídka vysoké přepravní kapacity • Hustota nabízených spojů (možnosti intervalového a taktového jízdního řádu) • Zapojení do regionálního dopravní systému IREDO v osobní přepravě • Návaznost na dálkovou dopravu • Hromadnost přepravy • Přeprava velkého objemu zboží • Bezpečnost • Spolehlivá přeprava nebezpečného zboží • Možnost přeprav nadrozměrných zásilek • Zkušenosti při jednání s objednavatelem osobní dopravy (KÚ - OREDO) 	<ul style="list-style-type: none"> • Vyšší technologická náročnost oproti hlavnímu konkurentovi – silniční dopravě • Nepružnost daná částečně nevhodnou organizační strukturou • Absence doplňkových služeb v osobní přepravě • Nízká rychlost dopravy • Negativní image podniku jako celku • Situování některých stanic a zastávek vzdáleně od center oblasti (Solnice, Rybná, Peklo aj.) • Nedostatečná propagace vlastních činností • Nepřípoje v přestupních stanicích • Nevhodná skladba vozového parku • Zastaralý technický stav infrastruktury a vozidel
Vnější příležitosti	Vnější hrozby

<ul style="list-style-type: none"> • Harmonizace podmínek na dopravní trhu • Tlak na bezpečnost a ekologičnost dopravních systémů • Existence dopravních kongescí v silniční dopravě limitující její nárůst nad určitou hranici • Pevné místo v rámci integrovaného dopravního systému IREDO • Zvládnutí různých druhů technologií šetřící náklady na provoz, které nepodvazují výkonnost přepravy (řízení provozu dle př. SŽDC D3, samoobslužný provoz vlaků osobní dopravy aj.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Stavba rychlostních komunikací • Ekonomická recese • Silné loby silniční dopravy • Rozvoj individuální automobilové dopravy jako součást životního stylu • Nefinancování objednaného rozsahu dopravy ze strany objednavatele výkonů (KÚ – OREDO)
--	--

4 Návrhy a doporučení řešení vedoucí k zefektivnění provozu a zvýšení přepravy

4.1 Železniční lokálka Častolovice – Solnice

Dle rozboru ekonomických ukazatelů tarifních bodů na regionálních drahách vypracovaných tehdejším Obchodně provozním ředitelstvím Hradec Králové za rok 1995 patřila solnická lokálka mezi tratě s nejlepším hospodářským výsledkem (viz příloha č. 2). Od té doby sice uteklo mnoho času a některé rozhodující údaje se v mnohém změnily, přesto tato trať i dnes patří v kategorii lokálek k těm lepším z pohledu ekonomické prosperity. To ovšem neznamená, že není třeba hledat možnosti jak základní ekonomické ukazatele ještě zlepšit.

Při hledání řešení k zefektivnění činností na nejstarší podorlické lokálce je výhodné zaměření rozdělit do několika následujících okruhů: zaměstnanost, technologie v oblasti řízení provozu, osobní doprava a její aspekty, nákladní přeprava a marketingová komunikace. A to vše při respektování současné organizační struktury celého podniku České dráhy, a.s.

V otázce zaměstnanosti lze doložit, že současný počet pracovníků zajišťující provoz a přepravu na trati Častolovice – Solnice je za dnešních podmínek a rozsahu dopravy již téměř nejméně možný. Další snížení počtu zaměstnanců by bylo možné jen díky velké investici do zabezpečovacího zařízení nebo s nebezpečím kontraproduktivity (například další omezení pokladní služby a s ní spojené zhoršení poskytování základního zákaznického servisu). Proto více než úspory v zaměstnanosti směrem k přímému řízení provozu a směrem k zákazníkovi by bylo možné hledat nějaké úspory v této oblasti směrem dovnitř společnosti. To ovšem stojí mimo rozsah této práce a je to bez šance, že by se případné ušetřené prostředky nějakým výrazným způsobem projevily v hospodaření této konkrétní železniční tratě.

Rovněž v oblasti řízení provozu a v otázce používání nových technologií lze konstatovat, že tam kde tyto technologie mohly být zavedeny, většinou zavedeny jsou (například výluky služby dopravních zaměstnanců). Snad s jedinou výjimkou a to je řízení provozu podle předpisu SŽDC D3. Vzhledem k tomu, že ovšem tento způsob řízení ještě více zpomaluje již tak poměrně pomalou a v úseku Častolovice – Rychnov i hustou dopravu a na poměry „détrojkové“ tratě je v železniční stanici Solnice prováděn častý a někdy i složitý posun manipulačních vlaků a byl by nutný i drobný zásah do zabezpečovacího zařízení je otázkou zda by případné propočty potvrdily oprávněnost tuto technologii na této trati zavést.

V kladném případě by pak ještě zbývalo určit, zda tuto technologii zavést na celé trati nebo jenom na její části (Rychnov – Solnice) a kterou stanicí určit jako dirigující. V tabulce č. 6 jsou zaneseny všechny možnosti a popsány jejich klady a zápory.

Tabulka č. 6: Posouzení variant možností zavedení řízení provozu na trati Častolovice – Solnice dle předpisu SŽDC D3

Celá trať řízena podle předpisu D3			Úsek trati Rychnov – Solnice řízen podle D3		
Sídlo dir. dispečera	Výhody	Nevýhody	Sídlo dir. dispečera	Výhody	Nevýhody
Častolovice	<ul style="list-style-type: none"> • Celá trať bez provozních zaměstnanců (úspora cca 9 zam.) • Komplexní řízení provozu na celé trati z jednoho místa 	<ul style="list-style-type: none"> • Vysoká využitelnost výpravěho v Ča • Problémy s posunem v So • Zpomalení dopravy v Rk • Přenos kontroly jednoho PZZ do Ča 	Rychnov	<ul style="list-style-type: none"> • Úspora cca 3 zam. v So 	<ul style="list-style-type: none"> • Problémy s posunem v So vzhledem k jízdám vlaků • Zvýšení počtu zam. V Rk (min. o 1) • Přenos kontroly jednoho PZZ do Rk
Solnice	<ul style="list-style-type: none"> • Komplexní řízení provozu na celé trati z jednoho místa • Úspora cca 6 zam. • Není potřeba přenášet kontroly nad PZZ 	<ul style="list-style-type: none"> • Zpomalení dopravy v Rk 			

Z uvedené tabulky vyplývá, že optimálním řešením z nabízených možností je řídit provoz na celé trati z dispečerské stanice Solnice. Nejenom, že odpadá komplikace se řízením a prováděním posunu v koncové stanici tratě vzhledem k jízdám vlaku ale tento způsob přináší i úsporu všech (6) provozních zaměstnanců v Rychnově. Jedinou nevýhodou se jeví zpomalování dopravy ve stanici Rychnov, ve stanici častých křižování a otáčení souprav.

Možné snížení zaměstnanců a zároveň zvýšení úrovně řízení provozu i jeho bezpečnosti nabízí investice do zabezpečovacího zařízení a to konkrétně do dálkové řízené tratě. V tomto případě je ovšem limitující výše investice a její návratnost. Vzhledem k poměru celkové investice a počtu ušetřených zaměstnanců nevyhází tato varianta jako velmi příznivá.

V oblasti osobní dopravy je potřeba analyzovat podle podrobných průzkumů potřebu cestujících a zajistit jejich realizaci. Samozřejmostí by měla být rychlost, bezpečnost a hlavně návaznost spojů v Častolovicích. V otázce rychlosti je nutné zvýšit rychlost ze současných téměř ostudných 50 km/h. V zahraničí podobné lokálky už disponují tratěmi i vozidly na minimálně rychlost 80 km/h. V případě úseku Rychnov – Solnice sledovat situaci v poptávce po železniční dopravě s ohledem na další možný rozvoj automobilky i na fakt, že v Rychnově, Solnici i Kvasinách se připravuje výstavba nových obytných čtvrtí zajišťující možnost bydlení případných nových zaměstnanců kvasinského podniku. Vždyť do budoucna se zde otevírá příležitost zajišťování rychlé příměstské železniční dopravy, která by mohla být i součástí MHD, které v Rychnově pomocí autobusů firmy AUDIS zajišťuje město a to se všemi výhodami, které tento integrovaný způsob dopravy má. Na tuto variantu možného vývoje být připraven.

Dále je nutné vhodnou politikou si nadále střežit pevné místo v rámci integrovaného dopravního systému IREDO, který považuje železniční dopravu za páteř celého regionálního dopravního systému.

V případě nákladní přepravy, jako rozhodující činnosti ve vztahu k efektivitě tratě, je nutné aktivní obchodní politikou udržet současné přepravce a přivést nové. Z dosavadních obchodních zákazníků vytipovat asi tři, které určit za prioritní a úzkou spoluprací s nimi zajišťovat zvyšování přepravy (a příjem) za předem sjednaných výhodnějších podmínek. Při výběru prioritních přepravců dbát na nutnost jejich různorodosti ve sféře průmyslových oborů, aby v případě postižení krizí jednoho sektoru národního hospodářství ostatní dva stačili nahrazovat výpadky zbylého přepravce. Obchodně podchycovat i vznik nových subjektů v regionu – případných nových zákazníků.

Při sjednávání nových bytí i případných přeprav prezentovat výhodnost železniční dopravy. Zdůrazňovat nejen potřebnost a ekologičnost této dopravy ale je potřeba přesvědčovat o zásadní změně v pohledu na tento druh dopravy.

Tím jsme už pomalu přešli do posledního okruhu zaměření na možnosti řešení zvýšení efektivity dopravy na železniční trati Častolovice – Solnice, kterým je marketingová komunikace. Tento obor se stává v poslední době nezbytným nástrojem k úspěšné obchodní politice. V dnešní době totiž již nestačí přijít na trh s novým produktem, zvolit pro něho přitažlivou cenu a zpřístupnit ho potencionálním zákazníkům. Podnik dnes musí také komunikovat se svými současnými a budoucími partnery. Doba, kdy zákazník potřeboval něco přepravit po železnici a proto přišel na nádraží kde mu oznámili co všechno musí udělat a zajistit a pak teprve mu přistaví vůz na nákladku je už dávno pryč.

Marketingová komunikace dnes používá pět základních nástrojů: reklama, podpora prodeje, osobní prodej, přímý marketing a public relations. Nejvhodnějším prostředkem v případě této podorlické lokálky se jeví v osobní přepravě reklama, tzn. katalogy, brožurky, plakáty. Současně dodávané tyto materiály do stanic na solnické lokálce mají tu nevýhodu, že jsou ve většině případů určeny pro jiné cílové příjemce. Propagační materiály s názvem Pendolino, Na lyže do Krkonoš či ČD – Kurýr a v případě žst Solnice letáček o víkendové jízdence SONE + větší ohlas na této trati nezaznamenají a o nějakém efektu nelze vůbec hovořit.

Proto je nutné rozdělit cílové příjemce alespoň na dvě základní skupiny – stálí a místní cestující a příležitostní a cizí. Jim přizpůsobit obsah propagace. Dále využít prostory v nádražních budovách a motorových vozech k propagaci železniční dopravy především v regionu (náměty jsou uvedeny v příloze č. 3).

4.2 Možnosti řešení větší efektivity na trati Doudleby – Rokytnice

Vzhledem k faktu, že v oblasti nákladní přepravy a marketingové komunikace se možnosti oproti solnické lokálce výrazně neliší a lze říci, že v plném rozsahu platí uvedené možnosti, stačí hledání řešení na rokytnické lokálce ve zbývajících okruzích.

Prioritní je na lokálce z Doudleb do Rokytnice rozhodnout, který segment bude pro trať v osobní dopravě rozhodující. To znamená určit, zda trať obětovat potřebám turistů a návštěvníků hor nebo prioritně se věnovat trvale žijícím obyvatelům regionu a jejich potřebám dopravy. Či zda by bylo možné efektivně vyhovět potřebám obou skupin. V každém případě vytvořit jízdní řád na potřebné úrovni s prvky plně respektujícími oprávněné požadavky dané skupiny cestujících. Sestava JŘ musí být konstruovaná na základě marketingového a ekonomického pohledu. Ve všech případech, pokud by to bylo možné, nutno zajistit návaznosti a to jak v případě železniční tak i autobusové dopravy v konečných (a nejen v nich) stanicích lokálky.

Jednou z možností, jak zvýšit efektivitu osobní přepravy na trati je využití k nabídce dopravy do hor a zpět za účelem sportu. To znamená zajistit přímé spoje alespoň z Týniště nad Orlicí do Rokytnice s výhodnou polohou pro lyžaře v zimním období a cyklisty po dobu letní sezóny a to nejlépe upravenými vozy umožňujícími snadnou přepravu sportovních

potřeb a podpořenou důraznou propagační kampaní. Pokusit se přesvědčit obce na trati na participaci v této kampani.¹⁰

Dále by bylo vhodné využít charakteru lokálky – romantická trať vedoucí turistickou oblastí. A to přinejmenším ve dvou aspektech. V zájmu efektivity se nabízí v první řadě možnost provozovat některé služby a to především v konečné stanici tratě. Úschovna zavazadel a sportovních potřeb, půjčovna lyží a kol, servis sportovního nářadí by mělo být minimum co lze nejenom cestujícím nabídnout. Vzhledem k náročnosti a odbornosti jmenovaných doplňkových služeb se jeví jako lepší pokusit se získat obchodní partnery na provozování těchto činností v železničních jim pronajatých prostorách stanice popřípadě pomocí outsourcingu.

Příjem finančních prostředků lze navýšit i další službou na trati a to například po vzoru Jindřichohradeckých místních drah, které nabízejí ubytování ve svých železničních budovách – stanicích a zastávkách. V případě rokytnické lokálky nalezneme nevyužité prostory v dopravných Slatina a Rokytnice.

V důležité oblasti zaměstnanosti (vždyť okolo 40 % všech provozních nákladů u ČD představuje položka osobní náklady – mzdy a odvody za zaměstnance) lze říci, že jedinou z mála možností ke snížení zaměstnanců na trati s minimálním dopadem na kvalitu dopravy je zavedení dálkově řízené trati, což ovšem k výši investice a počtu ušetřených zaměstnanců nedává reálnou šanci na realizaci, alespoň v dohledné době. A tak jediným možným řešením je posunutí dirigující stanice do výchozího bodu tratě – do Doudleb.

4.3 Nejmladší a nejkratší podorlická lokálka

Jestliže v případě tratí Častolovice – Solnice a Doudleby – Rokytnice bylo uvedeno, že možnosti řešení, které by měly vést k efektivnějšímu zajišťování provozu jsou alespoň v rámci nějakých hranic přibližně stejné, u nejmladší a nejkratší podorlické lokálky tomu tak rozhodně není. Je to dána především dvěma fakty:

- Krátká, kusá a přírodní trať jejíž atrakční obvod je rozlohou, počtem obyvatel i počtem průmyslových a zemědělských podnikatelských subjektů malý
- Veškeré technologie směřující k větším úsporám v oblasti provozní, přepravní a tím i k úspoře zaměstnanců jsou již téměř bezvýtku využity

¹⁰ Například v rozpočtu města Rokytnice v Orlických horách je na turistiku vyčleněno na rok 2009 552 010 Kč [25].

Přesto na základě provedené analýzy současného postavení železniční lokálky Dobruška – Opočno lze odhalit možnosti jak vylepšit ekonomickou situaci a postavení uvedené tratě.

Například v konstrukci JŘ osobní dopravy. Jak bylo v analýze současného stavu tratě uvedeno průměrný počet cestujících na jeden vlakový spoj se za poslední 4 roky více než zdvojnásobil, a to při masivní redukci těchto spojů. Proto je nutné udělat rozbor stavu počtu cestujících, jejich potřeb a určit i tak zvané špičky a sedla dopravy na trati. Poté při využití analýzy bodu zvratu určit nejvýhodnější počet spojů na trati ve vztahu k jejich rentabilitě a skloubit to s údaji uvedeného rozboru. Výsledkem by měl být sestavený JŘ tak, aby na jedné straně co nejvíce odpovídal požadavkům zákazníků a na straně druhé jeho realizovaný rozsah přinášel co možná největší efekt pro objednatele, dopravce i provozovatele. Tyto ukazatele pak neustále pravidelně vyhodnocovat a v krátkých termínech z nich vyvozovat závěry.

Rezervy lze najít i v přístupu k zákazníkům v osobní přepravě poté, kdy na celé trati zůstal jediným zaměstnancem ve směně strojvedoucí. Absence „lidského činitele“ může způsobit odliv části zákazníků. A to nejen v kategorii starších cestujících, pro které případná komunikace prostřednictvím informační technologie – internet, není nejvhodnější. Nutno si rovněž uvědomit, že zrušení pokladní služby v Dobrušce (od 1. dubna letošního roku) znamená pro mnoho zákazníků Českých drah v tomto téměř desetitisícovém městě problémy například při vyřizování průkazů na slevy jízdného.

Tento problém lze vyřešit spoluprací například s dobrušským městským informačním centrem. To by se mohlo stát místem kde by se kromě výdeje jízdních dokladů a potvrzování průkazů daly sehnat informace o železniční dopravě a působilo by i v oblasti propagace nejen místní lokálky.

V další fázi vstoupit do jednání s příslušným Městským úřadem o možnosti umístění jmenovaného infocentra do prostorů železniční budovy v Dobrušce. Výhodou by bylo již vytvořené zázemí pro cestující i turisty – veřejné WC, útulek – čekárna aj. ale i fakt, že v těsném sousedství tohoto objektu je umístěno rovněž autobusové nádraží.

V oblasti nákladní přepravy na lokálce je hlavním úkolem zastavení dramatického poklesu objemu přepravy. To znamená využití všech možných a dostupných opatření, které by měla tento nepříznivý trend obrátit. Své místo by tu měla mít především aktivní obchodní politika ČD Cargo.

Možným řešením pro všechny uvedené podorlické lokálky je při případné výhodnosti uvažovat i o možném pronájmu či prodeji jednotlivých tratí, které by jim mohlo pomoci. Ukazuje to několik příkladů ze 2. poloviny 90. let minulého století, kdy byly z tratí vybudovaných jako místní dráhy zprivatizovány obě jindřichohradecké úzkorozchodky a pronajaty tratě Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou a Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem[16].

Význam a od něho odvozená větší efektivita všech podorlických lokálek by mohl také stoupnout v případě realizace projektu Dráhy Orlických hor. Ten zamýšlí s vybudováním celé železniční sítě v oblasti východočeských hor, ve které by měly současné tratě nezastupitelnou úlohu.

5 Úloha a význam případné realizace projektu Dráhy Orlických hor pro podorlické lokálky

Ze tří existujících podorlických lokálek pouze jedna – Doudleby – Rokytnice – se dá nazvat skutečnou horskou tratí s parametry těmto tratím vlastní. Stavby zbývajících dvou se již zastavily před prvními většími svahy Orlických hor. A tak do nitra jmenovaných hor se po kolejích dnes nedostaneme. Nemuselo tomu však být. V celém období budování místních drah se vyskytlo spousta návrhů, které počítaly se zavedením drážní dopravy až pod Velkou Deštnou. Je samozřejmě nereálné, že by všechny tyto návrhy přeměněné ve skutečnost mohly efektivně fungovat. Na druhou stranu nutno přiznat, že řada těchto tratí pokud by existovala, by byla platnou součástí dopravní sítě a pro rozvoj oblasti Orlických hor by byla významným přínosem.¹¹

Absence železniční dopravy v oblasti Orlických hor se dnes opět začíná projevovat. Počet obyvatel regionu klesá a průměrné stáří roste. Tento negativní demografický trend jasně signalizuje, že region se vylidňuje a to hlavně odchodem mladé produktivní generace. Uvedený fakt je dán především nedostatkem pracovních příležitostí pro mladou generaci s vyšším vzděláním. Důsledkem jmenovaných skutečností bude neustálé snižování atraktivnosti území pro jakékoli ekonomické aktivity a tedy i pro trvalé bydlení. Konkrétní dopady lze shrnout do těchto bodů:

- snižování počtu trvale žijících obyvatel (viz tab. č. 7),
- zhoršující se demografická skladba obyvatel,
- omezená nabídka pracovních příležitostí,
- většina pracovních příležitostí v oborech s nižšími nároky na vzdělání a tedy i nižšími příjmy,
- snižování kupní síly a počet ekonomicky činného obyvatelstva,
- neatraktivnost území pro trvalé bydlení,
- další omezení daná objektivními důvody – příhraniční oblast, nízká hustota zalidnění, špatná infrastruktura, ochrana přírody[21].¹²

¹¹ Výčet jen několika málo návrhů na stavby tratí v oblasti Orlických hor včetně roku vzniku: Doudleby – Skuhrov (1880), Doudleby – Nové Město nad Metují (1889), Josefov – Deštné (1890), Nové Město nad Metují – Olešnice – Zákoutí (1889, 1892, 1922), Opočno – Solnice (1889, 1890), Žamberk – Rokytnice (1895), Žamberk – Bystrzyca Klodska (1896), Hradec králové – Lewin Klodzki (1901), Josefov – Plasnice (1901), Dobruška – Tis (1908, 1922, 1945), Žamberk – Trčkov (1909)[13].

¹² Nelze si nevsimnout historické paralely – důvody, které vedly ke stavbě podorlických lokálek před více než sto lety, dnes opět figurují na seznamu důvodů pro další rozvoj železniční sítě v Orlických horách..

Dalším faktorem upozorňujícím na potřebu železniční dopravy je významně rostoucí individuální doprava a to zvláště v turisticky významných střediscích. Počet automobilů návštěvníků hor, který si tato střediska pravidelně monitorují, roste každou sezónu o několik procent. Jmenovaný trend, expanze individuální dopravy se všemi důsledky na životní prostředí, bude i nadále pokračovat pokud nebude nabídnuta alternativa.

Tabulka č. 7: *Vývoj počtu stálých obyvatel ve vybraných obcích Orlických hor v letech 1930 - 2005*

Obec / rok	1930	1950	1970	2005
Deštné v Orł. h.	1766	922	638	611
Dobré	1437	1050	954	832
Olešnice v Orł.h	1425	597	586	479
Říčky	929	126	127	79
Zdobnice	2116	258	288	155

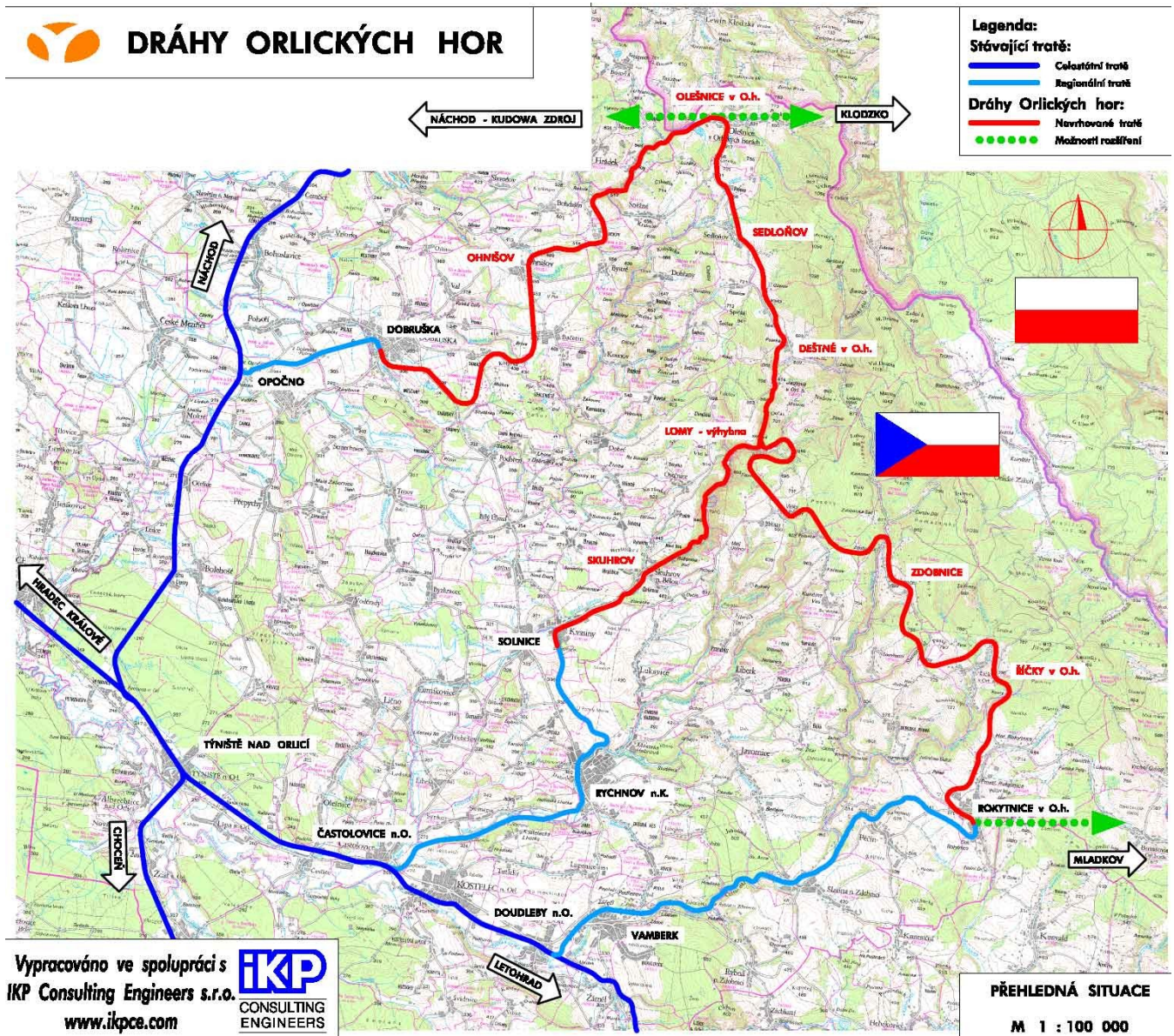
Zdroj: **KOLEKTIV AUTORŮ FEDERÁLNÍHO STATISTICKÉHO ÚŘADU V PRAZE.** *Retrospektivní lexikon obcí Československé socialistické republiky 1850 – 1970*[14], **RŮŽKOVÁ,** Jiřina a kolektiv. *Statistický lexikon obcí České republiky 2005*[17].

Proto nepřekvapí, že vznikl projekt s názvem Dráhy Orlických hor (DOH), který si vytkl za cíl v součinnosti s příslušnými regionálními institucemi, významnými firmami z regionu i odjinud i soukromými osobami přivést železnici do této oblasti a tím zajistit zlepšení životních podmínek současným i budoucím generacím obyvatel a ekologicky udržitelný rozvoj celého regionu Orlických hor. Základní náplní tohoto projektu je zásadním a nadčasovým řešením zlepšit úroveň dopravní infrastruktury na území jmenovaného regionu a tím zvýšit celkovou atraktivnost území.

Nemalou úlohu v tomto projektu zastávají i tři současné železniční lokálky. I pro ně by měla být realizace tohoto ambiciózního projektu nemalým přínosem. Pomineme-li případné počáteční a krátkodobé nákladní přepravy spojené s dodávkami materiálu na stavbu plánovaných tratí, otevírá se před třemi malými podorlickými lokálkami perspektivní budoucnost a to při plánované absenci nákladní přepravy na nových tratích především v segmentu osobní dopravy.



DRÁHY ORLICKÝCH HOR



Zdroj: Dráhy Orlických hor[21]

Obr. č. 8: Schéma projektu Dráhy Orlických hor

Význam realizace projektu DOH pro stávající tratě v regionu lze vyjádřit v těchto základních bodech:

- **Modernizace železničních tratí**

Již v 0. etapě výstavby orlických drah je počítáno s těmito opatřeními:

- rekonstrukce a peronizace stanice Týniště nad Orlicí
- plánované rekonstrukce regionálních tratí Týniště – Letohrad a Týniště – Náchod
- rekonstrukce lokálních tratí Častolovice – Solnice a Doudleby – Rokytnice s při-

hlédnutím ke vzniku DOH

- zachování provozu a standardní údržba lokální trati Opočno – Dobruška

- **Propojení nezávislých tras podorlických lokálek a vytvoření jednotné dopravní sítě**

Výstavba traťových úseků:

- Solnice – Deštné – Olešnice (24 km)

- Rokytnice – Říčky (7 km)

- Dobruška – Olešnice (22km)

- Říčky – Deštné

Místo krátkých, kusých přívodních tratí vznik jednotné železniční sítě.

- **Spolupodílení se na dopravně strategického efektu vzniklého vytvořením sítě**

Moderní železniční síť na daném území nabízí v případě nutnosti objízdnou trasu pro strategický dopravní uzel Týniště nad Orlicí pro případ provozních omezení a mimořádných událostí a z toho vyplývající zvýšený strategický význam stávajících podorlických lokálek.

- **Vyšší počet vlaků zajišťující přímé spojení s významnými železničními uzly**

Jednou z představ projektu je i rychlé přímé spojení bodů nové sítě z významnými železničními stanicemi – Týniště, Choceň, Pardubice. Na tom by participovaly i současné tratě.

- **Možnost účasti na projektu s nadnárodním významem**

Být součástí dopravního systému, který lze výhledově rozšířit na území Polska (Olešnice v Orlických horách – Lewin Klodzki – Kudova Zdrój – Náchod jeden směr a Lewin Klodzki – Klodzko druhý směr) a tak vybudovat v předstihu velmi atraktivní a ekologický dopravní systém v této příhraniční oblasti, kde oboustranně značný turistický potenciál bude velmi rychle expandovat a zvyšovat požadavky na úroveň infrastruktury.

- **Předpokládaná zvýšená osobní přeprava**

Vzhledem k vytvoření dopravní sítě, zapojení většího regionu s větším počtem obyvatel do železničního systému a napojení významných sportovně-turistických center na kolejovou dopravu lze očekávat zvýšenou přepravu cestujících na současných tratích a tím pádem zvýšení efektivity osobní přepravy na podorlických lokálkách.

I přesto, že celý projekt se posunuje v současné době správným směrem – je již vypracována celá studie DOH – nelze zamlčet, že se potýká i s určitými problémy. Jedním

z nich je žádný, případně i negativní postoj krajských představitelů (a to i přes počáteční příznivou kladnou odezvu). Tento fakt samozřejmě projektu nijak pozitivně neprospívá. Další neméně problematickou stránkou je postoj některých (dvou) obcí, které se proti projektu také postavily, narážejíce na smysluplnost projektu v současné době.

V tomto směru ovšem nutno podotknout, železnice, včetně té regionální, prožívá v současné době v rozvinutých státech boom. Investice do regionální železniční dopravy jsou ve většině evropských států v řádech sta milionů EUR ročně. Moderní tratě a moderní vozidla nabízejí úroveň dopravního servisu, kterou si jen těžko dokáže představit ten, kdo ji nevyzkoušel. Autor a obhájovatel projektu DOH na internetových stránkách věnujících se tomuto projektu nabízí přiblížení stavu a porovnání například s italskou lokální tratí Merano – Males.¹³

Realizace jmenovaného projektu na vybudování železnice v Orlických horách nepřinese užitek jenom všem obyvatelům tohoto regionu ale stane se hybnou silou i pro tři již existující lokálky.

¹³ Lokální trať na severu Itálie. Trať byla nedávno opět zprovozněna po přibližně dvaceti letech, kdy na ní byl zastaven provoz pro nezáměr cestujících. Trať prochází celkem zalidněným údolím v podhůří Alp. Základní technické parametry: délka tratě 60 kilometrů, maximální stoupání 29‰, nejvyšší bod na trati 700 m n. m., nejmenší poloměr oblouků 200 metrů[27].

Závěr

Většina regionálních tratí na území České republiky má podobný osud. Byly postaveny jako doplněk základní železniční sítě a jako nutnost dalšího hospodářského rozvoje oblastí kam směřovaly. Snad díky tomu musely celý svůj život dokazovat svoji potřebnost a užitečnost, což v plném rozsahu platí i dnes. Navíc v dnešní době, době výrazného rozvoje silniční dopravy, jsou na tyto tratě kladeny obzvlášť tvrdá kritéria. Podorlické lokálky nejsou v tomto výjimkou.

Zvýšení efektivity (respektive snížení neefektivnosti) provozu a přepravy na nich je základní podmínkou jejich dalšího rozvoje a existence na dopravním trhu. Otázkou zůstává jak toho dosáhnout. Vždyť i přes to, že bylo vykonáno (a to nejen v posledních letech ale i během jejich více než stoleté historie) mnohá opatření k tomu aby podorlické tratě nebyly jen nějakými outsidersy mezi dopravními cestami v regionu, jejich působení na dopravním trhu zůstává stále trnem v oku všem liberálním ekonomům.

Cílem této práce bylo na základě provedené analýzy současného stavu a postavení těchto tratí prozkoumat, porovnat a vyhodnotit možné směry řešení, které by pomohly podorlickým lokálkám v jejich boji na trhu dopravních služeb a to ve všech oblastech, které se provozně – ekonomické situace dotýkají.

Z uvedených možností řešení vedoucí k zefektivnění provozu a přepravy na podorlických lokálkách jasně vyplývá, že existuje prostor a směry kudy by se mohla další existence těchto tratí ubírat. Zároveň to dokazuje, že regionální tratě nemusí být nutně jen reliktem dávných časů, ale mohou být i moderním a významným prvkem dopravního systému příslušného regionu. Snaha o realizaci projektu DOH napovídá, že i budoucnost může patřit této kategorii tratí. Samozřejmě s podmínkou zlepšení technické základny na úroveň požadavků 21. století.

Nade všemi možnostmi řešení však stojí jedna základní spojující podmínka, a to zásadní přehodnocení našeho přístupu k lokálním železničním tratím. Uvědomit si jejich význam, jejich přínos pro společnost a v neposlední řadě i jejich pozitivní vliv v rámci celé české dopravní soustavy v mnoha oblastech našeho života.

Seznamy

1 Použitá literatura

<i>Literatura, časopisy</i>	[10] - [18]
<i>Elektronické dokumenty</i>	[20] - [27]
<i>Interní materiály a služební předpisy</i>	[30] - [38]

Literatura, časopisy

- [10] ČERNÝ, Jiří; PTÁČEK, Josef. *80 let dráhy Dobruška – Opočno*. Městský národní výbor v Dobrušce, 1988
- [11] ČERNÝ, Jiří; PTÁČEK, Josef; ŠKODA, Bohuslav. *100 let železnice Dobruška – Opočno (1908 – 2008)*. Dobruška: Expedice F. L. Věka, 2008.
- [12] FUCHSA, Tomáš. *Podorlické lokálky*. Žst. Týniště n.O., Městský úřad Dobruška, Městský úřad Opočno, 1998
- [13] HENDRYCH, Stanislav. *Stopou dějin železnic v Podorlicku*. Hradec Králové:Kruh, 1987.
- [14] KOLEKTIV AUTORŮ FEDERÁLNÍHO STATISTICKÉHO ÚŘADU V PRAZE. *Retrospektivní lexikon obcí Československé socialistické republiky 1850 – 1970, 1. díl, svazek 1*. Praha: Federální statistický úřad, 1978
- [15] MELICHAR, Vlastimil; JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika podniku*. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. ISBN 80-7194-916-7

- [16] **PAVLÍČEK**, Stanislav. *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2002. 156 s. ISBN 80-86569-13-6
- [17] **RŮŽKOVÁ**, Jiřina a kolektiv. *Statistický lexikon obcí České republiky 2005*. Praha: OTTOVO nakladatelství, 2005. ISBN 80-7360-287-3
- [18] **SŮRA**, Jan. Lidé mizí z autobusů i vlaků. *Mladá fronta DNES*. 28. 4. 2009. ISSN 1210-1168.

Elektronické dokumenty

- [20] České dráhy: *Organizační struktura ČD*. [online]. [2009-04-10]. Dostupné z www.: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/organizacni-struktura/-801/>>
- [21] *Dráhy Orlických hor*. [online]. [cit. 2009-03-22]. Dostupné z www.: <http://www.orlickedrahy.cz/studie_etapy.php>
- [22] Ministerstvo dopravy české republiky: *Ročenka dopravy České republiky 2006*. [online]. [cit. 2009-04-14]. Dostupné z www.: <<http://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>>
- [23] Pars: *Regionova*. [online]. [cit. 2009-04-10]. Dostupné z www.: <<http://www.parsnova.cz/download/katalogove-listy/814-914.pdf>>
- [24] Oredo: *Funkce organizátora*. [online]. [cit. 2009-04-08]. Dostupné z www.: <<http://www.oredo.cz/cz/organizator.html>>
- [25] Rokytnice v Orlických horách: *Rozpočet města Rokytnice v Orlických horách*. [online]. [cit. 2009-04-10]. Dostupné z www.: <<http://www.rokytnice.cz/index.php?id=2070>>

- [26] Rychnovský deník.cz: *Regionova se nerozjela, cestující museli jet autobusem.* [online]. [cit. 2009-04-18]. Dostupné z www.: <http://rychnovsky.denik.cz/zpravy_region/regionova-se-nerozjela-rd20090224.html>
- [27] Südtirol bahn: *Vinschger Bahn – Bauwerke.* [online]. [cit. 2007-11-15]. Dostupné z www.: <<http://www.vinschgerbahn.it/de/technik.asp>>

Interní materiály a služební předpisy

- [30] České dráhy: *Přehled o výkonech stanice Rychnov nad Kněžnou K 4 980.* Interní materiál. Různé roky.
- [31] České dráhy: *Přehled o výkonech stanice Solnice K 4 980.* Interní materiál. Různé roky.
- [32] České dráhy: *Zjednodušený přehled o výkonech stanice Dobruška K 4 980s.* Interní materiál. Různé roky.
- [33] České dráhy: *Sčítání frekvence na trati Dobruška – Opočno.* Interní materiál. 2003.
- [34] České dráhy: *Sčítání frekvence na trati Dobruška – Opočno.* Interní materiál. 2008.
- [35] České dráhy: *Strategický rozvoj Českých drah. Strategie podnikání akciové společnosti České dráhy.* Interní materiál. Schváleno usnesením Řídícího výboru Českých drah ze dne 12. 5. 2004.

- [36] Obchodně provozní ředitelství Českých drah Hradec Králové: *Ekonomické ukazatele tarifních bodů na regionálních drahách*. Interní materiál. 1996.
- [37] *Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy ČD/SŽDC D 2*. 1997.
- [38] Železniční stanice Častolovice: *Rozhodující dopravní a přepravní ukazatele tarifních bodů žst. Častolovice za rok 1996*. Interní materiál. 1997

2 Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Převážní ukazatele tratě Častolovice – Solnice v letech 1989 - 1996.....	16
Tabulka č. 2: Rozhodné přepravní ukazatele tratě Doudleby – Rokytnice v roce 1996. .	18
Tabulka č. 3: Vývoj hustoty provozu na dobrušské lokálce za dobu její existence.....	20
Tabulka č. 4: Přeprava osob (tis. osob) a zboží (tis. tun) po železnici v letech 1998 – 2008.....	24
Tabulka č. 5: Přeprava zemědělských a potravinářských komodit po železnici v letech 1997 – 2005 (tis. tun).....	34
Tabulka č. 6: Posouzení variant možností zavedení řízení provozu na trati Častolovice – Solnice dle předpisu SŽDC D3.....	44
Tabulka č. 7: Vývoj počtu stálých obyvatel ve vybraných obcích Orlických hor v letech 1930 - 2005.....	51

3 Seznam obrázků

Obr. č. 1: Organizační struktura Českých drah, a. s. ke dni 17. března 2009.....	23
Obr. č. 2: Podíl železniční přepravy na celkové přepravě v ČR v letech 1998 - 2007.....	25
Obr. č. 3: Plánek tratě Častolovice – Solnice (Milan Cvejn).....	26
Obr. č. 4: Podélný výškový profil tratě Doudleby – Rokytnice (Milan Cvejn).....	30
Obr. č. 5: Vývoj podání a dodání vozových zásilek v nákladišti Dobruška v letech 1990 - 2008.....	35
Obr. č. 6: Porovnání podílu Českých drah a konkurence na železničním dopravním trhu.....	37
Obr. č. 7: Podíl jednotlivých druhů dopravy na dopravní trhu v % (rok 2003).....	38
Obr. č. 8: Schéma projektu Dráhy Orlických hor.....	52

4 Seznam zkratek

ČD	České dráhy (od roku 1993)
ČSD	Československé státní dráhy (1919 – 1939, 1945 – 1992)
DOH	Dráhy Orlických hor
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IREDO	Integrovaná regionální doprava
JŘ	Jízdní řád
KSČ	Komunistická strana Československa
KÚ	Krajský úřad
MHD	Městská hromadná doprava
OREDO	Organizátor regionální dopravy
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
Žst	železniční stanice

5 Seznam příloh

Příloha č. 1: Data z průzkumů frekvence na trati Dobruška – Opočno

Příloha č. 2: Základní ekonomické ukazatele tarifních bodů na regionálních tratích v obvodu bývalého OPŘ Hradec Králové v roce 1995

Příloha č. 3: Náměty na vytvoření propagačních a reklamních materiálů vztahujících se k podorlickým lokálkám

Příloha č. 4: Z pohledu cílového zaměření a působení na zákazníky méně vhodné propagační a reklamní materiály nabízené v prostorách pro cestující v jednotlivých tarifních bodech podorlických lokálek (2006 - 2009) – vložená příloha

Data z průzkumů frekvence na trati Dobruška – Opočno

Průzkumy frekvence a počtu cestujících se pravidelně provádějí u ČD třikrát za rok. Mají za úkol vytvořit alespoň základní představu o počtu cestujících využívajících ten který spoj a odhalit základní přepravní proudy v osobní dopravě. Data z uvedených průzkumů jsou zároveň jedním z hlavních podkladů při konstrukci jízdních řádů vlaků osobní přepravy.

I. Údaje z průzkumu frekvence na trati Dobruška – Opočno ve dnech 11. 7. – 21. 7. 2003 (zjednodušené data bez zastávky Dobruška – Pulice)[33]

Č. vl.	11. 7.	12. 7.	13. 7.	14. 7.	15. 7.	16. 7.	17. 7.	18. 7.	19. 7.	20. 7.	21. 7.	Σ	Ø
25100	16	5	7	18	13	12	19	14	6	2	10	122	11,09
25101	5	2	2	8	5	5	7	5	0	1	8	48	4,36
25102	11	3	3	7	13	11	17	9	7	7	11	99	9,00
25103	6	5	4	9	12	9	11	14	7	2	4	83	7,54
25104	7	9	2	5	5	13	15	6	4	1	7	74	6,72
25105	5	4	4	4	6	7	5	4	4	2	5	50	4,54
93220	3	7	18	14	10	11	11	6	9	13	8	110	10,00
25107	5	5	3	9	25	6	8	6	6	1	10	84	7,63
93222	6	3	7	6	11	6	6	3	4	2	0	54	4,90
93221	3	11	5	13	5	3	6	8	3	0	3	60	5,45
93224	5	6	3	8	7	10	2	4	5	4	3	57	5,18
93223	6	8	5	6	12	18	5	6	8	3	4	81	7,36
25106	7	3	2	7	14	6	4	16	2	3	2	66	6,00
93225	10	23	14	13	21	9	7	9	15	4	11	136	12,36
93226	4	13	12	12	10	7	14	9	9	5	3	98	8,90
93227	6	9	7	3	9	13	9	11	10	6	8	91	8,72
25108	18	6	5	5	17	6	3	1	12	4	10	87	7,90
25109	9	17	6	6	13	8	8	11	7	4	2	91	8,72
25110	11	9	7	23	11	6	10	7	10	3	11	108	9,81
93229	1	5	6	7	9	6	9	5	7	4	3	62	5,63
93228	3	2	1	8	2	5	10	6	1	6	3	47	4,27
93231	2	3	6	12	6	15	7	3	12	10	6	82	7,45
25112	10	20	4	9	16	13	5	10	6	7	8	108	9,81
25111	9	1	1	6	10	8	11	7	10	2	5	70	6,36
93230	6	6	2	17	11	5	9	5	3	6	2	72	6,54
25113	14	7	6	9	11	12	13	6	6	10	5	99	9,00
25114	21	2	50	11	13	12	7	18	4	12	4	154	14,00
25115	1	1	1	7	7	8	5	6	5	4	4	49	4,45

Č. vl.	11. 7.	12. 7.	13. 7.	14. 7.	15. 7.	16. 7.	17. 7.	18. 7.	19. 7.	20. 7.	21. 7.	Σ	Ø
25116	6	3	8	8	13	15	6	7	2	16	6	90	8,18
25117	8	3	29	3	3	9	16	2	6	13	6	98	8,90
25118	1	4	39	5	4	11	5	6	4	6	6	91	8,72
25119	10	2	22	16	9	8	11	10	20	18	8	134	12,18
25120	5	3	4	0	6	8	6	7	4	12	4	59	5,36
25121	3	6	2	9	4	4	7	2	1	3	1	42	3,81
25122	2	2	4	5	1	3	6	1	10	1	1	36	3,27
251123	13	8	6	7	10	13	8	8	6	13	7	99	9,00
25124	2	xx	x	x	x	x	x	7	x	x	x	9	4,50
25125	6	x	x	x	x	x	x	2	x	x	x	8	4,00
25126	3	7	2	6	7	3	5	3	3	6	3	48	4,36
25127	5	3	2	9	0	7	4	4	4	4	1	43	3,90
25128	2	2	1	5	3	3	2	1	2	3	0	24	2,18
25129	8	4	2	10	6	8	4	5	1	6	6	60	5,45
25130	3	2	1	3	2	5	3	2	1	0	1	23	2,09
25131	1	1	1	5	1	3	3	3	2	6	1	27	2,45
5150	2	x	x	1	3	3	2	1	x	x	2	13	1,85
	290	255	312	354	376	343	331	276	248	235	213	3 233	6,75

II. Údaje z průzkumu frekvence na trati Dobruška – Opočno ve dnech 11. 4. – 21. 4. 2008[34]

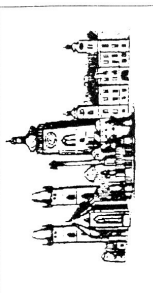
Č. vl.	11.4.	12. 4.	13. 4.	14. 4.	15. 4.	16. 4.	17. 4.	18. 4.	19. 4.	20. 4.	21. 4.	Σ	Ø
15222	50	x	x	59	56	50	52	59	x	x	50	376	53,71
25104	x	12	10	x	x	x	x	x	7	5	x	34	8,50
25105	x	9	6	x	x	x	x	x	7	6	x	28	7,00
25106	x	24	11	x	x	x	x	x	16	17	x	68	17,00
25107	x	15	8	x	x	x	x	x	5	5	x	33	8,25
25108	14	16	19	13	10	24	2	11	31	11	10	161	14,63
25109	7	10	17	14	13	14	9	14	15	10	25	148	13,45
25110	13	12	22	13	10	9	6	23	7	11	13	139	12,63
25111	11	20	8	11	8	10	10	13	12	10	11	124	11,27
25112	10	x	x	14	4	17	7	16	x	x	11	79	11,28
25113	13	x	x	16	7	15	3	19	x	x	16	89	12,71
25114	32	13	25	28	13	24	16	24	11	22	14	222	20,18
25115	27	14	23	14	13	15	9	13	10	16	14	168	15,27
25116	25	x	x	22	28	16	29	20	x	x	14	154	22,00
25117	21	x	x	17	22	16	11	30	x	x	14	131	18,71
25118	x	14	22	x	x	x	x	x	6	20	x	62	15,50
25119	x	18	19	x	x	x	x	x	31	11	x	79	19,75
25120	16	x	x	12	11	15	11	15	x	x	10	90	12,85
25121	17	x	x	12	8	17	10	16	x	x	8	88	12,57
25220	10	x	x	17	21	19	12	18	x	x	14	111	10,09
	266	177	190	262	224	261	187	291	158	144	224	2 384	16,32

**Základní ekonomické ukazatele tarifních bodů na regionálních tratích
v obvodu bývalého OPŘ Hradec Králové v roce 1995[34]**

Tarifní body a tratě	Ložné manipulace		Výnosy přepravené		Náklady [tis. Kč / %]				Hospodář. výsledek TB				POZNÁMKA		
	1995		[tis. Kč]		OPR		DKV		SDC		CELKEM			Na 1 vůz [Kč]	
	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	DOP	Σ		DOP	Σ
Desná	35	24	41	51	22	23	26	27	97	-30	-56	-857,1	-1600		
Dolní Polubný	416	217	608	45	14	28	186	58	322	472	286	1135	688		
Kořenov	283	167	329	80	16	17	338	67	506	161	-177	569	-625		
O35 Tanv.-Har.	734	408	978	174	19	22	550	59	925	603	53	822	72		
Jesenný	40	0	45	108	47	53	0	0	231	-186	-186	-4650	-4650		
Velké Hamry	73	99	107	82	5	9	1580	95	1671	16	-1564	219	-21425		
Tanvald	387	408	255	1449	57	466	18	646	25	2561	-1660	-4289	-5959		
Smržovka dolní n.	763	295	658	175	18	146	15	632	66	953	337	-295	442	-387	
Smržovka	487	180	323	495	34	537	37	430	29	1462	-709	-1139	-1456	-2339	
Lučany n/Nisou	1	10	9	0	0	0	210	100	210	9	-201	9000	-201000		
Jablonec. Paseky	348	103	374	117	66	60	34	0	177	197	197	566	566		
Nová Ves n/Nisou	917	481	526	134	7	109	6	1554	86	1797	283	-1271	309	-1386	
Jablonec n/Nisou	994	596	854	1393	78	168	9	223	13	1784	-707	-930	-711,3	-936	
Jablonec n/N.d.n.	278	135	641	580	72	91	11	137	17	808	-30	-167	-107,9	-601	
Vesec u Liberce	1330	677	1138	459	62	223	30	60	8	742	456	396	343	298	
Liberec Rochlice	3305	1285	3456	253	55	29	6	178	39	460	3174	2996	960	907	
O36 ZB-Tan.-Lb.	8923	4269	8386	5245	41	1961	15	5650	44	12856	1180	-4470	132	-501	
Hejnice	529	407	298	127	45	114	40	41	15	282	57	16	108	30	
Bílý Potok p/S.	449	476	728	54	43	55	44	17	13	126	619	602	1379	1341	
O38 Rasp.-BPPp/S	978	883	1026	181	44	169	41	58	14	408	676	618	691	632	
Frydlant v Č. př.	401	263	345	121	37	76	23	131	40	328	148	17	369	42	
Řasnice	28	11	56	60	17	112	31	188	52	360	-116	-304	-4143	-10857	
Nové Město p/S.	1700	578	1463	1503	54	913	33	390	14	2806	-953	-1343	-560,6	-790	
Horní Řasnice	1057	611	1227	89	24	182	50	96	26	367,1	956	860	904	814	
Jindřichovice p/S.	42	14	32	104	24	206	47	131	30	441	-278	-409	-6619	-9738	
O39 Frydl.-Jindř.	3228	1477	3123	1877	44	1489	35	936	22	4302	-243	-1179	-75	-365	

Tarifní body a tratě	Ložné manipulace		Výnosy přečtené [tis. Kč]	Náklady [tis. Kč / %]						Hospodář. výsledek TB			POZNÁMKA	
	1995	1-8/96		OPŘ		DKV		SDC		Celk. [tis. Kč]	Na 1 vůz [Kč]			
			abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	DOP		Σ	DOP		Σ
Jilemnice	369	199	182	360	53	120	18	198	29	678	-298	-496	-807,6	-1344
Hrabačov	581	229	544	84	39	95	44	38	18	217	365	327	628	563
Poníklá	88	21	92	78	30	162	62	22	8	262	-148	-170	-1682	-1932
Jablonec n/Jizerou	1381	779	709	178	42	187	44	58	14	423	344	286	249	207
Rokytnice n/Jiz.	325	170	1776	1542	73	476	23	81	4	2099	-242	-323	-744,6	-994
O42 Mart.-Rokyt.	2744	1398	3303	2242	61	1040	28	397	11	3679	21	-376	8	-137
Lampertice	13653	7788	15835	447	54	381	46	7	1	835	15007	15000	1099	1099
Zacléř	237	124	181	76	33	130	56	26	11	232	-25	-51	-105,5	-215
O43 Král.-Zacléř	13890	7912	16016	523	49	511	48	33	3	1067	14982	14949	1079	1076
Vrchlabí	11434	8016	12944	3830	60	1552	24	1027	16	6409	7562	6535	661	572
O44 Kunč.-Vrch.	11434	8016	12944	3830	60	1552	24	1027	16	6409	7562	6535	661	572
Kalná Voda	3009	3109	9813	7296	89	640	8	303	4	8239	1877	1574	624	523
Svoboda n/Upou	672	352	618	329	39	206	24	314	37	849	83	-231	124	-344
O45 Tu.hl.-Svob.	3681	3461	10431	7625	84	846	9	617	7	9088	1960	1343	532	365
Řačice n/Tročinou	10	3	68	4	16	7	28	14	56	25	57	43	5700	4300
O46 Hněv.-Smíř.	10	3	68	4	16	7	28	14	56	25	57	43	5700	4300
Radvanice	208	243	211	65	26	87	35	100	40	252	59	-41	284	-197
Janovice u Trut.	57	43	75	8	15	18	33	28	52	54	49	21	860	368
Adršpach	89	12	93	50	27	99	54	36	19	185	-56	-92	-629,2	-1034
Teplice n/Met.z.	306	254	280	42	27	47	30	66	43	155	191	125	624	408
O47 Tu.str.-Tepl.	660	552	659	165	26	251	39	230	36	646	243	13	368	20
Městec Králové	2797	1973	4603	645	52	471	38	133	11	1249	3487	3354	1247	1199
Dymokury	267	54	222	64	28	62	27	102	45	228	96	-6	360	-22
O62 Chlum.-Křín.	3064	2027	4825	709	48	533	36	235	16	1477	3583	3348	1169	1093

Tarifní body a tratě	Ložné manipulace		Výnosy převozené [tis. Kč]	Náklady [tis. Kč / %]						Hospodář. výsledek TB			POZNÁMKA	
	1995	1-8/96		OPR		DKV		SDC		Celk. [tis. Kč]		Na 1 vůz [Kč]		
	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	DOP	Σ	DOP	Σ		
Kněžmost	1510	1061	2634	85	15	436	79	30	5	2113	2083	1399	1379	
Dětenice	211	140	159	41	27	108	72	2	1	10	8	47	38	
Libáň	264	240	173	46	22	119	58	41	20	8	-33	30	-125	
O63 Bakov-Kop.	1985	1441	2966	172	19	663	73	73	8	2131	2058	1074	1037	
Březno u M.B.	26	24	16	27	13	68	33	109	53	-79	-188	-3038	-7231	
Dolní Bousov	364	246	263	177	57	71	23	64	21	15	-49	41	-135	
Sobotka	145	110	164	119	18	101	15	450	67	-56	-506	-386,2	-3490	
Lomnice n/Pop.	1773	659	1508	325	10	321	10	2717	81	3363	862	-1855	486	-1046
O64 MBm-St.P.	2308	1039	1951	648	14	561	12	3340	73	742	-2598	321	-1126	
Živonín	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mšeno	188	82	328	100	34	122	42	71	24	106	35	564	186	
Skalsko	71	0	12	10	27	27	73	0	0	-25	-25	-352,1	-352	
Katusice	847	471	630	117	58	73	36	12	6	440	428	519	505	
O76 Měl.-MB.hln	1106	553	970	227	43	222	42	83	16	521	438	471	396	

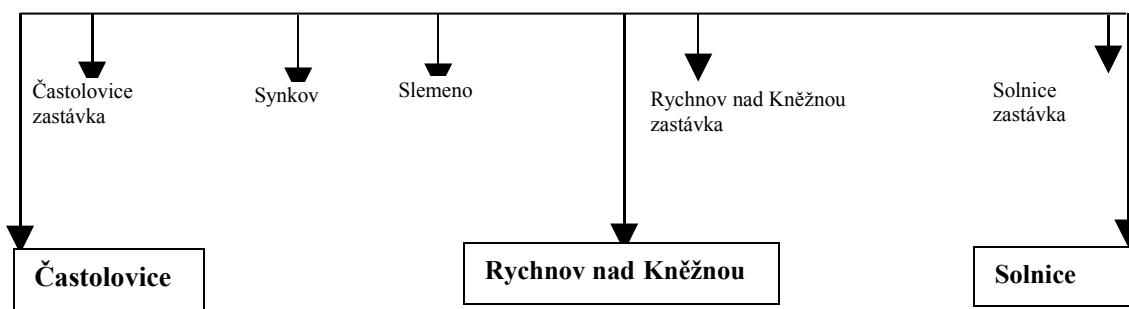
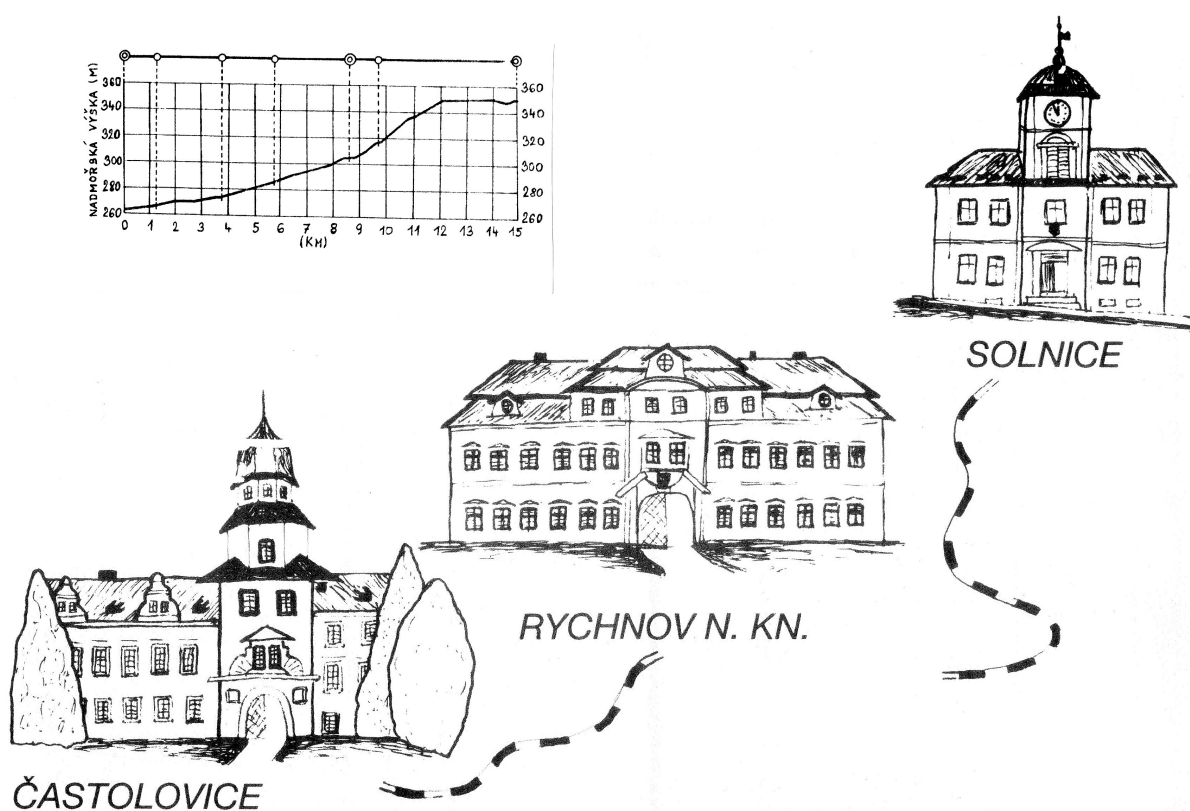


OPR HRADEC KRALOVE

D:\..\lekonukaz.xls

Náměty na vytvoření propagačních a reklamních materiálů vztahujících se k podorlickým lokálkám

- I. Námět na propagační a informativní samolepící folii na stolečky v motorových vozech na trati Častolovice - Solnice



II. Námět na propagační letáček zaměřený na stálé klienty na trati Častolovice - Solnice

Železniční trať

Častolovice – Rychnov nad Kněžnou – Solnice



Již od roku 1893

Váš

partner na cestách do zaměstnání, školy, za zábavou

022 Častolovice - Solnice

		↔ IDS IREDO											
		20200	20201	20202	20203	20204	20205	20206	20207	20208	20209	20210	20211
		h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
0	Častolovice 021 →225	5:09	5:42	6:44	7:23	8:44	9:44	11:44	12:44	13:44	15:44	16:44	18:44
1	Častolovice zastávka B →225	x 5:09	x 5:44	x 6:46	x 7:25	x 7:46	x 8:46	x 9:46	x 10:46	x 11:46	x 12:46	x 13:46	x 14:46
2	Synkov B →208	x 5:10	x 5:45	x 6:51	x 7:30	x 7:52	x 8:52	x 9:52	x 10:52	x 11:52	x 12:52	x 13:52	x 14:52
3	Rychnov nad Kněžnou 01 →200	5:23	6:04	6:57	7:39	8:57	9:57	11:57	12:57	13:57	15:57	16:57	18:57
4	Rychnov nad Kněžnou zastávka B →200	x 5:25	x 6:06	x 6:57	x 7:41	x 8:57	x 9:57	x 10:57	x 11:57	x 12:57	x 13:57	x 14:57	x 15:57
5	Solnice zastávka B →250	x 5:30	x 6:14	x 7:07	x 7:48	x 8:57	x 9:57	x 10:57	x 11:57	x 12:57	x 13:57	x 14:57	x 15:57
6	Solnice 020	5:33	6:14	7:07	7:48	8:57	9:57	11:57	12:57	13:57	15:57	16:57	18:57
7	SZDO, státní organizace / ČD, s.s. Vlak	20226	20228	20262	20264	20268	20268	20270	20270	20272	20272	20272	20272
8	Častolovice 021 →225	14:47	15:20	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:45	22:45	23:11	23:11
9	Častolovice zastávka B →225	x 14:49	x 15:22	x 15:46	x 16:46	x 17:46	x 18:46	x 19:46	x 20:46	x 21:47	x 22:47	x 23:13	x 23:13
10	Synkov B →208	x 14:52	x 15:25	x 15:49	x 16:49	x 17:49	x 18:49	x 19:49	x 20:49	x 21:50	x 22:50	x 23:16	x 23:16
11	Rychnov nad Kněžnou 01 →200	15:03	15:34	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:10	21:58	22:24	22:24
12	Rychnov nad Kněžnou zastávka B →200	x 15:03	x 15:34	x 15:57	x 16:57	x 17:57	x 18:57	x 19:57	x 20:57	x 21:10	x 21:58	x 22:24	x 22:24
13	Solnice zastávka B →250	x 15:10	x 15:43	x 16:14	x 17:07	x 18:14	x 19:14	x 20:14	x 21:12	x 21:19	x 22:26	x 22:52	x 22:52
14	Solnice 020	15:13	15:34	16:14	17:07	18:14	19:14	20:14	21:12	21:19	22:26	22:52	22:52
15	SZDO, státní organizace / ČD, s.s. Vlak	20226	20228	20262	20264	20268	20268	20270	20270	20272	20272	20272	20272

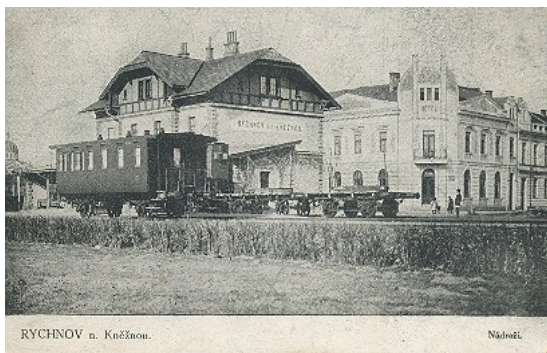
↔1 Návazné autobusová doprava k trati 022 - IDS IREDO (jízdní řády: www.iredo.cz)

→ Solnice – Kvasiny – Skuhrov nad Bělou – Dětřín v Otlických horách
 → Javornice – Liberk – Zdobnice
 → Javornice – Státní nad Zdobnicí – Roskytnice v Otlických horách

Rychnov nad Kněžnou

Parametry a zajímavosti trati:

- Délka trati: *15 km*
- Max. stoupání: *21‰*
- Max. rychlost vl. os. přepravy: *50 km/h*
- Nejvýše položené místo na trati: *žst. Solnice (350,471 m.n.m.)*
- Nejnižší položené místo na trati: *žst. Častolovice (267,583 m.n.m.)*
- Nejmenší poloměr oblouků: *160 m*



Pohlednice s rychnovským nádražím ze začátku 20. století

-

Telefonní číslo žst. Rychnov nad Kněžnou

972 342 834

www.ceskedrahy.cz

Možná, že nevíte:

- První slavnostní vlak na trať vyjel 26. října 1893
- Stavba celé tratě stála 1 560 000 rakouských korun
- Trať byla jednou z prvních soukromých, na které pravidelně jezdily motorové vozy
- Je připraven projekt na prodloužení trati až do Deštného a vytvoření železniční sítě v Orlických horách



Fotografie motorového osobního vlaku v žst. Solnice (rok 1993)

Telefonní číslo žst. Solnice

972 342 885

www.ceskedrahy.cz