

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Revitalizace tratě 247 Břeclav - Lednice
Věra Dvořáková

Bakalářská práce
2010

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Věra DVOŘÁKOVÁ**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Revitalizace tratě 247 Břeclav - Lednice**
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

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

Úvod

1. Analýza současného stavu
2. Návrh revitalizačních opatření
3. Zhodnocení navrženého řešení

Závěr

Rozsah grafických prací: 2-3
Rozsah pracovní zprávy: 30-40
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:


1. PAVLÍČEK, Stanislav. Naše lokálky : Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Vimperk : Dokořán, 2002. 156 s. ISBN 80-86569-13-6.
2. MOJŽÍŠ, Vlastislav, MOLKOVÁ, Tatiana. Technologie a řízení dopravy I : část železniční doprava. [s.l.] : [s.n.], 2002. 122 s. ISBN 80-7194-424-6.
3. Interní předpisy SŽDC a ČD

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Aleš Zeman**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2010**
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2010**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2010

Prohlašuji:

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

Byla jsem seznámena 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 nákladu, 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 24.5.2010



.....
Věra Dvořáková

ANOTACE

Práce se zabývá revitalizací tratě 247 Břeclav – Lednice, konkrétně jejím turistickým potenciálem. Cílem této práce je navrhnout taková revitalizační opatření, která zvýší zájem cestujících o tuto trať i region. Tato opatření se týkají jak technologické, tak marketingové oblasti. Výstupem práce je i návrh grafikonu pro tuto trať.

KLÍČOVÁ SLOVA

železnice, trať 247, revitalizace, grafikon

TITLE

Revitalization of the Line 247 Břeclav – Lednice

ANNOTATION

The thesis deals with revitalization of the line 247 Břeclav - Lednice, particularly its tourist potential. The aim of this thesis is to propose the revitalizing actions to raise an interest of passengers in this line and region. These actions concern both technology and marketing area. Outcome of this thesis is also the proposal for graphic timetable of this line.

KEYWORDS

railway, line 247, revitalization, graphic timetable

Poděkování

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucímu své bakalářské práce Ing. Aleši Zemanovi za odborné vedení a poskytování cenných rad a připomínek.

Dále patří můj dík Ing. Michalu Teplíkovi za poskytnuté dokumenty a rady.

V neposlední řadě bych chtěla poděkovat své rodině za podporu při studiu.

OBSAH

ÚVOD	10
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU.....	11
1.1 Poloha trati.....	12
1.2 Historie trati.....	13
1.3 Základní parametry.....	14
1.3.1 Břeclav.....	15
1.3.2 Boří les.....	16
1.3.3 Poštorná	16
1.3.4 Lednice	17
1.3.5 Vlečky.....	17
1.3.6 Technický stav trati.....	18
1.4 Zabezpečení jízd vlaků	18
1.4.1 Základní pojmy.....	19
1.4.2 Zabezpečení jízd vlaků v úseku Břeclav – Boří les.....	19
1.4.3 Zabezpečení jízd vlaků v úseku Boří Les – Lednice	19
1.4.4 Přejezdové zabezpečovací zařízení.....	20
1.5 Současný stav.....	21
1.5.1 Provoz na trati.....	21
1.5.2 Jízdné	24
1.6 Převážní proudy	26
1.6.1 Struktura prodaných jízdních dokladů.....	29
1.6.2 Struktura přepravených cestujících.....	30

2	NÁVRH REVITALIZAČNÍCH OPATŘENÍ	31
2.1	Marketingové akce.....	31
2.1.1	Navržené marketingové akce.....	32
2.1.2	Realizace marketingových akcí	33
2.2	Provoz na trati v následujících letech	33
2.3	Návrh jízdního řádu	35
2.4	Změna jízdného	37
2.5	Technický stav trati a nádražních budov	38
2.6	Změna zabezpečení jízd vlaků.....	38
3	ZHODNOCENÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	39
3.1	Ekonomické hledisko.....	39
3.1.1	Kalkulace ceny za použití dopravní cesty	39
3.1.2	Kalkulace ceny za jízdu nostalgického vlaku.....	40
3.2	Porovnání jednotlivých druhů jízdného.....	40
3.3	Zhodnocení navrženého jízdního řádu.....	42
3.4	Budoucnost	44
	ZÁVĚR	46
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ.....	47
	SEZNAM OBRÁZKŮ	48
	SEZNAM TABULEK	49
	SEZNAM ZKRATEK	50
	SEZNAM PŘÍLOH	51

ÚVOD

V posledních letech se trendem v České republice i ve světě stalo přesouvání dopravy na dopravu silniční, která je upřednostňována před tou železniční jak v nákladní tak v osobní přepravě. Podíly přepravených osob i nákladů po železnici již několik let klesají. V důsledku toho dochází k omezení nebo dokonce zastavení provozu na tratích s malými objemy přepravených cestujících. Jedná se většinou o tratě regionální, jejichž provoz je pro provozovatele drážní dopravy ztrátový. Za této situace cestujícím nezbývá nic jiného, než využít jiný druh dopravního prostředku a tím se železnice připravuje o své zákazníky.

Podobný scénář se odehrává i na trati číslo 247 z Břeclavi do Lednice. Od roku 1901 do roku 1991 byl provoz na trati denní, od té doby však dochází k jeho postupnému omezování. V následujících šesti letech jezdily vlaky denně pouze od června do srpna a o víkendech v dubnu, září a říjnu. Od roku 1998 prakticky do současnosti je provoz omezen pouze na víkendy od dubna do září.

Aby nedošlo k úplnému zastavení provozu, je třeba navrhnout revitalizační opatření. Ta musí směřovat především k zachování stávajícího provozu, popřípadě jeho rozšíření a zatraktivnění.

V analytické části práce jsou shrnuty základní informace týkající se jak technického popisu tak i provozní situace na trati. Je zde stručně popsána historie i současný stav trati číslo 247. Cílem bakalářské práce je navrhnout revitalizační opatření, která se týkají technologické i ekonomické oblasti problému. Vše směřuje ke zvýšení zájmu cestujících především v oblasti turismu. To vychází ze současné povahy organizace dopravy na trati, která je díky svému víkendovému provozu výhradně využívána turisty směřujícími do Lednice.

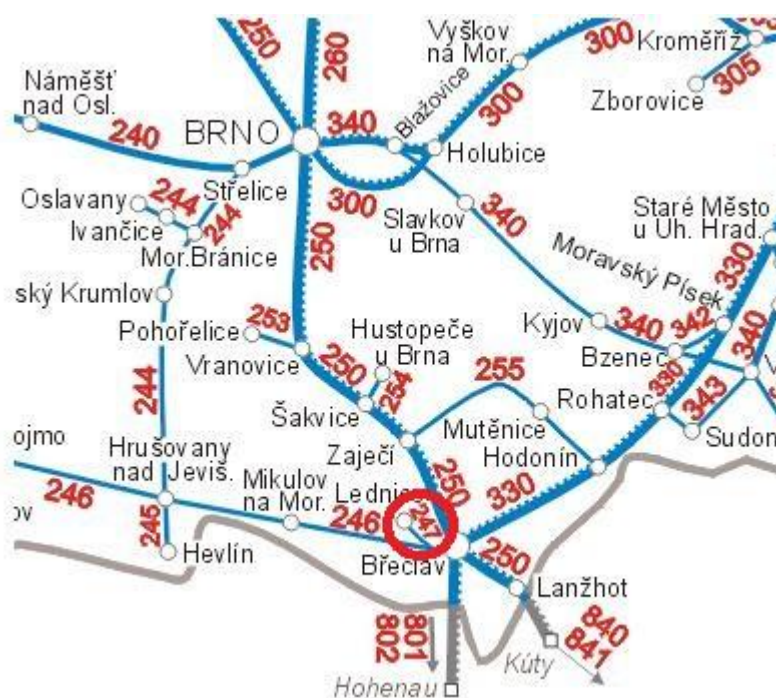
V závěrečné části bakalářské práce jsou navržená revitalizační opatření zhodnocena. Je brán ohled na jejich proveditelnost, náklady na provoz a míru zájmu, který tato revitalizační opatření vyvolají u potencionálních zákazníků.

1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Trať číslo 247 je jednokolejnou tratí spojující železniční stanici (dále žst.) Břeclav a dopravnu D3 Lednice. Na trati se nachází dvě železniční stanice, dvě dopravní D3 a dvě zastávky. Výchozí žst. Břeclav je součástí I. a II. tranzitního koridoru a dále tvoří společný bod tratí číslo 250, 330, 246 a 247. Břeclav je také pohraniční přechodovou stanicí, vedou odtud tratě směrem na Slovensko (Kúty) a do Rakouska (Hohenau).

Z tratě číslo 246 Břeclav – Znojmo odbočuje v žst. Boří Les trať číslo 247 na Lednici. Boří les má charakter odbočné stanice, která patří do katastru místní části Poštorná.

Pozice trati číslo 247 vzhledem k okolním tratím je uvedena na obrázku číslo 1.

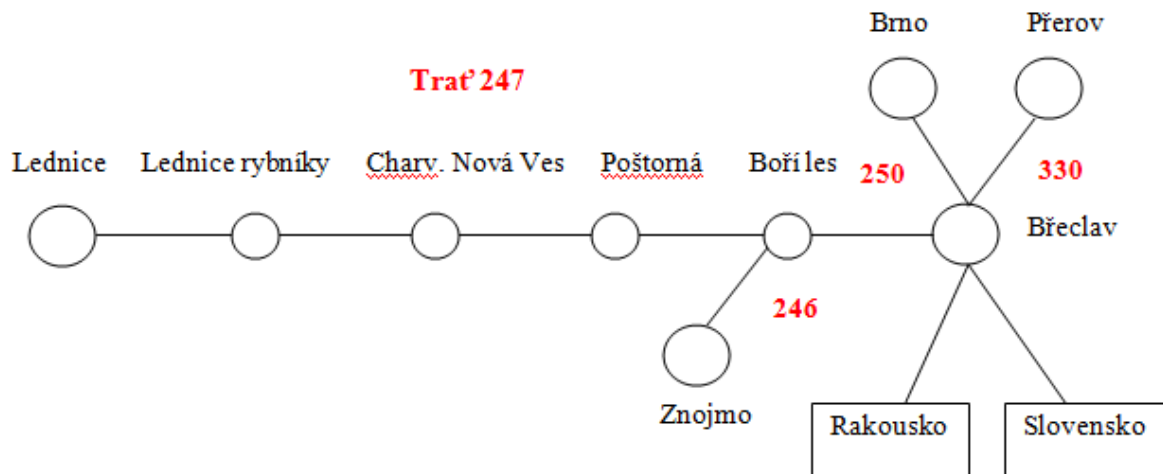


Obrázek 1 - Poloha trati

Zdroj: (1), Autorka

Za žst. Boří les následuje mezilehlá doprava D3 Poštorná, zastávka Charvátská Nová Ves, zastávka Lednice rybníky a koncová doprava D3 Lednice.

Zjednodušené schéma trati je uvedeno na obrázku číslo 2.



Obrázek 2 – Schéma trati

Zdroj: Autorka

1.1 Poloha trati

Železniční trať číslo 247 Břeclav – Lednice leží v rozmanité krajině jižní Moravy a hlavně Lednicko – Valtického areálu přezdívaného Zahrada Evropy. Jedná se o Jihomoravský kraj, ve kterém je krajským městem Brno.

Historii města Břeclav lze datovat až do 6. století, přičemž na město byla povýšena roku 1872. Město se skládá ze čtyř částí (centrum, Stará Břeclav, Poštorná a Charvátská Nová Ves) a dohromady má kolem 30 000 obyvatel. Pro ně jsou zde k dispozici základní i střední školy, gymnázium a mnoho kulturních zařízení. Dále najdeme v Břeclavi zámek, který postavil kníže Břetislav. Městem protéká řeka Dyje a obklopují ji Lužní lesy. V současné době jsou po řece Dyji provozovány 3 trasy lodní dopravy jak po samotném městě, tak na nedaleký Janův hrad nebo na Pohansko.

Boří les není městem ani vesnicí, jedná se pouze o název železniční stanice. Náleží do katastru městské části Poštorná.

Poštorná je městskou částí Břeclavi. K turisticky nejnavštěvovanějším místům patří kostel Navštívení Panny Marie založený v roce 1895.

Zastávka Charvátská Nová Ves se nalézá na samém okraji stejnojmenné městské části. Nenachází se zde žádné instituce, pouze základní škola.

Ani zastávka Lednice rybníky se nenachází ve městě. Jedná se o turistické místo ležící přímo mezi dvěma rybníky – Mlýnským a Prostředním. Oba rybníky jsou využitelné ke koupání, navíc se v jejich blízkosti nachází kemp Apollo. Nad pláží Mlýnského rybníka se nachází nově zrekonstruovaný Apollonův chrám, jehož prostory jsou od léta roku 2009 otevřeny a slouží jako vyhlídková terasa.

Lednice je obec rozdělená na dvě části – Lednici a nedaleký Nejdek. Je možné zde navštívit novogotický zámek, ke kterému náleží tropický skleník, rozsáhlou zámeckou zahradu s minaretem a ukázkou výcviku dravců. V roce 1996 byla zapsána do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Před několika lety zde byly otevřeny Lázně Lednice. Lázeňský dům Perla nabízí léčebné a rehabilitační služby využívající účinky jodobromové minerální vody.

V této oblasti také najdeme mnoho vinohradů a vinných sklepů. Nejen díky tomu ale i díky mnoha památkám a folklorní tradici je tento region hojně navštěvován turisty.

1.2 Historie trati

Železniční trať Břeclav – Lednice byla založena na území správy lichtenštejnských statků, rybníků a lesů dne 17. listopadu 1901. Jednalo se o odbočku z již existující trati číslo 246 z Břeclavi do Hrušovan nad Jevišovkou, která byla v roce 1873 vystavěna společností Břeclavsko-mikulovsko-hrušovanská dráha. Proto stavební délka trati činila osm kilometrů, kdežto provozní délka trati byla dvanáct kilometrů. Trať číslo 247 vystavěla Brněnská společnost místních drah, která byla také jejím tehdejším vlastníkem. Výstavbě předcházela dohoda, kdy se obec Lednice zavázala, že naloží dřevem a cukrovou řepou ročně minimálně 4 000 vozů. Při nedodržení tohoto závazku musela Lednice zaplatit za každý nenaložený železniční vůz 16 tehdejších korun. Tohoto závazku se zbavila již v roce 1905, kdy obec zaplatila Brněnské společnosti místních drah 113 000 Kč. Provozovatelem drážní dopravy (dopravcem) byla Severní dráha císaře Ferdinanda. K 1. lednu 1907 dochází ke změně a dopravcem se stávají Rakouské státní dráhy, které 28. října 1918 střídají Československé státní dráhy. V roce 1924 dochází k zastavení provozu dnešní žst. Boří les (opětovně uvedena do provozu na konci 30. let 20. století) a také k zavedení zjednodušeného řízení drážní dopravy. Dirigujičím dispečerem byl v té době zvolen výpravčí žst. Břeclav.

V roce 1945 dochází ke kompletnímu zestátnění, vlastníkem i dopravcem jsou Československé státní dráhy. Protože během války byla trať i dopravní budovy v jednotlivých stanicích zničeny, byla trať znovu uvedena do provozu až v lednu roku 1946. V té době zde jezdily ještě parní vlaky (5 párů osobních vlaků denně). Ke kompletnímu zavedení motorové osobní dopravy došlo v roce 1949. Zastávky Charvátská Nová Ves a Lednice rybníky byly uvedeny do provozu v letech 1951 a 1952.

Dopravní služba podle předpisu D2 byla obnovena v roce 1953, přesné datum o opětovném zavedení zjednodušeného řízení drážní dopravy podle předpisu D3 není známo. Důležitým dnem bylo 28. září 1980, kdy došlo k úplnému zastavení osobní dopravy na této trati. Její obnovení přišlo až o sedm let později. Při vzniku samostatné České republiky v roce 1993 se Československé státní dráhy mění na České dráhy, s. o. K poslední významnější změně dochází o deset let později, kdy se vlastníkem dráhy stává Správa železniční dopravní cesty, s. o. Současně se společnost České dráhy mění ze státní organizace na akciovou společnost.

V jízdním řádu 1990/1991 byl pravidelný celoroční provoz na této trati ukončen. Od následujícího jízdního řádu byl provoz přeorientován na rekreační dopravu s denním provozem v letním období. Tento stav platí prakticky do současnosti.

1.3 Základní parametry

Trať číslo 247 je jednokolejná trať s veškerou dopravou. Celková délka tratě je 12,2 kilometrů. Rozchod je na celé trati 1435 milimetrů. Jezdí zde železniční vozidla s nezávislou trakcí, podle druhu vlaku se jedná o vlaky Os, popřípadě Sp. Všechny dopravní a zastávky na trati jsou komerčně neobsazeny. Současným provozovatelem (správcem) dráhy je Správa železniční dopravní cesty, s. o. Současným dopravcem jsou České dráhy, a. s.

Celou trať je možno z hlediska kategorie, provozu a rychlosti rozdělit na dvě části.

Délka úseku Břeclav – Boří les činí 2,913 kilometrů. Spadá do kategorie celostátních drah – ostatních a byl vystavěn jako místní dráha. Osobní a spěšné vlaky zde mohou jezdit maximální rychlostí 80 km/h.

Úsek Boří les – Lednice má délku 9,312 kilometrů. Má charakter regionální dráhy a taktéž byl vystavěn jako místní dráha. Provoz je zde jednokolejný, je řízen podle předpisu D3 pro zjednodušené řízení drážní dopravy. Maximální rychlost je pro tento úsek stanovena na 50 km/h.

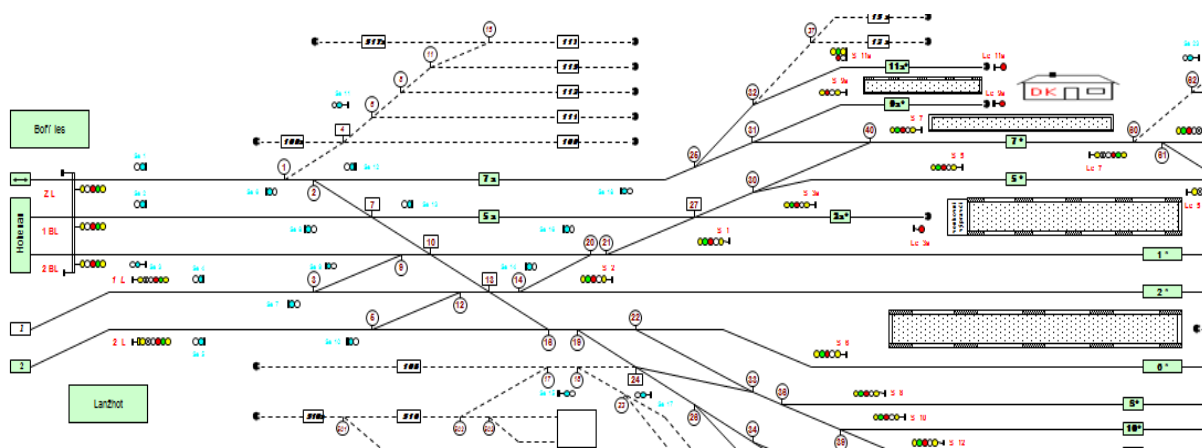
V další části jsou podrobněji popsány jednotlivé žst. a zastávky na trati.

1.3.1 Břeclav

Břeclav je uzlová a pohraniční přechodová žst. Z hlediska povahy práce se jedná o smíšenou žst. (osobní i nákladní provoz). Nachází se v kilometru 83,131.

Z hlediska staničního zabezpečovacího zařízení je v žst. Břeclav reléové staniční zabezpečovací zařízení cestového typu s číslicovou volbou. Z hlediska stavění jízdních cest je Břeclav rozdělena na dva samostatné obvody – osobní nádraží a přednádraží. Všechna návěstidla v žst. jsou světelná s rychlostní soustavou. Ve směru na Boří les je traťovým zabezpečovacím zařízením automatické hradlo.

Schéma části žst. Břeclav je uvedeno na obrázku číslo 3. Jedná se o schéma žst. před její rekonstrukcí. Po dokončení této rekonstrukce je zde pro cestující k dispozici 5 nástupišť.



Obrázek 3 - Schéma žst. Břeclav

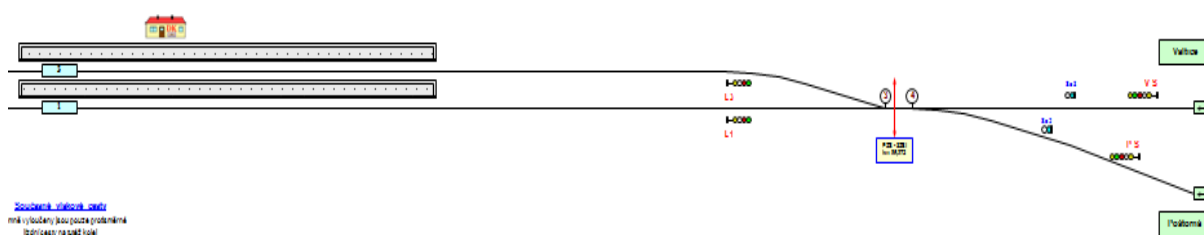
Zdroj: (7)

1.3.2 Boří les

Žst. Boří les se z hlediska tratě Břeclav – Valtice nachází v kilometru 86,044. Z hlediska tratě Břeclav – Lednice však tvoří počáteční žst. této trati a je jí přidělena kilometrická poloha 0.

Staničním zabezpečovacím zařízením je Jednotné obslužné stanoviště (JOP). Jízdy vlaků ve směru na Poštornou jsou zajišťovány podle předpisu D3 pro zjednodušené řízení drážní dopravy, konkrétně se ke komunikaci používá spojení telefonem. Boří les má dvě dopravní koleje (1. a 3.). U obou dopravních kolejí jsou úrovnňová nástupiště. Z žst. Boří les odbočuje vlečka do závodu FOSFA, a. s.

Schéma žst. Boří les je uvedeno na obrázku číslo 4. Trať do Lednice je znázorněna odbočkou.



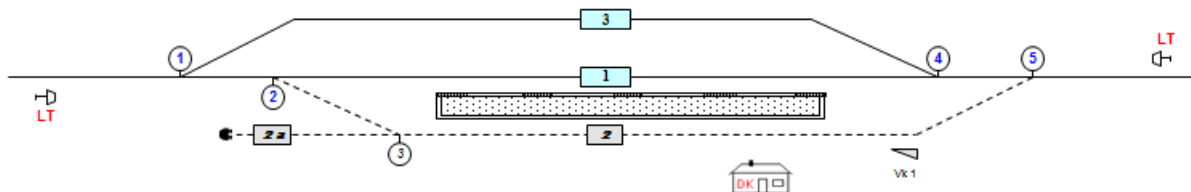
Obrázek 4 - Schéma žst. Boří les

Zdroj: (7)

1.3.3 Poštorná

Dopravna D3 Poštorná se nachází v kilometru 2,003. Provoz je zde řízen dle předpisu D3. Dopravna je ze směru od žst. Boří les i ze směru od zastávky Charvátská Nová Ves chráněna lichoběžníkovou tabulkou. Nachází se zde dvě dopravní koleje (1. a 3.) a jedno úrovnňové nástupiště (u 1. koleje). Kolej číslo 2 není užívána a je proto zajištěna výkolejkou (V_k 1).

Schéma dopravní D3 Poštorná je uvedeno na obrázku číslo 5.



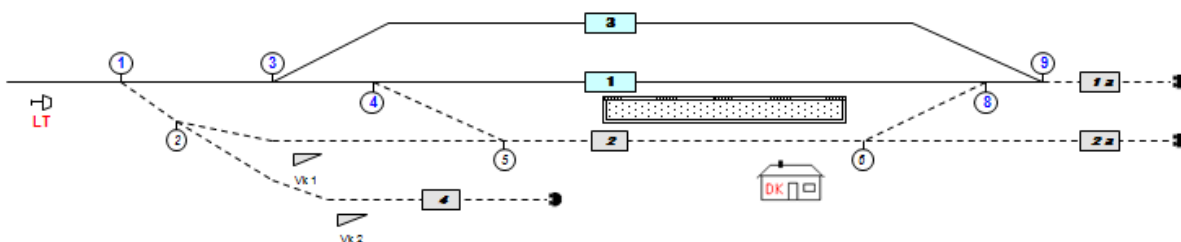
Obrázek 5 - Schéma dopravní D3 Poštorná

Zdroj: (7)

1.3.4 Lednice

Dopravní D3 Lednice je koncovou dopravní této trati. Její kilometrická poloha je 9,303. Provoz je zde řízen dle předpisu D3. Ve směru od zastávky Lednice rybníky je chráněna lichoběžníkovou tabulkou. V dopravní jsou dvě dopravní koleje (1. a 3.) a jedno úrovnové nástupiště (u 1. koleje). Koleje 2 a 4 jsou zabezpečeny výkolejkami (Vk 1 a Vk 2).

Schéma koncové dopravní D3 Lednice je uvedeno na obrázku číslo 6.



Obrázek 6 - Schéma dopravní D3 Lednice

Zdroj: (7)

1.3.5 Vlečky

Z trati číslo 247 odbočují dvě vlečky. Jedna z žst. Boří Les do závodu FOSFA a druhá na širé trati mezi žst. Boří les a dopravní Poštorná do Poštorenských keramických závodů. Tarifní stanicí obou vleček je žst. Břeclav.

Vlečka ze společnosti FOSFA, a. s., která se zabývá výrobou a prodejem kyselin, fosforečnanů a pracích prášků, je v žst. Boří les zaústěna do celostátní dráhy z koleje číslo 1. Celková délka vlečky je 2,025 kilometrů, z toho užitečná délka 1,410 kilometrů. Jejím vlastníkem jsou Moravské naftové doly, a. s. Provozovatelem drážní dopravy na vlečce

jsou České dráhy. V roce 1997 dostala úřední povolení k provozování vlečky firma ARGO CONSULTING, s. r. o., v roce 1998 OKD Doprava, a. s. Zabezpečovací zařízení je tvořeno odtlačnými a výměnovými zámky. Jejich obsluhu provádí staniční dozorce žst. Boří les. Obsluha vlečky je prováděna posunem (sunutím a tažením) při největší dovolené rychlosti 30 km/h.

Vlastníkem druhé vlečky je firma Poštorenské keramické závody, a. s., v likvidaci, která provádí mimo jiné keramickou výrobu a výrobu stavebních hmot. V roce 2004 bylo vydáno úřední povolení na provozování dráhy firmě Sedlecký kaolin. Vlečka je do regionální dráhy číslo 247 zaústěna ze širé trati výhybkou číslo C 1 v kilometru 1,568 a končí zarážedlem kusé koleje číslo 1. Užitečná délka vlečky je 1,369 kilometrů. Zabezpečovací zařízení obsluhuje zaměstnanec řídící posun. To je tvořeno výměnovým a stojanovým zámekem. Obsluha vlečky je prováděna posunem. Maximální dovolená rychlost při sunutí i tažení je 15 km/h. V současné době není vlečka v provozu.

1.3.6 *Technický stav trati*

Technický stav trati číslo 247, která byla zprovozněna už v roce 1901, je kupodivu dobrý, i když do něj nebyly v průběhu let učiněny žádné velké zásahy. Středisko železniční geodézie v Olomouci vypracovalo v roce 2001 dokument s názvem Technický projekt optimalizace a přepočtu staničení trati Boří les – Lednice. Projekt zahrnoval návrh optimalizace koleje pro traťovou rychlost 50 km/h a změnu staničení. Ve skutečnosti však došlo jen k úpravě kilometráže, osazení nových hektometrovníků a k provedení změn v dopravní a provozní dokumentaci. K žádné směrové a výškové úpravě koleje nedošlo. (9)

1.4 *Zabezpečení jízd vlaků*

Z hlediska zabezpečení jízd vlaků je trať rozdělena na dvě části (Břeclav – Boří les, Boří les – Lednice). Ty jsou konkrétně popsány v kapitolách 1.4.2 a 1.4.3.

Provoz na trati číslo 247 je řízen podle předpisu SŽDC (ČD) D3, jehož celý název zní Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. Ten umožňuje dva způsoby řízení dopravy – organizování drážní dopravy dirigováním nebo organizování drážní dopravy bez dirigování. Tato trať je řízena prvním způsobem, tedy dirigováním.

1.4.1 Základní pojmy

Pro snadnější pochopení jednotlivých výrazů použitých v dalším textu jsou uvedeny některé základní definice, které jsou převzaty z předpisu SŽDC (ČD) D3. (10)

„**Trat'** se zjednodušeným řízením drážní dopravy je taková trať, na které se řízení drážní dopravy uskutečňuje podle předpisu D3.“

„Při **organizování drážní dopravy dirigováním** je provoz podle grafikonu vlakové dopravy řízen dle pokynů **dirigujícího dispečera**. Jedná se o odborně způsobilou osobu určenou k řízení drážní dopravy dirigováním ze stanovené **dirigující žst.**“

„**Dopravna D3** není obsazena výpravčím a je určena k řízení jízdy vlaků a posunu mezi dopravnami na trati D3. V každé dopravně D3 má strojvedoucí povinnost ohlásit příjezd vlaku, uvolnění prostorového oddílu a žádat o povolení k další jízdě. Tento úkon se nazývá **ohlašovací povinnost**. Mezi dopravnami D3 nebo dispoziční, dirigující nebo přilehlou stanicí se nachází **prostorový oddíl.**“

1.4.2 Zabezpečení jízdy vlaků v úseku Břeclav – Boří les

V jednokolejném úseku Břeclav – Boří les je dopravní služba řízena standardně dle předpisu SŽDC (ČD) D2. Ten platí do kilometru 86,044 (kilometrická poloha žst. Boří les).

1.4.3 Zabezpečení jízdy vlaků v úseku Boří Les – Lednice

Za účelem řízení provozu dirigováním v tomto úseku trati byla dirigující stanicí zvolena žst. Boří les, která je obsazena dirigujícím dispečerem (služba tohoto zaměstnance je spojena se službou výpravčího). Zaměstnanci, kteří dozírají na práci dirigujícího dispečera, jsou přednosta žst. Břeclav a dozorčí atrakčního obvodu ustanovený pro žst. Boří les.

Na trati se nachází dvě dopravní pro řízení jízdy vlaků (Poštorná a Lednice) a dvě zastávky (Charvátská Nová Ves a Lednice rybníky). Trať je rozdělena na dva prostorové oddíly. První prostorový oddíl mezi dirigující ŽST. Boří les a první dopravnu Poštorná je ohraničen vjezdovým návěstidlem žst. Boří les od Poštorné v kilometru 0,578 a návěstí Hranice dopravní, která se nachází v kilometru 1,783. V dopravně Poštorná je povoleno provádět křižování, předjíždění a dostižení vlaků. Druhý

prostorový oddíl je v úseku mezi dopravnami Poštorná a Lednice. Je ohraničen návěstmi Hranice dopravní; první v kilometru 2,152 u dopravní Poštorná a druhá v kilometru 8,833 u dopravní Lednice. V této koncové dopravně je povoleno jak křížování tak i dostižení vlaků.

Na trati je umožněno telefonní traťové spojení přes služební telefonní síť ČD a radiové spojení. V dopravnách Poštorná a Lednice jsou uschovány dva přenosné výměnové zámky, dvě přenosná návěstidla s návěstí STŮJ, dvě svítilny s červeným světlem a sada náhradních klíčů. V dopravní kanceláři dirigující žst. jsou uloženy 3 sady náhradních klíčů, každá s pěti klíči (klíče od služebních místností v dopravnách Poštorná a Lednice a od telefonní skříňky vlečky Poštorenské keramické závody). Dispečer dirigující žst. doručí po zastavení vlaku v této žst. strojvedoucímu soupravu hlavních klíčů.

V dirigující žst. Boří les se pro účely řízení drážní dopravy dle předpisu D3 vede Telefonní zápisník pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy D3, Zápisník o použití souprav hlavních klíčů, Záznamník poruch pro trať D3 a písemné rozkazy (Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy bez průpisu nebo s jedním průpisem - PvD3). V dopravnách Poštorná a Lednice jsou uloženy Telefonní zápisníky, Písemné rozkazy, Seznamy vlaků pro staniční zaměstnance a Seznamy volacích značek zapojených hovoren. Všechny údaje spojené s prováděním dopravní služby nezapisuje dirigující dispečer do grafikonu splněné vlakové dopravy, ale do Telefonního zápisníku a do Dopravního deníku. Každé zpoždění delší než pět minut je strojvedoucí osobních vlaků povinen nahlásit z dopravní Poštorná nebo Lednice dirigujícímu dispečerovi. Ohlašovací povinnost smí být v dopravně Poštorná zrušena pouze u vlaků jedoucích z Lednice do Bořího lesa. V dopravně Lednice nesmí být tato povinnost zrušena nikdy. V dopravnách se provádí podle potřeby jednoduchý posun (např. objetí soupravy). Zajištění odstavených vozidel proti ujetí se provádí pomocí zarážek umístěných pouze na jedné straně vozidla. Za správné zajištění odpovídá zaměstnanec řídicí posun.

1.4.4 Přejezdové zabezpečovací zařízení

Na trati číslo 247 se nachází deset přejezdů. Dva z nich jsou vybaveny přejezdovým zabezpečovacím zařízením, protože se zde železniční trať kříží se silnicí I. třídy. Pro oba přejezdy je kontrolním stanovištěm žst. Boří les. První z nich se nachází v kilometru

0,327 a je chráněn zabezpečovacím zařízením typu PZS 3 ZBI (AŽD 71), které má místní i dálkovou obsluhu. Písmeno B znamená, že PZS signalizuje tzv. pozitivní signál (přerušované bílé světlo). Na další pozici je písmeno I, které značí podávání informace o stavu PZS obsluhujícímu zaměstnanci. Druhý přejezd v kilometru 2,570 má zabezpečovací zařízení typu PZS 3 SBI (AŽD 71). Toto zabezpečovací zařízení má stejné vlastnosti jako předcházející, liší se pouze v písmeně S, což znamená, že přejezd je bez závor. Přejezd v kilometru 2,137 protíná příjezdovou cestu do Poštorenských keramických závodů, a. s. a je vybaven výstražnými kříži. Ostatní přejezdy na trati se kříží pouze s účelovými komunikacemi (polními cestami) a jsou chráněny výstražnými kříži.

1.5 Současný stav

Od jízdního řádu pro rok 2008/2009 došlo na této trati k významným změnám, které se týkají jak změny samotného provozu a jízdního řádu, tak i změny jízdného. Tyto změny jsou důsledkem jednání s Jihomoravským krajem, který již nadále tuto trať nehradí ze závazku veřejné služby. Na záchranu provozu na této trati poskytl Jihomoravský kraj příspěvek ve výši 420 000 Kč (7).

1.5.1 Provoz na trati

Ke změně provozu na trati číslo 247 Břeclav – Lednice nedošlo pouze v důsledku jiného rozhodnutí Jihomoravského kraje. Musela se také zhodnotit nově vzniklá situace, kdy byl prostor Depa kolejových vozidel Břeclav převeden do správy dceřiné společnosti ČD Cargo. Toto vedlo ke vzniku dalších finančních nákladů za pronájem prostor pro stání historických vozidel, které na této trati jezdí. Dalším problémem je i to, že údržbu a opravy těchto vozidel nelze nadále provádět v depu v Břeclavi, ale pouze v depu v Brně.

Nyní je provoz na trati v podstatě realizován třemi způsoby – formou pravidelného provozu dle jízdního řádu, formou vlakového taxi a formou vlaků na objednávku. Navíc jsou v letním, ale také v zimním období, uskutečňovány jízdy vlaků ke speciálním příležitostem (Pálavský okruh a ČD Wellness).

a. Pravidelný provoz je organizován podle Grafikonu vlakové dopravy 2008/2009 o sobotách, nedělích a svátcích v období od 11. dubna do 28. září 2009. Změnou oproti dřívějším rokům je skutečnost, že první vlak daného dne nevyjíždí z žst. Břeclav, jak tomu

bylo do Jízdního řádu 2007/2008, ale z žst. Brno hlavní nádraží. Taktéž poslední vlak daného dne nekončí svou jízdu v Břeclavi, ale pokračuje až do Brna. Tato varianta je při průměrném obsazení soupravy finančně výhodnější. Pronájem prostor pro odstavení vozidel v depu ČD Cargo stojí cca 4 500 Kč (7) a za jízdu vlaku na trati Brno hlavní nádraží – Břeclav se platí částka 7 800 Kč (7). Ta se ale vrátí už v okamžiku, kdy je v každé ze čtyř jízdy 24 cestujících, kteří si zakoupí jízdenku s globální cenou. (11)

Toto řešení má i jinou výhodu. A tou jsou velké možnosti města Brna. Město má letiště s mezinárodním statutem, je železničním uzlem a je napojeno na dálnici. Žije zde téměř 400 000 obyvatel, které doplňuje několik tisíc studentů ze šesti vysokých škol, které se zde nachází. Počet obyvatel a také množství turistů jsou tím hlavním důvodem, proč je výhodné, aby vlaky do Lednice jezdily již z Brna. Je zde využit potenciál, jaký toto město nabízí.

V tabulce číslo 1 je uveden pravidelný jízdní řád této trati pro rok 2008/2009.

Tabulka 1 – Pravidelný jízdní řád

Brno - Lednice	Os 4614/5	Os 24582	Os 24586	Lednice - Brno	Os 24581	Os 24585	Os 4618/9
Brno hl. n.	08:40			Lednice	10:25	13:25	16:46
Břeclav	09:50	11:10	14:10	Lednice rybníky	10:28	13:28	16:49
Boří Les	09:54	11:15	14:15	Charvátská N. Ves	10:34	13:34	16:55
Poštorná	10:00	11:21	14:21	Poštorná	10:37	13:37	16:58
Charvátská N. Ves	10:02	11:24	14:24	Boří Les	10:42	13:42	17:02
Lednice rybníky	10:08	11:30	14:30	Břeclav	10:46	13:46	17:10
Lednice	10:12	11:33	14:33	Brno hl. n.			18:17

Zdroj: (1)

Z Brna odjíždí souprava v tomto složení: motorové vozy M 262 a M 131 a přípojný vůz BDIm. V Lednici je vozidlo řady M 262 odpojeno a odstaveno pro možnost posílení dopravy. Mezitím jezdí mezi Lednicí a Břeclaví vlaky ve složení M 131 + BDIm.

b. Vlakové taxi je služba nabízená v době stání soupravy v Lednici o sobotách, nedělích a svátcích od 11. dubna do 28. září 2009. Jízdní řád vlakového taxi je uveden v tabulce číslo 2. Jízdu je nutno objednat v ČD Centru Břeclav. Podmínkou objednání vlakového taxi je zaplacení alespoň 40 jízdenek s globální cenou za 45 Kč. Jízdné pro další

cestující (41. – 130. cestující) je možno vydat se slevou ve výši 50 % nebo 75 %. Jedná se pouze o skupinu jednoho objednatele. Úhradu jízdného za všechny cestující je nutno provést nejpozději do 20 hodin dne předcházejícího dni přepravy v žst. Břeclav. (11)

Tabulka 2 – Jízdní řád vlakového taxi

Břeclav - Lednice	Os 24584	Os 24588	Lednice - Břeclav	Os 24583	Os 24587
Břeclav	12:59	15:59	Lednice	11:40	14:40
Boří Les	13:04	16:04	Poštorná	11:51	14:51
Poštorná	13:10	16:10	Boří Les	11:56	14:56
Lednice	13:21	16:21	Břeclav	12:00	15:00

Zdroj: (1)

c. Vlak na objednávku je služba, která se nabízí v době, kdy není provozována pravidelná doprava. To je kromě sobot, nedělí a svátků v období od 11. dubna do 28. září 2009. Vlak na objednávku jezdí v časech uvedených v tabulce číslo 3. Objednávka takového historického vlaku musí být provedena minimálně 14 dní před zamýšlenou jízdou vlaku. Objednavatel musí zakoupit nejméně 40 zpátečních jízdenek s globální cenou v relaci Brno hlavní nádraží – Lednice. Takto objednaný vlak je řazen následovně: motorové vozy M 262.018 nebo M 286.001 + přívěsné vozy podle požadované kapacity. (11)

Tabulka 3 – Jízdní řád vlaku na objednávku

Brno - Lednice	Os 4612/3	Lednice - Brno	Os 4617/6
Brno hl. n.	08:40	Lednice	15:37
Břeclav	09:50	Poštorná	15:49
Boří Les	09:54	Boří Les	15:53
Poštorná	10:00	Břeclav	16:03
Lednice	10:12	Brno hl. n.	17:10

Zdroj: (1)

d. Mezi mimořádné vlaky vypravované v roce 2009 patřil Pálavský okruh a nově také vlaky ČD Wellness. Vlak pod názvem Pálavský okruh jel 8. června podle jízdního řádu uvedeného v tabulce číslo 4. Vypraveny byly dva páry v každém směru, přičemž první tři vlaky jezdily pouze mezi Bořím lesem a Lednicí, poslední zajížděl až do Břeclavi.

Tabulka 4 – Jízdní řád Pálavského okruhu

	Sp 1922	Sp 1924/5		Sp 1926/7	Sp 1923
Boří les	11:43	12:02	Lednice	14:38	17:05
Pošterná	11:50		Lednice rybníky		17:09
Charvátská N. Ves	11:55		Charvátská N. Ves		17:16
Lednice rybníky	12:03		Pošterná		17:19
Lednice	12:06	12:20	Boří les	15:08	17:24
			Břeclav		17:29

Zdroj: (1)

České dráhy, a. s. začaly od roku 2009 nabízet balíček služeb ČD Wellness. Smyslem je propojení jízdy historickým motorovým vozem se službami v Lednici. Odjezd z žst. Brno hlavní nádraží je 09:40 hodin a návrat zpět v 17:56 hodin. Za cenu uvedenou v tabulce číslo 5 má cestující zajištěnou jízdu z Brna do Lednice, návštěvu Lázní Lednice (zde si může vybrat proceduru a návštěvu bazénu), dále zimní prohlídku zámku Lednice a také poukázku na slevu 10 % na oběd ve vybrané restauraci. Balíčky se prodávají pouze v ČD Centru Brno hlavní nádraží. V jízdním řádu 2009/2010 byly naplánovány celkem čtyři jízdy s omezeným počtem míst. Pro velký zájem bude v následujícím období vypraveno osm spojů s navýšenou kapacitou a nově také bufetem ve vlaku. (7)

Tabulka 5 - Ceník balíčku ČD Wellness

Ceník balíčku ČD Wellness	
Děti od 2 do 6 let	82 Kč
Děti od 6 do 15 let	198 Kč
Dospělí	474 Kč
Důchodci	357 Kč

Zdroj: (11)

1.5.2 Jízdné

Do konce platnosti jízdního řádu 2007/2008 platil na trati číslo 247 tarif ČD TR10. Dnes zde neplatí ani tento tarif, ani jízdné dle IDS JMK (to je provozováno na území celého kraje), ani žádné mimotarifní výhody. Cestující jsou zde odbavováni podle pravidel platících pro globální cenu. Ta je definována jako cena za přepravu cestujících a doplňkové služby.

To znamená, že cestující si zakoupí jízdenku pro celý úsek cesty bez ohledu na to, zda vystupuje v konečné žst. nebo ne. Pořídí si tedy jízdenku s globální cenou podle stanoveného úseku, ve kterém bude cestovat. Tyto relace jsou: Brno hlavní nádraží – Břeclav, Brno hlavní nádraží – Lednice, Břeclav – Lednice. Nástup je možný v kterékoliv žst. nebo zastávce na trati. Cestující si může zakoupit jízdenku pro jeden směr nebo jízdenku zpáteční, která je vždy zvýhodněná. Ceny jsou uvedeny v tabulce číslo 6.

Tabulka 6 – Ceník globální ceny

Globální cena			
Nástupní žst.	Výstupní žst.	Cena za jeden směr	Cena tam i zpět
Brno hl. n.	Břeclav	80 Kč	140 Kč
Brno hl. n.	Lednice	90 Kč	165 Kč
Břeclav	Lednice	30 Kč	45 Kč

Zdroj: (1)

Cestující mohou uplatnit nárok na slevu 50 %, 75 % nebo 100 %. Na slevu 50 % ze základní ceny mají nárok děti do 15 let, které se prokazují oficiálním průkazem s fotografií, jménem a datem narození a potvrzeným razítkem; žáci od 15 do 26 let s žákovským průkazem platným pro tuto trať; a důchodci prokazující nárok na slevu průkazem na slevu jízdného. Slevu 75 % ze základní ceny obdrží žáci do 15 let a držitelé průkazu ZTP (osoba zvláště těžce postižená) nebo ZTP/P (osoba zvláště těžce postižená s průvodcem). Sleva 100 % ze základní ceny se přiznává cestujícím, kteří mají nárok na bezplatnou přepravu podle výměru Ministerstva financí České republiky č. 1/2009 v plném rozsahu. Vlastníci síťové jízdenky platí navíc doplatek ve výši 50 % ze základní ceny. Cestující, kteří nastupují v obsazené žst. (Brno hlavní nádraží, Břeclav) a nemají platný jízdní doklad, zaplatí k jízdence s globální cenou přírážku nebo manipulační přírážku dle předpisu SPPO (Smluvní přepravní podmínky).

Jestliže chtějí cestující přepravovat zavazadla nebo psy, zaplatí za ně přepravné ve výši 25 % ze základní ceny. Ve všech vlacích jezdících na trati číslo 247 je umožněna přeprava jízdních kol ve formě spoluzavazadla (cena stejná jako u přepravy za zavazadla a psy). V úseku Brno hlavní nádraží – Břeclav je nutná povinná rezervace místa pro jízdní kolo, která stojí 30 Kč. Počet přepravovaných kol je však omezený celkovou kapacitou vozu. Například ve voze řady BDI_m lze přepravit maximálně šest jízdních kol. (11)

1.6 Přepravní proudy

V období jízdního řádu 2008/2009 bylo mezi Brnem a Lednicí přepraveno celkem 11 564 cestujících. Vlak na objednávku vyjel osmkrát s celkovým počtem 328 cestujících. Vlakové taxi bylo objednáno pro 40 lidí jedenkrát. Konkrétní údaje jsou uvedeny v tabulce číslo 7.

Tabulka 7 - Celkový počet přepravených cestujících

Rok 2008/2009		
Celkem přepraveno	11 564 cestujících	
Průměr na den	210 cestujících	
Brno - Lednice a zpět	5346 cestujících	46%
Břeclav - Lednice a zpět	6218 cestujících	54%
Brno - Lednice a zpět	394 jízdních kol	
Průměr na jeden vlak	7,88 kola	
Nepravidelné jízdy		
Vlakové taxi	40 cestujících	1x
Objednané vlaky	328 cestujících	8x

Zdroj: (7)

K získání přehledu o počtu přepravených cestujících jsou použity informace ze sčítání cestujících ve vybraných měsících, a to konkrétně z dubna a července roku 2008 a z dubna a července roku 2009. Z tabulek 8 a 9 vyplývá, že si vlaky na trati udržují standardní počet cestujících, zaokrouhleně jde o 34 cestujících na vlak denně. S průměrným počtem 115 míst k sezení v každé soupravě jde o obsazenost 30 %. To je vzhledem k celkové obsazenosti vlaků Českých drah, která činí 22 %, pro tuto trať velmi dobrý výsledek, protože na rozdíl od ostatních tratí zde není zaveden celoroční provoz.

Také při srovnání dalších parametrů je patrné různé rozložení cestujících. V letním období bylo přepraveno 2 188 cestujících, kdežto v jarním období pouze 832. Rozdíl činící 1 356 cestujících je způsoben časem prázdnin a dovolených. Porovnání sobot a nedělí dopadlo podobně. V sobotu cestovalo o 234 cestujících více než v neděli. S téměř stejným rozdílem se setkáváme také u rozložení do směrů. Ve směru Břeclav – Lednice bylo v těchto dvou měsících přepraveno více osob než ve směru opačném.

Jako příklad jsou vloženy tabulky vyjadřující přepravní proudy cestujících v červenci roku 2009. K tabulkám jsou připojeny grafy. Tabulky s přepravními proudy z dubna a července 2008 a z dubna 2009 jsou uvedeny v příloze A.

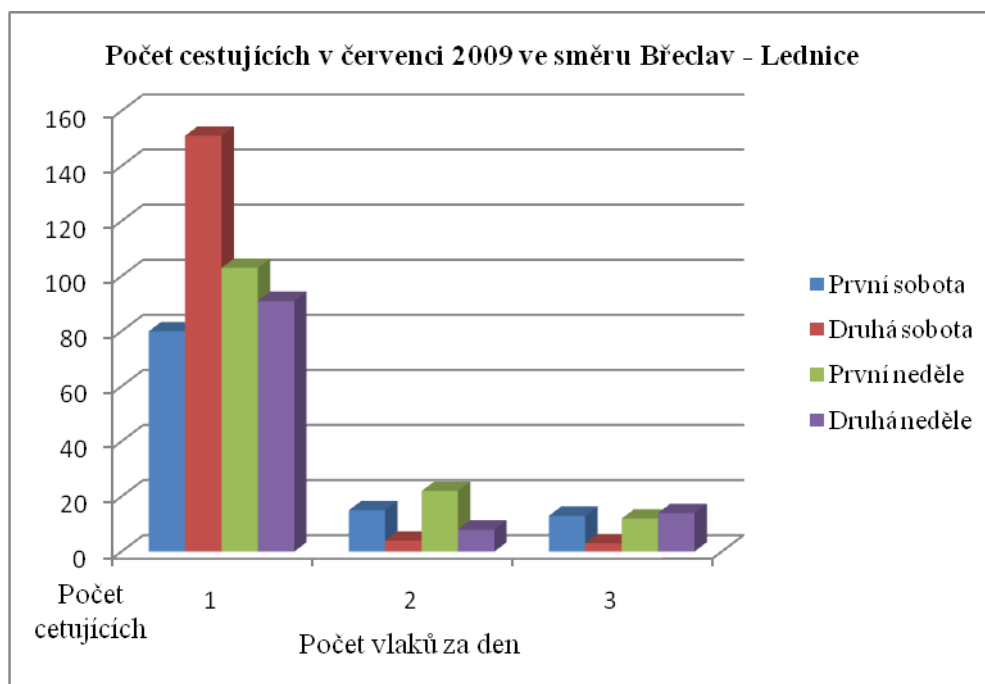
V tabulce číslo 8 jsou uvedeny přepravní proudy v červenci 2009 pro směr Břeclav - Lednice.

Tabulka 8 - Přepravní proudy v červenci 2009

Přepravní proudy			Červenec 2009			
Směr Břeclav - Lednice						
Číslo vlaku	Odjezd	Příjezd	1. sobota	1. neděle	2. sobota	2. neděle
4615	09:50	10:12	80	103	151	91
24582	11:10	11:33	15	22	4	8
24586	14:10	14:33	13	12	3	14

Zdroj: (7)

Na obrázku číslo 7 se nachází graf znázorňující počet přepravených cestujících v červenci 2009 ve směru Břeclav – Lednice.



Obrázek 7 – Grafické znázornění přepravních proudů

Zdroj: (7)

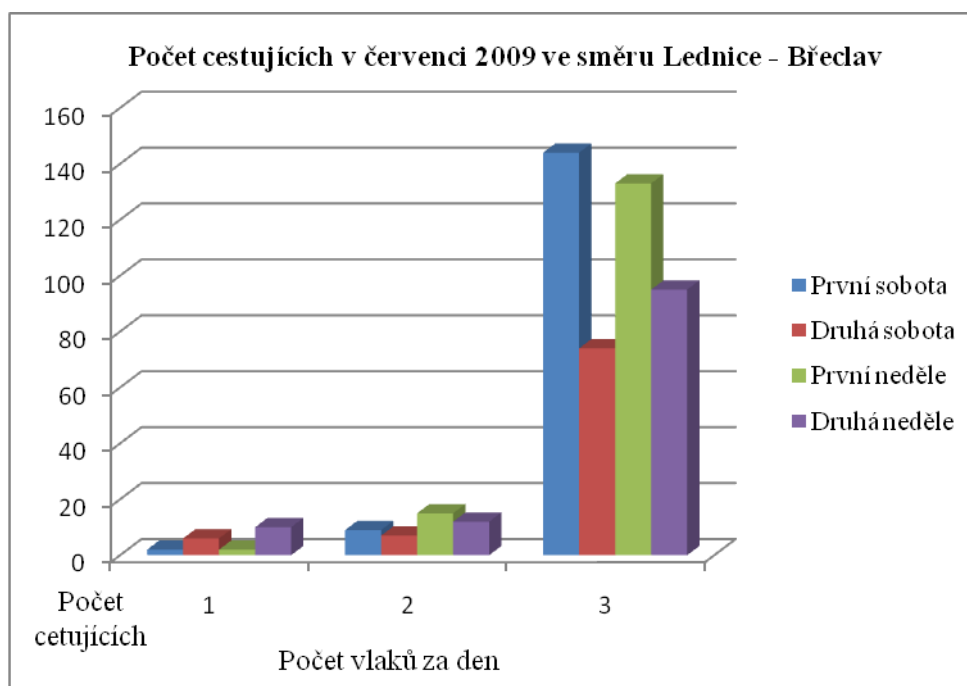
V tabulce číslo 9 jsou uvedeny přepravní proudy v červenci 2009 pro směr z Lednice do Břeclavi.

Tabulka 9 - Přepravní proudy v červenci 2009

Přepravní proudy			Červenec 2009			
Směr Lednice - Břeclav						
Číslo vlaku	Odjezd	Příjezd	1. sobota	1. neděle	2. sobota	2. neděle
24581	10:25	10:46	2	2	6	10
24585	13:25	13:46	9	15	7	12
4619	16:46	17:10	144	133	74	95

Zdroj: (7)

Na obrázku číslo 8 se nachází graf znázorňující počet přepravených cestujících v červenci 2009 ve směru Lednice – Břeclav.



Obrázek 8 - Grafické znázornění přepravních proudů

Zdroj: (7)

Z grafů lze vyčíst následující skutečnosti. Nejvytíženější byl ve směru Břeclav - Lednice první vlak dne a to po všechny soboty i neděle. Naopak v opačném směru byl nejvytíženější poslední vlak dne.

1.6.1 Struktura prodaných jízdních dokladů

Cestující si pro jízdu do dopravního uzlu Lednice musí zakoupit jízdenku s globální cenou, buď z žst. Brno hlavní nádraží, nebo Břeclav. Jízdenku si cestující mohou zakoupit v kterékoliv osobní pokladně ČD vybavené zařízením UNIPOK nebo ve vlaku prostřednictvím zařízení POP.

Pro určení struktury prodaných jízdních dokladů jsou použity vzorové měsíce květen roku 2009 a srpen téhož roku. V květnu bylo zakoupeno 1 185 jízdenek s globální cenou, v srpnu to bylo 1 174 jízdenek.

Většina jízdenek byla vystavena pouze pro jednu osobu, ale docházelo zde také k odbavování větších skupin. V květnu byly zakoupeny jízdní doklady pro 22 osob a třikrát pro 16 osob, které byly využity ve vlacích na objednávku.

V květnu 2009 činily tržby z prodaných jízdenek 95 700 Kč a v srpnu 104 520 Kč.

Konkrétní struktura jízdních dokladů v květnu 2009 je uvedena v tabulce číslo 10.

Tabulka 10 - Struktura prodaných jízdenek v květnu 2009

KVĚTEN 2009		Ks
Počet prodaných jízdenek		1185
Způsob výdeje	UNIPOK	674
	POP	511
Druh jízdenky	Globální jednosměrná	655
	Globální zpáteční	519
	Doplatek jednosměrný	3
	Doplatek zpáteční	0
	Vlak na objednávku	8

Zdroj: (7)

V následující tabulce číslo 11 je uvedena struktura jízdních dokladů v srpnu 2009.

Tabulka 11 - Struktura prodaných jízdenek v srpnu 2009

SRPEN 2009		Ks
Počet prodaných jízdenek		1174
Způsob výdeje	UNIPOK	828
	POP	346
Druh jízdenky	Globální jednosměrná	596
	Globální zpáteční	567
	Doplatek jednosměrný	6
	Doplatek zpáteční	5
	Vlak na objednávku	0

Zdroj: (7)

1.6.2 Struktura přepravených cestujících

Trať číslo 247 je regionální trať s víkendovým provozem v letních měsících a tomu také odpovídá skladba přepravených cestujících. Místní obyvatelé se jako cestující příliš neobjevují, rozhodně trať nevyužívají k běžným přepravám.

Provoz na trati má turistický ráz, proto největší procento přepravených cestujících tvoří právě turisté směřující do zámku a zámeckého parku v Lednici. Další početnou skupinou jsou cykloturisté. Ti využívají možnost přepravy jízdních kol ve vlaku. Nedílnou součástí této struktury jsou bezpochyby rodiny s dětmi vyrážející na víkendové výlety.

Z analytické části práce je patrné, že intenzita provozu na trati byla omezována až do současného stavu víkendových sezonních jízd. K tomu, aby byl provoz na trati zachován alespoň ve stávajícím rozsahu i v následujících letech, je třeba navrhnout řadu revitalizačních opatření.

2 NÁVRH REVITALIZAČNÍCH OPATŘENÍ

Trať číslo 247 z Břeclavi do Lednice se nachází v turisticky velmi oblíbené oblasti. Snoubí se zde turistický ruch zaměřený na památky, především na Lednicko-Valtický areál a samozřejmě samotný zámek v Lednici, s vysoce rozvinutou tradicí vinařství. To poskytuje trati velký potenciál v jejím fungování i v dalších letech.

Navíc pro obec Lednice představuje tato jednokolejná trať jediné napojení na železniční síť. A i když trať není využívána pro běžné cesty do zaměstnání, do škol, zdravotnických zařízení a na úřady, Lednice na ní velmi lpí. Důvodem, proč není trať využívána i pro tyto účely, je značná vzdálenost dopraven a zastávek od samotné obce, ve které se nacházejí. Je tu tedy problém s docházkovou vzdáleností. To už však nyní nelze napravit.

Akce pořádané na trati v posledním roce (Pálavský okruh, ČD Wellness) poskytují dobrý důvod k návštěvě této jihomoravské obce s bohatou historií a spoustou možností ke strávení volného času (zámek Lednice, Lázně Lednice).

2.1 *Marketingové akce*

Jednou z možností jak udržet stávající počet cestujících a přilákat další potencionální zákazníky, je plánování jízd vlaků spojených s různými zajímavými akcemi. Účelem těchto akcí je zaujmout širokou veřejnost bez rozdílu věku, vzdělání, zájmů a příjmů. Při jejich organizaci se musí brát ohled na možnosti trati a regionu.

Počítá se se zachováním doposud provozované jízdy Pálavského okruhu a Wellness vlaků. Dosavadní spolupráce s Lázněmi Lednice bude tedy pokračovat i v následujících letech. Jen jejich forma bude pozměněna. Současný model, kdy cestující přijedou v dopoledních hodinách do lázní a v odpoledních hodinách již odjíždí, je pro náročnější klienty nevýhodný. Příznivější variantou jsou nově navržené víkendové pobyty. Cestující budou v sobotu v deset hodin dopoledne přepraveni do Lednice. První den stráví na vybraných procedurách v Lázních Lednice, kde pro ně bude také zajištěn nocleh. Na sobotní večer je pro zákazníky domluvena večerní (noční) prohlídka zámku Lednice. V neděli si zákazníci užijí volný den například prohlídkou obce Lednice a okolí, nebo si mohou zaplatit další procedury. Odjezd z Lednice je naplánován na pět hodin odpoledne.

2.1.1 Navržené marketingové akce

Nejlepším řešením při navrhování nových marketingových akcí je využití veškerého potenciálu, který tato kulturně bohatá oblast nabízí. Mezi ně patří akce spojené s historickými památkami, lázeňské procedury, folklorní vystoupení a prezentace vinařství.

Oblast v okolí trati Břeclav – Lednice se může pochlubit silnou tradicí vinařství a s tím spojených akcí. Každoročně se téměř ve všech obcích konají ochutnávky (košty) vín. O tyto akce se zajímá stále více lidí. V první čtvrtině roku dojde k vypravení vlaku svážejičího zájemce do Lednice na akce Vína jižní Moravy a Lednický košt. Vína jižní Moravy pořádaná v radničním sklepě umožní degustaci moravských vín za přítomnosti sommeliera. Výstava vín Lednický košt se uskuteční v zámecké jízdárně. Na podzim je možno se vlakem podívat na vinobraní popřípadě na burčákové slavnosti o několik týdnů později.

Podobná akce jako Pálavský okruh, kdy vlak nejprve zajíždí do Lednice a poté do nedalekého Mikulova, se uskuteční v září u příležitosti Pálavského vinobraní. Ta nabízí historickou a vinařskou tržnici, košty vín a burčáků.

Alternativou k těmto návrhům je košt vín pořádaný přímo ve vlaku. Bude pozváno několik vinařů, aby prezentovali své vzorky a poskytli k nim odborný výklad. Po ochutnání si také cestující budou moci vína přímo na místě zakoupit. Záleží na požadavcích vinařů a cestujících zda bude takovýto košt uskutečněn přímo v jedoucím vlaku nebo potom ve stojící soupravě v dopravně Lednice. Konkrétní podoba však musí být nahlášena alespoň týden před jízdou vlaku.

Dalším silným lákadlem je každoroční pořádání hodů a hodových zábav. Cestující ve vlaku vypraveném k této příležitosti budou mít možnost navštívit Břeclavské svatováclavské slavnosti, hodové zábavy nebo speciálně pro ně připravené Večery s moravským tancem a zpěvem nebo tradiční moravskou domácí zabíjačku. Cílem bude nalákat především návštěvníky ze vzdálenějších koutů republiky, kteří takto budou mít možnost poznat tradice a folklor jižní Moravy spojené s vyjížděnkou historickým motorovým vozem do Lednice. V prosinci zavítá do Lednice poslední vlak vypravený v daném roce, a to na adventní jarmark pořádaný na Zámeckém náměstí spojený se zimní prohlídkou zámku.

Pro obec Lednice jsou již několik let typickou součástí dostihy chrtů pořádané na nedaleké dráze. V roce 2010 se pořádají závody Vítání jara, Lednický pohár, Lednický zajíc, Grand Prix CZ, Letní pohár, Mistrovství Moravy a Zlatý box. Jednotlivé závody jsou rovnoměrně rozloženy od dubna do října. Zde se bude uvažovat o vypravení dvou různých typů vlaků. První vlak by byl určen pro majitele závodících chrtů, pořadatele a sponzory v rámci poznávání kraje, protože závodů se účastní majitelé ze Slovenska, Maďarska, Rakouska i Německa. Druhý vlak by zajišťoval svoz a rozvoz diváků závodů.

Z hlediska zhodnocení potenciálu cykloturistiky v tomto regionu, se v žst. Břeclav a dopravně Lednice zřídí půjčovny kol ČD. Bude možnost si jízdní kolo vypůjčit a vrátit na některém z těchto míst. Cestující mohou například využít jízdu vlakem do Lednice a tam si zapůjčit jízdní kolo pro vykonání dalších výletů. Popřípadě se na kole mohou vrátit zpět do Břeclavi, kde kolo vrátí.

2.1.2 Realizace marketingových akcí

Všechny takto navržené balíčky služeb budou zahrnovat cenu jízdenky za přepravu tam i zpět (možnost nástupu jízdy v Brně nebo v Břeclavi), vstupenku na vybranou akci, slevovou poukázku na občerstvení a možnost samostatné prohlídky obce Lednice. Základem úspěchu takto vytvořených akcí je způsob jejich prezentace na veřejnosti, kvalitní celoplošná reklama, bohatý program a v neposlední řadě také příznivá cena. Důležitým faktorem je také docházková vzdálenost z vlakového nádraží na místo konání akce.

Uskutečněny budou takové jízdy vlaků, o které budou mít zájem především provozovatelé a partneři akcí. Zájem zákazníků o jednotlivé akce se bude zjišťovat pomocí anket a přímého dotazování.

2.2 Provoz na trati v následujících letech

Klíčové pro tuto trať je, aby byly zachovány všechny současně nabízené služby a zavedeny další, které přilákají nové cestující.

Zahájení provozu na počátku dubna a její ukončení na konci září dobře kryje hlavní turistickou sezonu. Stávající víkendový provoz bude uskutečňován v dubnu, květnu, červnu a v září. V letních měsících dojde k rozšíření provozu i na jiné dny v týdnu. Již v dřívějších letech jezdily vlaky v červenci a srpnu po celý týden. To však bylo k 23. květnu 1998

zrušeno. Důvodem byl hlavně fakt, že soupravy nejezdily ve všední dny tolik vytížené jako o víkendech a provoz byl ztrátový. Nejlepším řešením je, že vlaky v červenci a v srpnu budou po této trati jezdit pravidelně kromě sobot a nedělí také v pondělí a v pátek a samozřejmě ve svátky. Pro dny bez provozu (úterý, středu, čtvrtky) bude připravena alternativní možnost jízdy. Jestliže budou velké skupiny cestujících (minimálně 40 osob) požadovat přepravu v těchto dnech, mohou využít službu Vlak na objednávku, která byla dosud realizována pouze o víkendech. Pro takovou skupinu bude vlak vypraven v předem navržených časových liniích. Bude zde platit zásada, že vlak musí být objednan pro oba směry, nikoliv například pouze pro směr do Lednice.

Dále bude zachován stávající princip, kdy první vlak dne odjížděl do Lednice z žst. Brno hlavní nádraží, a poslední vlak dne končil svou jízdu také v žst. Brno hlavní nádraží. Jízdy mezi těmito dvěma časovými úseky budou začínat/končit v žst. Břeclav.

Stávající služby jako jsou ČD Wellness a Pálavský okruh budou zachovány. Počet vlaků ČD Wellness bude pro velký zájem navýšen ze stávajících čtyř jízd na osm (7). Na tomto balíčku služeb je jasně vidět, jak se osvědčila spolupráce mezi Českými drahami a Lázněmi Lednice. Ta bude pokračovat i v následujícím období. Vzhledem k rychlému rozvoji lázní a zpřístupňování nových procedur, může dojít k obměně některých nabízených služeb. Vše závisí na zájmu cestujících.

Podle zájmu cestujících budou uvedeny do provozu i nové, výše navržené balíčky služeb. Rozsah těchto služeb a datum jejich jízdy bude zvoleno podle konkrétních požadavků, popřípadě objednávek, s ohledem na čas konání příslušné kulturní akce.

Další oblastí, kam se zaměří pozornost, budou školní výlety. Školy si mohou ve všední dny zažádat o zavedení vlaku na objednávku, pokud splňují podmínku minimální kapacity 40 osob. Program se bude odvíjet dle přání školy. Pro nižší ročníky je dostačující pouze vyhlídková jízda historickým vlakem, pro ty starší může být k dispozici osoba, která poskytne výklad týkající se historie regionu. Podle zájmu mohou být poskytnuty informace o trati Břeclav – Lednice, o jejím historickém vývoji a způsobu řízení provozu a nabízených službách.

Několikrát do roka pojede na trati z Břeclavi do Lednice nostalgický vlak obsazený personálem v dobovém oblečení. Těmito osobami budou obsazeny také dopravní Poštorná a Lednice, kde je navíc k vidění historická nádražní budova. V čele nostalgického vlaku bude historická parní lokomotiva doplněná o potřebný počet osobních vozů. K dispozici pro tyto účely je například parní lokomotiva s tendrem a s označením 433.001, která byla vyrobena v roce 1948 a v současnosti má své domovské depo v Brně. Dále budou použity 4 osobní dvounápravové vozy s označením Be vyráběné v letech 1940 – 1941 a historický bufetový vůz s označením Da.

Nostalgický vlak uskuteční šest jízd první den při zahájení sezony na počátku dubna a šest jízd poslední den při ukončení sezony na konci září. Mezitím pojede ještě u příležitosti Pálavského okruhu v červnu. Bude možnost si historickou soupravu objednat pro větší skupinu v rámci služby Vlak na objednávku. To však bude možno pouze v dostatečném předstihu, aby byla dodržena garance nasazení historických vozidel do soupravy.

V případě silnějšího provozu na trati v následujících letech je možno využít žst. Boří les a dopravnu Poštorná ke křižování vlaků, případně jako prostorové oddíly.

2.3 *Návrh jízdního řádu*

Jízdní řády pro období 2008/2009 a 2009/2010 pro tuto trať jsou nevýhodné hned z několika hledisek. To nejzávažnější je nenavazování příjezdů vlaků ze směru Brno, Přerov a Znojmo na odjezd vlaku do Lednice. Stejný problém je viditelný i v opačném směru, kdy nenavazuje příjezd vlaku z Lednice na odjezdy vlaků do těchto směrů. Vedlejším problémem je navazování vlaků na směry z/na Slovensko a z/do Rakouska. Cestující, kteří nejsou přímo z Břeclavi, tak nemají možnost návazného přestupu na vlak do Lednice.

Analytickou část této práce jsem sestavovala pro období 2008/2009. Protože v následujícím období 2009/2010 došlo k drobným změnám v jízdním řádu, uvádím srovnání mnou navrženého jízdního řádu s grafikony za obě období v kapitole 3.3.

Jízdy vlaků jsou navrženy tak, aby rovnoměrně pokryly období celého dne. První vlak směrem do Lednice vyjíždí z žst. Brno hlavní nádraží, stejně jako poslední vlak směrem z Lednice končí jízdu v žst. Brno hlavní nádraží. Vlaky jedoucí mezi nimi jezdí z Břeclavi do Lednice a naopak.

Celkem jezdí na trati šest spojů, v každém směru tři. Jízdy vlaků jsou navrženy tak, aby byly zachovány přestupní vazby v žst. Břeclav. Na odjezdy vlaků z Břeclavi do Lednice navazují příjezdy vlaků od Brna, Znojma i od Přerova (dále na Olomouc) a také ze Slovenska a Rakouska. Na příjezdy vlaků z Lednice do Břeclavi navazují odjezdy vlaků do Brna, Znojma i Přerova (dále na Olomouc) a také na Slovensko a do Rakouska. U prvního a posledního vlaku dne není nutné zachovávat přestupní vazby ve směru Brno hlavní nádraží, protože první vlak z této žst. vyjíždí a poslední do ní přijíždí. Doba čekání při přestupu činí maximálně půl hodiny.

Odjezdy vlaků byly upraveny tak, aby zachovávaly určitou osu symetrie a byly tak pro cestující snáze zapamatovatelné. Vlaky směrem do Lednice odjíždí z Břeclavi vždy X:35, vlaky směrem do Břeclavi odjíždí z Lednice vždy X:00. Stejně jsou též příjezdy vlaků do Břeclavi a Lednice, protože jízdní doba je u všech vlaků stejná (23 minut).

V tabulce číslo 12 je uveden návrh jízdního řádu pro směr do Lednice.

Tabulka 12 - Návrh jízdního řádu pro směr (Brno) Břeclav - Lednice

Brno - Lednice	Os 24550/1	Os 24582	Os 24588
Brno hl. n.	08:19		
Břeclav	09:35	12:35	14:35
Boří Les	09:40	12:40	14:40
Poštorná	09:46	12:46	14:46
Charvátská N. Ves	09:49	12:49	14:49
Lednice rybníky	09:55	12:55	14:55
Lednice	09:58	12:58	14:58

Zdroj: Autorka

V tabulce číslo 13 je uveden návrh jízdního řádu pro směr z Lednice.

Tabulka 13 - Návrh jízdního řádu pro směr Lednice - Břeclav (Brno)

Lednice - Brno	Os 24581	Os 24587	Os 24556/7
Lednice	12:00	14:00	17:00
Lednice rybníky	12:03	14:03	17:03
Charvátská N. Ves	12:09	14:09	17:09
Poštorná	12:15	14:15	17:15
Boří Les	12:19	14:19	17:19
Břeclav	12:23	14:23	17:23
Brno hl. n.			18:34

Zdroj: Autorka

2.4 Změna jízdného

Spolu s jízdním řádem 2008/2009 bylo zrušeno vydávání jízdenek podle platného ceníku ČD a byla zavedena globální cena, která je popsána v kapitole 1.5.2. Toto jízdné je výhodné pro cestující, kteří vykonají jízdu v celém úseku (Brno - Lednice, Břeclav - Lednice). Naopak nevýhodné je pro cestující, kteří chtějí nastoupit nebo vystoupit v některé z nácestných dopraven nebo zastávek (Boří les, Poštorná, Charvátská Nová Ves, Lednice rybníky). Ti si musí zakoupit jízdenku pro celý úsek cesty (v tomto případě z žst. Břeclav) a zaplatí za svou cestu zbytečně vysokou cenu. Tento faktor cestující od jízdy vlakem odrazuje a raději využijí alternativní způsob přemístění. Naopak cestující, kteří se touto skutečností nedají odradit, přinesou zakoupením jízdenky s globální cenou vyšší zisky.

Z tohoto důvodu bude v příštím období učiněn návrat k jízdnému podle platného ceníku ČD. Cestující si zakoupí jízdenku ze své nástupní žst. do své výstupní žst. (není tedy omezen jednotlivými úseky). Platí přímo za jím projetou vzdálenost. Navíc může při koupi jízdenky uplatnit takovou slevu, na kterou má nárok. Pro trať Břeclav – Lednice budou prodávány jízdenky za obvyčejné nebo zvláštní jízdné (ve vlaku musí být při kontrole jízdních dokladů na příslušný typ jízdného prokázán nárok).

Protože trať číslo 247 má pouze turistický charakter, nebudou zde platit jízdenky pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky (režijní jízdenky), ani jízdenky síťové. Takoví

cestující si potom zakoupí jízdenku za obvyčejné jízdné (popřípadě jízdné, na které mají nárok).

2.5 *Technický stav trati a nádražních budov*

S možnostmi budoucího provozu na trati číslo 247 je úzce spjat technický stav trati. Ten ovlivňuje především bezpečnost a kvalitu cestování. Špatný stav trati, který naruší pohodlí ve vlaku, odradí od jízdy spousty potenciálních zákazníků. Naopak dobrý technický stav je samozřejmostí pro poskytnutí kvalitních služeb a cestující jej ocení.

Technický stav trati je pro víkendový rekreační provoz v sezoně dostačující. V budoucnu se nepočítá s žádnými úpravami nebo zásahy do technického stavu trati.

S technickým stavem trati úzce souvisí také technický stav nádražních budov a jejich vybavení. Jedná se především o nádražní budovu v Lednici. Zde naprosto chybí sociální zařízení, čekárna a občerstvení pro cestující. Je tedy nutné provést rekonstrukci a tyto prostory veřejnosti zajistit a zpřístupnit.

2.6 *Změna zabezpečení jízd vlaků*

Stejně, jako se nepočítá se zlepšením technického stavu trati, tak se nepočítá ani se změnou technologie řízení drážní dopravy. Bude zachováno zjednodušené řízení drážní dopravy podle předpisu SŽDC (ČD) D3. Není potřeba zavádět provoz dle předpisu SŽDC (ČD) D2, protože je trať využívána jen po 6 měsíců v roce a to pouze ve vybraných dnech, je zde malá intenzita provozu, dostačující intervaly mezi jízdami vlaků a prakticky zde nedochází ani ke křížování vlaků v dopravnách.

Na trati se nachází 10 přejezdů, z toho dva jsou vybaveny přejezdovým zabezpečovacím zařízením a ostatní výstražnými kříži. Ve způsobu zabezpečení těchto přejezdů nebo přejezdových zabezpečovacích zařízení nebudou prováděny žádné změny ani modernizace.

3 ZHODNOCENÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Cílem řešení navržených v kapitole 2 je zachovat provoz na trati číslo 247 z Břeclavi do Lednice. S tím je spojeno udržení stávajících zákazníků a pomocí nabízených služeb a kvality přepravy také získávání zákazníků nových.

3.1 *Ekonomické hledisko*

Úspěšný a plnohodnotný provoz na trati nezajistí jen kvalitní nabízené služby, dobrý technický stav a vstřícný přístup personálu. Jako všude, je i zde třeba brát v úvahu ekonomické hledisko. Na penězích stojí a padá celý provoz. Je potřeba nalákat dostatek cestujících prostřednictvím zajímavých nabídek a z toho utržit peníze pro zaplacení provozu a pokrytí veškerých nákladů s tím spojených.

3.1.1 *Kalkulace ceny za použití dopravní cesty*

Současnému provozovateli drážní dopravy České dráhy, a. s. je přidělena kapacita dopravní cesty od provozovatele dráhy, kterým je Správa železniční dopravní cesty, s. o. Maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy regionální pro vlak osobní přepravy se vypočte dle Výměru 1/2008 Ministerstva Financí České republiky. A to podle následujících vzorců:

$$C_m = C_1 + C_2 \quad (3-1)$$

$$C_1 = S_{1R} \cdot L_R \quad (3-2)$$

$$C_2 = \frac{Q}{1000} \cdot (S_{2R} \cdot L_R) \quad (3-3)$$

- Kde: S_{1R} cena za 1 vlakový kilometr na dráze regionální
- S_{2R} cena za 1000 hrubých tunových kilometrů pro příslušný druh vlaku na dráze regionální
- L_R vzdálenost jízdy vlaku v kilometrech zaokrouhlená na celé kilometry nahoru na dráze regionální
- Q hrubá hmotnost vlaku v tunách, pro osobní vlak jako součet hmotnosti železničních kolejových vozidel a hmotnosti přepravovaných věcí a cestujících v tunách zaokrouhlený na celé tuny nahoru

Vzorec pro výpočet maximální ceny za použití dopravní cesty dráhy regionální se skládá ze součtu dvou dílčích částí: první část je vztažena k provozování dopravní cesty a druhá část je vztažena k zajištění provozuschopnosti dopravní cesty.

Podle výpočtu činí cena za použití dopravní cesty 187 Kč pro jeden pár vlaků v úseku Břeclav – Lednice za jeden den. Za všechny dny provozu je cena za použití dopravní cesty v tomto úseku 39 270 Kč.

3.1.2 Kalkulace ceny za jízdu nostalgického vlaku

Jízda nostalgického vlaku s historickými vozidly je pro trať vždy dobrou příležitostí k nalákání většího počtu cestujících. Jedná se o občasně oživení provozu, o které je vždy velký zájem. Jízda historických vozidel však představuje určité náklady navíc.

Do celkové ceny za jízdu parního vlaku se zahrnují náklady na vozidla, vlakovou četu a poplatky za dopravní cestu. Ty jsou uvedeny v tabulce číslo 14. Celkovou výši nákladů na vozidla ovlivňuje především druh parní lokomotivy a počet osobních vozů. U parní lokomotivy se musí zohlednit příprava, zatopení a odstavení lokomotivy, hodina výkonu a hodina přepravy, hodina předtápění, hodina čekání a posunu lokomotivy. U osobních vozů je jednotná sazba za vůz a den.

Tabulka 14 - Kalkulace ceny za jízdu nostalgického vlaku

Kalkulace ceny	
Vozidla	48 825,35 Kč
Vlaková četa	3 375,00 Kč
Dopravní cesta	2 083,26 Kč
Celkem	54 283,61 Kč

Zdroj: (7)

Cena za jízdu nostalgického vlaku tedy zaokrouhleně činí 54 284 Kč.

3.2 Porovnání jednotlivých druhů jízdného

Na trati bylo v roce 2008 zavedeno jízdné za globální cenu. Nově navržené jízdné počítá s odbavením cestujícího podle platného ceníku ČD. V této kapitole jsou porovnány oba druhy jízdného.

Při výpočtech jsem vycházela z průměrného počtu míst k sezení ve vlaku (115 míst) a průměrné obsazenosti 30 % (= 34 míst). Na trati pojede 6 spojů denně a to v 70 dnech v roce. Celkem to činí 420 jízd vlaků za rok. Během nich bude přepraveno 14 280 cestujících.

Pokud cestující použijí vlak v celém úseku z Brna do Lednice, je pro ně výhodnější jízdenka s globální cenou. Rozdíl činí 5 Kč na jízdence za plnou cenu a 2 Kč na jízdence poloviční (děti, důchodci). Naopak dopravci přinese větší zisk jízdné dle platného ceníku ČD. Jestliže si všichni cestující zakoupí jízdenku s globální cenou v plné výši, budou tržby činit 385 560 Kč. Při zakoupení jízdenky za obvyčejné jízdné to bude 406 980 Kč. Nikdy si však všichni cestující nezakoupí jízdenku za plnou cenu, cestujícími jsou i děti a důchodci, kteří mají nárok na slevu. Pro zjednodušení si polovina cestujících zakoupí jízdenku za plnou cenu a polovina jízdenku za zlevněnou cenu. Tržby z globální ceny budou 289 170 Kč a z jízdenky za obvyčejné a zvláštní jízdné 304 164 Kč.

Při zakoupení jízdenky pro úsek Břeclav – Lednice však dojde ke změně. Pro cestujícího se stává výhodnější jízdné dle platného ceníku, naopak pro dopravce je v tomto případě výhodnější globální cena. Rozdíl vzrostl na 7 Kč na jízdence za plnou cenu a 4 Kč na jízdence poloviční. Ještě větší rozdíl však můžeme pozorovat při jízdě cestujícího v úseku Poštorná – Lednice. Při zakoupení jízdenky s globální cenou platí cestující takovou částku, jako kdyby jel v úseku Břeclav – Lednice, tedy 30 Kč. Při zakoupení jízdenky za obvyčejné jízdné však platí téměř o polovinu méně, tedy 16 Kč.

Konkrétní rozdíly v cenách obou druhů jízdného jsou uvedeny v tabulce číslo 15. Číslo 1 znamená jízdenku za plnou cenu, číslo 2 znamená jízdenku za sníženou cenu.

Tabulka 15 - Porovnání cen jízdného

Porovnání cen				
Úsek		Brno - Lednice	Břeclav - Lednice	Poštorná - Lednice
Globální cena	1	90 Kč	30 Kč	30 Kč
	2	45 Kč	15 Kč	15 Kč
Jízdné dle ceníku	1	95 Kč	23 Kč	16 Kč
	2	47 Kč	11 Kč	8 Kč

Zdroj: (12)

Rozdíly v tržbách z obou druhů jízdného jsou uvedeny v tabulce číslo 16. Od všech částek je odečtena sazba DPH 10 %.

Tabulka 16 - Porovnání tržeb

Porovnání tržeb				
Úsek		Brno - Lednice	Břeclav - Lednice	Poštorná - Lednice
Globální cena	1	385 560 Kč	257 040 Kč	257 040 Kč
	2	289 170 Kč	192 780 Kč	192 780 Kč
Jízdné dle ceníku	1	406 980 Kč	197 064 Kč	137 088 Kč
	2	304 164 Kč	145 656 Kč	102 816 Kč

Zdroj: (12)

V tabulce číslo 16 znamená číslo „1“, že všichni uvažovaní cestující si zakoupili jízdenku za plnou cenu; číslo „2“ znamená, že polovina cestujících si zakoupila jízdenku za plnou cenu a polovina cestujících jízdenku za sníženou cenu (se slevou pro děti nebo důchodce).

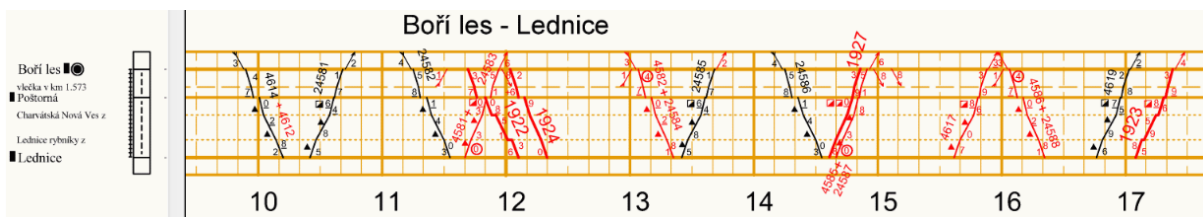
Z tohoto porovnání vyplývá, že na delší vzdálenosti při jízdě v celém úseku je pro cestující výhodnější zakoupení jízdenky s globální cenou. Při cestě na kratší vzdálenosti nebo jen v části úseku se stává výhodnější jízdenka za obvyčejné nebo zvláštní jízdné. Logicky u tržeb dopravce (ČD, a. s.) je trend úplně opačný.

Konečná volba druhu jízdného závisí na tom, jestli se dopravce na této trati orientuje více na zákazníka nebo spíše na své vlastní tržby. Když dopravce zvolí jízdné dle platného ceníku, je zde velká šance, že naláká další zákazníky a tím zvýší i své tržby.

3.3 Zhodnocení navrženého jízdního řádu

Nově navržená varianta jízdního řádu se snaží eliminovat co nejvíce nedostatků, které měly jízdní řády předchozích dvou období.

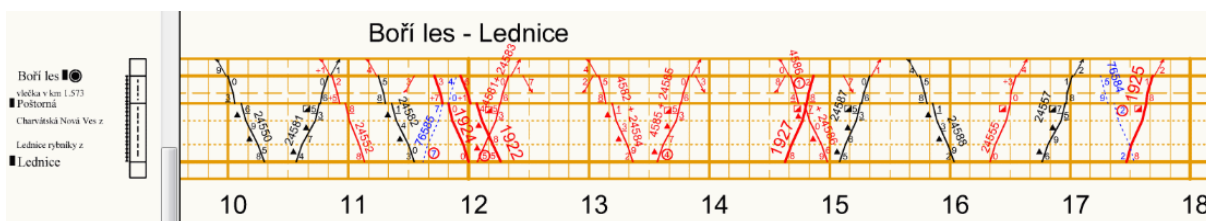
Při pohledu na obrázky číslo 9 a 10 je vidět hned několik nepříliš dobře vyřešených situací. První vlak z Lednice odjíždí již pár minut po příjezdu do této dopravní. To znamená, že vlak nebude tolik obsazen, protože v tak brzkou dobu téměř žádní turisté z Lednice neodjíždí.



Obrázek 9 - Výřez GVD v úseku Boří les - Lednice pro rok 2008/2009

Zdroj: (14)

V grafikonu pro období 2008/2009 se ještě mezi příjezdem a odjezdem následného vlaku neobjevují tak velké časové rozdíly. To však bylo pro rok 2009/2010 zrušeno. Vznikl tak rozdíl mezi příjezdem vlaku do Lednice a jeho odjezdem do Břeclavi čítající 3 hodiny a 32 minut. To je z hlediska přepravy cestujících nevýhodné, protože jízdy vlaků nejsou rovnoměrně rozloženy do celého dne. Cestující tak musejí na odjezd čekat delší dobu.



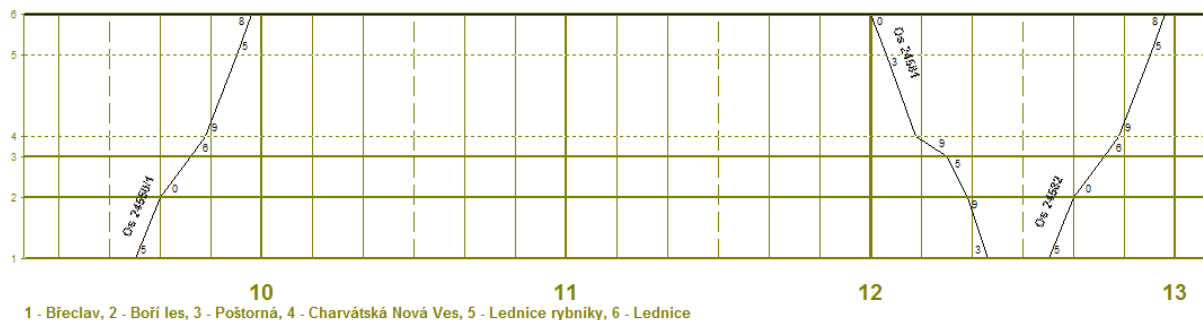
Obrázek 10 - Výřez GVD v úseku Boří les - Lednice pro rok 2009/2010

Zdroj: (14)

Výřezy grafikonu pro období 2008/2009 a 2009/2010 jsou ve větším formátu uvedeny v příloze B.

Nově navržený jízdní řád je z hlediska těchto kritérií výhodnější. Jízdy vlaků lépe pokrývají období celého dne tak, že vyhovují potřebám cestujících. Navíc jsou pro cestující snáze zapamatovatelné. Návrh grafikonu vlakové dopravy jsem vytvořila v programu Grafikon Free.

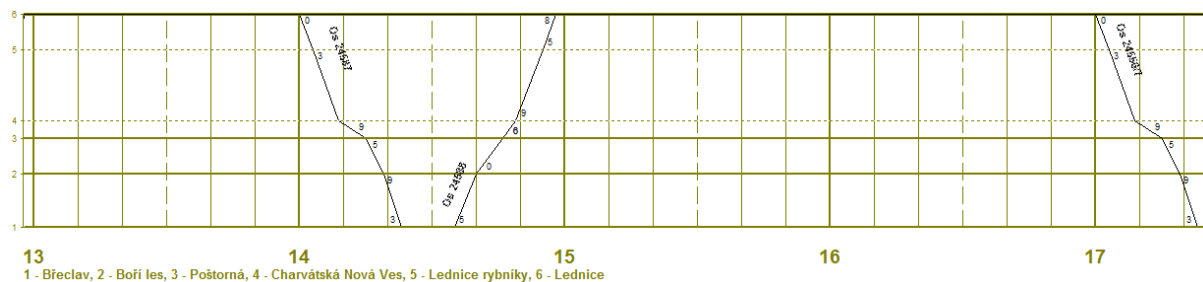
Na obrázku číslo 11 je zobrazena první část GVD.



Obrázek 11 - První část GVD

Zdroj: Autorka

Na obrázku číslo 12 je zobrazena druhá část GVD.



Obrázek 12 - Druhá část GVD

Zdroj: Autorka

3.4 Budoucnost

Pro trať číslo 247 z Břeclavi do Lednice existují v budoucích letech dvě varianty provozu.

První varianta provozu počítá se zachováním stávajícího stavu. Vlaky budou jezdit podle nově navrženého jízdního řádu a za nově zvolené jízdné dle ceníku ČD. Na trati budou pořádány marketingové akce za účelem udržení stávajících cestujících a nalákání nových. Provozovatelem drážní dopravy v tomto případě zůstanou ČD, a. s.

Ve druhé variantě se počítá se změnou provozovatele drážní dopravy, kdy se vypíše výběrové řízení na nového provozovatele. Tím se může stát jakýkoliv soukromý dopravce. Výhodou je, že soukromí dopravci mají menší režijní náklady, proto mohou nabídnout

výhodnější podmínky. Mohou si zvolit formu provozu, kdy trať z Břeclavi do Lednice bude provozována čistě jako turistická trať bez dotací na základní dopravní obslužnost.

Alternativou obou variant je možnost dvou provozovatelů drážní dopravy na trati. Jedním z nich zůstanou České dráhy, druhým nově vybraný soukromý dopravce (popřípadě dva soukromí dopravci).

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo navrhnout odpovídající revitalizační opatření pro trať 247 z Břeclavi do Lednice a následně je zhodnotit. Abych však mohla taková řešení navrhovat, musela jsem se nejdříve podrobně seznámit se stavem trati.

V první části bakalářské práce jsem se tedy zaměřila na analýzu současného stavu. Popsala jsem její historický vývoj od založení po současnost. Blíže jsem se rozepsala o organizování drážní dopravy, poskytovaném jízdném a technickém stavu trati číslo 247. Především jsem se zaměřila na rozsah provozu a organizování dopravy dříve a nyní, protože v posledních letech došlo k několika omezením provozu. Z tohoto hlediska spěje trať pomalu k úplnému zastavení veškeré dopravy.

Proto bylo nutné navrhnout taková revitalizační opatření, aby byl provoz na trati zachován i v následujících letech. Navrhla jsem jak změnu intenzity provozu a nový jízdní řád, tak i změnu jízdného.

Provoz na trati bude oživen hned několika způsoby: jízdami historického parního vlaku a nabízenými balíčky služeb, které jsou zaměřeny především na kulturu, lázeňství a tradice vinařství. Novinkou bude půjčovna kol zřízená v Břeclavi a Lednici.

Všechny tyto návrhy jsou v souladu se současným technickým stavem trati, takže nemusí dojít k žádné modernizaci spojené s velkými náklady.

Nově navržená varianta provozu udrží na trati stávající zákazníky, navíc svou širokou nabídkou přiláká zákazníky nové.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) *Železniční jízdní řád 2008/2009*. [s.l.] : [s.n.], 2008. 4 sv. (62, 64, 48, 784 s.).
- (2) *Město Břeclav* [online]. 2009 [cit. 2009-10-20]. Dostupný z WWW: <<http://staryweb.breclav.org/>>.
- (3) *Obec Lednice* [online]. 2007 [cit. 2009-10-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.lednice.cz/cs/>>.
- (4) PAVLÍČEK, Stanislav. *Naše lokálky : Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Vimperk : Dokořán s.r.o., 2002. 156 s. ISBN 80-86569-13-6.
- (5) *Historie železničních tratí ČR 2009* [online]. 2009 [cit. 2010-10-20]. Dostupné z WWW: <<http://historie-trati.wz.cz/>>.
- (6) *TIC Brno* [online]. 2006 [cit. 2009-11-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.ticbrno.cz/>>.
- (7) Osobní jednání se zástupcem Krajského centra osobní dopavy Brno, 9. 11. 2009
- (8) *Prováděcí nařízení k předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopavy pro trať Boří les – Lednice*, účinnost od 1. 7. 2002, účinnost změny od 1. 4. 2004, stran 30
- (9) Informace od zaměstnance Správy dopravní cesty Brno, 7. 4. 2010
- (10) *Předpis SŽDC (ČD) D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopavy*, účinnost od 28. 12. 1997, stran 80
- (11) *Přepavní opatření Krajského centra osobní dopavy Brno*, České dráhy a. s., 2009
- (12) *České dráhy, a. s.* [online]. 2009 [cit. 2010-03-16]. Dostupné z WWW: <www.cd.cz>.
- (13) *Ministerstvo financí ČR* [online]. 2008 [cit. 2010-04-13]. Dostupné z WWW: <www.mfcr.cz>.
- (14) *Správa železniční dopravní cesty* [online]. 2009 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z WWW: <www.szdc.cz>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Poloha trati.....	11
Obrázek 2 – Schéma trati.....	12
Obrázek 3 - Schéma žst. Břeclav.....	15
Obrázek 4 - Schéma žst. Boří les.....	16
Obrázek 5 - Schéma dopravní D3 Poštorná.....	17
Obrázek 6 - Schéma dopravní D3 Lednice.....	17
Obrázek 7 – Grafické znázornění přepravních proudů.....	27
Obrázek 8 - Grafické znázornění přepravních proudů	28
Obrázek 9 - Výřez GVD v úseku Boří les - Lednice pro rok 2008/2009	43
Obrázek 10 - Výřez GVD v úseku Boří les - Lednice pro rok 2009/2010	43
Obrázek 11 - První část GVD.....	44
Obrázek 12 - Druhá část GVD	44

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Pravidelný jízdní řád	22
Tabulka 2 – Jízdní řád vlakového taxi.....	23
Tabulka 3 – Jízdní řád vlaku na objednávku	23
Tabulka 4 – Jízdní řád Pálavského okruhu	24
Tabulka 5 - Ceník balíčku ČD Wellness	24
Tabulka 6 – Ceník globální ceny.....	25
Tabulka 7 - Celkový počet přepravených cestujících.....	26
Tabulka 8 - Převážní proudy v červenci 2009	27
Tabulka 9 - Převážní proudy v červenci 2009	28
Tabulka 10 - Struktura prodaných jízdenek v květnu 2009.....	29
Tabulka 11 - Struktura prodaných jízdenek v srpnu 2009.....	30
Tabulka 12 - Návrh jízdního řádu pro směr (Brno) Břeclav - Lednice	36
Tabulka 13 - Návrh jízdního řádu pro směr Lednice - Břeclav (Brno).....	37
Tabulka 14 - Kalkulace ceny za jízdu nostalgického vlaku	40
Tabulka 15 - Porovnání cen jízdného	41
Tabulka 16 - Porovnání tržeb	42

SEZNAM ZKRATEK

ČD, a. s.	České dráhy, akciová společnost
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
OKD	Ostravsko-karvinské doly
Os	Osobní vlak
POP	Přenosná osobní pokladna
PZS	Přejezdové světelné zabezpečovací zařízení
Sp	Spěšný vlak
SPPO	Smluvní přepravní podmínky
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
UNIPOK	Univerzální pokladna
Vk	Výkolejka
ZTP	Zvlášť těžce postižený
ZTP/P	Zvlášť těžce postižený s průvodcem
Žst.	Železniční stanice

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Převážní proudy

Příloha B – Výřez GVD pro období 2008/2009 a 2009/2010

PŘÍLOHY

Příloha A – Převravní proudy

Tabulka PA-1 – Převravní proudy v dubnu 2008

Převravní proudy Směr Břeclav - Lednice			Duben 2008	
Číslo vlaku	Odjezd	Příjezd	Sobota	Neděle
24580	08:50	09:13	62	16
24582	10:50	11:13	101	23
24584	13:50	14:13	20	29
24586	15:50	16:13	10	16

Zdroj: (7)

Tabulka PA-2 – Převravní proudy v dubnu 2008

Převravní proudy Směr Lednice - Břeclav			Duben 2008	
Číslo vlaku	Odjezd	Příjezd	Sobota	Neděle
24581	09:53	10:14	11	15
24583	12:32	12:53	5	19
24585	14:40	15:04	23	10
24587	16:32	16:53	56	51

Zdroj: (7)

Tabulka PA-3 – Převravní proudy v červenci 2008

Převravní proudy Směr Břeclav - Lednice			Červenec 2008			
Číslo vlaku	Odjezd	Příjezd	1. sobota	1. neděle	2. sobota	2. neděle
24580	08:50	09:13	63	38	58	44
24582	10:50	11:13	52	74	84	59
24584	13:50	14:13	19	25	35	35
24586	15:50	16:13	7	5	12	14

Zdroj: (7)

Tabulka PA-4 – Převpravní proudy v červenci 2008

Převpravní proudy			Červenec 2008			
Směr Lednice - Břeclav						
Číslo vlaku	Odjezd	Příjezd	1. sobota	1. neděle	2. sobota	2. neděle
24581	09:53	10:14	10	16	28	9
24583	12:32	12:53	14	28	14	17
24585	14:40	15:04	46	27	39	41
24587	16:32	16:53	62	36	80	72

Zdroj: (7)

Tabulka PA-5 – Převpravní proudy v dubnu 2009

Převpravní proudy			Duben 2009	
Směr Břeclav - Lednice				
Číslo vlaku	Odjezd	Příjezd	Sobota	Neděle
4615	09:50	10:12	80	46
24582	11:10	11:33	22	21
24586	14:10	14:33	10	10

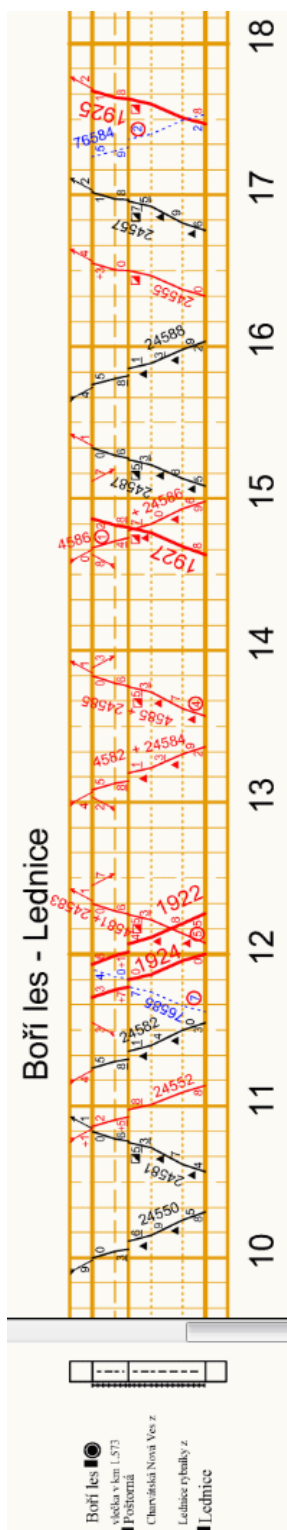
Zdroj: (7)

Tabulka PA-6 – Převpravní proudy v dubnu 2009

Převpravní proudy			Duben 2009	
Směr Lednice - Břeclav				
Číslo vlaku	Odjezd	Příjezd	Sobota	Neděle
24581	10:25	10:46	5	2
24585	13:25	13:46	12	10
4619	16:46	17:10	79	68

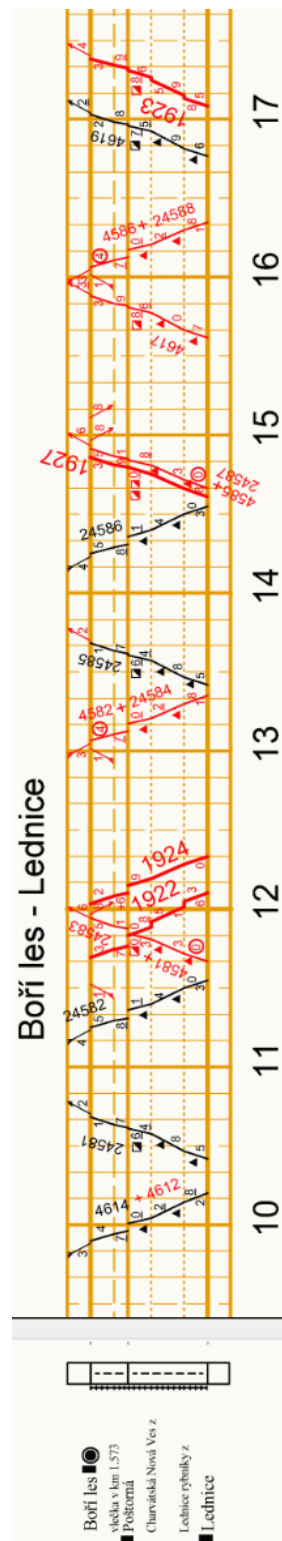
Zdroj: (7)

Příloha B – Výřez GVD pro období 2008/2009 a 2009/2010



Obrázek PB-1 – Výřez GVD pro rok 2008/2009

Zdroj: (14)



Obrázek PB-2 – Výřez GVD pro rok 2009/2010

Zdroj: (14)