

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Odbavení cestujících v přeshraniční regionální železniční dopravě

Bc. Matěj Berka

Diplomová práce
2023

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Matěj Berka**
Osobní číslo: **D22442**
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Odbavení cestujících v přeshraniční regionální železniční dopravě**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Teoretické aspekty přeshraniční regionální železniční dopravy
2. Analýza současných podmínek v rámci vybrané přeshraniční relace
3. Návrh opatření pro zvýšení přepravního výkonu v rámci vybrané přeshraniční relace
4. Kritické zhodnocení navržených řešení

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **50-60 stran**
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Monika Skalská, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **31. října 2022**
Termín odevzdání diplomové práce: **12. května 2023**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 25. dubna 2023

Prohlašuji:

Práci s názvem Odbavení cestujících v přeshraniční regionální železniční dopravě jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil/a, 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., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 8. 5. 2023

Matěj Berka v. r.

Rád bych poděkoval vedoucí práce Ing. Monice Skalské, Ph.D., a zaměstnancům společnosti České dráhy, a. s. za cenné rady při zpracování této práce.

ANOTACE

Práce se zabývá problematikou přeshraniční regionální železniční dopravy a jejího využití s bližším zaměřením na oblast jižní Moravy a Dolního Rakouska. První část obsahuje teoretická východiska organizace a provozu regionální veřejné dopravy na území České republiky a Rakouska. Podkladem pro práci je analýza současného přepravního výkonu vybraných přeshraničních spojů a tarifní nabídky platné v těchto spojích. Součástí práce jsou návrhy upravující tarifní nabídku platnou pro regionální přepravu v daném přeshraničním úseku zaměřené na zvýšení přepravního výkonu zkoumaných spojů. V závěrečné části práce jsou tyto návrhy zhodnoceny na základě výše jejich očekávaného přínosu pro uživatele služby stejně jako z pohledu rizik a bariér zavedení zmíněných návrhů.

KLÍČOVÁ SLOVA

regionální doprava, veřejná doprava, tarifní nabídka, přepravní podmínky, mobilita

TITLE

Ticketing in cross-border regional rail transport

ANNOTATION

The thesis deals with the issue of cross-border regional rail transport and its use, with a closer focus on the area of South Moravia and Lower Austria. The first part contains the theoretical basis for the organization and operation of regional public transport in the territory of the Czech Republic and Austria. The basis for the thesis is the analysis of the current transport performance of selected cross-border connections and the tariff offers valid in these connections. Part of the thesis is proposals modifying the tariff offer valid for regional transport in the given cross-border section aimed at increasing the transport performance of the examined connections. In the final part of the thesis, these proposals are evaluated based on the amount of their expected benefit for service users, as well as from the point of view of risks and barriers to the introduction of the mentioned proposals.

KEYWORDS

regional transport, public transport, tariff offer, transport conditions, mobility

OBSAH

ÚVOD	10
1 TEORETICKÉ ASPEKTY PŘESHraniČNÍ REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	12
1.1 Veřejná hromadná doprava	13
1.1.1 Legislativní rámec veřejné hromadné dopravy	13
1.1.2 Podíl přepravní práce veřejné osobní dopravy	16
1.1.3 Regionální železniční doprava	17
1.1.4 Význam regionální železniční dopravy v integrovaných dopravních systémech	21
1.2 Sociální aspekty dopravy	22
1.3 Strategie rozvoje dopravy a přeshraniční spolupráce v rámci EU	23
1.3.1 Platné dopravní politiky v rámci vybraných územních celků	24
1.3.2 Strategický přístup k vzájemnému propojení evropských regionů	25
1.4 Ukazatele pro hodnocení národní ekonomiky	26
1.5 Metodologie sběru a zpracování dat	27
2 ANALÝZA SOUČASNÝCH PODMÍNEK V RÁMCI VYBRANÉ PŘESHraniČNÍ RELACE	30
2.1 Vymezení dotčeného území a rozložení významných center regionu	31
2.2 Charakteristika vybraného území	34
2.2.1 Demografické aspekty vybraného území	34
2.2.2 Ekonomicko-sociální aspekty vybraného území	36
2.2.3 Analýza vyjížděky v rámci české části zvoleného území	39
2.2.4 Charakteristika rozdílů vybraných ekonomických ukazatelů ve vztahu ke zkoumanému území	42
2.2.5 Identifikace a charakteristika dotčených železničních tratí	44
2.2.6 Charakteristika provozu na přeshraničním úseku zvolené železniční trati	45
2.3 Analýza přepravních podmínek platných v dotčených spojích	49
2.3.1 Daňové aspekty vybraných služeb mezinárodní železniční přepravy	49
2.3.2 Přehled dostupných tarifních nabídek ve zvolené přeshraniční relaci	50
2.4 Analýza obsazenosti definovaných přeshraničních spojů	56
2.4.1 Analýza závislosti obsazenosti spojů na typu dne v týdnu	57
2.4.2 Analýza závislosti obsazenosti definovaných spojů na čtvrtletí jízdy vlaku	58
2.5 Analýza přepravních aspektů přeshraničních regionálních spojů provozovaných přes pohraniční body Marchegg Gr. a Kittsee Gr.	60

2.5.1	Analýza přeshraničního přepravního výkonu definovaných spojů kategorie REX	61
2.5.2	Analýza přepravních podmínek definovaných spojů kategorie REX v přeshraniční přepravě.....	65
2.6	Kritické zhodnocení analytické části práce.....	67
3	NÁVRH OPATŘENÍ PRO ZVÝŠENÍ PŘEPRAVNÍHO VÝKONU V RÁMCI VYBRANÉ PŘESHRANIČNÍ RELACE	69
3.1	Zavedení návazných vnitrostátních jízdních dokladů k nabídce Klimaticket platných v České republice do online prodejních kanálů	69
3.1.1	Cíle a funkce návrhu	71
3.1.2	Technologické řešení a způsob aplikace návrhu	72
3.1.3	Definice způsobu odbavení ve specifických situacích	76
3.1.4	Způsob vyhodnocení četnosti využití nabídky a proces kontinuálního sledování vývoje uživatelské poptávky v dané relaci	77
3.1.5	Doplňkové rozšíření uvedeného návrhu o regionální varianty nabídky Klimaticket.....	79
3.2	Úprava tarifní nabídky MPS EURegio.....	80
3.2.1	Technologické aspekty zavedení přepravy jízdních kol k jízdnému MPS EURegio zdarma.....	82
3.2.2	Cíle zavedení přepravy jízdních kol k jízdnému MPS EURegio zdarma	83
3.2.3	Technologické aspekty zavedení nabídky MPS EURegio do online prodejních kanálů společnosti ČD	84
3.2.4	Cíle zavedení nabídky MPS EURegio do online prodejních kanálů společnosti ČD	88
3.3	Propagační kampaň určená ke zvýšení zájmu zákazníků o navržené tarifní nabídky.....	88
3.4	Stručný harmonogram zavedení navržených opatření	90
3.4.1	Konceptuální fáze řešení, její obsah a záměr	91
3.4.2	Implementační fáze řešení, její obsah a záměr.....	92
3.4.3	Hodnotící fáze řešení, její obsah a záměr.....	93
4	KRITICKÉ ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH ŘEŠENÍ	95
4.1	Předpokládaný přínos navržených řešení.....	95
4.1.1	Předpokládaný přínos uvedených opatření ze společensko-uživatelského hlediska.....	95
4.1.2	Předpokládaný přínos uvedených opatření z podnikohospodářského hlediska	97
4.2	Rizika a bariéry zavedení uvedených opatření.....	99
	ZÁVĚR	103
	POUŽITÁ LITERATURA.....	106
	SEZNAM TABULEK.....	119

SEZNAM OBRÁZKŮ	120
SEZNAM ZKRATEK.....	121
SEZNAM PŘÍLOH.....	122

ÚVOD

Úloha regionální osobní železniční dopravy je v současné době chápána s rostoucím významem, a to jak z pohledu na dostupnou úroveň mobility na obsluhovaném území, tak s přihlédnutím k příspěvku regionálních železnic k rozvoji standardů udržitelné mobility, kdy tento dopravní mód poskytuje zákazníkům alternativu k individuální automobilové dopravě pro přepravy na krátké a střední vzdálenosti.

Mezi státy bývalého Východního bloku a státy západní Evropy lze pozorovat významné ekonomické rozdíly, které se vyznačují mimo jiné rozdílnou úrovní cenové hladiny a také rozdíly ve výši příjmů občanů těchto států. Rozdílná úroveň cen služeb veřejné dopravy spolu s rozdílnou kupní silou občanů na obou stranách bývalé Železné opony je ve svém důsledku jednou z příčin nízkého využití přeshraničních regionálních železničních spojů provozovaných mezi takovými státy

První část práce bude zkoumat teoretická východiska spojená s organizací a provozem veřejné dopravy v České republice a Rakousku, přičemž rozhodující důraz bude kladen právě na regionální železniční dopravu. Tato část práce bude přibližovat legislativní rámec upravující organizaci provozu veřejné dopravy v obou jmenovaných zemích, předestře roli a význam regionální železniční dopravy a rovněž představí základní teoretické aspekty definující podstatu principů udržitelné mobility.

Součástí této kapitoly bude představení základních dokumentů platných jak na úrovni Evropské unie, tak na úrovni České republiky a Rakouska, které vytyčují směr regionální politiky zaměřené na posílení vzájemného sociálního propojení jednotlivých příhraničních regionů. Závěrem této části práce dojde ke stručnému nastínění dostupných ukazatelů sloužících k popisu charakteru národních ekonomik a bude také popsána metodologie sběru a zpracování dat běžně užívaná k získávání a vyhodnocování dat z přepravních průzkumů ve veřejné dopravě.

Druhá část práce se zaměří na analýzu současných podmínek provozu přeshraničních regionálních železničních spojů vedených mezi Břeclaví a Vídní. V rámci této části práce bude přesně vymezen předmět zájmu této práce, a to jak z geografického, tak z věcného hlediska. Současně budou popsány geografické, ekonomické a sociální podmínky, které charakterizují definované území, a to zvláště v třídění na oblast České republiky a Rakouska.

Tato kapitola bude mimo jiné definovat existující přeshraniční přepravní proudy cestujících, a to pomocí analýzy dat týkajících se obsazenosti daných železničních spojů doplněné o rozbor dat informujících o hustotě a charakteru přeshraniční dojížděky obyvatel

Břeclavska. Za účelem bližšího poznání významu poptávky po přeshraniční regionální přepravě osob v tomto regionu bude tato kapitola doplněna o jednoduchou analýzu hustoty a charakteru silničního provozu v přeshraničních úsecích vybraných pozemních komunikací. Analytická část práce dále přiblíží charakteristiku a hustotu železniční dopravy v oblasti Břeclavska jak v obecných souvislostech, tak v případě železničních spojů zkoumaných touto prací i v detailním pohledu.

Analytická část práce se bude dále zabývat přepravními podmínkami a tarifní nabídkou platnou pro přeshraniční přepravu železničními spoji definovanými v úvodní části zmíněné kapitoly, a to s důrazem na cenovou hladinu dostupných tarifních nabídek stejně jako na jejich dostupnost v rámci jednotlivých odbavovacích kanálů. Závěrem druhé kapitoly dojde k porovnání přepravního výkonu dosahovaného u definovaných spojů na Břeclavsku včetně tarifní nabídky a přepravních podmínek platných v těchto spojích s obdobnými aspekty regionálních spojů provozovaných rovněž mezi dvěma státy vyznačujícími se rozdílnou úrovní vybraných ekonomických ukazatelů, v případě této práce mezi slovenskou Bratislavou a rakouskou Vídní.

Třetí kapitola naváže na výsledky analytické části práce a navrhne možné způsoby úpravy současné koncepce tarifních a přepravních podmínek platné ve zkoumané přeshraniční relaci vedoucí ke zvýšení uživatelské atraktivity služeb přeshraniční regionální železniční dopravy, a to s přihlédnutím k úspěšné implementaci obdobných opatření v zahraničí. Společným cílem všech uvedených návrhů je zlepšení současného systému tarifních a přepravních podmínek daných regionálních železničních spojů v přeshraničním úseku trati.

Čtvrtá kapitola zhodnotí řešení navržená ve třetí části práce a nabídne kritický pohled na předpokládaný dopad těchto návrhů. V rámci této části budou definovány očekávané přínosy doporučených řešení stejně jako rizika spojená s jejich implementací.

1 TEORETICKÉ ASPEKTY PŘESHraniČNÍ REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Tato kapitola představuje základní teoretická východiska přeshraniční regionální železniční dopravy a s ní úzce souvisejících aspektů. První část kapitoly se zabývá problematikou veřejné dopravy jako celku včetně legislativních podmínek jejího fungování, a sice ve vztahu k tématu práce s důrazem na regionální železniční dopravu. Vzhledem k mezinárodnímu oboru zájmu práce, a sice železničního spojení České republiky (dále také jen ČR) a Rakouska, jsou v rámci této práce kromě legislativního rámce veřejné dopravy platného v ČR představeny rovněž výchozí národní legislativní normy týkající se tohoto oboru platné v Rakousku. Další část práce potom shrnuje základní sociální aspekty dopravy a přibližuje obecně platné strategie pro rozvoj dopravy. Tato kapitola mimo jiné poskytuje základní přehled ukazatelů používaných v praxi pro hodnocení národních ekonomických systémů, a sice s důrazem na spotřebitelský pohled hodnocení. Poslední část kapitoly následně stručně popisuje metody sběru a zpracování dat využívaných v rámci přepravních průzkumů ve veřejné dopravě.

Regionální doprava se na rozdíl od dálkové dopravy vyznačuje účelem přepravy na krátké vzdálenosti v rámci většího územního celku, kterým může být v podmínkách ČR například kraj, v zahraničním případě spolková země, přičemž slouží k propojení jednotlivých sídel regionu, zejména pak měst s větším počtem obyvatel (Drdla, 2012). Její přesná definice je však ve srovnání například s příměstskou dopravou, kterou rovněž charakterizuje přeprava zejména cestujících na krátké vzdálenosti, avšak na hustě osídleném geografickém území, poněkud neostrá, jak Drdla (2021) uvádí, neboť tento druh dopravy pokrývá svou působností nejen venkovská sídla, ale rovněž předměstí velkých měst.

Problematikou dopravní obslužnosti sídelních celků se zabývá dokument zvaný Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 publikovaný Ministerstvem dopravy České republiky (dále značeným pouze jako Ministerstvo dopravy), který stanovuje pojem venkovský prostor, který definuje jako: „*prostor, v jehož středu je centrum regionálního významu (zpravidla města velikosti 5 – 25 tis. obyvatel), který není součástí aglomerace nebo metropolitní oblasti či města krajského typu*“ (Ministerstvo dopravy, 2021, s. 60). Tento dokument dále dodává, že na území takto definovaného prostoru zpravidla leží obce, které mají spádovost k regionálnímu centru, přičemž jmenovaný prostor má obvykle potenciál pro zavedení služeb, které lze považovat za alternativu k individuální automobilové dopravě (Ministerstvo dopravy, 2021).

Specifickými venkovskými regiony jsou takzvané periferní oblasti, vyskytující se jak v blízkosti státních hranic, tak v případě některých lokalit i podél vnitrostátních hranic krajů (Ministerstvo dopravy, 2021). Tyto oblasti se vyznačují horší občanskou vybaveností ve srovnání s běžným venkovem a jejich obyvatelé jsou proto nuceni cestovat za službami i pracovními povinnostmi cestovat na delší vzdálenosti, což vede společně s řídkou nabídkou služeb veřejné dopravy k odlivu ekonomicky aktivních obyvatel z těchto oblastí (Ministerstvo dopravy, 2021). Pro obsluhu periferních oblastí není na rozdíl od běžných venkovských oblastí vhodná železniční doprava, jak zmíněná Dopravní politika deklaruje (Ministerstvo dopravy, 2021).

Regionální doprava je v takto širokém vymezení velmi významným druhem dopravy, který bez ohledu na její podobu na každodenní bázi využívá zhruba 90 % ekonomicky aktivních obyvatel (Vyka, 2017). Zatímco denně dojíždějící žáci, studenti a pracující cestují na pravidelné bázi především na kratší vzdálenosti a využijí tak zejména městskou, příměstskou a regionální dopravu, obchodní cesty a cesty podnícené rekreačními účely mohou často spadat spíše do oblasti dopravy dálkové, jak Faulks (1999) popisuje.

1.1 Veřejná hromadná doprava

Vedle individuální automobilové dopravy, která se na celkové přepravní práci v regionální dopravě podílí rozhodující měrou, k dopravní obsluze zmiňovaných území neodmyslitelně patří i veřejná doprava (Vyka, 2017). Veřejnou regionální dopravu lze považovat za základní kámen dopravní obslužnosti, kterou národní legislativa definuje jako: *„zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět“* (Česko, 2010b) a jejíž smysl lze rovněž spatřovat jako příspěvek k *„trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu,“* jak tento zákon dále upřesňuje.

1.1.1 Legislativní rámec veřejné hromadné dopravy

Základním kamenem legislativy upravující postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti v ČR je Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících (Damborský, 2014), který svou podstatou vychází z Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Uvedené právní normy rovněž stanovují pravidla pro finanční kompenzace dopravních výkonů v závazku veřejné služby. Mojžíš, Graja a Vančura (2008) doplňují, že jedním z hlavních

přínosů zmíněného evropského nařízení je zajištění transparentnosti celého procesu objednávky veřejné dopravy, ke které svým zněním zúčastněné subjekty zavazuje.

Kompetence v zajišťování dopravní obslužnosti jsou v návaznosti na členění dopravy na dopravu regionální a dálkovou rozděleny mezi kraje a stát (Česko, 2010b). Objednávka a koordinace veřejné regionální hromadné dopravy v ČR spadá od 1. 1. 2005 do kompetence krajů, přičemž kraje nebo jimi stanovené organizace rovněž tvoří plány dopravní obslužnosti pro svá území (Damborský, 2014).

Zákon č. 194/2010 upravuje povinnosti krajů a obcí pro zajištění dopravní obslužnosti na svém území následovně: „*Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením*“ (Česko, 2010b). Objednávka a koordinace veřejné dálkové drážní dopravy náleží k úkolům státu, přičemž tato úloha je svěřena Ministerstvu dopravy (Česko, 2010b).

Pokud je to pro dopravní obslužnost nezbytné, může kraj se souhlasem jiného kraje zajišťovat dopravní obslužnost i v jeho územním obvodu, přičemž stejný princip lze v regionální dopravě aplikovat i na mezistátní úrovni, kdy je pro kraj nezbytné svolení veřejné moci jiného státu (Česko, 2010b). Jednotlivé obce potom mohou zajišťovat dopravní obslužnost nad rámec dopravní obslužnosti kraje, existuje-li taková potřeba (Česko, 2010b).

Kraje jsou platnou legislativou zavázány k propojení linek veřejné hromadné regionální dopravy (Česko, 2010b), což je dle Drdly (2021) jedním z významných faktorů pro zvýšení atraktivity veřejné dopravy. Damborský (2014) poznamenává, že při plánování veřejné dopravy na určitém území (například kraje) by měla být možnost systematického a komfortního cestování mezi takovými regionálními celky důsledně zohledněna.

Některé linky veřejné dopravy jsou naopak provozovány bez objednávky územních celků na komerční riziko zúčastněných dopravců, přičemž tato situace nastává například na železniční lince Ex1 z Prahy do Ostravy (Správa železnic, 2021b).

V případě linek veřejné hromadné dopravy spolufinancovaných z veřejného rozpočtu může objednatel s dopravcem uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících v souladu s platnou legislativou dvěma způsoby (Česko, 2010b), kde první způsob představuje uskutečnění nabídkového řízení, ve kterém se stává vítězem dopravce předkládající ekonomicky nejvýhodnější nabídku, druhým způsobem je pak možnost přímého zadání konkrétnímu dopravci, jak tento zákon dále uvádí. Problematiku přímých zadání ve veřejné dopravě dále upravuje evropská legislativa, která tuto možnost připouští například v provozních

souborech malého rozsahu, v případě rizika přerušení služeb veřejné dopravy a podobně (Evropská unie, 2007).

V případě veřejné železniční dopravy v objednavce územních celků na dráze celostátní nebo regionální na území ČR jsou zúčastnění dopravci povinni uznávat jednotný jízdní doklad (Česko, 2010b), jehož cena je státem stanovena jako pevná (Ministerstvo financí ČR, 2022).

Podniky podílející se na zajištění veřejné pozemní osobní dopravy mohou žádat o finanční kompenzace nákladů pro financování provozu takových služeb, pokud je to za daných podmínek nezbytné k udržení požadované účinnosti a kvality služeb (Evropská unie, 2007). Podmínky určení nároku na kompenzaci a stanovení její výše jsou v podmínkách ČR definovány vyhláškou č. 296/2010 o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace (Česko, 2010a). Unijní právo doplňuje, že finanční kompenzace by měla zohledňovat příjmy získané z takové činnosti a tvorbu zisku (Evropská unie, 2007), který česká legislativa omezuje na 7,5 % z provozních aktiv ročně (Česko, 2010a).

Mezi další významné právní normy regulující veřejnou osobní dopravu na úrovni ČR se dle Damborského (2014) řadí Zákon č. 266/1994 o drahách a také zákon č. 111/1994 o silniční dopravě. Zákon o drahách rovněž stanovuje podmínky, které musí být dopravcem bezpodmínečně splněny, aby mohl získat svolení k provozování drážní dopravy na území ČR (Česko, 1994).

S přihlédnutím na obor zájmu této práce poskytuje tento pododdíl i stručný vhled do legislativního rámce veřejné dopravy i pro Rakousko. V uvedené zemi funguje objednávka veřejné hromadné dopravy na obdobném principu jako je tomu v případě ČR, neboť objednávka v této zemi rovněž probíhá na celostátní a regionální úrovni (ÖBB, 2022a), přičemž zde rovněž stejně jako v ČR existují v případě železniční dopravy linky, jejichž provoz žádným územním celkem objednávaný není a kde jsou spoje provozovány na komerční riziko dopravců (ÖBB, 2022b). V případě Rakouska se jedná o linku spojující Vídeň a Salzburg a rovněž spoje projíždějící přes Brennerský průsmyk (ÖBB, 2022b).

Každá rakouská spolková země má vlastní dopravní svaz (Verkehrsverbund), který pracuje na organizaci a řízení veřejné dopravy na svém území (BMK, 2022a) a doplňuje státní objednávku veřejné dopravy v místech a časech, kde státní objednávka nepostačuje, přičemž tato doplňková objednávka jednotlivých spolkových zemí tvoří na železnici asi 20 % všech výkonů (ÖBB, 2022b). Na území Rakouska funguje 7 dopravních svazů vyjmenovaných níže (Mobilitätsverbände Österreich, 2022):

- Verkehrsverbund Ost-Region (VOR)
- Oberösterreichischer Verkehrsverbund (OÖVV)

- Salzburger Verkehrsverbund (Salzburg Verkehr)
- Verkehrsverbund Tirol (VVT)
- Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV)
- Verkehrsverbund Steiermark (Verbund Linie)
- Verkehrsverbund Kärntner Linien.

Základním legislativním dokumentem upravujícím problematiku veřejné dopravy v Rakousku je zákon Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz z roku 1999 často značený pod zkratkou ÖPNRV-G 1999, jak Chmelař a Melichar (2006) popisují. Tato legislativní norma regulovaná ministerstvem nesoucím název Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (zkráceně BMK) se obdobně jako Zákon č. 194/2010 Sb. orientuje na provoz a organizaci veřejné dopravy a nikoli na infrastrukturu, přičemž mezi hlavní body této normy se řadí:

- stanovení hranic dopravních svazů v návaznosti na vedení přepravních proudů cestujících,
- podmínky financování veřejné dopravy,
- nastavení rámce pro tvorbu tarifních podmínek,
- stanovení základních požadavků na kvalitu služeb a další (BMK, 2022a).

1.1.2 Podíl přepravní práce veřejné osobní dopravy

Dělba přepravní práce v osobní dopravě známá rovněž pod anglickým názvem modal split je obecně definována jako procentuální poměr přepravní práce jednotlivých druhů dopravy, zejména potom dopravy pozemní (Eurostat, 2022d). Objem přepravní práce bývá obvykle vyjádřen v osobokilometrech (Eurostat, 2022d), přičemž například Drdla (2021) používá pro tento ukazatel označení přepravní výkon. V průběhu času dochází ke zvyšování celkového přepravního výkonu osobní dopravy, jenom mezi lety 1970 a 2000 vzrostl tento ukazatel dvojnásobně, jak Seidenglanz (2006) podotýká.

Na celoevropské úrovni se každoroční podíl přepravní práce veřejné osobní dopravy dlouhodobě pohybuje okolo hodnoty 16 %, přičemž k výraznému výkyvu, kdy se tento podíl razantně propadl, došlo až v roce 2020 (Eurostat, 2022c), jenž byl spjat s pandemií nemoci covid-19, která se odrazila na podobě modal splitu celosvětově (UITP, 2020). V rozložení modal splitu osobní dopravy existují napříč Evropskou unií značné rozdíly, které nelze přímo úměrně odhadovat z národních podílů přepravní práce v nákladní dopravě (Seidenglanz, 2006).

V podmínkách ČR dokáže veřejná hromadná doprava úspěšně konkurovat individuální automobilové dopravě zejména v rámci přeprav na krátké vzdálenosti uvnitř území obcí

v podobě městské hromadné dopravy a její konkurenceschopnost se zlepšuje i v rámci dálkových přeprav (Vyka, 2017).

Při pohledu na podíl jednotlivých dopravních módů na přepravě cestujících v rámci ČR dle počtu vykonaných jízd bez ohledu na vzdálenost připadá veřejné dopravě nadpoloviční část výkonů, tento výsledek je však dán zejména vlivem městské hromadné dopravy ve velkých sídelních centrech, kde probíhá velké množství přeprav na velmi krátkou vzdálenost, jak Vyka (2017) dodává.

Problematika dělby přepravní práce je úzce spojena s tématem udržitelnosti v dopravě, přičemž vyspělé země se často vyznačují významným podílem individuální automobilové dopravy, jejíž škodlivost dle Adamce (2008) spočívá zejména v množství produkovaných emisí. Faulks (1999) přidává mezi další negativní aspekty zmíněného dopravního módu rovněž značné požadavky na zábor místa a rovněž tvorbu dopravních kongescí. Zábor místa hodnotí jako významný environmentální faktor rovněž Stejskal (2008), který udává, že v případě železnice je zábor půdy statisticky zpravidla dvakrát až třikrát nižší, než je tomu u dopravy silniční.

Adamec (2008) přisuzuje individuální automobilové dopravě status environmentálně nejméně přijatelného dopravního módu. Costa (2017) hodnotí železniční dopravu jako jeden z nejbezpečnějších a současně nejméně environmentálně škodlivých dopravních módů a Seidenglanz (2006) ve své publikaci jeho názor potvrzuje. Mezi časté příčiny mimořádných událostí na železnici se dle Kvizy (2006) řadí střety kolejových vozidel se silničními vozidly, které se ale ve statistikách počtu usmrcených osob přičítají na vrub silniční dopravě, jak autor dále vysvětluje.

Udržitelnost v dopravě má rovněž svou sociální stránku, která přímo souvisí s nabídkou služeb veřejné dopravy na určitém geografickém území, neboť široká dopravní nabídka umožňuje obyvatelům snadnější zajištění jejich denních denních potřeb (Hernandez, 2018) a kladně působí rovněž na zaměstnanost v daném regionu (Curtis 2020). Na dostupnosti veřejné dopravy se velkou měrou podílí i cena jízdného, neboť zejména nízkopříjmoví obyvatelé bývají přímo závislí na službách veřejné dopravy, která by výši svého tarifu měla být přístupná pro široké spektrum občanů (Curtis, 2020).

1.1.3 Regionální železniční doprava

V roce 1828 byla do provozu uvedena vůbec první železná dráha na českém území, jejíž trasování směřovalo z Lince do Českých Budějovic a na které byl provoz zprvu zajišťován koňským pohonem (Kvizda, 2006). V poslední čtvrtině 19. století docházelo k upínání

společenské pozornosti k dalšímu rozšiřování železniční sítě tak, aby bylo zajištěno kvalitní dopravní spojení mimo v té době povětšinou již existující hlavní tratě, které by propojilo významná hospodářská centra Rakouska-Uherska (Vyka, 2017).

Růst těchto železnic vyvrcholil před první světovou válkou (Vyka, 2017) a poslední zprovozněnou veřejnou drahou na území dnešní ČR byla v roce 1953 trať z Havlíčkova Brodu do Brna (Kvizda, 2006). Obce, které získaly díky výstavbě železničních tratí kapacitní spojení se světem, začaly v mnoha případech prosperovat a z výhod (především regionální) železnice těžily tamní obyvatelé nezřídka doposud (Vyka, 2017).

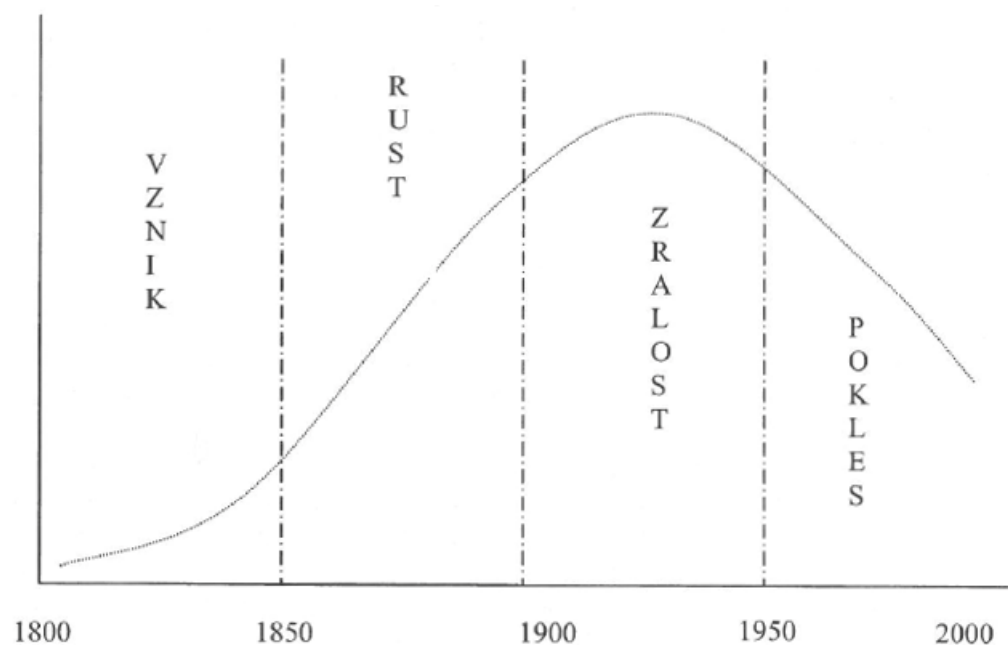
Železniční tratě jsou v ČR provozovány jak Správou železnic, tak v drobné míře také soukromými provozovateli, přičemž celková délka sítě provozovaná Správou železnic činí v současné době 9 396 km (Správa železnic, 2022d). Na naprosté většině tratí probíhá provoz na tzv. normálním rozchodu, jehož hodnota činí 1 435 mm. Kategorizace železničních tratí je legislativně určena Zákonem o drahách č. 266/1994 Sb. (Správa železnic, 2022d). Uvedený legislativní dokument třídí železniční dráhy na základě jejich významu, technických podmínek a účelu do následujících kategorií (Česko, 1994) na:

- dráhu celostátní, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční přepravě,
- dráhu regionální, která představuje dráhu regionálního nebo místního významu a je zaústěna do dráhy celostátní,
- dráhu místní, jež je oddělená od celostátní dráhy nebo slouží výhradně provozování drážní dopravy pro zvláštní účely, jako je například provoz historických vlaků nebo provoz osobní drážní dopravy pro potřeby cestovního ruchu,
- vlečku, která je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy a slouží výhradně vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele,
- zkušební dráhu, která slouží zejména zkušebním jízdám drážních vozidel
- a speciální dráhu, jejíž účel spočívá k zajištění dopravní obslužnosti obce.

Zmíněnému členění běžných tratí na dráhy celostátní a regionální však nelze beze změny chápat optikou přepravního charakteru, neboť mezi uvedené kategorie tratí a dálkovou a regionální železniční dopravu nelze položit rovnítko. Jízdní řád Správy železnic dokládá, že i na tratích celostátních je provozována regionální doprava (Správa železnic, 2021a). Tento fakt vysvětluje Vyka (2017) argumentem, že regionální železniční doprava zpravidla spojuje významná regionální sídla v určité geografické oblasti, a to bez ohledu na kategorii dráhy (Správa železnic, 2021a).

Regionální železnice by měla dle Vyky (2017) tvořit dopravní páteř na daném území, což lze označit za jeden z faktorů kladně působících na racionalizaci přepravních toků, jak Mojžíš, Graja a Vančura (2008) uvádějí. Autoři dále uvádějí některé podmínky, které jsou pro postavení železniční dopravy do role páteřního dopravního prostředku pro danou oblast nezbytné, a sice dobrou občanskou dostupnost a časové polohy vhodné pro vznik přestupních vazeb na ostatní dopravní módy regionální i dálkové dopravy. Vyka (2017) řadí mezi další faktory kladně působící na posilování role regionální železnice i atraktivní jízdní řád, který se vyznačuje vedením častých a především pravidelných spojů od časného rána do pozdního večera.

Od svého vzniku prošla železniční doprava a poptávka po ní výraznými změnami, které se odrazily jak ve struktuře, tak v hustotě provozu, a to v oblasti nákladní i osobní dopravy (Tomeš a Pospíšil, 2006). Uvedení autoři rozdělují vývojové fáze železnic na Evropském kontinentu a v USA v souladu s obecnou teorií životního cyklu produktu, podle níž třídí tyto fáze v čase tak, jak je uvedeno na obrázku 1. Autoři dále podotýkají, že oblast železniční dopravy patří k segmentům dlouhodobě ovlivňovaným veřejnými intervencemi, kdy veřejná politika rozvoj železniční dopravy buď podporovala nebo naopak tlumila.



Obrázek 1 Křivka životního cyklu železnic v Evropě a USA (Tomeš a Pospíšil, 2006)

V ČR funguje dle Drdly (2021) v současné době systém veřejné dopravy, který postrádá dostatečnou míru adekvátní synchronizace, díky čemuž dochází k situacím, kdy si jednotlivé prostředky veřejné dopravy navzájem konkurují, místo aby tvořily ucelenou a uspořádanou síť.

V současné době je značná část železniční regionální dopravy provozována s nízkou četností spojů (Správa železnic, 2021a), což cestující motivuje k volbě alternativních dopravních módů (Vyka, 2017). Kvizda (2006) uvádí, že jediný způsob zvýšení efektivity železnic spočívá v redukci délky železniční sítě, což ve svém důsledku znamená především zastavení osobní dopravy na řídkce využívaných tratích regionálního významu.

Dedík, Čechovič a Gašparík (2020) jako jeden z důvodů poklesu zájmu o železniční dopravu, a to zejména na regionální úrovni, udávají přílišnou vzdálenost železničních stanic a zastávek od center osídlení, což spolu s dalšími faktory, jako je rostoucí dostupnost automobilové dopravy pro široké spektrum obyvatel, vede k masivnímu přechodu cestujících k individuální automobilové dopravě. Na atraktivitu železniční dopravy pro cestující má negativní vliv nízká vnitřní pružnost železnic, kdy jsou jednotlivé železnice v Evropě stále svázány státními hranicemi a rozvoj mezinárodní železniční spolupráce postupuje značně nízkým tempem (Tomeš a Pospíšil, 2006).

Pro lepší využití potenciálu železniční regionální dopravy je vhodné zajistit nejen napojení regionální železnice na veřejnou autobusovou dopravu, ale rovněž i na individuální automobilovou dopravu budováním parkovacích ploch v blízkosti železničních stanic (Vyka, 2017), kterážto činnost je základním kamenem pro tvorbu moderních systémů integrované mobility, jež by občanům umožnily využití optimální kombinace dopravních módů s přihlédnutím k environmentálním faktorům dopravy.

V charakteru a využití veřejné dopravy lze pozorovat časový vývoj. Ještě v 90. letech 20. století byla významná část obyvatel venkova zaměstnána ve velkých podnicích, kde se díky jednotné pracovní době jevilo v periferních oblastech ČR jako vhodné řešení využívání veřejné autobusové dopravy, která přepravovala zaměstnance v určený čas ráno tam a odpoledne zpět, provozované v řídkém taktu často s nepravidelným jízdním řádem (Vyka, 2017). V současné době jsou však obyvatelé venkova často zaměstnáni ve velkém množství malých podniků, jak autor dodává a dále doplňuje, že v této situaci není ekonomicky rentabilní zajistit obsluhu takových oblastí zvýšením četnosti autobusových spojů, ale jako vhodnější řešení se ukazuje využití individuální automobilové dopravy pro přepravu k nejbližšímu terminálu hromadné dopravy (často železniční stanici), odkud by občané pokračovali dále do regionálních center veřejnou dopravou, čímž by došlo k eliminaci dopravních kongescí na příjezdech do těchto center a současně odlehčení akutního nedostatku parkovacích míst v těchto centrech.

Adamec (2008) vidí budoucnost železniční dopravy především v podobě příměstských železnic s případným napojením na městské tramvajové sítě a rovněž v dálkové dopravě do vzdálenosti 1000 km provozované na vysokorychlostní infrastruktuře. Seidenglanz (2006) doplňuje, že zatímco význam vysokorychlostních železnic neustále roste, došlo v rámci Evropské unie jako celku i z pohledu jednotlivých členských států koncem 20. století k poklesu významu regionální železnice.

Naopak Vyka (2017) výše uvedeným názorům tvrdě odporuje a podtrhuje význam regionální železnice jako rychlé a ekologické spojnice center regionálních územních celků, a to zejména v místech, kde se silniční doprava pohybuje na hraně svých kapacit. Seidenglanz (2006) nízký stupeň využití spojů na některých železničních tratích přikládá faktu, že tyto železnice byly většinou konstruovány v průběhu 19. století, kdy na evropském území panovalo odlišné geografické rozložení obyvatelstva a tudíž i jiná přepravní poptávka, než je tomu v dnešních dnech.

1.1.4 Význam regionální železniční dopravy v integrovaných dopravních systémech

Integrovaný dopravní systém (IDS) je tarifní a organizační uspořádání působící v podmínkách ČR zejména na území kraje s rozličnými mezikrajskými přesahy, které má za cíl koordinovat, řídit a propojovat jednotlivé druhy veřejné dopravy tak, aby docházelo k synergiím, které povedou k zvýšení atraktivity a zlepšení využitelnosti systému veřejné dopravy z uživatelského pohledu (Damborský, 2014). Jako základní prvek IDS lze chápat jednotný jízdní doklad, který je uznáván napříč zúčastněnými dopravci, a který cestujícímu umožňuje využívat výhod všech zapojených dopravních módů bez nutnosti opakovaného nákupu jízdního dokladu pro jednotlivé druhy dopravy nebo jednotlivé dopravce, jak Damborský (2014) doplňuje.

Integrované dopravní systémy se dle Mojžíše, Graji a Vančury (2008) třídí na následující podsystémy:

- podsystém organizačně ekonomický, který se zabývá zejména nastavením zájmového území IDS a dále organizačním uspořádáním, financováním a kontrolou těchto systémů,
- podsystém tarifní, který nastavuje pravidla tarifního uspořádání, řídí tarifní strukturu a také řeší problematiku fungování prodejního a odbavovacího systému
- a dopravní podsystém, jehož úkolem je zjišťování přepravních potřeb v rámci zvoleného území, sestavování dopravní sítě a jízdních řádů, optimalizace linkového vedení, řízení technické základny a další.

Drdla (2021) vysvětluje, že analogiemi českých integrovaných dopravních systémů jsou v zahraničí organizace známé pod názvy dopravní nebo také tarifní svazy, jejichž hlavní účel je obdobný jako v případě tuzemských IDS.

Mojžíš, Graja a Vančura (2008) třídí tarifní systémy využívané v rámci fungování IDS na jednotné tarify, které mohou být pro svou povahu rovněž nazývány tarify plošnými a které se vyznačují jednotnou cenou v rámci celé dopravní oblasti a na výkonové tarify, při jejichž použití je výsledná cena úměrná délce cesty, ať už z pohledu vzdálenosti nebo doby trvání. Výkonové tarify autoři dále třídí na:

- zónový tarif, který zájmové území dělí na pevné části (takzvané zóny), kdy v rámci jedné zóny platí jednotná přepravní cena, která se s počtem projetých zón zvyšuje,
- časový tarif, jenž lze charakterizovat omezením časovou platností jízdních dokladů,
- kilometrický tarif, který reflektuje dopravcem realizovaný dopravní výkon
- a pásmový tarif, jenž lze chápat jako určitou dobu kilometrického tarifu s tím rozdílem, že cena se neodvíjí od počtu projetých kilometrů, ale projetých pásem.

Damborský (2014) popisuje, že železniční doprava by měla tvořit pomyslnou páteř IDS, přičemž své tvrzení podpírá argumenty, že tento druh dopravy je dostatečně kapacitní, rychlý, má optimální energetické nároky a zejména je nezávislý na provozu na pozemních komunikacích, které mohou být postiženy dopravními kongescemi tvořenými především IAD. Vyka (2017) s jeho názorem souhlasí a dodává, že z dostupných statistických dat lze vyvodit nevhodnost autobusové dopravy pro tvorbu páteřní dopravní sítě regionu.

1.2 Sociální aspekty dopravy

V návaznosti na téma práce představuje tento oddíl základní sociální aspekty dopravy a dopravní obslužnosti ve vztahu k občanské mobilitě.

Mobilitu lze v dnešní době považovat za jeden ze základních kamenů pro možnost participace obyvatel na sociálním a kulturním životě společnosti, stejně jako je s mobilitou spojena dosažitelnost vzdělání a pracovních míst (Hernandez, 2018). Dosažitelná míra mobility se však v závislosti na geografické struktuře daného území, nabídce veřejné dopravy, dopravní infrastruktury a její dostupnosti stejně jako v závislosti na konkrétní sociální třídě daného vzorku populace výrazně liší (Curtis, 2020).

Míru dosažitelné mobility lze hodnotit ukazatelem dostupnosti, který představuje snadnost dosažitelnosti některého z bodů zájmu obyvatel, kterým může být například pracoviště, vzdělávací nebo zdravotnické zařízení a podobně, přičemž dobrá dostupnost se

vyznačuje zejména krátkými cestovními časy a v případě veřejné dopravy pak nabídkou přepravních služeb s hustou četností spojů (Xiao, 2021).

Mojžíš, Graja a Vančura (2008) chápou mobilitu jako jeden ze základních sociálních prvků společnosti, neboť v případě vysoké úrovně mobility jsou obyvatelé schopni cestovat za každodenními cíli svých zájmů a prohlubovat tak své společenské vazby (Curtis, 2020).

V případě nedostatečné úrovně služeb veřejné dopravy jsou na své mobilitě nejcitelněji omezeni nízkopříjmoví obyvatelé, kteří často nevlastní osobní automobil (Curtis, 2020), protože obvykle existuje významný nesoulad v dostupnosti vybraných bodů zájmu v případě využití IAD ve srovnání s veřejnou dopravou (Tao et al., 2020). Veřejná doprava tak svou funkcí umožňuje volný pohyb osob, pro které je IAD nedostupná, může však při správném fungování a dosažení vysokého stupně konkurenceschopnosti přispět k přechodu stávajících uživatelů IAD k alternativním možnostem přepravy, což svou podstatou přispívá k rozvoji udržitelné dopravy na daném území (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008).

Gobillon a Selod (2019) se domnívají, že v případě nízké úrovně mobility obyvatel může dojít k situaci, kdy jsou pro obyvatele s nízkým sociálním statutem lokality s adekvátní pracovní poptávkou nedostupné, neboť náklady na bydlení v takovéto atraktivní lokalitě nejsou schopni nést a nabídka vhodného a rychlého dopravního spojení místa jejich současného bydliště s lokalitou, kde existuje množství pracovních nabídek, neexistuje. Tuto myšlenku dále rozvíjí Monte, J. Redding a Rossi-Hansberg (2018), kteří popisují, že dostupné dopravní spojení je pro obyvatele často východiskem, jak se vypořádat s vysokými náklady na bydlení v místě pracoviště a naopak s nedostatkem pracovních příležitostí v místě bydliště.

Problémem řešení bytové situace dojížděnkou pro nízkopříjmové obyvatele, kteří jsou často zaměstnání na pozicích nevyžadujících odbornou kvalifikaci, může být jejich pracovní doba, neboť tito zaměstnanci obvykle začínají svou směnu již v brzkých ranních hodinách nebo ji naopak ukončují až v pozdní noční době, kdy je provoz veřejné dopravy omezen (Curtis, 2020).

1.3 Strategie rozvoje dopravy a přeshraniční spolupráce v rámci EU

Tato část si klade za cíl představit základní dokumenty vytyčující směr vývoje oboru dopravy, a to na rovině Evropské unie a také na národní úrovni ČR a Rakouska.

Evropská unie nastavuje obecná pravidla fungování a směr vývoje jednotlivých oblastí ekonomiky i společenského života, které jednotlivé územní celky rámci své působnosti dále rozpracovávají v závislosti na místních podmínkách.

1.3.1 Platné dopravní politiky v rámci vybraných územních celků

Dopravní politika zaujímá na celoevropské úrovni své důležité místo, po více než třicet let je jednou z hlavních oblastí společné politiky EU (Pernice, 2022a). Mezi důležité úkoly, které si Evropská unie klade za cíl, patří otevření dopravních trhů konkurenci, vytvoření transevropských dopravních sítí a v neposlední řadě rovněž větší zdůraznění tématu udržitelné dopravy, jak Pernice (2022a) dále doplňuje. Mezi cíle evropské železniční politiky lze potom řadit zejména vytvoření jednotného železničního prostoru a otevření tohoto odvětví hospodářské soutěži Pernice (2022b).

V březnu 2011 byl Evropskou komisí přijat dokument nesoucí název Bílá kniha, která v oblasti dopravy vytyčuje několik hlavních strategických cílů, kterých by mělo být dosaženo do roku 2050 a mezi které lze řadit zejména snížení emisí skleníkových plynů vyprodukovaných dopravou o 60 % (Evropská komise, 2011a). Tento dokument současně klade důraz na zvýšení úrovně využití veřejné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy, přičemž ve stejnou chvíli uvádí, že omezení mobility není kýženým řešením celého problému (Evropská komise, 2011a). Zmíněný dokument vychází z komplexní strategie Evropské unie s názvem Doprava 2050, která je v rámci Bílé knihy dále rozpracovávána (Evropská komise, 2011b).

Na celosvětové úrovni řeší problematiku ochrany životního prostředí a klimatických cílů, které s oblastí dopravy také úzce souvisí, Pařížská dohoda, kterou v roce 2015 přijala Organizace spojených národů (OSN, 2015). Na Pařížskou dohodu v rámci Evropské unie navazuje Zelená dohoda pro Evropu z roku 2019, která cíle předcházejících úmluv a dokumentů dále posouvá, a to tak, aby se Evropská unie stala do roku 2050 klimaticky neutrální geografickým blokem, v oblasti dopravy tak má dojít k devadesátiprocentnímu poklesu emisí skleníkových plynů, čemuž má dopomoci přesun dopravního výkonu mimo jiné ze silniční na železniční dopravu (Evropská komise, 2019).

V tuzemských podmínkách stanovuje kýžený směr vývoje dopravní oblasti a řešení mobility Dopravní politika České republiky 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, která svým obsahem vychází z Bílé knihy a dalších dokumentů Evropské unie a tyto dále rozpracovává s ohledem na podmínky ČR (Ministerstvo dopravy, 2021). Tato Dopravní politika si kromě jiného klade za cíl pomocí dopravy upevnit územní soudržnost státu, k čemuž, jak tento dokument podotýká, je zapotřebí vyvážené vybavení regionů odpovídající dopravní infrastrukturou, a věnuje se rovněž problematice zajištění dopravní obslužnosti ve venkovském prostoru (Ministerstvo dopravy, 2021). V případě zajištění dopravní obslužnosti v periferních

oblastech ČR, ať už vnějších nebo vnitřních, stanovuje dokument čtyři možné strategie řešení a nechává tak prostor pro rozhodnutí kompetentních orgánů (Ministerstvo dopravy, 2021).

Základní kámen dnešní rakouské dopravní politiky v osobní dopravě tvoří rozsáhlé šetření z let 2013 a 2014 nesoucí název Österreich unterwegs 2013/2014, které bylo prováděno ve spolupráci státu a jednotlivých spolkových zemí (BMK, 2022b). V návaznosti na platné dokumenty Evropské unie a Pařížskou úmluvu platí v Rakousku dopravní politika nesoucí název Mobilitätsmasterplan 2030, která stanovuje dlouhodobé cíle v oblasti dopravy a vytyčuje směr, kterým by se tato oblast měla vyvíjet (BMK, 2021). Jedním ze stěžejních cílů tohoto dokumentu je zvýšení podílu cestujících ve veřejné dopravě na úkor individuální automobilové dopravy, v tomto případě se jedná o nárůst ze 16 % v roce 2018 na cílových 23 % v roce 2030 (BMK, 2021).

Pro vytyčení strategie vzhledem k budování železniční infrastruktury je v Rakousku určen strategický dokument s názvem Zukunft Bahn Zielnetz 2025+, který obsahuje konkrétní body, které je potřeba uskutečnit, aby došlo k vybudování železniční sítě, která by odpovídala definovaným požadavkům moderní doby (ÖBB INFRA, 2022b).

Ve srovnání s evropskou i českou dopravní politikou příkládá rakouský Mobilitätsmasterplan 2030 velkou váhu možnosti úplnému vyhnutí se využití dopravy například pomocí práce na dálku (BMK, 2021). Pomocí výhodných dlouhodobých časových jízdenek známých v praxi pod názvem Klimaticket by chtělo Rakousko zákazníkům pravidelně využívajícím služby veřejné dopravy zajistit přijatelnou výši ceny jízdného tak, aby tato cena byla obstála v konkurenci s individuální automobilovou dopravou, jak uvedená dopravní politika dokládá (BMK, 2021).

1.3.2 Strategický přístup k vzájemnému propojení evropských regionů

Evropská unie se svým konáním snaží přispět k upevnění vnitřní integrity svého geografického území, a to zejména podporou vzájemné spolupráce členských zemí tak, aby došlo k přírůstku ekonomického a sociálního rozvoje zapojených regionů a zároveň k překonání historického vnímání hranic jako nástroje společenského rozdělení území (Evropská komise, 2022b).

Za tímto účelem došlo ke spuštění programu Interreg, který je členěn do několika úrovní v závislosti na geografickém členění jednotlivých územních celků včetně podpory spolupráce s regiony na vnější hranici Evropské unie (Evropská komise, 2022b). Území jižní části ČR a severního Rakouska byly do programu „Interreg A“ zaměřeného na spolupráci územních

celků na úrovni NUTS3 zapojeny v programových obdobích 2007 – 2013 a 2014 – 2020 a spolupráce pokračuje dále i v období 2021 – 2027 (Interreg, 2021).

1.4 Ukazatele pro hodnocení národní ekonomiky

Existence velkého počtu národních ekonomik s sebou nese i potřebu vyhodnocování jejich aspektů a vzájemného porovnávání, k čemuž se kromě často používaného ukazatele hrubého domácího produktu běžně používají ukazatele PLI (Price Level Index), PPP (Purchasing Power Parity) a CPI (Consumer price index), jak Eurostat (2008) ve své publikaci uvádí.

Za účelem transparentního porovnávání výkonu regionálních ekonomických systémů byl pod záštitou Evropské unie spuštěn Evropský srovnávací program (ECP), který si klade za cíl poskytovat statistiku srovnání úrovně cen a reálných objemů HDP (Eurostat, 2012). Rozdíly v měnách užívaných napříč jednotlivými státy pod vlivem různých směnných kurzů ovlivněných například nabídkou a poptávkou na devizových trzích (Eurostat, 2012) však takové počínání komplikují a pro eliminaci jmenovaných vlivů byl proto sestaven ukazatel parity kupní síly národních měn běžně uváděný pod zkratkou PPP z anglického názvu Purchasing Power Parity (Kyriakis, Psomopoulos a Kalkanis, 2019).

Pro umožnění srovnávání kupní síly napříč zeměmi s odlišnými měnami probíhá v rámci výpočtu ukazatele PPP přepočet cen položek spotřebního koše z běžně užívané národní měny na společnou měnu označenou jako PPS (Purchasing Power Standard), která je cíleně navržena právě pro provádění takového srovnávání (Eurostat, 2008). PPS svou podstatou vyjadřuje množství uměle definovaných měnových jednotek, které by za určité množství zboží a služeb bylo nutné v jednotlivých zemích vynaložit (Insee, 2021).

Ukazatel parity kupní síly (PPP) lze využívat zejména pro srovnávání hrubého domácího produktu různých zemí bez toho, aby zmíněné údaje byly ovlivněny důsledkem rozdílných cenových úrovní ve sledovaných zemích (ČSÚ, 2022a). Tento ukazatel lze rovněž použít k analýze relativní cenové úrovně, přičemž pro takový výpočet je nutné parity kupní síly podělit současným nominálním směnným kurzem tak, aby došlo k získání indexu cenové hladiny známého pod zkratkou PLI z anglického názvu Price Level Index (ČSÚ, 2021).

Ukazatel PLI, jenž lze vypočítat pro každou zemi a skupinu produktů, vyjadřuje obecný poměr cenové hladiny dané země ve srovnání s cenovou hladinou ostatních zemí nebo jiných územních celků (Eurostat, 2008). Pokud ukazatel PLI nabývá hodnoty větší než sto, panuje v dané zemi vyšší cenová hladina, než je průměrná hodnota vybrané skupiny zemí, pokud je získaná hodnota nižší než sto, jedná se naopak o zemi s nižší úrovní cenové hladiny, než je

průměr (Eurostat, 2022a). V Evropské unii je průměrná hodnota ukazatele PLI vypočtena jako vážený aritmetický průměr národních ukazatelů PLI (Eurostat, 2022a).

Lafrance a Schembri (2002) uvádějí, že ukazatel parity kupní síly lze v přeneseném významu chápat jako ukazatel životní úrovně dané země, neboť obyvatelé země s vysokou paritou kupní síly jsou si ze svého příjmu schopni pořídit větší množství položek běžného spotřebního koše než obyvatelé zemí vyznačujících se nízkou hodnotou tohoto ukazatele.

1.5 Metodologie sběru a zpracování dat

Tento oddíl popisuje základní metody sběru dat v rámci přepravních průzkumů prováděných ve veřejné dopravě a jejich následného vyhodnocování. Současně je v tomto oddílu stručně představena metoda dobrého příkladu používaná pro implementaci úspěšných řešení problémů do praxe.

Základní a zároveň nosnou částí dopravní analýzy v osobní dopravě jsou dle Drdly (2021) přepravní průzkumy, které svou povahou, strukturou a rozsahem odpovídají charakteru sociologických průzkumů, jež se vyznačují kritérii statistické průkaznosti. Na základě provádění těchto průzkumů může zadavatel získat rozsáhlé statistické soubory, které mohou být v případě velmi objemného množství dat zpracovávány pomocí výběrových metod, a to za předpokladu, že jsou ve vybraném vzorku obsaženy všechny charakteristické znaky základního souboru, jak Drdla (2021) popisuje.

Sledování intenzity a proudů cestujících umožňuje dopravcům a objednatelům získat cenná data o dopravním chování cestujících využívající dotčené prostředky veřejné dopravy, neboť pomocí této metody lze dospět k datům prozrazujícím kolik cestujících užívá zkoumaný dopravní mód v členění dle geografických a časových kritérií (Reuter, 2003). Pro bližší určení a poznání proudů cestujících jsou v praxi užívány následující metody:

- dokumentační, která vychází ze statistik prodaných jízdních dokladů,
- přímého sčítání, jež zjišťuje počty osob přepravovaných v daných dopravních prostředcích přímým sčítáním,
- sčítacích lístků, která kromě intenzit přepravních proudů dává informaci rovněž o jejich směrování
- a anketní, pomocí které lze zjistit představy a potřeby cestujících související s problematikou přepravy (Drdla, 2021).

Provedení samotného přepravního průzkumu a z něho plynoucí struktura dat se může významně lišit v závislosti na účelu provádění průzkumu, jak Reuter (2003) podotýká. Mezi počty cestujících a výši poptávky po přepravní službě nemůže být na základě rozličných faktorů

pokládáno rovnítko (Smale, 2014), neboť například v případě přeplnění dopravního prostředku dochází k vytvoření převisu poptávky, který nelze samotným sčítáním počtu cestujících v dopravním prostředku postihnout. Boyle (1998) vyzdvihuje aplikaci automatických sčítacích systémů v podobě technických zařízení instalovaných v dopravních prostředcích, které proces sběru dat oproti sčítání s využitím lidských zdrojů zpřesňují a zrychlují.

Značná část ekonomických a sociálních dat se vyznačuje významnou mírou variability s ohledem na časový okamžik jejich pořízení, jejíž vliv je pro relevantní interpretaci pořízených dat nutno prokázat a následně popsat míru a charakteristiku vlivu této složky na hodnoty zaznamenaných dat (Proietti, 2000).

Pojkarová (2022) rozlišuje v rámci problematiky časových řad čtyři základní složky které Český statistický úřad popisuje jako:

- trendovou, která vyjadřuje tendenci vývoje časové řady,
- sezónní, jejíž vliv lze pozorovat zejména v případě dat s periodicitou zjišťování kratší než jeden rok,
- cyklickou, která se projevuje jako vlnové výkyvy okolo trendu, jenž jsou zpravidla delší než jeden rok
- a náhodnou, jejíž původ lze sledovat v působení blíže nespecifikovaného souboru náhodných jevů a jejíž vliv nelze přímo předvídat (ČSÚ, 2022c).

Původní časové řady bez očištění o zmíněné výkyvy lze využít zejména k analýze současné čtvrtletní nebo měsíční hodnoty daného ukazatele, zatímco sezónně očištěná data jsou vhodná jako srovnávací nástroj s širším využitím (ČSÚ, 2022c). Pokud bude charakteristika časové řady vyjádřena jako S_j , kde j slouží jako index pro označení období v rámci kalendářního roku, pak lze její přítomnost v dané časové řadě testovat pro každé j pomocí F – testu níže uvedenou hypotézou (Pojkarová, 2022).

$$H_0: S_j = 0$$

$$H_1: S_j \neq 0$$

Bližšímu poznání struktury dat členěných do skupin slouží rovněž statistická metoda zvaná analýza rozptylu, známá též pod zkratkou ANOVA pocházející z anglického názvu (Analysis of Variance), která zjišťuje, zda mezi rozptyly daných skupin existuje významný rozdíl (Lamboni, 2022). Za tímto účelem dochází při aplikaci zmíněné metody k výpočtu testovací statistiky (Alassaf a Qamar, 2022), která umožňuje na zvolené hladině významnosti vyhodnocení platnosti hypotézy o rovnosti středních hodnot daného datového souboru uvedené níže (Zhang, Christensen a Pesko, 2021).

$$H_0: \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1: \mu_1 \neq \mu_2$$

V případě řešení problémů, ke kterým byl již v jiné oblasti, ať už geografické či ekonomické, nalezen klíč, jehož aplikaci lze v daných podmínkách považovat za úspěšnou, může být vhodné zmíněný vzorec řešení problému aplikovat i na jiném poli (Bretschneider, 2004). Tento přístup bývá popisován jako metoda nejlepšího příkladu, známá též pod názvy metoda dobrého příkladu nebo rovněž metoda zlatého standardu (WHO, 2008).

Tento postup by měl při správné aplikaci odhalit optimální cestu pro řešení problému tak, aby došlo k překlenutí slabých míst daného systému (Dani et al., 2006). Na základě rozdílných pohledů jednotlivých ekonomických subjektů na podobu nejlepšího možného způsobu řešení je vzájemné porovnávání příkladů obtížné a může postrádat reprezentativnost, takové porovnávání by mělo být prováděno především z hlediska dosažení vytyčených cílů a podmínek tohoto dosažení (Dani et al., 2006).

Jako jeden ze stěžejních přínosů metody dobrého příkladu lze označit eliminaci nákladů na vývoj vlastního řešení, pokud dojde k převzetí postupu řešení daného problému z jiného místa (Dani et al., 2006). Převzetí modelového řešení z jiného oblastí vede současně ke zkrácení času řešení a snižuje rovněž pravděpodobnost vzniku neočekávaných chyb během implementace daného klíče, neboť postup takové aplikace byl již v minulosti proveden a lze si tak vzít ponaučení z chyb, které vznikly při předchozí aplikaci na jiném místě (WHO, 2008).

2 ANALÝZA SOUČASNÝCH PODMÍNEK V RÁMCI VYBRANÉ PŘESHraniČNÍ RELACE

Druhá část práce se zabývá poznáním, analýzou a popisem současného stavu přepravní problematiky v osobní dopravě na pomezí ČR a Rakouska. V této kapitole je soustředěna pozornost na regionální vlaky s výchozí stanicí Břeclav provozované ve směru do Rakouska a opačně, na rakouském území je v rámci této práce vozební rameno těchto vlaků omezeno stanicí Wien Hauptbahnhof (dále také značené jako Wien Hbf).

Vymezení oboru zájmu této práce právě na regionální vlaky provozované přes železniční hraniční přechod Břeclav bylo zvoleno na popud dopravce České dráhy, a. s. (dále jen ČD), který poukazuje na nízkou obsazenost těchto spojů. Dálkové vlaky provozované ve zmíněné relaci nejsou předmětem zkoumání této práce, možný vliv paralelní vozby dálkových a regionálních vlaků na uvedené trase však tato práce bere v potaz.

Základem jmenované části práce je analýza a popis dotčeného geografického území, a to především z hlediska charakteristiky jeho osídlení a z něho plynoucí spádovosti. Z definování spádovosti vyskytující se na tomto území plynou výsledné přepravní proudy pravidelné dojížděky, jejíž struktura je v této části stručně popsána.

Za účelem poznání možných vlivů působících negativně i kladně na poptávku po přepravních službách regionálními vlaky ve zmíněné relaci popisuje tato část práce vybrané ekonomické charakteristiky dotčených geografických regionů a přibližuje rozdíly mezi nimi, přičemž představuje i možné přetrvávající dopady historických událostí.

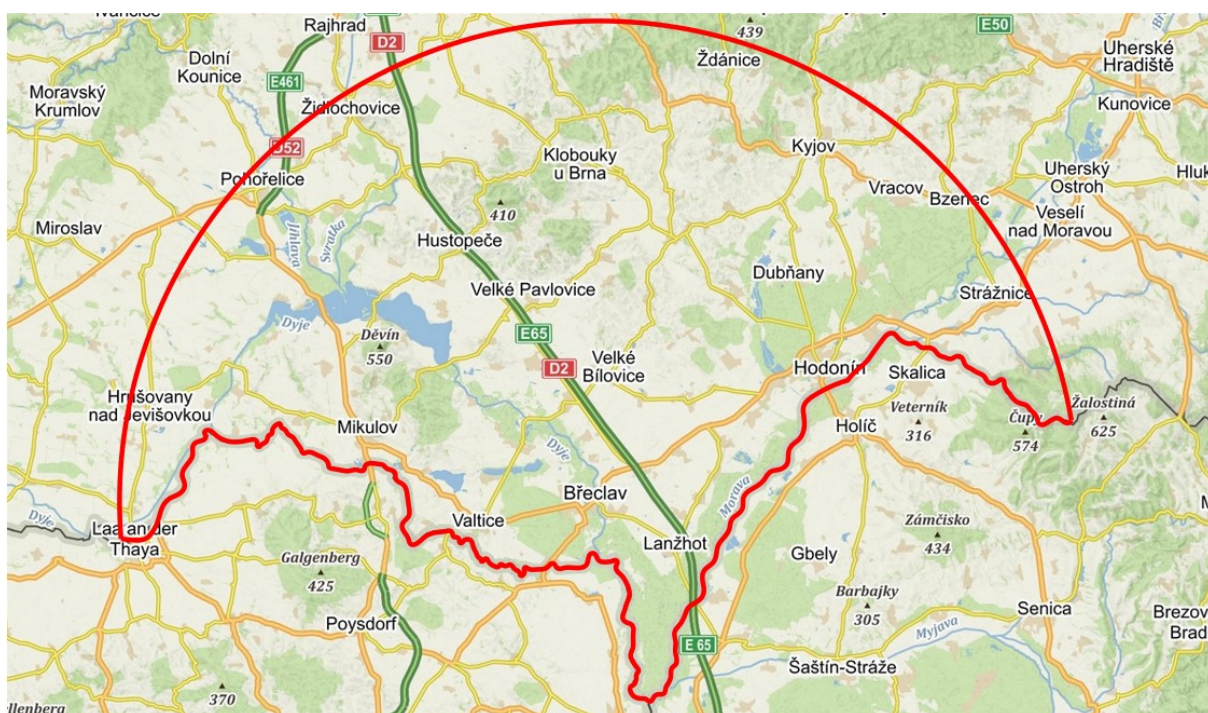
Tato část práce zkoumá výše definované vlaky z hlediska jejich přepravního výkonu, a to pomocí analýzy dat o počtech cestujících, jejichž způsob sběru a následného zpracování je blíže popsán v dalších pododdílech. Hlubšímu poznání podmínek osobní přepravy v uvedených vlacích slouží analýza platných tarifních opatření a přepravních omezení na dané trase, která se odráží na každodenním využití vlaků stejně jako hustota provozu těchto spojů daná jízdním řádem.

Druhá kapitola práce rovněž zasazuje provoz na železničním přechodu Břeclav do historického kontextu, který ve spojení s dopravním pohledem na provoz dotčených vlaků dokresluje podmínky jejich současných výkonů.

Součástí této kapitoly je srovnání přepravního výkonu a tarifních opatření definovaných spojů s obdobnými charakteristikami regionálních vlaků provozovaných mezi Bratislavou a Vídní, přičemž tuto problematiku rozvíjí oddíl 2.5.

2.1 Vymezení dotčeného území a rozložení významných center regionu

Tato práce vymezuje svou územní působnost v ČR na území Jihomoravského kraje, a to na okolí města Břeclav, které slouží jako výchozí a cílová stanice dotčených vlaků definovaných v úvodu této kapitoly. Pro bližší zkoumání sociálních a územních souvislostí na území ČR v návaznosti na možnosti využití přeshraniční regionální železniční dopravy vymezuje autor prostor v okruhu s poloměrem třiceti pěti kilometrů od města Břeclav v návaznosti na tvrzení Vyky (2017), který uvádí, že délka průměrné cesty vlakem činí zhruba čtyřicet pět kilometrů. Přibližné geografické vymezení práce na území ČR je naznačeno na obrázku Obrázek 2.

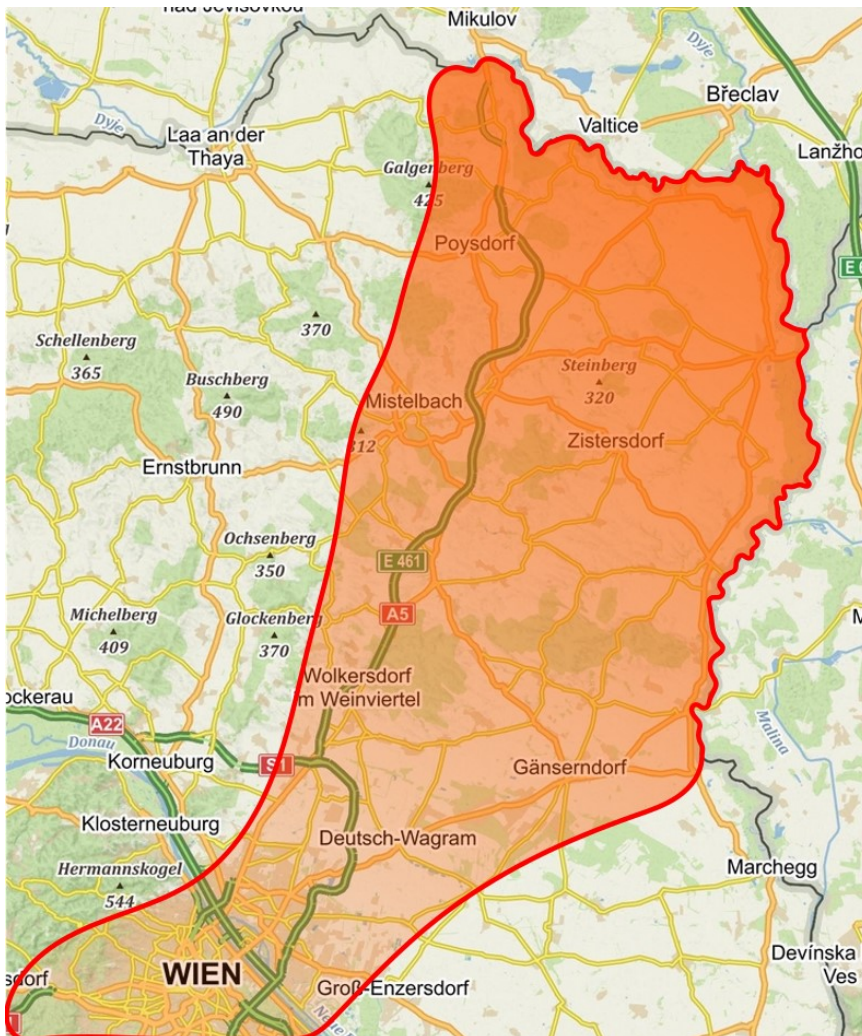


Obrázek 2 Geografické vymezení oboru zkoumání práce na území České republiky (Mapy.cz, 2022, upraveno autorem)

Tato práce zkoumá obsazenost regionálních vlaků v přeshraniční regionální dopravě, proto byla v návaznosti na zhruba osmikilometrovou vzdálenost první rakouské železniční zastávky dotčených regionálních vlaků Bernhardsthal (ve směru z Břeclavi) zvolena pro územní vymezení zájmu práce na území ČR právě tato vzdálenost. Území vymezené tímto oddílem je v rámci této práce zkoumáno především z hlediska vztahu k páteřní železniční trati z Brna přes Břeclav do Vídně, která uvedeným územím prochází.

Na rakouském území vymezuje autor území tak, že východní hranici tohoto definovaného území tvoří státní hranice Rakouska a Slovenska a jižní hranici udává svou polohou město Vídeň. V případě Vídně lze však vycházet domněnky, že cestující, kteří

využívají uvedené regionální spoje, budou pravděpodobně preferovat výstup v některých stanicích a zastávkách v okrajových částech Vídně, neboť přímé spojení Břeclavi a centra Vídně je zajišťováno paralelně pomocí dálkových spojů, jejichž jízdní doba na uvedené trase je o více než půl hodiny kratší, než je tomu v případě porovnání s jízdou dobou regionálních vlaků v úseku Břeclav – Wien Hauptbahnhof (ÖBB, 2021). Dle jízdního řádku platného pro rok 2023 činí jízdní doba regionálních vlaků mezi Břeclaví a stanicí Wien Hbf 1 h 31 min (ÖBB, 2021). Hrubé geografické vymezení zvolené oblasti pro analýzu přepravních vazeb a nabídek v souvislosti je naznačeno na obrázku Obrázek 3.



Obrázek 3 Geografické vymezení oboru zkoumání práce na území Rakouska (Mapy.cz, 2022, upraveno autorem)

Rakouská část území vymezená v rámci tohoto oddílu se rozkládá na území dvou regionů, jež v Rakousku nesou status spolkových zemí, kterými jsou Niederösterreich, které se v českém překladu nazývá Dolní Rakousko a také hlavní město této země, kterým je se svými téměř dvěma miliony obyvatel Vídeň.

Západní hranici rakouského území zkoumaného v rámci této práce omezuje autor městy Wolkersdorf im Waldviertel, Mistelbach a Poysdorf z důvodu jejich napojení na autobusové linky spojující tato města s uvedenou železniční tratí (VOR, 2022a), kterážto skutečnost naznačuje směřování přepravních proudů cestujících veřejné dopravy, mezi kterými mohou být rovněž cestující, kteří na své cestě využívají výše definované železniční spojení v přeshraničním úseku.

Výše vymezená oblast se na území ČR rozkládá na území Jihomoravského kraje, v Rakousku se pak jedná o region Dolního Rakouska s jižním zásahem na území města Vídeň. Těžištěm této práce je železniční hraniční přechod Břeclav a práce se zaměřuje na přepravní problematiku regionálních vlaků, jejichž využití dopravce předpokládá zejména z hlediska kratších cest, proto úroveň zájmu věnovaného jednotlivým částem definované oblasti nepřímo odpovídá významnosti těchto částí s ohledem na vzdálenost takových míst od hraničního přechodu v Břeclavi a s přihlédnutím ke vzdálenosti daného sídelního centra k železniční trati. Tento železniční hraniční přechod je pro tarifní účely označen fiktivním tarifním bodem jako pohraniční bod Břeclav Gr. (ČD, 2022d) a v rámci této práce je proto s přihlédnutím na tarifní zaměření práce takto dále nazýván.

Na vymezeném území Jihomoravského kraje se nachází v první řadě okresní město Břeclav s počtem obyvatel zhruba 24 000 ležící na řece Dyji zhruba padesát kilometrů jihovýchodním směrem od Brna, jenž nese titul krajského města Jihomoravského kraje a jeho obyvatelstvo čítá zhruba 379 000 občanů. Nedaleko Břeclavi se v jihovýchodním směru nachází město Lanžhot s počtem obyvatel kolem 3 600, severovýchodním směrem potom Hodonín, který čítá obdobně jako Břeclav přes 24 000 obyvatel a nese rovněž titul okresního města. Na samé hranici kraje potom město Strážnice s 5 500 obyvateli spojené s hlavní tratí číslo 330 regionální tratí 343 (Správa železnic, 2021a).

V severozápadním směru od města Břeclav leží město Hustopeče s téměř 6 000 obyvateli, které je pomocí regionální tratě číslo 251 spojeno s hlavním železničním tahem označeném číslem 252 (Správa železnic, 2021a) a také v porovnání počtu obyvatel méně významná centra jako Velké Pavlovice nebo Židlochovice. V případě Velkých Pavlovic lze však uvažovat významnou roli regionálního turistického centra, a sice díky tamní vinařské tradici.

Západním směrem od okresního města Břeclav se nachází město Mikulov s počtem obyvatel nepřesahujícím 7 500, které se spolu s nedalekou Lednicí řadí mezi nejvýznamnější turistické atrakce oblasti. V západním směru dále leží město Hrušovany nad Jevišovkou s počtem obyvatel 3 400, které ale v rámci zkoumání regionálních vlaků přes hraniční přechod

Břeclav Gr. nehraje významnou roli, neboť spojení tohoto města s Rakouskem je zajišťováno pravidelnými autobusy veřejné hromadné dopravy (VOR, 2022a).

Na rakouské části území leží přímo na trase zkoumaných železničních spojů mimo jiné menší obce nedaleko hranic ČR, a sice Bernhardsthal, Hohenau an der March, Drösing a Dürnkrot. Větším sídelním centrem ve směru železniční trati z Břeclavi do Vídně je potom Gänserndorf s 10 000 obyvateli a také Deutsch-Wagram s 9 000 obyvateli, po kterém následuje předměstí Vídně s obytnými čtvrtěmi a průmyslovými objekty.

Západně od železniční trati s provozem výše definovaných vlaků leží město Wolkersdorf im Weinviertel s počtem obyvatel lehce přesahujícím 7 000 a dále město Mistelbach an der Zaya s 11 000 obyvateli, které je zároveň okresním městem.

2.2 Charakteristika vybraného území

Břeclavsko společně s Hodonínem sdílí se severní částí Dolního Rakouska v okolí zkoumaného úseku železniční trati shodně charakter venkovského území s několika významnějšími regionálními centry, jenž svou občanskou vybaveností tvoří regionální spádová centra. S klesající vzdáleností zkoumaného rakouského území od hlavního města Vídně potom tato oblast získává pozvolně příměstský ráz, až se na předměstí Vídně stává střídavě průmyslovou a obytnou zónou. Tento oddíl představuje za účelem bližšího poznání sociální charakteristiky dané oblasti hodnoty vybraných demografických ukazatelů.

2.2.1 Demografické aspekty vybraného území

Průměrná hustota zalidnění v Jihomoravském kraji činí zhruba 165 osob/km² (RIS, 2016), což představuje oproti celostátnímu průměru ČR, který nabývá hodnoty 135 obyvatel/km² (ČSÚ, 2019), nadprůměrnou hodnotu. Toto číslo je však zkresleno hodnotami krajského města Brna, které je s ohledem na počet obyvatel druhým nejlidnatějším městem v ČR, jenž svým počtem obyvatel tvoří celou třetinu počtu obyvatel tohoto kraje (RIS, 2016). Na základě této hodnoty lze s přihlédnutím ke geografické struktuře území považovat jižní část Jihomoravského kraje za venkovský region s několika významnými regionálními centry, které spolu s krajským městem udávají charakter dopravní spádovosti popsané oblasti.

Okres Břeclav čítá na svém území celkem 63 obcí a vyznačuje se hustotou zalidnění 111 obyvatel/km², v okrese Hodonín, který se rovněž vyskytuje na území vymezeném touto prací, se potom nachází 82 obcí a hustota zalidnění zde činí 141 obyvatel/km² (RIS, 2016). Periferním přesahům ostatních okresů do oblasti vytyčeného touto prací nebude v rámci tohoto

pododdílu věnována z důvodu jejich nízkého významu ve vztahu k objektu zkoumání věnována hlubší pozornost.

Autor vychází z předpokladu, že na využití definovaných spojů v přeshraničním úseku se může projevit i přeshraniční dojíždka za prací, proto bylo v rámci této práce přistoupeno k bližšímu popsání ukazatele nezaměstnanosti a průměrné mzdy v dotčených regionech.

Nezaměstnanost v Jihomoravském kraji dosahovala v říjnu roku 2022 hodnoty 3,99 %, což představuje o půl procentního bodu vyšší hodnotu, než je tomu v případě celostátního průměru ČR (ČSÚ, 2022b). Mezi lety 2013 a 2019 došlo k plynulému poklesu nezaměstnanosti v tomto kraji o téměř 5,5 %, v roce 2020 hodnota nezaměstnanosti mírně vzrostla a v letech 2021 a 2022 stagnuje, lze však tvrdit, že ač stále poměrně věrným způsobem kopíruje trend vývoje nezaměstnanosti v celostátním měřítku, dosahuje nezaměstnanost v Jihomoravském kraji dlouhodobě vyšších hodnot, než činí celostátní průměr ČR (ČSÚ, 2022b).

V Rakousku celkově žilo v roce 2021 zhruba 8,9 milionu obyvatel, z toho přes 21 % v hlavním městě Vídni a 18,9 % v Dolním Rakousku, čímž se tyto dva rakouské regiony stávají oblastmi s nejvyšším počtem obyvatel v rámci celého Rakouska (WKO, 2021). V obou regionech přitom dochází k neustálému růstu počtu obyvatel, přičemž nelze tvrdit, že by tento trend byl pozorovatelný v celém Rakousku, neboť například ve spolkové zemi Korutany (německy zvané Kärnten) naopak počet obyvatel klesá (WKO, 2021). V nadcházejících letech lze v oblasti Vídně a Dolního Rakouska očekávat další nárůst počtu obyvatel, v rámci desetiletého období o téměř 73 000 v případě Dolního Rakouska a o 115 000 v případě Vídně (Statistik Austria, 2022a).

Hustota zalidnění ve Vídni činí vzhledem k městskému rázu této oblasti přes 4 600 obyvatel na km², naopak Dolní Rakousko je regionem venkovského typu, na jehož území se nachází převážně malé a střední sídelní celky, proto jeho hustota zalidnění dosahuje přibližně 89 obyvatel na km², což lze v rámci Rakouska považovat za podprůměrnou hodnotu, neboť celostátní průměr této země činí 126 obyvatel na km² (Statista, 2022).

Rakouská souhrnná statistika sice v nejbližších letech předpokládá zpomalení růstu ekonomiky, stále však počítá se snižováním nezaměstnanosti, a to o 0,3 % pro rok 2023 ve srovnání předchozím rokem (AMS, 2022a).

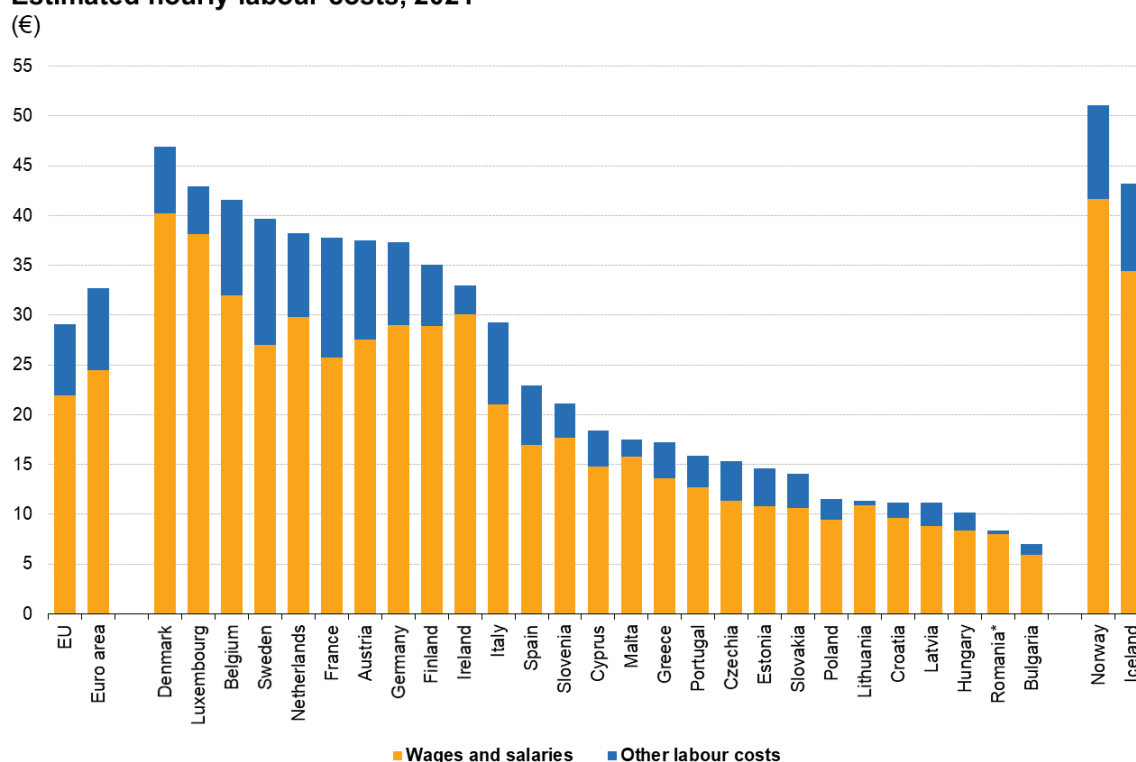
Výroční statistická zpráva organizace Wirtschaftskammer Österreich uvádí jako nejaktuálnější data o nezaměstnanosti s rozčleněním na jednotlivé spolkové země platná pro rok 2020 (WKO, 2021), ta jsou ale dle vyjádření organizace Arbeitsmarktservice Österreich (AMS, 2022a) ovlivněna dopady epidemie nemoci Covid-19, ze které se pracovní trh v Rakousku stále zotavuje, jak tato organizace dále popisuje, proto bylo v rámci této práce

přistoupeno k uvedení starších hodnot nezaměstnanosti, ke kterým se dle očekávání zmíněné organizace pracovní trh znovu ubírá, a sice za rok 2019, která pro Vídeň činí 11,7 % a pro Dolní Rakousko pak 7,5 % (WKO, 2021).

2.2.2 Ekonomicko-sociální aspekty vybraného území

V rámci definované oblasti lze rozlišovat dvě ekonomicky významně odlišená území, jejichž vymezení kopíruje státní hranici, jež byla v druhé polovině 20. století rovněž hranicí oddělující takzvaný Východní a Západní blok Evropy, jejichž ekonomický rozvoj probíhal v souvislosti se systémem tamního politického zřízení zcela odlišně a pozůstatky tohoto rozdělení v rámci Evropy patrné dodnes například ve výši hrubé měsíční mzdy v jednotlivých zemích (Eurostat, 2022a). Při srovnání průměrných hrubých mezd například Polska a Německa, Slovenska a Rakouska nebo například právě ČR a Rakouska lze pozorovat výrazné rozdíly ve výši uvedených hodnot v neprospěch zemí Východního bloku, kam mimo jiné země jako Polsko, Slovensko a ČR ve druhé polovině 20. století v návaznosti na politické uspořádání spadaly (Eurostat, 2022a). Rozložení těchto rozdílů lze pozorovat na obrázku Obrázek 4.

Estimated hourly labour costs, 2021



Obrázek 4 Rozdíly v hodinových nákladech práce v rámci EU (Eurostat, 2022b, upraveno autorem)

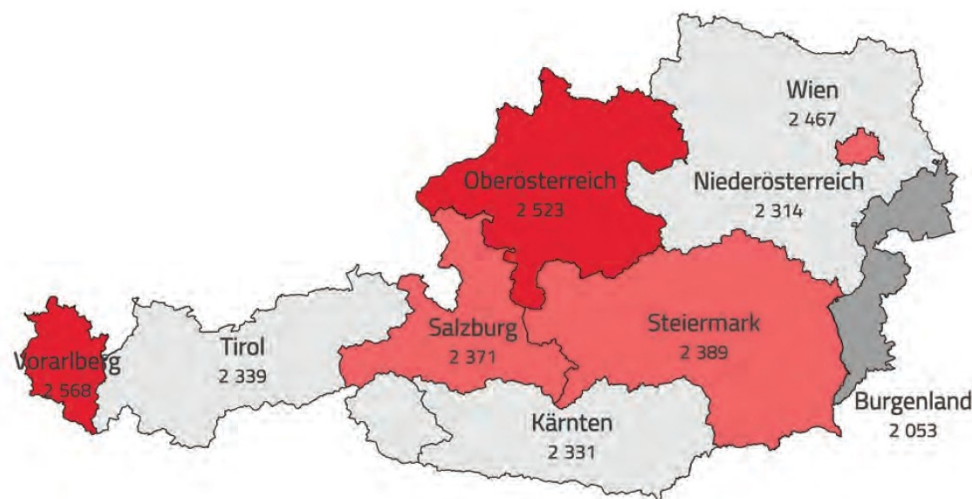
Na obrázku Obrázek 4 lze na svislé ose pozorovat očekávané hodinové náklady práce v eurech, na vodorovné ose potom výčet jednotlivých porovnávaných zemí. Žlutou část sloupců tvoří platy a mzdy, modrou potom ostatní personální náklady.

V návaznosti na uvedenou statistiku dochází v praxi k migraci pracovních sil ze zemí bývalého Východního bloku na území zemí bývalého Západního bloku, neboť takto migrující pracovníky z východní a střední Evropy motivuje mimo jiné rozdíl ve mzdách, které jsou schopni dosáhnout v zemích západní Evropy ve srovnání se státem svého původu (Lindner, 2022). Tato migrace však může mít podobu pouze přeshraniční mobility pracovníků na krátkou vzdálenost, což ve své podstatě znamená každodenní dojíždění za prací přes státní hranici na území jiného státu.

Významný rozdíl ve výši průměrné měsíční mzdy lze pozorovat i v rámci území definovaného v úvodu této kapitoly, a sice ve třech stupních. Tento rozdíl je patrný zejména v členění území z hlediska státních územních celků, méně znatelný je potom v členění rakouského území na venkovský region Dolního Rakouska ve srovnání s velkoměstem Vídní. V Jihomoravském kraji činila v roce 2021 průměrná hrubá měsíční mzda 37 256 Kč, kterážto hodnota leží těsně pod celostátním průměrem ČR, jenž nabýval v uvedeném roce hodnoty 37 903 Kč (ČSÚ, 2022d).

Detailní informace o průměrných mzdách v Rakousku s členěním na jednotlivé regiony byly v době tvorby této analýzy publikovány pouze pro rok 2020, proto bylo s přihlédnutím k mezistátní srovnatelnosti dat přistoupeno k uvedení informací o výši průměrné mzdy v oblasti jižní Moravy rovněž za rok 2020. V uvedeném roce činila průměrná hrubá mzda v tomto kraji 35 401 Kč.

V rámci celkového členění Rakouska dle spolkových zemí lze v jednotlivých regionech pozorovat významné rozdíly ve výši hrubé měsíční mzdy, jak dokládá obrázek Obrázek 5. Obecně však lze na základě statistických dat tvrdit, že výše průměrné hrubé měsíční mzdy v regionech Dolního Rakouska a Vídně převyšuje výši průměrné hrubé měsíční mzdy v Jihomoravském kraji, jenž s uvedeným rakouským územím přímo sousedí,



Obrázek 5 Průměrné hrubé měsíční mzdy v Rakousku uvedené v eurech za rok 2020 s územním členěním dle spolkových zemí (AK Niederösterreich, 2021)

Při uvážení průměrného ročního kurzu české koruny vůči euru za rok 2020, který činil 26,45 Kč (ČNB, 2022) lze na základě mezinárodního srovnání výše uvedených hodnot průměrné hrubé měsíční mzdy tvrdit, že hodnota dosahovaná v Dolním Rakousku převyšuje průměrnou hrubou měsíční mzdu v Jihomoravském kraji o téměř 73 %, v případě Vídně pak dokonce o 84 %.

Tato mzdová nerovnost je motivací pro velké množství občanů ČR k vycestování za prací do zahraničí, a to ať už na bázi denního přeshraničního dojíždění do zaměstnání či formou trvalého usazení v zahraničí. Statistika z roku 2016 uvádí, že v uvedeném roce pracovalo v zahraničí zhruba 125 000 českých občanů a že tento počet každým rokem zhruba o 15 000 narůstá, přičemž pro většinu touto formou zaměstnaných občanů je hlavní motivací právě vyšší mzda v zahraničí (Janzer, 2016). Do zahraničí odchází z ČR podobně jako ve zbytku EU pracovat zejména mladší generace, dodává Staudacher (2016). Statistika pocházející z roku 2016 byla pro účely této práce použita z důvodu nedostatku aktuálnějších zdrojů srovnatelného tematického obsahu.

Výroční zpráva Evropské komise z roku 2021 týkající se pracovní mobility v rámci EU upozorňuje na skutečnost, že zatímco ve většině zemí EU se občané pracující v zahraničí za svou práci stěhují, v případě ČR a Slovenska existuje naopak opačný trend, kdy převážná část Čechů a Slováků pracujících v zahraničí za svou práci přes státní hranici denně dojíždí (Evropská komise, 2022a), což ve svém důsledku generuje dodatečnou dopravní zátěž na přeshraničních dopravních tepnách. Podle odhadů z roku 2020 dojíždí do Rakouska z ČR

za prací na denní bázi zhruba 12 000 občanů, v případě Německa je toto číslo ještě více než trojnásobně vyšší, odhadovaný počet činí 37 000 denně dojíždějících občanů.

V regionu Dolního Rakouska pracovalo v roce 2021 přes 123 000 cizinců, což v podílu tvoří 20 % všech zaměstnanců v této oblasti, v rámci rakouského hlavního města je tento podíl ještě vyšší, ve Vídni tvořili v roce 2021 cizinci celých 30 % všech zaměstnanců (AMS, 2022b).

V rámci prvních třech kvartálů roku 2022 došlo v Rakousku ke strmému nárůstu počtu volných pracovních míst, kterých bylo v rámci třetího kvartálu uvedeného roku na území celého Rakouska celkem 218 100, což představuje zhruba o 100 000 volných míst více než ve srovnání s třetím kvartálem roku 2019 (Statistik Austria, 2022b). Spolu s růstem volných pracovních míst dochází v regionu Dolního Rakouska ke snižování úrovně nezaměstnanosti (NÖ Landesregierung, 2022), což svou podstatou naznačuje současnou dobrou kondici rakouského pracovního trhu, která má v návaznosti na uvedené skutečnosti potenciál přilákání dalších zahraničních pracovníků.

2.2.3 Analýza vyjížděky v rámci české části zvoleného území

Pro účely práce bylo s úmyslem zjištění existence a míry potenciální uživatelské poptávky po železniční regionální přeshraniční dopravě přistoupeno k provedení analýzy dat Českého statistického úřadu týkajících se vyjížděky na daném území, a to zejména s ohledem na pravidelné cesty do zahraničí. Jako vstupní informace byla použita veřejně dostupná data Českého statistického úřadu plynoucí z výzkumu nesoucím název Sčítání lidí, domů a bytů.

Nespornou nevýhodou uvedeného zdroje dat je jeho stáří, neboť zmíněná data mají svůj původ v roce 2011, v době zpracování této práce však ekvivalentní data aktuálního charakteru k dispozici nebyla, proto bylo přistoupeno k uvedení a zpracování výše zmíněných dat z roku 2011. Je však nutno brát v potaz, že tato data jsou spíše vodítkem a náznakem směru vývoje dojížděky v daném regionu, než že by je bylo možné považovat za plnohodnotný zdroj dat, o který by se bylo možno opřít.

Statistiku počtu cestujících překračujících státní hranici přes železniční přechod Břeclav Gr. ve spojích regionálního charakteru blíže podchycují data získaná od dopravce ČD představená v oddílu 2.4, intenzitu provozu v přeshraničním úseku vybraných pozemních komunikací na Břeclavsku pak popisuje závěr tohoto pododdílu.

Počty osob, které disponují trvalým bydlištěm v některé z vybraných obcí Jihomoravského kraje a které v rámci cest za zaměstnáním pravidelně překračují státní hranici, jsou uvedeny v tabulce Tabulka 1. Všechny obce uvedené v tabulce spadají svou polohou

na území definované v úvodu této kapitoly, jedná se zpravidla o významnější sídelní celky tohoto území.

Tabulka 1 Přehled počtů osob ve vybraných obcích Jihomoravského kraje, které pravidelně dojíždí do zaměstnání do jiného státu

	Vyjíždějící do zaměstnání celkem	Z celkového počtu vyjíždí denně	Doba dojížděky (min)			
			do 14	15 - 29	30 - 59	60 a více
Břeclav	216	197	20	39	79	59
Hodonín	160	134	22	40	28	44
Hustopeče	30	26	3	5	8	10
Kyjov	48	41	12	6	8	15
Lanžhot	25	23	0	4	10	9
Mikulov	111	106	12	35	38	21
Strážnice	29	27	8	7	2	10
Sudoměřice	29	29	17	7	3	2
Valtice	48	45	6	10	19	10
Okres Břeclav	823	740	84	161	269	226
Okres Hodonín	775	638	140	163	131	204

Zdroj: ČSÚ, 2013

Obce jmenované v tabulce Tabulka 1 byly vybrány na základě prvních pěti nejvyšších hodnot ukazatele celkového počtu osob vyjíždějících do zaměstnání do zahraničí v okrese s rozlišením na okresy Břeclav a Hodonín, jež svou rozlohou spadají do definovaného územního vymezení. V okrese Hodonín bylo jednou z pěti vybraných obcí s nejvyšší hodnotou ukazatele také Veselí nad Moravou, jenž leží s odstupem několika málo kilometrů vně hranice zkoumaného území. Pro úplnost je však na místě uvést základní hodnoty i pro tento sídelní celek, které činí 53 osob v rámci celkového počtu osob pravidelně cestujících do zaměstnání do zahraničí a 21 osob cestujících takto na denní bázi.

V případě obcí Strážnice a Sudoměřice, kde většina občanů dojíždějících za prací do zahraničí tráví cestou méně než 14 minut v jednom směru, lze usuzovat pravidelnou dojížděku na Slovensko, neboť jmenované obce leží v bezprostřední blízkosti česko-slovenské státní hranice. Díky této skutečnosti lze na základě uvedených dat tvrdit, že tyto dvě obce nebyly v době sběru dat při krátkodobém pohledu místy s potenciální poptávkou po službách mezistátní železniční regionální dopravy ve směru do Rakouska.

Naopak v případě Břeclavi, Mikulova či Valtic ležících v těsné blízkosti česko-rakouské státní hranice lze s ohledem na dobu dojížděky s převažujícím intervalem 30-59 minut předjímat cesty za prací hlouběji do rakouského vnitrozemí, díky čemuž lze tyto sídelní celky chápat jako

místa s potenciální poptávkou po službě definované v této práci, kterou je přeshraniční regionální železniční doprava, a to zejména s ohledem na hraniční přechod Břeclav Gr.

V tomto ohledu je místem s největším potenciálem pro získání zákazníků uvedených spojů právě Břeclav, protože na rozdíl od Mikulova či Valtic nabízí v dlouhodobě platném dopravním konceptu přímé železniční spojení s rakouským územím, zatímco pro cesty mezi Mikulovem nebo Valticemi a Rakouskem je nutný přestup ve stanici Břeclav, který může potenciální zákazníky odrazovat od využití popsaného spojení ve prospěch jiných dopravních módů.

Mezi nesporné výhody silničního dopravního spojení mezi Mikulovem, Valticemi a Rakouskem lze řadit kratší vzdálenost tohoto spojení, které odpovídá rovněž atraktivnější cestovní doba.

Data uvedená v tabulce Tabulka 1 je však nutno, jak už bylo naznačeno v úvodu tohoto pododdílu, vnímat pouze jako náznak pravděpodobného vývoje rozložení poměru počtu občanů české části definovaného území dojíždějících do zaměstnání do zahraničí v rozlišení na jednotlivé sídelní celky, neboť jako popisuje pododdíl 2.2.2, absolutní hodnota počtu takto zaměstnaných občanů ČR neustále roste a uvedené literární zdroje pokles tohoto počtu v budoucnu nepředpokládají, zmíněné zdroje se naopak přiklání spíše k možnosti dalšího růstu a zvyšování množství občanů ČR dojíždějících za svou prací do zahraničí, v případě jižní části okresu Břeclav pak především do Rakouska.

Tabulka 2 Přehled ročních průměrných denních intenzit dopravy na přeshraničních úsecích vybraných pozemních komunikací

	I/55	I/52	III/41413
Osobní a dodávková vozidla průměrně za 24 h	3 889	4 165	670
Všechna motorová vozidla průměrně za 24 h	4 693	7 104	744
Osobní automobily pracovní den	4 106	4 307	729
Osobní automobily volné dny	3 340	3 805	522
Osobní a dodávková vozidla v denním období (6:00-18:00)	3 284	3 300	551
Osobní a dodávková vozidla ve večerním období (18:00-22:00)	569	639	101
Osobní a dodávková vozidla v nočním období (22:00-6:00)	397	471	43

Zdroj: ŘSD, 2021

Rozbor dat získaných ze Sčítání lidí, domů a bytů z roku 2011 (ČSÚ, 2013) doplňuje vzhledem ke stáří zmíněných informací rovněž přehled denního počtu automobilů v podání ukazatele roční průměrné denní intenzity dopravy (zkráceně RPDI) za rok 2020

na přeshraničních úsecích pozemních komunikací spojující danou definovanou oblast s rakouským územím. Tento přehled prezentuje tabulka Tabulka 2.

Konkrétně se jedná v první řadě o silnici I/55 s hraničním přechodem Poštorná umístěným nedaleko Břeclavi. Tato pozemní komunikace se v Rakousku napojuje v obci Reintal na tamní pozemní komunikaci B49 a pokračuje dále jižním směrem podél zkoumané železniční trati. Další významnou pozemní komunikací je silnice I/52 s hraničním přechodem Mikulov, která, jak je z uvedené tabulky patrné, slouží významným způsobem rovněž nákladní silniční dopravě, neboť provoz osobních automobilů na této silnici tvoří pouze 59 % celkového počtu sčítaných vozidel, zatímco v případě ostatních dvou uvedených pozemních komunikací je tento podíl mnohem vyšší. Zároveň se jedná o pozemní komunikaci s nejvyšší intenzitou dopravy. Poslední uvedenou pozemní komunikací je pak silnice III/41413 s hraničním přechodem Valtice.

Z dat uvedených v tabulce Tabulka 2 je patrný částečný pokles intenzity provozu ve dnech pracovního klidu, kteréžto rozdíly lze chápat jako přenesený směrový ukazatel proudů občanů ČR každodenně dojíždějících do Rakouska. Nejvyšší, téměř třicetiprocentní pokles intenzity dopravy nastává ve dnech pracovního klidu na hraničním přechodu ve Valticích, naopak na hraničním přechodu v Mikulově je tento pokles nejmenší, činí necelých dvanáct procent, což ukazuje na dálkový a tranzitní charakter dotčené pozemní komunikace.

Mezi tyto naměřené počty vozidel a počet občanů cestujících pravidelně do Rakouska za prací nelze v žádném případě klást rovnítko, lze je ale použít ve spojení s daty z tabulky Tabulka 1 jako indikátor ukazující na skutečnost, že mezi ČR a Rakouskem existuje v rámci sledovaného území silná přepravní poptávka, neboť v součtu všech třech uvedených silničních hraničních přechodů překračuje denně v pracovní dny přes 9 000 osobních automobilů. Data představující dopravní intenzitu v tabulce Tabulka 2 pak rovněž ukazují na převahu rozložení dopravní poptávky do denního období mezi šestou hodinou ranní a šestou hodinou večerní.

2.2.4 Charakteristika rozdílů vybraných ekonomických ukazatelů ve vztahu ke zkoumanému území

ČR a Rakousko dělila ve druhé polovině 20. století takzvaná Železná opona oddělující východní část Evropy od západní (Harmata, 2016). Příčinou odlišných politických zřízení došlo na těchto územích v průběhu zmíněné doby k odlišnému ekonomickému rozvoji, který lze charakterizovat pomocí obecně platných ekonomických ukazatelů (Harmata, 2016). Tento

pododdíl si klade za cíl popsat hodnoty ekonomických ukazatelů představujících ekonomické charakteristiky ČR a Rakouska ze zákaznického pohledu a definovat jejich rozdíly.

Statistický úřad Evropské unie Eurostat pravidelně aktualizuje databázi obsahující přehled cenových hladin jednotlivých zemí EU (ukazatel PLI) ve srovnání s průměrem celé Evropské unie (Eurostat, 2022a). Databáze je tvořena na základě jednotného principu, kdy je celounijnímu průměru pro cenovou hladinu položek souhrnné spotřeby domácností přidělena hodnota 100 % a hodnota cenových hladin ostatních zemí je následně vyjádřena jako procentuální poměr k tomuto průměru (Eurostat, 2022a).

Eurostat zveřejňuje v první řadě hodnoty obecné cenové hladiny pro souhrnnou spotřebu domácností, přičemž tato data zahrnují přes 2 000 položek spotřebního zboží a služeb (Eurostat, 2022a). V rámci tohoto souhrnného ukazatele dosahuje ČR hladiny 79,7 %, což znamená, že náklady na běžně nakupované spotřební zboží koncovými uživateli bez členění na druh takového zboží dosahují zhruba o 20 % nižší hodnoty, než je obecný průměr Evropské unie (Eurostat, 2022a). Naopak Rakousko dosahuje hodnoty 112,2 %, která představuje více než dvanáctiprocentní nárůst oproti výše zmíněnému průměru, jak statistika (Eurostat, 2022a) dokládá.

Při pohledu na statistiku cenové hladiny s rozčleněním na jednotlivé země Evropské unie zaměřenou na uživatelské ceny ve veřejné osobní dopravě lze mezi cenovou hladinou platnou pro ČR a pro Rakousko spatřovat ještě výraznější rozdíly. Takto zaměřený ukazatel dosahuje v ČR hodnoty 59,9 %, což naznačuje, že cena služeb veřejné osobní dopravy v tomto státě leží pod obecně platnou souhrnnou evropskou cenovou hladinou spotřebního zboží a služeb, cestování veřejnou dopravou v ČR je tak vzhledem ke své ceně nadmíru výhodné (Eurostat, 2022a) a může stát jako jeden z důvodů za prvenstvím ČR v počtu ročně ujetých kilometrů veřejnou dopravou na osobu ve srovnání s ostatními zeměmi Evropské unie (VCÖ, 2020).

Naopak v Rakousku dosahuje cenová hladina platná pro služby veřejné osobní dopravy hodnoty 120,6 %, kterážto cifra se nachází o necelých osm procentních bodů nad obecnou cenovou hladinou tohoto státu uvedenou v úvodní části tohoto pododdílu (Eurostat, 2022a).

Celounijní průměr takto vymezeného ukazatele dosahuje hodnoty 106 %, což ve svém důsledku znamená, že cenová hladina služeb veřejné osobní dopravy leží o 6 % nad celounijní hodnotou základního souhrnného ukazatele úrovně cenové hladiny (Eurostat, 2022a). Vývoj cenové hladiny služeb veřejné osobní dopravy v ČR tak neodpovídá obecnému trendu Evropské unie, neboť v rámci ČR dosahuje tento ukazatel hodnoty nižší, než je hodnota obecného souhrnného ukazatele cenové hladiny pro tento stát.

V mezistátním srovnání cenové hladiny veřejné osobní dopravy ČR a Rakouska lze pozorovat více než šedesátiprocentní rozdíl mezi výše uvedenými hodnotami, který se dá interpretovat jako skutečnost, že jízdné veřejné osobní dopravy v Rakousku dosahuje za srovnatelných podmínek průměrně o 60,7 % vyšších hodnot, než je tomu ve srovnatelných situacích v případě ČR. Z takto vysokého rozdílu v ceně jízdného mezi ČR a Rakouskem vyplývá fakt, že se rakouská cena může občanům ČR jevit jako příliš vysoká a nemusí ji být ochotni akceptovat.

Odmítnutí akceptace dané ceny v přeshraniční veřejné dopravě pak může vést k hledání možných alternativ přepravy, přičemž jako vhodný dopravní prostředek se může cestujícím jevit osobní automobil, který je možné pro přeshraniční cestování na krátké a střední vzdálenosti užívat za vzniku obdobných nákladů, jako je tomu v případě vnitrostátní přepravy tímto dopravním prostředkem v rámci ČR.

2.2.5 Identifikace a charakteristika dotčených železničních tratí

Tato práce zabývá provozem regionální dopravy na železničním úseku Břeclav - Wien Hauptbahnhof. Zmíněný úsek sestává ze dvou železničních tratí, a sice na českém území z trati označené číslem 252 přiděleným českým správcem železniční infrastruktury, tedy Správou železnic, s. o., trasované z Brna do Kútů (Správa železnic, 2021a) a trati 114 z pohraničního bodu Břeclav Gr. do Vídně na rakouském území (ÖBB INFRA, 2022a). Trať vedená pod číslem 114 v rámci interního číslování rakouského správce železniční infrastruktury ÖBB-Infrastruktur AG se na své délce dále dělí, a to na následující traťové úseky:

- 11401 v úseku Wien Praterstern až Břeclav Gr.,
- 11411 a 11412 v úseku Abzweig Süßenbrunn-West až Abzweig Süßenbrunn-Nord (ÖBB INFRA, 2021).

Zmíněná trať číslo 252 na českém území je součástí prvního i druhého tranzitního koridoru a v celoevropském pohledu rovněž součástí železniční sítě TEN-T (Správa železnic, 2022a).

Územím současného Dolního Rakouska a Jihomoravského kraje procházely již od prehistorických dob obchodní stezky využívané pro dopravní spojení jihu a severu Evropy (Kacetl, 2013). Tyto obtížně sjízdné cesty v polovině osmnáctého století nahradila takzvaná „Císařská silnice“ trasovaná z Vídně přes Holabrun, Znojmo, Jihlavu, Čáslav a Kolín do Prahy s dalším pokračováním do Saska, čímž došlo ke vzniku ve vztahu k uvedenému období kvalitního dopravního spojení, přičemž jako zajímavost lze podotknout, že díky vhodně

zvolenému trasování tvoří dnes část tohoto historického spojení díl mezinárodní silnice E59 (Kacetl, 2013).

První dálkovou parostrojní železnicí na území tehdejšího Rakouského císařství se stala právě železniční trať známá jako Severní dráha Ferdinandova vedená z Vídně přes Břeclav a východní Moravu do dnešního polského Krakova s odbočnými tratěmi do Brna, Olomouce a Opavy, která měla sloužit zejména k přepravě nerostného bohatství z oblasti tehdejšího Haliče (Stratjel, 2014). První zkušební jízdy na třináctikilometrovém úseku trati z Vídně do stanice Deutsch-Wagram byly provedeny ve dnech 13. a 14. listopadu 1837 (Populorum, 2018) a 6. června 1839 došlo k plnohodnotnému otevření trati pro běžný provoz, kdy Břeclav přivítala první oficiální vlak slavnostně vypravený k příležitosti otevření trati (Stratjel, 2014).

Citelná změna ve významu uvedené železniční trati nastala po Druhé světové válce, kdy státní hranici nedaleko Břeclavi přešla takzvaná Železná opona, která téměř znemožnila mezinárodní osobní přepravu mezi východním a západním blokem Evropy, čímž se vytratil mezinárodní význam železniční trati Vídeň – Břeclav a tato trať pak na svém rakouském úseku sloužila především vnitrostátní přepravě (Stratjel, 2014).

Uvedená železniční trať je v úseku Wien Leopoldau až Bernhardsthal vybavena jednotným evropským zabezpečovacím systémem ETCS úrovně 2, což klade nároky na odpovídající technické vybavení železničních vozidel provozovaných na této trati (Populorum, 2018).

Na celé délce vozebního ramena Vídeň – Břeclav funguje elektrický provoz, přičemž k elektrifikaci rakouského úseku došlo ve dvou etapách, a to k elektrifikaci části tratě ze stanice Wien Floridsdorf do stanice Gänserndorf v roce 1962 a v roce 1977 pak dále do Bernhardsthalu (Stratjel, 2014). Mezi Vídní a Bernhardsthem funguje provoz s elektrickým trakčním vedením o napětí 15 kV a 16,7 Hz, v přeshraničním úseku a na navazující jihomoravské železniční síti potom elektrický provoz při napětí 25 kV a 50 Hz (Hubalík, 2019), což vede v rámci mezistátní železniční dopravy k nutnosti nasazení vícesystémových lokomotiv.

2.2.6 Charakteristika provozu na přeshraničním úseku zvolené železniční trati

Přeshraniční úsek výše definované železniční trati je v rámci platnosti grafikonu vlakové dopravy pro roky 2022/2023 zatížen vzbou zhruba sto dvaceti vlaků denně bez rozlišení na osobní a nákladní dopravu, což představuje obdobné vytížení jako například na železničním hraničním přechodu v Lanžhotu mezi ČR a Slovenskem (Správa železnic, 2022a).

Hraniční přechod mezi Břeclaví a Rakouskem tak společně s hraničním přechodem mezi Lanžhotem a Slovenskem sdílí po hraničním přechodu se Spolkovou republikou Německo (dále jen SRN) v Dolním Žlebu status druhého nejvytíženějšího železničního hraničního přechodu ČR (Správa železnic, 2022a). Osobní doprava nese na tomto výsledku také svůj podíl, mezi Břeclaví a Rakouskem jsou v jízdním řádu 2022/2023 kromě uvedených regionálních vlaků pravidelně vedeny rovněž dálkové spoje linek Ex3 a Ex4 provozované ve spolupráci ČD a rakouského partnera Österreichische Bundesbahnen AG dále značeného zkratkou ÖBB (Správa železnic, 2021a), jejichž provoz je na území ČR spolufinancován ze státního rozpočtu (ČD, 2022b) a také dálkové spoje dopravce RegioJet a. s. provozované na komerční riziko dopravce.

Regionální vlaky provozované na dotčeném přeshraničním úseku jsou vedeny jednotně vozidly ve vlastnictví rakouského dopravce ÖBB určenými pro regionální a příměstskou dopravu. Složení těchto vlaků tvoří lokomotiva řady 1116 elektrické trakce a souprava pěti dvoupatrových osobních vozů, z toho čtyři vozy jsou vloženy a jeden vůz je řídicí (ČD, 2022b). ÖBB tuto soupravu pro své provozní potřeby označuje jako DOSTO, což ve zkráceném tvaru znamená Doppelstock-Wendezug (ÖBB, 2022d), tedy dvoupatrovou soupravu konstrukce push-pull. Podobu zmíněných vozidel ukazuje obrázek Obrázek 6. Díky vratnému charakteru této nasazené soupravy dochází k eliminaci potřeby doplňujících posunových jízd v obratových stanicích, neboť nasazení takových souprav nevyžaduje objíždění hnacího vozidla při změně směru jízdy vlaku.



Obrázek 6 Vratná souprava železničních osobních vozů DOSTO (Šindelář, 2020)

Uvedené spoje disponují kapacitou 200 míst k sezení, přičemž tato místa jsou nabízena pouze ve druhé vozové třídě, neboť vozy s oddíly první třídy nejsou v této soupravě řazeny (ÖBB, 2022c). Zmíněná souprava se vyznačuje nízkopodlažním charakterem a poskytuje místa pro přepravu kočárků, objemných zavazadel a také místa pro jízdni kola (ÖBB, 2022c). Provozní hmotnost prázdné soupravy činí 329 tun, v případě plně obsazené soupravy potom 386 tun (ČD, 2022b).

Uvedené soupravy osobních vozů byly vyrobeny v polovině devadesátých let a v roce 2020 přistoupil dopravce ÖBB k jejich rozsáhlé modernizaci, která si klade za cíl zvýšit standardy pro cestující vlaků vedených těmito vozidly (Šindelář, 2020). V rámci uvedené modernizace došlo k osazení vozidel technickým zařízením pro zřízení internetového Wi-Fi připojení, zásuvkami pro připojení drobné elektroniky, novými toaletami, moderním informačním systémem a kompletní proměny doznal i interiér vozidel, jak Šindelář (2020) upřesňuje. Dopravce plánuje takto zmodernizovat celkem sto vozidel s cílem dokončení této akce v roce 2023 (Šindelář, 2020).

Dopravcem těchto vlaků na rakouském území je společnost ÖBB, na území ČR pak provoz zajišťuje společnost ČD, ačkoli personální i hmotné zajištění dotčených spojů poskytuje výše zmíněná společnost ÖBB. Společnost ČD je na území ČR vedena jako dopravce těchto vlaků pouze formálně, a to z důvodu poskytování Licence na provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních, kterou tato společnost drží (ČD, 2022b), vlaková a lokomotivní četa těchto vlaků je tvořena zaměstnanci ÖBB. Podmínka držení uvedené licence je jedním ze základních omezení přístupu na dopravní cestu v ČR (Správa železnic, 2022c).

Na rakouském území je donátorem těchto regionálních spojů tamní dopravní svaz nesoucí zkratku VOR odvozenou od plného názvu organizace Verkehrsverbund Ost-Region GmbH (VOR, 2022b).

Na území ČR docházelo v průběhu let u těchto spojů ke změnám zasmulvnění, přičemž pro účely této práce jsou dostupné informace o zasmulvnění uvedených spojů od počátku roku 2013. Zatímco v rámci platnosti grafikonu vlakové dopravy (dále jen GVD) 2012/2013, 2013/2014 byla značná část spojů provozována částečně v rámci objednávky rakouského dopravního svazu VOR a Jihomoravského kraje, během GVD 2014/2015 spadala pod objednávku jihomoravského donátora již drtivá většina spojů (ČD, 2022b). V rámci platnosti GVD 2015/2016 až 2018/2019 spadaly všechny regionální spoje vedené přes hraniční přechod Břeclav Gr. do objednávky Jihomoravského kraje, od GVD 2019/2020 jsou však tyto spoje z krajské objednávky vyjmuty a jejich provoz na území ČR objednává znovu rakouský VOR (ČD, 2022b).

Na rakouském území jsou tyto spoje vedeny pod označením Regional Express (zkráceně REX), které se používá pro označení regionálních vlaků v této zemi, jež jsou svou dopravní povahou srovnatelné s kategorií spěšných vlaků v ČR (ÖBB, 2021). Uvedené vlaky jsou součástí vídeňské příměstské dopravy a slouží tak nejen k propojení periferních částí Dolního Rakouska s hlavním městem, ale rovněž k přepravě cestujících v rámci vnitroměstského území Vídně (ÖBB, 2021). Tyto regionální spoje jsou v přeshraničním úseku v současné době po většinu denní doby provozovány v hodinovém taktu, první vlak z Břeclavi směrem do Rakouska má pravidelný odjezd ve 4:27, poslední vlak REX z Rakouska do Břeclavi přijíždí ve 23:29 (ÖBB, 2022c).

Část vlaků kategorie REX vedená přes centrum rakouského hlavního města není provozována v přeshraničním úseku až na území Jihomoravského kraje, nýbrž cílovou stanicí je rakouský Bernhardsthal, kde zároveň dochází k obratu dotčených souprav (ÖBB, 2021), přičemž tyto spoje slouží k doplnění taktu regionálních vlaků s cílovou/výchozí stanicí Břeclav v časech dopravní špičky a zahušťují tak příměstskou dopravu v okolí Vídně. Po rakouské trati označené číslem 114 jsou z Vídně vypravovány rovněž regionální vlaky do Bratislavy a opačně, které slouží obdobně jako regionální spoje z/do Břeclavi mimo jiné posílení příměstské železniční dopravy hlavního města Rakouska (ÖBB, 2021). Z aktuálně platného jízdního řádu pro rakouskou trať 114 (ÖBB, 2021) vyplývá, že naprostá většina vlaků na této trati je provozována do stanice Gänserndorf, která je zároveň poslední stanicí vídeňského systému rychlých příměstských vlaků označených S-Bahn ve směru z centra hlavního města ke státní hranici ČR.



Obrázek 7 Schéma železničních tratí v okolí Břeclavi (Správa železnic, 2021a)

Do Břeclavi jsou kromě uvedené trati směřující na česko-rakouskou státní hranici zaústěny železniční tratě z celkem pěti dalších směrů, jak ukazuje obrázek Obrázek 7. Na tratích číslo 002, 252 a 330 dochází v rámci osobní dopravy k souběžné vozbě regionálních i dálkových spojů a tyto tratě jsou charakterizovány vysokou hustotou železniční dopravy, zatímco železniční trať číslo 246 slouží výhradně dopravě regionální, a to zpravidla v hodinovém taktu (Správa železnic, 2021a). Železniční trať označená číslem 253 slouží pouze turistickému víkendovému provozu, který je v rámci GVD 2021/2022 realizován pouze od května do září (Správa železnic, 2021a).

V rámci nákladní železniční dopravy tvoří Břeclav rovněž významný geografický bod, neboť tato stanice leží na trase přeprav prováděných mimo jiné mezi Polskem, Rakouskem, Itálií a Slovinskem (Hubalik, 2019). Z tohoto důvodu jsou přes Břeclav tranzitně vedeny přepravy uhlí a železné rudy z Polska do hutí v Linci a Donawitzu, přepravy surového dřeva do podniků dřevozpracujícího průmyslu ve Štýrsku a také ucelené vlaky přepravující automobily do Itálie, jak Hubalik (2019) dále popisuje.

2.3 Analýza přepravních podmínek platných v dotčených spojích

Skupina potenciálních zákazníků z oboru existující poptávky po přepravní službě se rozhoduje pro využití určitého dopravního módu či přepravní služby mimo jiné na základě ceny a podmínek přepravy. Tento oddíl odhaluje základní aspekty tarifů platných ve spojích definovaných v úvodu kapitoly, a to jak v přeshraničním úseku, tak ve stručné formě i ve vnitrostátní přepravě s přihlédnutím k zapojení těchto spojů do regionálních integrovaných dopravních systémů (dále jen IDS).

2.3.1 Daňové aspekty vybraných služeb mezinárodní železniční přepravy

Z hlediska zkoumání ceny jízdních dokladů v mezinárodní přepravě je nutno předestřít způsob určení DPH v oblasti veřejné osobní dopravy v jednotlivých zemích a v mezinárodní přepravě.

Služby pravidelné hromadné pozemní vnitrostátní dopravy cestujících podléhají v ČR takzvané druhé snížené sazbě daně, která dle aktuálně platné legislativy činí 10 % (Česko, 2004). Pravidelnou hromadnou dopravu osob definuje Zákon o dani z přidané hodnoty jako: „*přepravu osob po stanovených trasách, kdy cestující nastupují a vystupují na předem určených zastávkách nebo místech podle předem stanovených jízdních řádů*“ (Česko, 2004). V Rakousku platí pro veřejnou osobní dopravu v rámci všech dopravních módů s výjimkou letecké dopravy rovněž snížená sazba daně z přidané hodnoty ve výši 10 % (WKO, 2022).

Významný rozdíl v přístupu jednotlivých států ke zdanění jízdného veřejné osobní dopravy v době zpracování této práce činila v minulosti sazba daně z příjmů aplikovaná pro mezinárodní železniční přepravu osob. Rakouská legislativa předpokládala do roku 2023 rozdělení ceny přepravního výkonu na vnitrostátní a zahraniční úsek, přičemž pro vnitrostátní úsek mezinárodní cesty byla aplikována stejná pravidla jako v případě samostatné vnitrostátní přepravy (Der Standard, 2022).

Od roku 2023 však změna rakouské legislativy zavádí osvobození vnitrostátního úseku mezinárodních železničních jízdních dokladů od daně z přidané hodnoty, což ve svém důsledku přináší snížení ceny pro koncového zákazníka a finanční ztraktivnění mezinárodní železniční osobní dopravy (Rakousko, 2023).

Legislativa ČR v době zpracování této práce už takového nastavení dlouhodobě obsahuje, jak Zákon o dani z přidané hodnoty (Česko, 2004) uvádí: *„Přeprava osob a jejich zavazadel mezi jednotlivými členskými státy a dále mezi členskými státy a třetími zeměmi, včetně služeb přímo souvisejících s touto přepravou, je v tuzemsku osvobozena od daně s nárokem na odpočet daně.“*

2.3.2 Přehled dostupných tarifních nabídek ve zvolené přeshraniční relaci

Provoz pravidelných regionálních vlaků mezi Břeclaví a Vídní probíhá ve spolupráci dopravců ČD a ÖBB, jak popisuje pododíl 2.2.6, přičemž každý z uvedených dopravců prodává na přeshraniční úsek trati své jízdní doklady. V nabídce ČD existuje v době zpracování této práce několik nabídek, mezi které se řadí zejména:

- standardní mezinárodní jízdní doklady NRT, jejichž využití a omezení vymezuje dokument nesoucí název Zvláštní přepravní podmínky v mezinárodní přepravě (SCIC) pro jízdní doklady bez integrované rezervace (NRT),
- Včasná jízdenka Evropa, představující cenově zvýhodněnou nabídku jízdného v mezinárodní přepravě určenou zejména pro cesty na delší vzdálenosti,
- ČD Vídeň 10x, umožňující 10 jednosměrných jízd v relaci Brno – Wien během tříměsíčního období za zvýhodněnou cenu,
- MPS EURegio, jejíž použití je možné v regionálních spojích v relaci Brno – Wien – Flughafen Wien,
- další nabídky, jejichž zaměření se specializuje na skupinu cestujících s užším vymezením jako například dětské jízdné nebo jízdné pro skupiny
- a síťové jízdní doklady jako například Eurail nebo Interrail (ČD, 2022d).

Tarifní nabídka ČD v podobě jízdenek Včasná jízdenka Evropa (dále jen VJE) se zaměřuje pouze na cestující, kteří využijí přeshraničních vlaků v celém úseku z Břeclavi až do Vídně a z tohoto důvodu využijí tuto nabídku zejména cestující v dálkových přeshraničních spojích zmíněných v pododdílu 2.2.6. Tyto jízdní doklady jsou vázané na konkrétní přeshraniční spoj (ČD, 2022d) a pro regionální vlaky zkoumané v rámci této práce není nabídka VJE k dispozici (ČD, 2023).

Jízdní doklad nesoucí název ČD Vídeň 10x lze v přeshraničním úseku využít ve všech vlacích provozovaných ve spolupráci dopravců ČD a ÖBB, přičemž tento jízdní doklad je možno zakoupit pouze u pokladních přepážek ČD s výdejem mezinárodních jízdních dokladů, a to za pevnou cenu 80 EUR, přičemž pro přepočet na České koruny se používá Jednotného železničního kurzu (ČD, 2022d). Tento druh jízdního dokladu slouží k cestování mezi Brnem a Vídní, jeho využití lze na základě tohoto faktu předpokládat především v dálkových vlacích (viz pododíl 2.2.6, neboť tyto spoje nabízí v uvedené relaci rychlejší spojení, než je tomu v případě regionální vozby (ÖBB, 2021).

Mezinárodní jízdní doklady NRT (non Reservation Integrated Ticket) lze využít ve všech vlacích ČD a ÖBB, jedná se o základní a univerzální druh mezinárodního jízdního dokladu, přičemž tento doklad podléhá Zvláštním přepravním podmínkám v mezinárodní přepravě pro jízdní doklady bez integrované rezervace, pro které platí zkratka SCIC-NRT (ČD, 2021). Jízdenky NRT lze zakoupit pro jednotlivé cestující, skupiny cestujících, psy a jízdní kola přepravovaná jako spoluzavazadla, a to buď jako přímé pro přeshraniční přepravu s využitím alespoň dvou dopravců nebo jako úsekové pro vnitrostátní přepravu dopravcem v jiné zemi, která není zemí vydávající (ČD, 2021). Tyto jízdní doklady je možné zakoupit jak u pokladních přepážek ČD s prodejem mezinárodních jízdních dokladů, tak pomocí on-line odbavovacích kanálů jako je e-shop ČD nebo aplikace Můj vlak (ČD, 2022d). K základnímu tarifu platnému pro tyto jízdní doklady mohou držitelé české In Karty a držitelé rakouské VORTEILScard nárokovat slevu z jízdného (ČD, 2022d). Pro výpočet základní ceny jízdních dokladů NRT se využívá kilometrické vzdálenosti a kilometrických sazeb (ČD, 2021). Na základě vysokých kilometrických sazeb pro cesty na krátké vzdálenosti je však tento tarif pro regionální přeshraniční cestování nevhodný a jízdenky NRT dosahují ve srovnání s jízdními doklady vydanými dle jiných dostupných tarifů výrazně vyšší cenové úrovně.

Tarifní nabídkou specializující se přímo na přeshraniční regionální dopravu je MPS EURegio, sloužící jak pro jednorázové cesty z ČR do rakouského příhraničí a zpět (v tomto pořadí), tak pro každodenní přeshraniční dojíždění (ČD, 2022d), proto jí tato práce věnuje větší prostor než ostatním nabídkám.

Zmíněná nabídka je platná pro všechny čtyři železniční hraniční přechody mezi ČR a Rakouskem (ČD, 2022d), vzhledem k oboru zájmu této práce však bude přihlíženo pouze k nabídce omezené na směrování cest přes pohraniční bod Břeclav Gr.

Jízdní doklady lze použít v regionálních vlacích kategorie Os, Sp, REX, R, S a na území ČR také v dálkových spojích kategorie R (rychlík), přičemž využití dálkových vlaků vyšší kategorie (EuroCity nebo Railjet) je vyloučeno, jak tarifní podmínky (ČD, 2022d) definují.

Uvedená tarifní nabídka je v platnosti na trase z Brna do stanice Flughafen Wien, přičemž pro území ČR je jízdní doklady možné vydat z/do všech stanic a zastávek ležících na železničních tratích číslo 251 a 252 v úseku Brno – Břeclav, pro rakouské území je pak výdej možný pouze z a do vybraných stanic definovaných v Tarifních a přepravních podmínkách Českých drah v mezinárodní přepravě (ČD, 2022d). Tyto jízdní doklady se vydávají na vnitrostátní jízdní doklad a lze je pořídit u všech pokladních přepážek ČD a u průvodčích ČD v dotčených vlakových spojích, distribuce přes online prodejní kanály není pro tuto nabídku k dispozici (ČD, 2022d).

Jízdní doklady MPS EURegio je možné zakoupit pouze na území ČR, pro zpáteční cestu z Rakouska do ČR si tak cestující využívající této nabídky musí zakoupit jízdní doklad pro cestu zpět ještě před započítáním cesty ve směru z ČR do Rakouska (ČD, 2022d).

Celková cena jízdného se stanoví jako součet obyčejného nebo zákaznického jízdného vycházejícího z tarifu ČD za úsek cesty v rámci ČR, přičemž kilometrická vzdálenost se určí podle platného jízdního řádku, a jízdného za rakouský úsek určeného podle sazeb definovaných v Tarifních a přepravních podmínkách Českých drah v mezinárodní přepravě (ČD, 2022d), které jsou představeny v tabulce Tabulka 3. Ceny za rakouský úsek trasy jsou zafixovány v eurech, pro jejich přepočtení na české koruny se využívá Jednotného železničního kurzu zveřejňovaného v pravidelných intervalech Ministerstvem dopravy v Přepravním a tarifním věstníku (ČD, 2022d).

Tabulka 3 Výše základního jízdného nabídky MPS EURegio za úsek ÖBB

Relace	Jednosměrná	Týdenní
Břeclav Gr. - Hohenau	2,40 €	15,50 €
Břeclav Gr. - Drössing	3,00 €	21,30 €
Břeclav Gr. - Gänserndorf	5,80 €	39,80 €
Břeclav Gr. - Wien	8,70 €	48,30 €
Břeclav Gr. - Flughafen Wien	11,40 €	56,60 €

Zdroj: ČD, 2022d, upraveno autorem

Jízdní doklady MPS EURegio lze pořídit ve dvou základních variantách, a to buď v jednosměrné nebo týdenní verzi, pro kterou se za úsek ČD vybírá osminásobek ceny jednosměrného jízdního dokladu pro danou relaci a za úsek ÖBB pak částka definovaná v Tarifních a přepravních podmínkách Českých drah v mezinárodní přepravě (ČD, 2022d).

Tabulka 4 Slevy dostupné k nabídce MPS EURegio při přepravě přes pohraniční bod Břeclav Gr.

Kategorie cestujících	Výše slevy na úseku ČD	Výše slevy na úseku ÖBB
Děti ve věku 6-18 let	50%	50%
Studenti ve věku 18-26 let	50%	0%
Senioři ve věku 65+ let	50%	0%

Zdroj: ČD, 2022d, upraveno autorem

Základní ceník nabídky MPS EURegio je doplněn o slevy pro vybrané skupiny cestujících, přičemž výše těchto slev je definována v tabulce Tabulka 4. K základní nabídce jízdného je dále možné zakoupit jednosměrný jízdní doklad pro jízdní kolo v ceně 50 Kč a jednosměrnou jízdenku pro psa za 35 Kč (ČD, 2022d).

Tabulka 5 Porovnání cen jízdného MPS EURegio a NRT ve vybraných přeshraničních relacích

Relace	MPS EURegio	NRT
Břeclav - Hohenau	82 Kč	226 Kč
Břeclav - Drössing	96 Kč	265 Kč
Břeclav - Gänserndorf	166 Kč	422 Kč
Břeclav - Wien	238 Kč	546 Kč
Břeclav - Flughafen Wien	305 Kč	880 Kč

Zdroj: ČD, 2022d a ČD, 2023

Ukázku cen jednosměrného základního jízdného v rámci tarifu MPS EURegio a tarifu NRT z Břeclavi do vybraných stanic v rakouském příhraničí ležících na zkoumaném úseku železniční trati stejně jako do centra Vídně a na vídeňské letiště porovnává tabulka Tabulka 5, ze které je patrný výrazný cenový rozdíl mezi oběma tarify. Tarif NRT se pro krátké přeshraniční cesty ukazuje vlivem generovaných vysokých cen jako velmi nevhodný a jako jediný kladný aspekt tohoto tarifu ve vztahu ke zkoumaným regionálním vlakům lze zmínit skutečnost, že tento tarif není na rozdíl od tarifu MPS EURegio na rakouském území omezen na pouhých pět destinací a poskytuje tak možnost cestování i z/do ostatních stanic a zastávek, současně je tento tarif na rozdíl od regionální nabídky MPS EURegio dostupný v online prodejních kanálech společnosti ČD (ČD, 2022d).

V rámci rakouské vnitrostátní přepravy v regionálních spojích zkoumaných touto prací jsou v přepravě mezi regionem Dolního Rakouska a hlavním městem Vídní jako jednorázové jízdní doklady v prodeji pouze jízdní doklady vydané dle tarifu tamního regionálního svazu VOR (ÖBB 2023a). Mezinárodní jízdní doklady vydané v tarifu MPS EURegio při uvažování železniční stanice Břeclav jako výchozího nebo cílového bodu cesty lze pořídit za výrazně nižší cenu, než je tomu u rakouských vnitrostátních jízdních dokladů VOR s výchozí stanicí Hohenau směřované do rakouského vnitrozemí (ČD, 2022d a ÖBB 2023a). Zatímco jednosměrný jízdní doklad z Břeclavi do Vídně lze dle ceníku uvedeného v tabulce Tabulka 5 pořídit za 238 Kč, jednosměrný jízdní doklad VOR v relaci Hohenau – Wien Hbf je v prodeji za 17 € (ÖBB, 2022c), při přepočtu Jednotným železničním kurzem (Ministerstvo dopravy, 2023) tedy za 421 Kč.

K výpočtu jízdného MPS EURegio pro úsek Břeclav – Břeclav Gr. zahrnutého v tabulce Tabulka 5 bylo použito nabídky Flexi základní jízdenky v ceně 22 Kč (ČD, 2023). Pro přepočet cen jízdného stanoveného v eurech na české koruny byl použit Jednotný železniční kurz ve výši 24,80 Kč/EUR stanovený Převážním a tarifním věstníkem pro leden roku 2023 (Ministerstvo dopravy, 2023). V případě cest z/do stanic ležících na území Jihomoravského kraje mimo tratě 251 a 252, z kterých je možné odbavovat přímými jízdními doklady MPS EURegio, mohou cestující pro přeshraniční cestu využít kombinaci tarifu IDS JMK a zmíněného MPS EURegio (ČD, 2023).

Dle interních informací ČD přibývá mezi cestujícími pravidelně dojíždějícími z ČR do Rakouska uživatelů rakouské síťové tarifní nabídky KlimaTicket, která umožňuje neomezené cestování veřejnou dopravou v rámci vybrané oblasti, kterou je buď oblast celého Rakouska nebo vybraný rakouský region (ÖBB, 2022d).

Nabídka jízdních dokladů KlimaTicket Ö obsahuje kromě základní verze i zlevněnou variantu pro mládež do věku 26 let, pro seniory starší 65 let a pro osoby zdravotně a tělesně postižené a dále také rodinnou variantu (ÖBB, 2022d). Níže uváděné ceny jsou ročními cenami jednotlivých variant uvedených jízdních dokladů KlimaTicket.

Jízdní doklad KlimaTicket Ö Classic s platností po území celého Rakouska je v prodeji za 1 095 EUR, zlevněná varianta určená pro výše zmíněné vybrané skupiny cestujících stojí 821 EUR (ÖBB, 2022d). V rámci zkoumané oblasti jsou k dispozici i dvě regionální varianty jízdenky KlimaTicket, a to:

- VOR KlimaTicket MetropolRegion, kterou mohou cestující využít v rakouských regionech Niederösterreich, Wien a Burgenland a kterou lze pořídit za 860 EUR jako plnocennou, 737 EUR pro mládež a osoby s postižením a 607 EUR pro seniory

- a VOR KlimaTicket Region, kterou lze použít ve veřejné dopravě pouze ve spolkových zemích Niederösterreich a Burgenland a kterou lze pořídit za 495 EUR v plnocenné variantě a 372 EUR ve zlevněné variantě (VOR, 2023).

Pro cesty z ČR při využívání nabídky KlimaTicket na rakouském území musí být pro část trasy vedoucí na území ČR cestující vybaven jízdním dokladem z vybraného tarifního bodu na území ČR do pohraničního bodu Břeclav Gr., v případě cesty z Rakouska do ČR pak jízdním dokladem opačného směřování (ČD, 2022d).

Pro cesty ze stanic ležících na trati Vídeň – Břeclav Gr. (s výjimkou stanice Wien Hbf) na české území nabízí společnost ÖBB pro zkoumané regionální vlaky pouze jízdní doklady nazývané jako Standard-Ticket, a to buď v základní verzi, kterou lze v ČR využít pro cestu do cílové destinace v jakémkoli spoji společnosti ČD nebo Standard-Ticket Nahverkehr, která na území ČR platí pouze v osobních a spěšných vlacích (ÖBB, 2022c), žádný z těchto jízdních dokladů však není vázán na konkrétní spojení.

Tabulka 6 Ukázka cen jízdného Standard-Ticker Nahverkehr pro vybrané relace

Relace	Cena
Flughafen Wien - Břeclav	19,10 €
Wien - Břeclav	15,20 €
Gänserndorf - Břeclav	11,00 €
Drössing - Břeclav	4,90 €
Hohenau - Břeclav	3,30 €
Wien - Mikulov	16,90 €
Gänserndorf - Mikulov	12,70 €
Drössing - Mikulov	6,60 €
Hohenau - Mikulov	5,00 €

Zdroj: ÖBB, 2022c a ČD, 2023, upraveno autorem

Tarifní nabídku Standard-Ticket Nahverkehr lze pro variantu jednosměrného základního jízdného označit za rakouskou obdobu české nabídky MPS EURegio. Zatímco jízdní doklady MPS EURegio jsou distribuovány pouze na pokladních přepážkách a u průvodčích ČD, jízdní doklady Standard-Ticket Nahverkehr lze kromě pevné distribuční sítě společnosti ÖBB zakoupit i v rámci on-line distribučních kanálů zmíněné společnosti.

Ceny jízdného Standard-Ticket Nahverkehr pro vybrané relace ukazuje tabulka Tabulka 6. Pro ukázkou cenové úrovně tohoto jízdného byly zvoleny cílové stanice Břeclav a Mikulov. V případě Břeclavi došlo k výběru této stanice z následujícího důvodu, a sice že uvedené město je konečnou nebo výchozí destinací zkoumaných vlaků. Město Mikulov bylo zvoleno z důvodu

jeho turisticky atraktivního charakteru (viz oddíl 2.1), který má potenciál pro přilákání i rakouských návštěvníků.

Ze zmíněné tabulky je patrný cenový rozdíl této nabídky v porovnání s nabídkou MPS EURegio. Jízdné Standard-Ticket Nahverkehr vydávané společností ÖBB lze v tomto srovnání označit za dražší, v případě porovnání nabídek s cílovou stanicí Břeclav v průměru o 41 %.

Z představených tarifních nabídek platných v definovaných přeshraničních spoji lze jako nabídky vhodné a v praxi využitelné pro cestování těmito spoji při příhraničních cestách na krátké a střední vzdálenosti označit nabídku MPS EURegio společnosti ČD a Standard-Ticket Nahverkehr společnosti ÖBB. Při porovnání ceníků těchto dvou nabídek prezentovaných v tomto oddílu lze pozorovat výrazné rozdíly v cenové hladině těchto dvou nabídek pro stejné relace, přičemž vyšší ceny vykazuje tarif společnosti ÖBB.

2.4 Analýza obsazenosti definovaných přeshraničních spojů

S úmyslem bližšího poznání charakteru přepravní poptávky po využití zkoumaných vlaků v přeshraničním úseku bylo přistoupeno k provedení analýzy obsazenosti těchto spojů. První část analýzy se věnuje zkoumání závislosti obsazenosti spojů na typu dne v týdnu, druhá část analýzy se potom zabývá prověřením závislosti obsazenosti spojů na čtvrtletí jízdy vlaku s úmyslem zjištění existence a kvantifikace sezónní složky v dostupných datech. Společností ČD byla pro účely této práce poskytnuta data z pravidelných průzkumů obsazenosti (známých rovněž pod označením sčítání cestujících) dotčených vlaků platná pro stanici Břeclav.

Zmíněné vlaky jsou doprovázeny vlakovou četou ÖBB, proto data poskytnutá společností ČD (zaznamenaná staničním pracovníkem ČD v Břeclavi) obsahují pouze informace o počtu vystupujících a nastupujících cestujících v této stanici. Společnost ÖBB požadované informace o počtech cestujících ve zkoumaných spoji v úseku Břeclav Gr. – Wien Meidling pro účel této práce odmítla ze strategických důvodů poskytnout. Tato práce se však zaměřuje na zkoumání počtu zejména přeshraničních cestujících, proto lze i tuto datovou základnu akceptovat.

Vstupní data jsou chronologicky tříděna dle čtvrtletí a jejich původ lze datovat mezi roky 2016 a 2021. Rozsáhlý datový soubor získaný od společnosti ČD byl následně autorem zpracován do podoby uváděné v této práci, a to při dodržení základních matematických zásad.

Ve veřejné osobní železniční dopravě může docházet k výkyvům v obsazenosti nejen v rámci roku, ale rovněž na týdenní bázi, proto jsou tato data členěna na data získaná během pracovních dnů a data získaná o víkendech, ale v rámci zmíněných dat jsou rovněž uvedeny

i hodnoty bez členění na typ dne v týdnu. Obsahem dat jsou průměrné počty cestujících v jednom vlaku a dni v rámci daného období.

2.4.1 Analýza závislosti obsazenosti spojů na typu dne v týdnu

Za účelem prokázání nebo vyvrácení domněnky o existenci významného rozdílu v obsazenosti dotčených spojů v pracovní dny v porovnání s víkendovou obsazeností bylo přistoupeno k provedení analýzy rozptylu s výpočtem dle níže uvedených vzorců, kde k značí počet výběrů (skupin) a n celkový počet prvků. Index i slouží pro indexaci jednotlivých skupin a index j potom pro rozlišení prvků v rámci daných skupin. Průměr hodnot v každé skupině lze označit jako μ_i . Základní charakteristiky souboru jsou uvedeny v tabulce Tabulka 7.

Tato analýza si klade za cíl blíže poznat charakter poptávky po zmíněné službě, a sice z hlediska rozdílu ve vytížení spojů v pracovních dnech a dnech pracovního klidu. Pokud by takový významný rozdíl existoval, bylo by možné v závislosti na konkrétních hodnotách obsazenosti spojů posoudit, zda tato linka slouží spíše volnočasovým turistickým cestám nebo zda ji více využívají cestující, kteří přejíždí státní hranici například z důvodu pracovních povinností.

$$k = 2$$

$$n = \sum_{i=1}^k n_i = 48 \quad (1)$$

Tabulka 7 Výchozí parametry datové základny ve vztahu obsazenosti zkoumaných vlaků k typu dne v týdnu

x_i	n_i	$\sum y_i$	μ_i	Rozptyl
Obsazení prac. den	24	213,6549	8,902286	30,72228
Obsazení víkend	24	178,1435	7,422647	16,15585

Zdroj: ČD, 2022b, upraveno autorem

V rámci této metody došlo na hladině významnosti 5 % k testování hypotézy o rovnosti středních hodnot daného datového souboru.

$$H_0: \mu_1 = \mu_2$$

$$H_0: \mu_1 \neq \mu_2$$

Uvedená data jsou časově rozčleněna na čtvrtletní období, proto bylo dále přistoupeno k provedení testu sezónnosti, jehož cílem v rámci zmíněných dat bylo potvrdit nebo vyvrátit existenci sezónní složky. Z tohoto důvodu byly vypočteny následující ukazatele:

- $S_m(y)$, kterým je součet čtverců, jenž představuje meziskupinovou variabilitu proměnné Y ,

- $S_v(y)$, kterým je součet čtverců, jenž vyjadřuje vnitroskupinovou variabilitu proměnné Y ,
- a $S_c(y)$, kterým je součet čtverců, jenž vyjadřuje celkovou variabilitu proměnné Y .

$$S_m(y) = n \cdot s_n^2(\bar{y}_l) = 26,272 \quad (2)$$

$$S_v(y) = \sum_{i=1}^k n_i \cdot s_{n,i}^2(y) = 1078,197 \quad (3)$$

$$S_c(y) = n \cdot s_n^2(y) = 1104,469 \quad (4)$$

Jako testovací kritérium byla posléze vypočtena níže uvedená testovací statistika F .

$$F = \frac{(n - k) \cdot S_m(y)}{(k - 1) \cdot S_v(y)} = 1,1209 \quad (5)$$

Tato statistika byla posléze porovnána s hodnotou F -rozdělení $F_{0,95}(1, 46)$, která činí 4,0517. Na základě tohoto porovnání došlo na hladině významnosti 5 % k přijetí nulové hypotézy. Lze tedy tvrdit, že mezi průměrnou obsazeností dotčených spojů v pracovních dnech a průměrnou víkendovou obsazeností neexistuje významný rozdíl. Na základě zjištěných hodnot nelze rozhodnout, zda je charakter těchto spojů spíše turistický či zda tyto spoje slouží pro každodenní cesty, patrně se jedná o smíšené působení obou mezních variant, kdy se cestující běžné každodenní frekvence mísí s cestujícími, kteří tuto službu využívají v rámci svých volnočasových aktivit.

2.4.2 Analýza závislosti obsazenosti definovaných spojů na čtvrtletí jízdy vlaku

Uvedená data jsou časově rozčleněna na čtvrtletní období, proto byl dále proveden test sezónnosti, jehož účelem v rámci zmíněných dat bylo potvrdit nebo vyvrátit hypotézu o existenci sezónní složky. Uvedený postup se zabývá otázkou, zda obsazenost dotčených vlaků podléhá sezónním výkyvům. V případě existence sezónních nárůstů například v letním období by bylo možné usuzovat na turistický charakter těchto spojů, při neprokázání existence sezónní složky lze naopak předpokládat, že spoje slouží k pravidelnému cestování například do zaměstnání.

Tento postup byl proveden s daty bez použití jemnějšího třídění získaných hodnot v návaznosti na typ dne v týdnu, neboť mezi průměrnou obsazeností spojů v rámci pracovních dnů v porovnání s víkendy nebyl ve zhotovené analýze rozptylu prokázán významný rozdíl.

Pro umožnění takového postupu byla data uspořádána do struktury zobrazené v tabulce Tabulka 8 a vypočteny naznačené řádkové (\bar{y}_i) a sloupcové (\bar{y}_j) průměry. V tomto případě je písmenem m označen počet let a písmenem r potom počet období (čtvrtletí) v rámci jednoho roku. Index i slouží pro indexaci jednotlivých let a index j indexaci čtvrtletí.

Tabulka 8 Průměrná obsazenost vybraných vlaků vedených přes pohraniční bod Břeclav Gr. s tříděním dle čtvrtletí jízdy

		Kvartál				ø y _i
		1	2	3	4	
Rok	2016	9,19	14,00	11,18	13,33	11,92
	2017	11,17	10,33	13,63	11,81	11,73
	2018	7,82	12,72	10,74	12,49	10,94
	2019	8,71	7,23	10,10	8,07	8,53
	2020	5,03	3,34	3,89	1,26	3,38
	2021	1,02	1,77	3,12	1,84	1,94
ø y _i		7,15	8,23	8,78	8,13	

Zdroj: ČD, 2022b, upraveno autorem

Uvedená data se vyznačují charakteristikami uvedenými níže.

$$m = 6$$

$$r = 4$$

$$\bar{y} = 8,07$$

$$\bar{t} = 2018,5$$

$$\bar{j} = 2,5$$

Za účelem prokázání existence sezónní složky v rámci uvedených dat byl proveden test níže uvedené hypotézy na hladině významnosti 5 %, kde veličina S_j označuje velikost sezónní složky v j -tém čtvrtletí.

$$H_0: S_j = 0$$

$$H_0: S_j \neq 0$$

Pro umožnění výpočtu testovací charakteristiky F bylo nejprve přistoupeno k určení hodnoty ukazatele S_R dle uvedeného vzorce.

$$S_R = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^r (y_{ij} - \bar{y}^2) - r \cdot \sum_{i=1}^m (\bar{y}_i - \bar{y}^2) - m \cdot \sum_{j=1}^r (\bar{y}_j - \bar{y}^2) \quad (6)$$

$$S_R = 41,47$$

Následně došlo k výpočtu testovací statistiky F dle níže uvedeného vzorce.

$$F = \frac{m \cdot \sum_{j=1}^r (\bar{y}_j - \bar{y}^2)}{\frac{r-1}{S_R} \cdot (r-1) \cdot (m-1)} \quad (7)$$

$$F = 0,9891$$

Vypočtená testovací statistika byla porovnána s hodnotou F -rozdělení $F_{0,95}(3, 15)$, která činí 3,287. Na základě tohoto výpočtu lze přijmout nulovou hypotézu a související tvrzení, že

na hladině významnosti 5 % uvedená data neobsahují sezónní složku. Na základě představené analýzy lze usuzovat, že předmětné vlakové spoje svým charakterem slouží zejména pravidelným cestujícím, přičemž potenciál volnočasových cest v době turistické sezony zůstává u těchto spojů nevyužit.

Velmi důležitým výstupem zkoumání získaných dat o průměrné obsazenosti dotčených spojů je vedle informací získaných oběma výše uvedenými analytickými postupy popisujícími charakter poptávky rovněž informace o celkové velikosti poptávky po těchto spojih v přeshraničním úseku trasy. Na základě získaných dat lze tvrdit, že využití spojů je velmi nízké, při konstantní kapacitě soupravy 200 míst (viz pododíl 2.2.6) a průměrném obsazení jednoho spoje ve výši 8,07 osoby se jedná o využití pouze zhruba ze čtyř procent.

Z provedené analýzy vyplývá, že provoz regionálních spojů přes pohraniční bod Břeclav Gr. není cestujícími hojně využíván, obsazenost těchto přeshraničních spojů je téměř mizivá. Velmi nízké hodnoty obsazenosti v období let 2020 a 2021 lze přisuzovat vlivu pandemie nemoci covid-19, kvůli které platila po většinu tohoto období omezení pro překročení státní hranice mezi ČR a Rakouskem, přičemž tato omezení byla odvolána až v polovině května roku 2022 (WKO, 2023).

Kompletní data o obsazenosti dotčených spojů za rok 2022 nebyla v době zpracování práce k dispozici, z informací poskytnutých dopravcem však vyplývá, že k výraznému zvýšení obsazenosti nedošlo ani po zrušení omezení pro překročení státních hranic, neboť v prvním čtvrtletí roku 2022 činila průměrná obsazenost 2,06 osoby/spoj, ve druhém 1,75 osoby/spoj a ve třetím pak 3,90 osoby/spoj (ČD, 2022b), což zdaleka nedosahuje ani hodnot běžných v období před pandemií nemoci covid-19, jak je při porovnání s tabulkou Tabulka 8 patrné.

2.5 Analýza přepravních aspektů přeshraničních regionálních spojů provozovaných přes pohraniční body Marchegg Gr. a Kittsee Gr.

Za účelem nastínění širšího kontextu provozu mezinárodních regionálních železničních vlaků a porovnání podmínek přepravy u spojů provozovaných přes pohraniční bod Břeclav Gr. popsaných v pododílu 2.2.6 se spoji obdobného charakteru provozovanými v zahraničí bylo přistoupeno k analýze vybraných přepravních aspektů níže definovaných vlaků provozovaných v zahraničí.

Jako nejvhodnější spoje pro rámcové srovnávání s regionálním železničním spojením Břeclav – Vídeň byly odborníky ze společnosti ČD označeny regionální vlaky provozované mezi rakouskou stanicí Feldkirch a švýcarskou stanicí Buchs SG. Pojem „odborníci

ze společnosti ČD“ užívaný v této práci označuje celkem tři pracovníky této společnosti, a to jak z oboru cenotvorby, tak s ekonomickým a obchodním zaměřením pracovní činnosti.

Pro volbu právě tohoto přeshraničního spojení bylo odborníky ze společnosti ČD argumentováno existencí paralelní dálkové a regionální vozby (ÖBB, 2021) a významných rozdílů v cenových hladinách Rakouska a Švýcarska, kteréžto podmínky charakterizují i vozbu regionálních vlaků přes pohraniční bod Břeclav Gr. Za podpory společnosti ČD došlo k oslovení společnosti ÖBB provozující zmíněné regionální spojení Rakouska a Švýcarska s žádostí o poskytnutí statistických dat o počtech cestujících v uvedených spojích, tato žádost však byla společností ÖBB zamítnuta.

Z tohoto důvodu bylo pro účely mezinárodního srovnání provozní přepravní praxe po konzultaci s odborníky ze společnosti ČD přistoupeno k analýze přepravního výkonu a podmínek přepravy platných u regionálních vlaků provozovaných mezi slovenským hlavním městem Bratislavou a rakouskou Vídní.

Za významné podpory společnosti ČD došlo k oslovení slovenského železničního dopravce v podobě společnosti Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (dále jen ČD), která je na slovenském území dopravcem provozujícím regionální vlaky kategorie REX (Regional Express) mezi Bratislavou a Vídní, a to sice přes pohraniční bod Marchegg Gr. nebo Kittsee Gr. (ÖBB, 2021).

Regionální přeshraniční vlaky přes pohraniční bod Kittsee Gr. jsou po většinu dne provozovány v hodinovém taktu, přičemž v pracovní dny je v ranní špičce doprava zahuštěna na půlhodinový interval, v případě regionálních vlaků provozovaných přes Marchegg Gr. pak platí rovněž hodinový takt (ZSSK, 2022).

2.5.1 Analýza přeshraničního přepravního výkonu definovaných spojů kategorie REX

V návaznosti na podanou žádost poskytla společnost ZSSK pro účely této práce data o celkových počtech cestujících vlaků REX v přeshraničním úseku v době od roku 2016 do roku 2022 včetně, a sice v členění dle pohraničního bodu a čtvrtletí jízdy vlaku. Tato data jsou zobrazena v tabulce Tabulka 9.

Tabulka 9 Počty přepravených cestujících v regionálních vlacích provozovaných mezi Bratislavou a Vídní v přeshraničním úseku trati

Rok	Pohraniční bod	Q1	Q2	Q3	Q4	Přepravené osoby celkem
2016	Marchegg Gr.	224 677	246 445	258 359	257 311	986 792
	Kittsee Gr.	112 628	115 972	115 229	122 073	465 902
	Celkem	337 305	362 417	373 588	379 384	1 452 694
2017	Marchegg Gr.	223 596	251 213	265 235	283 467	1 023 511
	Kittsee Gr.	118 436	116 673	114 174	118 573	467 856
	Celkem	342 032	367 886	379 409	402 661	1 491 988
2018	Marchegg Gr.	277 429	315 571	346 337	352 137	1 291 473
	Kittsee Gr.	119 942	132 675	124 085	143 168	519 871
	Celkem	399 250	450 873	474 490	499 064	1 823 677
2019	Marchegg Gr.	299 704	355 290	376 246	361 605	1 392 845
	Kittsee Gr.	138 880	142 996	148 580	145 907	576 363
	Celkem	443 047	503 867	532 201	513 665	1 992 780
2020	Marchegg Gr.	286 686	25 869	159 502	92 583	564 640
	Kittsee Gr.	119 210	15 999	69 975	40 653	245 837
	Celkem	409 880	42 591	234 721	134 246	821 438
2021	Marchegg Gr.	68 818	110 990	206 239	207 098	593 145
	Kittsee Gr.	34 935	54 136	77 726	76 937	243 734
	Celkem	103 753	165 901	291 652	289 472	850 778
2022	Marchegg Gr.	181 143	300 391	372 297	250 835	1 104 666
	Kittsee Gr.	74 790	108 384	133 777	75 819	392 770
	Celkem	261 515	417 178	518 678	332 451	1 529 822

Zdroj: ZSSK, 2023c

Z uvedených dat lze vypočítat průměrný měsíční přepravní výkon, který u pohraničního bodu Marchegg Gr. činí téměř 83 tisíc cestujících, u pohraničního bodu Kittsee Gr. 35 tisíc cestujících a celkově potom 119 tisíc cestujících. S ohledem na dosahovaný přepravní výkon lze spojení přes Marchegg na základě předložených dat přiřadit větší význam.

Celkové roční hodnoty společnost ZSSK v rámci poskytnutých dat pro jednotlivé pohraniční body rozděluje v závislosti na typu dne v týdnu tak, aby bylo možné určit rozdíl v obsazenosti spojů v pracovní dny oproti dnům pracovního klidu, přičemž toto rozdělení je zobrazeno v tabulce Tabulka 10. Z takto rozdělených dat lze následně odhadnout charakter linky z hlediska účelu jejího využívání cestujícími.

Roky 2016 a 2019 až 2022 obsahovaly 69 % pracovních dnů a 31 % dnů pracovního klidu, roky 2017 a 2018 pak 68 % pracovních dnů a 32 % dnů pracovního klidu. Na základě tohoto poznatku lze usuzovat, že rozložení celkových počtů cestujících zobrazené v tabulce Tabulka 10 zhruba odpovídá počtům uvedených typů dní zmíněných výše a nelze

tedy přímo tvrdit, že by byl průměrný denní přepravní výkon v pracovních dnech výrazně vyšší, než je tomu ve dnech pracovního klidu. S přihlédnutím k popsané domněnce lze uvažovat, že kromě cestujících využívajících tyto spoje v pracovní dny pro přeshraniční cesty například do zaměstnání, využívají ve dnech pracovního volna také cestující, kteří tuto možnost přepravy volí například s turistickým účelem. Této domněnce odpovídá i struktura tarifní nabídky platné pro tuto trať, která je prezentována v pododdílu 2.5.2.

Tabulka 10 Rozložení počtu přepravených cestujících mezi Bratislavou a Vídní v závislosti na typu dne v týdnu

Rok	Pracovní dny	Dny pracovního klidu
2016	74%	26%
2017	69%	31%
2018	71%	29%
2019	77%	23%
2020	69%	31%
2021	76%	24%
2022	67%	33%

Zdroj: ZSSK, 2023c

Data poskytnutá společností ZSSK o celkových počtech přeshraničních cestujících se svou strukturou a technologií sběru liší od dat týkajících se průměrné obsazenosti vlaků v přeshraničním úseku poskytnutých společností ČD. Zásadním rozdílem je zde způsob získání informací, kdy data společnosti ZSSK vychází z analýzy prodejů jízdních dokladů a načítání 2D kódů jízdních dokladů vlakovým doprovodem na palubě vlaků (ZSSK, 2023c).

Takováto metoda sběru dat umožňuje vyčíslení celkových počtů přepravených cestujících, zatímco metoda přímého sčítání používaná společností ČD vyžaduje aktivní zapojení lidské síly, díky čemuž je nákladnější a probíhá pouze ve vybraných částech roku. Data získaná společností od ČD prezentovaná v pododdílech 2.4.1 a 2.4.2 tedy obsahují pouze informace o průměrné obsazenosti spojů v daném období.

Za účelem porovnání celkového přepravního výkonu přes pohraniční bod Břeclav Gr. a pohraniční body Marchegg Gr. a Kittsee Gr. bylo v návaznosti na uvedená východiska přistoupeno k odhadu celkového přepravního výkonu regionálních vlaků vedených přes pohraniční bod Břeclav Gr. uvedenému v tabulce Tabulka 11. Na základě výpočtu prezentovaného v pododdílu 2.4.1 nebyl zjištěn významný rozdíl v obsazenosti těchto spojů mezi pracovními dny a dny pracovního klidu, proto byl odhad celkového přepravního výkonu zjištěn vynásobením průměrného počtu cestujících v přeshraničním úseku v daném čtvrtletí a počtu takových spojů vedených přes uvedený pohraniční bod v rámci shodného období.

Celkový plánovaný počet spojů vedených v přeshraničním úseku v daném období byl očištěn o vlaky odřeknuté vlivem legislativních restrikcí omezujících pohyb osob přes státní hranici mezi ČR a Rakouskem.

V rámci této práce je nutno podotknout, že porovnatelnost přeshraničního přepravního výkonu vlaků kategorie REX provozovaných mezi Bratislavou a Vídní s regionálními vlaky vedenými mezi Břeclaví a Vídní je z hlediska rozdílné vzdálenosti Břeclavi a Bratislavy od Vídně a z ní vyplývající rozdílných jízdních dob a také z důvodu velmi rozdílné velikosti těchto měst spíše rámcová a slouží zejména dokreslení popisu tarifních rozdílů platných ve výše zmíněných přeshraničních relacích. Zatímco v případě dopravy mezi Břeclaví a Vídní je v průběhu dne regionální doprava doplňována paralelní dálkovou dopravou (Správa železnic, 2021a), v případě dopravy mezi Bratislavou a Vídní se jedná pouze o několik málo párů dálkových vlaků denně (ZSSK, 2022).

Z prostého porovnání celkového přeshraničního přepravního výkonu regionálních vlaků vedených mezi Břeclaví a Vídní a vlaků kategorie REX mezi Bratislavou a Vídní lze rozpoznat významný rozdíl v přepravním výkonu obou srovnávaných relací, a to ve prospěch výrazně vyššího počtu přepravených cestujících v přeshraniční relaci na lince mezi Bratislavou a Vídní. Na základě porovnání údajů uvedených v tabulce Tabulka 9 a Tabulka 11 lze pozorovat rozdíl v trendu vývoje přepravního výkonu na obou zkoumaných relacích.

Tabulka 11 Odhad celkového počtu přepravených cestujících regionálními vlaky přes pohraniční bod Břeclav Gr. ve vybraném období

Rok	Kvartál				celkem
	1	2	3	4	
2016	7 488	12 054	9 701	11 453	40 696
2017	8 755	8 298	10 982	9 753	37 787
2018	6 632	10 976	9 337	10 864	37 808
2019	7 399	6 240	8 770	8 733	31 143
2020	8 581	1 282	8 447	2 873	21 183
2021	2 814	4 894	8 948	5 189	21 845

Zdroj: ČD, 2022b, upraveno autorem

Zatímco v případě osobních vlaků vedených přes pohraniční bod Břeclav Gr. došlo k poklesu přepravního výkonu již v roce 2019, tedy před nástupem restrikcí cestování spojených s pandemií nemoci covid-19, v případě vlaků vedených mezi Slovenskem a Rakouskem došlo k poklesu přepravního výkonu až v průběhu první poloviny roku 2020, tedy současně s nástupem účinnosti zmíněných omezení.

Významným rozdílem, na základě kterého lze předjímat budoucí trend využití zkoumaných spojů cestujícími, je pak vývoj obsazenosti zmíněných spojů v roce 2022, tedy v roce, kdy došlo k úplnému zrušení popsaných restrikcí, jak přibližuje pododdíl 2.4.2. V datech poskytnutých společností ZSSK (viz tabulka Tabulka 9) lze v roce 2022 od druhého čtvrtletí pozorovat opětovný výrazný nárůst přepravního výkonu. Předběžné údaje týkající se průměrné obsazenosti spojů vedených z/do Břeclavi za první tři čtvrtletí roku 2022 poskytnuté společností ČD však vykazují jen velmi pomalý nárůst obsazenosti (viz pododdíl 2.4.2). Obsazenost vlaků vedených přes pohraniční bod Břeclav Gr tak i po odeznění zmíněných restrikcí stále zůstává velmi nízká a poukazuje na odklon zákazníků od tohoto produktu.

2.5.2 Analýza přepravních podmínek definovaných spojů kategorie REX v přeshraniční přepravě

Za účelem srovnání tarifní nabídky MPS EURegio s obdobnými produkty aplikovanými v zahraničí bylo v rámci této práce přistoupeno k bližšímu prozkoumání tarifních a přepravních podmínek výše definovaných vlaků kategorie REX provozovaných přes pohraniční body Marchegg Gr. a Kittsee Gr., a to zejména s ohledem na produkt EUROPA REGIONAL Rakúsko (dále jen ER), který se svým charakterem nabídky MPS EURegio podobá.

Vedle běžných NRT jízdenek jsou pro cesty mezi Bratislavou a Vídní v základní nabídce společnosti ZSSK pro jednoho cestujícího jízdenky EUROPA EXPRES, které jsou vázané na konkrétní spojení a svým charakterem odpovídají nabídce Včasná jízdenka Evropa prodávané společností ČD (ZSSK, 2023a).

Obdobně jako v případě nabídky MPS EURegio platné pro cestování mezi českým a rakouským příhraničím popsané v pododdílu 2.3.2, existuje v nabídce společnosti ZSSK produkt určený pro jednodenní i časté cesty mezi slovenským a rakouským příhraničím, a to přes pohraniční body Marchegg Gr. a Kittsee Gr (ZSSK, 2023b). Tato nabídka je zastřešena obecným názvem EUROPA REGIONAL Rakúsko a dále se dělí podle přepravních relací a doby platnosti na:

- ER s tříděním na trasu přes Marchegg a Kittsee určenou pro cesty mezi Bratislavou nebo Devínskou Novou Vsí a rakouským příhraničím mimo Vídně,
- ER Wien Ticket platnou pro cestování mezi vybranými slovenskými městy a Vídní,
- ER Wien Ticket Z100, která představuje předešlou variantu rozšířenou o první tarifní zónu vídeňské městské hromadné dopravy,

- ER týždenný spiatocný cestovný lístok, jenž je nabídkou pro cestující využívající přeshraniční cesty mezi Bratislavou nebo Devínskou Novou Vsí a rakouským příhraničím na pravidelné (každodenní) bázi platnou jeden týden
- a ER mesačný spiatocný cestovný lístok, který představuje časovou jízdenku vhodnou pro pravidelné cesty mezi Bratislavou nebo Devínskou Novou Vsí a rakouským příhraničím platnou jeden měsíc (ZSSK, 2023b).

Ceník první zmíněné nabídky je uveden v příloze B, ceník obou variant nabídek v příloze C a ceník časového jízdného ER potom v příloze D. Jízdní doklady ER jsou v přeshraničním úseku a v Rakousku platné pouze v regionálních vlacích (vlaky kategorie REX), tedy obdobně jako je tomu u jízdních dokladů MPS EUREgio. Nabídku ER lze v mnoha ohledech označit za lépe zacílenou na potenciální zájmové skupiny cestujících, než je tomu v případě nabídky MPS EUREgio.

Jízdenky ER Wien Ticket jsou v obou variantách vydávány pouze jako zpáteční, a to s dobou platnosti 16 dní (při nákupu u pokladní přepážky), což lze označit jako výhodný aspekt z pohledu cestujícího, který plánuje toto spojení využít pro turistické účely nebo pro krátkodobou pracovní cestu (ZSSK, 2023b). Jako atraktivní nabídku lze rovněž označit variantu ER Wien Ticket Z100, v rámci které může cestující v rámci jednoho dne platnosti využít na jeden jízdní doklad i městskou hromadnou dopravu v centru Vídně, čímž pro cestujícího odpadá nutnost pořizovat si při úmyslu využití vídeňské městské dopravy zvláštní jízdenku (ZSSK, 2023b). Platnost jízdenky ER uvedené ve výše uvedeném seznamu činí tři dny (ZSSK, 2023b).

U jednorázových zpátečních cestovních dokladů (ER, ER Wien Ticket a ER Wien Ticket Z100) je v přepravních podmínkách společnosti ZSSK zanesena povinnost započítání cesty na Slovensku (ZSSK, 2023b), a sice z důvodu zamezení čistě vnitrostátních jízd na rakouském území, neboť zatímco nezlevněná zpáteční jízdenka Bratislava – Vídeň v tarifu ER Wien Ticket stojí 18 €, tedy v přepočtu 9 € za jednosměrnou cestu (viz příloha C), vnitrostátní jednosměrná jízdenka ze stanice Kittsee do stanice Wien Hbf stojí dle tarifu společnosti ÖBB 14,4 € (ÖBB, 2022c), bez tohoto omezení by tak hrozilo zneužívání jízdních dokladů ER z důvodu jejich nižší ceny pro vnitrostátní rakouské cesty tamními cestujícími. Podobně je tomu i v případě tarifu MPS EUREgio, kdy jsou přeshraniční jízdenky dle tohoto tarifu vydávány za nižší cenu, než je tomu u rakouských vnitrostátních jízdnek platných pro kratší část trasy porovnávaného jízdního dokladu (viz pododíl 2.3.2).

Prodej časových jízdních dokladů (týdenní a měsíční varianta) je navíc omezen distribuční sítí pouze na pokladny společnosti ZSSK s komplexním odbavením, takže je nelze

na rakouském území zakoupit (ZSSK, 2023b). Jízdní doklady ER Wien Ticket a ER Wien Ticket Z100 jsou k dispozici i v rámci online prodejních kanálů, kterými jsou e-shop společnosti ZSSK a mobilní aplikace Ideme vlakom (ZSSK, 2023b). Platnost takto zakoupených jízdních dokladů je zkrácena na jeden den (ZSSK, 2023b).

Mezi další výhody jmenovaných jízdních dokladů se řadí možnost přepravy jízdního kola jako spoluzavazadla v ceně jízdního dokladu, tedy bez dalších příplatků (ZSSK, 2023b), což umožňuje cestujícím pohodlnou možnost přepravy ve smyslu bike and ride v nástupní i cílové oblasti. V případě jízdního dokladu ER s měsíční platností je v prodeji i zlevněná varianta pro cestující studenty ve věku 19 až 26 let, kteří se při kontrole mohou prokázat rakouským studijním průkazem (ZSSK, 2023b).

Obdobu výše zmíněných jízdních dokladů nabízí i společnost ÖBB pod názvem Bratislava-Ticket, kdy na tento doklad umožňuje cestování regionálními vlaky mezi Vídní a jakoukoli železniční stanicí v Bratislavě, a to přes pohraniční bod Marchegg Gr. i Kittsee Gr (ÖBB, 2022a). Tento jízdní doklad je společností ÖBB prodáván jako zpáteční, a to buď v základní jednorázové variantě (v ceně 18 €, děti do 14 let věku 9 €) nebo jako týdenní (v ceně 42,5 €) či měsíční (v ceně 143,8 €), jak společnost na svých internetových stránkách (ÖBB, 2022a) uvádí. Společnost ÖBB jízdní doklady Bratislava-Ticket nabízí svým zákazníkům za stejné ceny, jako jsou obdoby těchto dokladů nabízeny společností ZSSK. Držitelé tohoto jízdního dokladu mohou v první den jeho platnosti bezplatně využívat městskou hromadnou dopravu v Bratislavě (ÖBB, 2022a).

2.6 Kritické zhodnocení analytické části práce

Severní část území definovaného jako předmět zkoumání této práce nese venkovský charakter s několika významnými regionálními centry, jižní část potom postupně se zkracující se vzdáleností od rakouského hlavního města přechází z venkovského na předměstský charakter vyplněný střídavě průmyslovými a obytnými oblastmi. Nejjižnější cíp tohoto území pak tvoří samotné město Vídeň nesoucí charakter velkoměsta, jak přibližuje oddíl 2.1. Zmíněné území je doplněno turisticky atraktivními místy, jako jsou Mikulov nebo Velké Pavlovice.

Zkoumaná část území se dělí dle vedení státní hranice mezi ČR a Rakouskem na dvě ekonomicky značně odlišné oblasti. Tyto odlišnosti jsou charakterizovány mimo jiné výrazně nižší cenovou hladinou na české části území a vyšší průměrnou mzdou na rakouské části. Zmíněné charakteristiky vedou společně s otevřeným pracovním trhem Evropské unie k migraci pracovní síly z ČR do Rakouska, a sice na zmíněném území v podobě zejména každodenního přeshraničního cestování do zaměstnání. Tato skutečnost vede ke vzniku

přepravní poptávky, která se v současné době projevuje silnými proudy individuální automobilové dopravy na dotčených hraničních přechodech, jak pododdíl 2.2.3 vysvětluje. Takto nastavenou dělbu přepravní práce lze v návaznosti na poznatky uvedené v pododdílu 1.1.2 označit za environmentálně značně nepříznivé rozdělení.

Této poptávky však nedokáže využít regionální přeshraniční železniční doprava, neboť navzdory vysokému vytížení silničních hraničních přechodů v okolí Břeclavi je obsazenost zmíněných téměř paralelně vedených vlaků mizivá. V mezinárodním srovnání těchto vlaků s regionálními vlaky vedenými mezi Bratislavou a Vídní nelze přikládat vinu nedostatečné četnosti spojů, neboť i zahraniční porovnávané spoje jsou provozovány v hodinovém taktu a jejich přepravní výkon je přesto vysoký.

Navzdory cenovému zvýhodnění tarifní nabídky MPS EURegio oproti alternativním nabídkám společnosti ÖBB nemají cestující o uvedené spoje zájem, jak je z analýzy obsazenosti spojů prezentované v oddílu 2.4 patrné, a to bez rozlišení na pracovní dny a dny pracovního klidu. Tarifní nabídky ER Wien Ticket a ER Wien Ticket Z100 lze s ohledem na argumentaci pododdílu 2.5.2 označit za uživatelsky atraktivnější.

Návrhy opatření pro zvýšení přepravního výkonu zkoumaných spojů by proto v návaznosti na uvedené výsledky přepravní analýzy měly směřovat spíše ke změnám tarifních a přepravních podmínek platných pro tyto spoje, než ke změnám dopravního konceptu na této trati, který je dán zejména podmínkami provozu definovaných vlaků na rakouském území.

3 NÁVRH OPATŘENÍ PRO ZVÝŠENÍ PŘEPRAVNÍHO VÝKONU V RÁMCI VYBRANÉ PŘESHraniČNÍ RELACE

Tato kapitola představuje navržená opatření, která si v souladu se záměrem této práce kladou za cíl přispět ke zvýšení přepravního výkonu spojů definovaných v pododdílu 2.2.6. První návrh se zabývá možnostmi zavedení návazných jízdních dokladů platných na území ČR k rakouské tarifní nabídce Klimaticket do online prodejních kanálů společnosti ČD, a to za účelem zatraktivnění tohoto dopravního módu, díky němuž lze očekávat pozitivní vliv na trend vývoje přepravního výkonu daných spojů.

Druhý návrh popsáný v této kapitole se zabývá možnými úpravami současné nabídky MPS EURegio, a to v návaznosti na fungující tarifní opatření platná v rámci nabídky EUROPA REGIONAL Rakúsko prezentovaná v pododdílu 2.5.2. Mezi stěžejní body těchto úprav se řadí návrh na zavedení přepravy jízdního kola k jízdním dokladům MPS EURegio zdarma a rovněž vytvoření zpáteční varianty nabídky MPS EURegio, která by v návaznosti na argumentaci uvedenou v pododdílu 3.2.3 umožnila zavedení této varianty nabídky MPS EURegio do online prodejních kanálů společnosti ČD. Obě navržené úpravy zmíněné současně platné tarifní nabídky si kladou za cíl podpořit poptávku po přeshraničním cestování danými regionálními vlaky.

Kapitola je doplněna o stručné představení navržené propagační kampaně určené k rozšíření povědomí stávajících i potenciálních zákazníků zkoumaných spojů o provedených tarifních změnách, a to za účelem podpory uživatelské poptávky po službě mezinárodní přeshraniční přepravy. Závěrem této kapitoly je nastíněn navržený harmonogram realizace popsáných návrhů. Uvedené návrhy opatření jsou s ohledem na zaměření práce koncipovány jako řešení aplikovatelná z pohledu společnosti ČD.

3.1 Zavedení návazných vnitrostátních jízdních dokladů k nabídce Klimaticket platných v České republice do online prodejních kanálů

Z výsledků analýzy tarifních nabídek dostupných pro cestování v rámci zkoumané přeshraniční relace prezentovaných v pododdílu 2.3.2 doplněných o aktuální poznatky odborníků ze společnosti ČD týkající se vývoje prodeje dotčených jízdních dokladů vyplývá, že v rámci zvoleného přeshraničního úseku přibývá cestujících, kteří pro své cesty využívají kombinace vnitrostátního jízdného platného v ČR a tarifní nabídky Klimaticket platné na území Rakouska. Tento segment cestujících označují zmínění odborníci v návaznosti na charakter nabídky Klimaticket jako cestující využívající služeb veřejné dopravy na pravidelné bázi, a to běžně od několika cest týdně po každodenní využití.

Oblíbenost uvedeného způsobu odbavení spočívá dle odborníků ze společnosti ČD zejména v možnosti kombinace různých módů veřejné dopravy na území Rakouska (viz pododdíl 2.3.2) společně s atraktivní cenou a flexibilitou této tarifní nabídky.

Zmíněná tarifní kombinace se skládá z vnitrostátního jízdního dokladu určeného pro cestu z/do libovolného tarifního bodu v ČR do/z pohraničního bodu Břeclav Gr, pro úsek cesty ležící na území ČR a z jízdního dokladu Klimaticket platného mezi uvedeným pohraničním bodem a rakouským vnitrozemím pro část cesty ležící na rakouském území.

Výše zmíněný způsob dělení jízdních dokladů na státní hranici je plně v souladu s Tarifními a přepravními podmínkami Českých drah v mezinárodní přepravě (ČD, 2022d), které takový postup dovolují, ačkoli jízdní doklady Klimaticket společnost ČD sama neprodává, jak tento dokument podotýká.

Uvedený způsob odbavení klade zvýšené nároky na uživatelskou znalost tarifních podmínek, neboť se lze domnívat, že značná část běžných cestujících neví o existenci fiktivních pohraničních tarifních bodů, kde dochází současně s přejezdem státní hranice a změnou dopravce vlaku ke změně tarifních podmínek. Uvedenou domněnku potvrzují odborníci ze společnosti ČD, kteří v návaznosti na tvrzení vlakového doprovodu společnosti ÖBB obsluhujícího zkoumané regionální spoje vypovídají, že u cestujících využívajících na rakouském území jízdní doklad Klimaticket často dochází k situaci, kdy tito cestující nejsou vybaveni vnitrostátním jízdním dokladem pro část cesty vedenou na území ČR, přičemž tento problém je v případě cest vedených přes pohraniční bod Břeclav Gr. patrný i u dálkových vlaků vedených ve spolupráci společností ČD a ÖBB.

Zmíněnou situaci nelze řešit výdejem vnitrostátního jízdního dokladu platného v ČR vlakovou četou společnosti ÖBB, která všechny vlaky vedené přes pohraniční bod Břeclav Gr. v přeshraničním úseku doprovází, neboť prodej vnitrostátních jízdních dokladů vlakovou četou platných na území jiného státu, než je domovský stát dané vlakové čety, není z technických důvodů možný.

Zavedení nabídky vnitrostátních jízdních dokladů ČD do prodejního kanálu vlakového doprovodu společnosti ÖBB by mimo jiné vyžadovalo nutnost významného rozšíření znalostí zaměstnanců vlakového doprovodu zmíněné společnosti, neboť v rámci zavedení takového opatření by členové rakouského vlakového doprovodu museli disponovat kompletní znalostí vnitrostátních tarifních podmínek ČD, což by vzhledem malému k objemu počtu přeshraničních cestujících požadujících takové odbavení vedlo v návaznosti na nutné rozsáhlé proškolení rakouských zaměstnanců k neekonomickému hospodaření rakouského dopravce.

Jízdní doklady směřované z/do jakéhokoli pohraničního bodu, který je pouze fiktivním tarifním bodem, nelze v případě v případě společností ÖBB a ČD vydat prostřednictvím online distribučních kanálů, neboť přímé zadání pohraničního bodu jako výchozího nebo cílového bodu cesty vyhledávač spojení ani jedné ze zmíněných společností neumožňuje (ČD, 2023 a ÖBB, 2022c), jak pododdíl 2.3.2 doplňuje.

Na rakouské části zkoumaného území lze tak jízdní doklady směřované z/do pohraničního bodu Břeclav Gr. do/z jakéhokoli tarifního bodu ČD ležícího na území ČR v návaznosti na výše zmíněné informace zakoupit pouze u pokladní přepážky společnosti ÖBB v rámci mezinárodní tarifní nabídky NRT (ÖBB, 2022b). Takto zakoupené jízdní doklady se však vyznačují výrazně vyšší cenou, než je tomu v případě vnitrostátních jízdenek vydaných dle Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel (ČD, 2022c), proto se tato nabídka netěší u cestujících pravidelně využívajících přeshraniční spojení dle odborníků ze společnosti ČD velké oblibě.

Tato práce se zabývá problematikou přepravního výkonu dotčených regionálních vlaků z pohledu společnosti ČD, proto bude i v rámci tohoto návrhu přikládána většina pozornosti distribučním kanálům společnosti ČD, zatímco problematika distribučních kanálů společnosti ÖBB bude řešena spíše okrajově v nezbytných doplňujících souvislostech.

3.1.1 Cíle a funkce návrhu

Na základě nástinu slabiny současné tarifní nabídky využívané pro přeshraniční cestování přes uvedený pohraniční bod spojující vnitrostátní jízdné ČD a rakouský jízdní doklad Klimaticket zmíněné v úvodu tohoto oddílu navrhuje autor zavedení nabídky návazných jízdních dokladů platných v ČR k jízdním dokladům Klimaticket do online odbavovacích kanálů společnosti ČD, tedy do internetového obchodu společnosti ČD a rovněž do aplikace Můj vlak této společnosti určené pro mobilní zařízení.

Cíl tohoto opatření lze popsat ve dvou rovinách, a to v rovině uživatelské a v rovině podnikohospodářské. Z uživatelského pohledu lze za cíl popisovaného opatření označit zjednodušení mezistátního cestování veřejnou dopravou, a to zejména díky snadnému a intuitivnímu způsobu nákupu návazného vnitrostátního jízdního dokladu ČD k tarifní nabídce Klimaticket, které by kladlo nižší nároky na uživatelskou znalost tarifních podmínek, neboť cestující by byl k nákupu návazného jízdního dokladu veden automaticky pomocí naprogramovaného postupu internetového obchodu ČD a mobilní aplikace Můj vlak, jak tento pododdíl dále popisuje.

V rámci podnikohospodářského pohledu na proces odbavení cestujících pro úsek Břeclav – Břeclav Gr. a opačně lze jako cíl tohoto opatření označit zvýšení kvality popsané přepravní služby, a to pomocí eliminace konfliktů mezi cestujícími a vlakovou četou společnosti ÖBB, ke kterým dochází v důsledku nedostupnosti cenově přijatelné vnitrostátní tarifní nabídky v odbavovacích kanálech společnosti ÖBB, jak úvodní část tohoto oddílu a pododdíl 2.3.2 přibližují. Cestující ve směru z Rakouska tak v některých případech nejsou dle odborníků ze společnosti ČD vybaveni návaznými jízdními doklady, na což jsou vlakovými četami doprovázejícími dané spoje opakovaně důrazně upozorňováni.

Tento problém nastává dle odborníků ze společnosti ČD zejména u cestujících využívajících nabídky Klimaticket, kteří necestují popsanými vlaky přes státní hranici z Rakouska do ČR ve stejný den, jako cestovali v opačném směru, tedy nepřekračují denně obousměrně státní hranici. Tito cestující nemají možnost zakoupit na Rakouském území jízdní doklad pro úsek (minimálně) Břeclav Gr. – Břeclav za cenu odpovídající vnitrostátnímu tarifu ČD a musí tak nákup zpáteční jízdenky zohlednit již před opuštěním ČR.

V době zpracování této práce dochází již dle tvrzení odborníků ze společnosti ČD k rámcové přípravě řešení popsaného nedostatku.

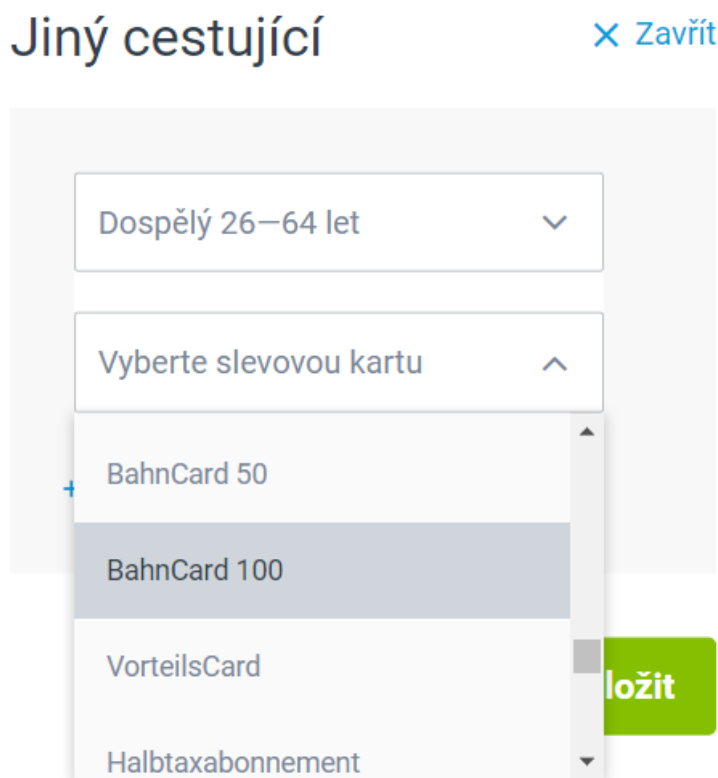
Uvedený návrh si tak pomocí zavedení navazujících vnitrostátních jízdních dokladů platných v ČR k nabídce Klimaticket klade za cíl poskytnout popsané skupině cestujících možnost snadného nákupu navazujícího, výhodného a cenově dostupného jízdního dokladu bez ohledu na místo jejich aktuální geografické polohy. Současně si tento návrh klade za cíl poskytnout snadnou cestu k navazujícímu jízdnímu dokladu k nabídce Klimaticket cestujícím, kteří nedisponují z jakéhokoli důvodu znalostmi podmínek územní platnosti nabídky Klimaticket.

3.1.2 Technologické řešení a způsob aplikace návrhu

Popsaný návrh doporučuje autor práce technologicky řešit pomocí zavedení tarifní nabídky Klimaticket mezi slevové průkazy do online prodejních kanálů společnosti ČD. Tyto slevové průkazy volí cestující dle svých možností při vyhledávání spojení v online prodejních kanálech společnosti ČD, a to při úpravě profilu cestujícího, jak je znázorněno na obrázku Obrázek 8.

V dalším kroku nákupu jízdního dokladu je cestujícímu v rámci stávajících pravidel fungování online odbavovacích kanálů společnosti ČD nabídnuto vhodné spojení z výchozí do cílové destinace a na základě zvoleného profilu cestujícího doplněného o výčet slevových

průkazů, kterými tento cestující disponuje, zobrazena nejvýhodnější nabídka, která je danému cestujícímu pro navržené dopravní spojení k dispozici.



Obrázek 8 Výběr slevových průkazů v internetovém obchodu společnosti ČD (ČD, 2023)

Vzhledem k rozsáhlému obvodu platnosti tarifní nabídky Klimaticket, zejména co se rozličných dopravních módů týče (viz pododdlíl 2.3.2) navrhuje autor práce omezit volbu výchozí/cílové destinace ležící na území Rakouska a dopravního módu ve vyhledávací spojení v rámci online prodejních kanálů společnosti ČD pouze na železniční dopravu a k ní náležící stanice a zastávky, neboť správa a údržba datové základny umožňující vyhledání spojení z/do jakéhokoli tarifního bodu obsaženého v rámci platnosti tarifní nabídky Klimaticket, by byla vzhledem k malému významu příslušného segmentu cestujících vzhledem k celkovému podnikatelskému kontextu společnosti ČD dle tvrzení odborníků z této společnosti velmi neefektivní.

Zmíněné řešení neobsahuje návrh na zavedení jízdních dokladů Klimaticket do prodejních kanálů společnosti ČD, neboť tyto jízdní doklady využívají v přeshraniční dopravě (v kombinaci s dalším jízdním dokladem) především cestující, kteří v dané relaci cestují pravidelně. U této skupiny cestujících nelze předpokládat, že by pro ně zakoupení jízdního dokladu Klimaticket na rakouském území bylo problematické, neboť se na zmíněném území

vyskytují pravidelně. Zavedení jízdních dokladů Klimaticket do odbavovacích kanálů společnosti ČD tak autor z důvodu jeho časové i finanční náročnosti nenavrhuje, a to s přihlédnutím k alternativní možnosti nákupu zmíněných jízdních dokladů na rakouském území, jež je pro uvedenou skupinu cestujících dobře dostupná.

Navržené technologické řešení by umožnilo cestujícím jednoduchým způsobem zakoupit návazný jízdní doklad platný na území ČR k jízdnímu dokladu Klimaticket platnému v Rakousku, a to intuitivním způsobem nevyžadujícím po cestujících detailní znalost tarifních podmínek.

Cestující v rámci uvedeného návrhu do vyhledávače spojení dostupného v internetovém obchodu ČD nebo v aplikaci Můj vlak zadá požadované datum a čas odjezdu, zvolí v kategorii slev nabídku „Klimaticket“ a dále do vyhledávače zadá:

- výchozí bod cesty ležící na území ČR a cílový bod cesty ležící na území Rakouska
- nebo výchozí bod cesty ležící na území Rakouska a cílový bod cesty ležící na území ČR.

Pro část trasy ležící na území ČR budou následně pomocí automatického algoritmu online odbavovacích kanálů společnosti ČD nabídnuty zákazníkovi dostupné varianty vnitrostátních jízdních dokladů ze zvoleného výchozího bodu cesty ležícího na území ČR do pohraničního tarifního bodu nebo opačně, a to obdobným způsobem, jako je tomu v případě odbavení pro čistě vnitrostátní cestu. Pro část trasy ležící na území Rakouska, a to mimo spoje a oblasti bez platnosti nabídky Klimaticket, nebude následně cestujícímu účtována žádná cena.

Jízdní doklad, který cestující po nákupu v online odbavovacích kanálech při dodržení výše popsaného postupu obdrží, bude vzhledem k charakteru jízdného vydán ve formátu běžném pro vnitrostátní přepravu a bude obsahovat:

- informaci o obsahu vydaného dokladu (jízdenka nebo jízdenka a místenka),
- jméno výchozí a cílové stanici, které cestující zvolil při vyhledání spojení předcházejícím nákupem jízdního dokladu,
- datum a čas odjezdu,
- datum a čas konce platnosti dokladu,
- přehled vybraných nácestných stanic,
- informace o zvoleném vnitrostátním tarifu,
- cenu dokladu,
- jízdní řád zvoleného spojení, prvky pro kontrolu a další náležitosti, kterými jsou jízdní doklady vydané pomocí online odbavovacích kanálů společnosti ČD v současnosti běžně doplňovány.

Autor práce doporučuje doplnit výše uvedené údaje o slovní upozornění, že daný jízdní doklad platí pouze na území ČR z/do daného pohraničního bodu ve vlacích ČD a na území Rakouska se musí cestující prokazovat výlučně platným jízdním dokladem Klimaticket. Jak z navrženého upozornění vyplývá, je toto technologické řešení možné pouze u spojů, kdy je dopravcem všech spojů obsažených ve spojení, které si cestující pro svoji cestu volí, společnost ČD a jízdné je tak vydáváno dle jejího Tarifu pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel (ČD, 2022c).

Při využití některého z alternativních dopravců obsluhujících na území ČR linky provozované v závazku veřejné služby, tedy v případě linek, pro které je dostupná nabídka OneTicket umožňující cestujícím přestup mezi různými železničními dopravci (SJT, 2022), je třeba v rámci navrženého technologického řešení postupovat odlišně, než je tomu v případě, kdy cestující pro úsek cesty ležící na území ČR využije pouze spoje dopravce ČD.

Při zakomponování spoje některého z alternativních dopravců, umožňujícího na daný spoj výdej jízdního dokladu OneTicket, do spojení zvoleného cestujícím pro úsek cesty ležící na území ČR, je nutno vydat dva samostatné jízdní doklady. Pokud bude uvažována cesta z výchozí stanice ležící na území ČR do Rakouska přes pohraniční bod Břeclav Gr. v situaci, kdy zvolené spojení obsahuje spoj některého z alternativních dopravců při splnění výše uvedených podmínek, bude cestujícímu vydán jízdní doklad OneTicket pro cestu ze zvolené výchozí stanice do stanice Břeclav a následně Flexi základní jízdenka vydaná dle Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel ze stanice Břeclav do tarifního bodu Břeclav Gr. Ze zmíněného pohraničního bodu použije cestující při cestě do rakouského vnitrozemí jízdní doklad Klimaticket.

Obdobným způsobem je v rámci online distribučních kanálů společnosti ČD řešen prodej návazných vnitrostátních dokladů platných na území ČR k tarifní nabídce BahnCard 100 nabízené německou společností DB, jež umožňuje neomezené roční cestování všemi vlaky společnosti DB a regionálními spoji jiných dopravců na území SRN, jejichž linky jsou provozovány v závazku veřejné služby (DB, 2023). Uvedenou nabídku lze tak ve zjednodušeném pojetí přirovnat k tarifní nabídce Klimaticket, jejíž charakter je blíže popsán v pododdílu 2.3.2.

Návazné vnitrostátní jízdní doklady k této nabídce platné při cestách ve směru z ČR do SRN z výchozí stanice cestujícího ležící na území ČR do zvoleného pohraničního bodu mezi ČR a SRN (při cestách ze SRN do ČR v opačném pořadí) jsou vydávány dle mezinárodního tarifu NRT (ČD, 2023). V případě využití na území ČR jiných železničních dopravců, než je společnost ČD, dochází ke kombinaci výše zmíněného jízdního dokladu vydaného dle ceníku

NRT a jízdního dokladu OneTicket umožňující využití spoje alternativního dopravce (ČD, 2023).

Autor práce ve svém návrhu doporučuje odlišně od již zavedeného výše nastíněného řešení týkajícího se návazných vnitrostátních jízdních dokladů k nabídce BahnCard 100 použít pro vnitrostátní úsek cesty vedený spoji společnosti ČD jízdného dle platného Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel, nikoli tedy dle ceníku jízdného NRT, jak je tomu u výše zmíněné nabídky.

S ohledem na cíl popisovaného návrhu zmíněný v oddílu 3.1.1, tedy poskytnutí cestujícím možnosti nákupu výhodných a cenově dostupných návazných jízdních dokladů k tarifní nabídce Klimaticket, navrhuje autor zavedení takových návazných dokladů do online prodejních kanálů společnosti ČD, jejichž cena je vypočtena dle zmíněného Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel, tedy s výrazně nižší cenou, než je tomu v případě porovnatelného jízdného vypočteného dle ceníku NRT. Uvedenému návrhu následně odpovídá i návrh struktury jízdního dokladu, který vychází z formy vnitrostátních jízdních dokladů vydávaných pomocí online odbavovacích kanálů společnosti ČD (ČD, 2023).

Výše popsanou technologii prodeje návazných jízdních dokladů platných na území ČR k tarifní nabídce Klimaticket doporučuje autor práce ve vztahu k univerzálnosti tohoto řešení aplikovat po uplynutí případného pilotního provozu u regionálních vlaků vedených přes pohraniční bod Břeclav Gr. i v případě ostatních železničních pohraničních bodů ležících na pomezí ČR a Rakouska. Uvedený postup by v rámci společnosti ČD vedl k rozproštění nákladů na zavedení tohoto opatření do více provozních celků. Náklady plynoucí ze zavedení tohoto opatření by bylo následně možné díky síťovému charakteru uvedeného návrhu kompenzovat výnosy plynoucími z většího množství přeshraničních spojů než při aplikaci tohoto opatření pouze na spoje zkoumané touto prací.

3.1.3 Definice způsobu odbavení ve specifických situacích

S ohledem na celkový obsah souboru tarifních bodů a možných dopravních spojení zakomponovaných ve vyhledávací spojení v internetovém obchodu společnosti ČD a v mobilní aplikaci Můj vlak lze logicky uvažovat s ohledem na navrhované řešení kromě cesty výchozí na území ČR a končící na území Rakouska (nebo opačně) i následující možnosti:

- cesta z třetí země do tarifního bodu na území Rakouska (a opačně),
- cesta z ČR do třetí země (a opačně) tranzitně přes území Rakouska
- a cesta z třetí země tranzitně přes území Rakouska do jiného státu s povahou třetí země.

Ve všech výše zmíněných případech doporučuje autor práce v rámci svého návrhu výpočet jízdného pro úsek zvolené trasy, na níž není možno aplikovat jízdní doklad Klimaticket, dle standardního ceníku NRT. Pokud by například cestující, který je držitelem jízdního dokladu Klimaticket Ö Classic, zvolil ve vyhledávací spojení v internetovém obchodu společnosti ČD trasu vedoucí ze švýcarského Curychu do rakouské Vídně, zaplatil by za část trasy ležící na území Švýcarska jízdné dle ceníku NRT a v rakouské části trasy by využil zmíněný jízdní doklad Klimaticket, jehož je držitelem.

Výše popsany postup doporučuje autor práce v rámci svého návrhu aplikovat rovněž v případě, kdy je jednou z tranzitních zemí ČR, jak z výše uvedeného výčtu možností vyplývá. Výpočet jízdného za část cesty ležící na území ČR dle Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel tedy autor práce navrhuje pouze v případě, kdy je v rámci vyhledaného spojení ČR výchozí a Rakousko cílovou zemí cestujícího nebo opačně.

K navržení zmíněného alternativního postupu aplikovatelného ve výše vyjmenovaných zvláštních případech přistupuje autor práce ze dvou hlavních důvodů. Prvním důvodem tohoto opatření je snížení náročnosti výpočtového algoritmu odbavovacího systému a zachování jednotného postupu odbavování cestujících v obdobných případech shodného například se způsobem vystavování návazných jízdní dokladů k tarifní nabídce BahnCard 100.

Tato práce směřuje k vytvoření návrhů pro zvýšení přepravního výkonu v daných regionálních spojiích v přeshraničním úseku mezi ČR a Rakouskem. Z tohoto důvodu je prezentovaný návrh svou povahou zacílen na cestující využívající služby mezistátní železniční dopravy na krátké vzdálenosti, tedy v regionálním měřítku, i když vzhledem k charakteristice prezentovaného návrhu lze cenovou nabídku plynoucí z tohoto návrhu za výhodných podmínek využít i v dálkové přepravě mezi ČR a Rakouskem.

Z tohoto důvodu dochází v rámci tohoto návrhu při dodržení podmínek předepsaných výše oproti současné nabídce návazných jízdenek k tarifní nabídce BahnCard 100 k výpočtu uživatelsky cenově výhodnějšího jízdného určeného dle Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel, což vede díky cenové atraktivitě k růstu konkurenceschopnosti přeshraniční regionální železniční dopravy mezi ČR a Rakouskem.

3.1.4 Způsob vyhodnocení četnosti využití nabídky a proces kontinuálního sledování vývoje uživatelské poptávky v dané relaci

Jízdní doklady vydané pomocí online distribučních kanálů společnosti ČD jsou běžně vybaveny aztéckým kódem, jehož ukázka je uvedena na obrázku Obrázek 9, umožňujícím

elektronické čtení dokladu. Data získaná ze čtecích zařízení sloužících k načítání zmíněných aztéckých kódů na jízdních dokladech lze následně využít pro automatické sestavování statistik poskytujících informace o kvantitě a charakteru využití daných jízdních dokladů.



Obrázek 9 Ukázka aztéckého kódu užívaného pro označení jízdních dokladů vydaných pomocí online odbavovacích kanálů společnosti ČD (ČD, 2023)

Pomocí zmíněného automatického zpracování dat získaných ze čtecích zařízení, jimiž jsou vlakové čety vybaveny, je následně možné přiřadit v databázi spojů jednotlivé jízdní doklady ke konkrétnímu spoji, ve kterém byly tyto jízdní doklady použity.

V návaznosti na měnící se charakter poptávky po jízdních dokladech ve zmíněné přeshraniční relaci doporučuje autor práce zavedení nařízení, jež by vlakovým četám doprovázejícím zkoumané spoje přikazovalo načítat svým čtecím zařízením všechny jízdní doklady vybavené aztéckými kódy a bezkontaktní čipové karty tak, aby bylo možné průběžné sledování a vyhodnocování zmíněných dat.

Dotčené spoje jsou doprovázeny vlakovou četou společnosti ÖBB, proto je mezi společnostmi ČD a ÖBB nutné vytvoření odpovídající domluvy o pravidlech poskytování takto získaných dat, stejně jako o struktuře takto předávaného výkazu. Uvedený postup umožní společnosti ČD pravidelně vyhodnocovat složení struktury jízdních dokladů využívaných pro cesty v daném přeshraničním úseku a dynamicky reagovat na změny v zákaznickém chování a z něho plynoucí zákaznické poptávce. Na zmíněné změny upozorní dopravce ČD rozdíly ve struktuře jízdních dokladů obsažené v datech získaných ze čtecích zařízení vlakových čet společnosti ÖBB, a sice v porovnání dat z různých časových období.

Autor práce nepředpokládá ochotu společnosti ÖBB poskytovat společnosti ČD data týkající se vyčtení jízdních dokladů v daném přeshraničním úseku umožněním přímého vstupu společnosti ČD do elektronického datového skladu společnosti ÖBB, a to zejména z důvodu obavy společnosti ÖBB o bezpečnost svých nashromážděných dat.

Autor práce proto navrhuje uzavření společné dohody mezi společnostmi ČD a ÖBB, na základě které budou společnosti ÖBB zpracovávány v měsíčním intervalu výkazy obsahující informace o vyčtení jízdních dokladů čtecími zařízeními vlakových čet společnosti ÖBB, a to v úseku Břeclav – Bernhardsthal, tedy v dotčené přeshraniční relaci. Následně budou uvedené výkazy elektronicky předávány společností ČD, kterou budou získaná data dále analyzována a vyhodnocována.

3.1.5 Doplnkové rozšíření uvedeného návrhu o regionální varianty nabídky Klimaticket

Tarifní nabídka jízdních dokladů Klimaticket obsahuje nejen nabídku Klimaticket Ö Classic, nýbrž i regionální varianty, jak popisuje pododdíl 2.3.2. V rámci zkoumaného území vymezeného v oddílu 2.1 jsou k dispozici dvě regionální varianty tarifní nabídky Klimaticket, a to VOR KlimaTicket MetropolRegion a VOR KlimaTicket Region, jak pododdíl 2.3.2 přibližuje.

S platností ode dne 1. listopadu 2022 došlo k desetiprocentnímu zlevnění obou tarifních nabídek, a to za účelem podpory občanů Dolního Rakouska čelícím prudkému zdražování zboží a služeb a rovněž s cílem podpory ekologické a udržitelné veřejné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy (Zeiler, 2022). Ceny zmíněných regionálních tarifních nabídek prezentované v rámci pododdílu 2.3.2 jsou uvedeny ve stavu po výše zmíněném zlevnění. Na základě zmíněného cenového opatření platného pro dané regionální nabídky lze s ohledem na rostoucí ceny pohonných hmot očekávat další nárůst počtu cestujících pravidelně využívajících služeb veřejné dopravy (Zeiler, 2022).

S ohledem na regionální charakter vlakových spojů zkoumaných v rámci této práce doporučuje autor ve svém návrhu s přihlédnutím k výše zmíněnému předpokladu růstu počtu cestujících využívajících regionální varianty jízdného Klimaticket platné (mimo jiné) na území Dolního Rakouska, tedy VOR KlimaTicket MetropolRegion a VOR KlimaTicket Region, doplnit nabídku slevových průkazů v online odbavovacích kanálech společnosti ČD nejen o tarifní nabídku Klimaticket Ö Classic, nýbrž také o jednotlivé regionální varianty nabídky Klimaticket.

Rozšíření nabídky slevových průkazů ve zmíněných odbavovacích kanálech také o jednotlivé regionální varianty nabídky Klimaticket si klade za cíl poskytnout zákazníkům ČD, kteří jsou držiteli jízdního dokladu Klimaticket v některé z jeho regionálních variant, jednoduchou a pohodlnou možnost odbavení z výchozí stanice situované na území ČR do cílové železniční stanice nebo zastávky ležící na území Rakouska nebo obráceně. Uvedené řešení si tak klade za cíl rozšířit možnosti uživatelsky přívětivého odbavení dostupného v rámci odbavovacích kanálů společnosti ČD.

Zavedení zmíněného doplňku popisovaného návrhu do online odbavovacích kanálů společnosti ČD by v rámci tarifní databáze této společnosti vyžadovalo definování geografických hranic jednotlivých regionálních tarifních nabídek Klimaticket a přiřazení obvodu platnosti uvedených nabídek jednotlivým železničním tarifním bodům, čímž tento doplňkový návrh nabývá na administrativní a technické náročnosti vztažené k zavedení tohoto řešení do praxe a jeho průběžné údržbě.

V případě, že by zahraniční část trasy cestujícím vybraného dopravního spojení byla vedena mimo území platnosti zvoleného jízdního dokladu Klimaticket, jehož je cestující držitelem, bylo by cestujícímu pro zmíněnou část trasy vypočteno jízdné dle ceníku jízdného NRT.

Při nákupu návazného jízdního dokladu pomocí online odbavovacích kanálů společnosti ČD k dané regionální variantě nabídky Klimaticket by tak cestující nemusel znát přesné hranice územní platnosti dané nabídky, neboť za přesah trasy jeho dopravního spojení vedený mimo území platnosti daného jízdního dokladu Klimaticket, jehož je cestující držitelem, by bylo cestující automaticky dopočteno jízdné v nenulové výši.

Alternativně ke zvolenému doplňujícímu návrhu lze vzhledem k vysoké náročnosti jeho zavedení a údržby uvažovat zavedení do odbavovacích kanálů společnosti ČD pouze těch regionálních variant nabídky Klimaticket, které se hranicí své územní platnosti dotýkají státní hranice mezi ČR a Rakouskem. U těchto regionálních variant zmíněné nabídky lze vzhledem k jejich územní platnosti předpokládat vyšší četnost nákupu návazných jízdních dokladů přes online odbavovací kanály společnosti ČD, než je tomu v případě regionálních variant, které se hranicí své územní platnosti státní hranice mezi ČR a Rakouskem nedotýkají.

3.2 Úprava tarifní nabídky MPS EURegio

Na segment cestujících využívajících zkoumané spoje v přeshraniční relaci je zacílena tarifní nabídka MPS EURegio, jejíž charakter je blíže popsán v pododdílu 2.3.2. Tato tarifní nabídka je zaměřena na cestující, kteří svou cestu započnou na území ČR a směřují ji do

rakouského příhraničí a kteří se ze zmíněné oblasti případně následně vrací zpět do ČR. Toto zacílení je voleno s ohledem na charakter uvedené nabídky představený v pododdílu 2.3.2. Zmíněná tarifní nabídka je cestujícím dostupná pouze na území ČR na pokladních místech a také u vlakových čet společnosti ČD, zatímco v zahraničí pořízení této nabídky možné není, jak pododdíl 2.3.2 přibližuje.

Zmíněnou nabídku určenou pro příhraniční cestování mezi Jihomoravským krajem a regionem Dolního Rakouska lze rámcově srovnat s obdobnou nabídkou společnosti ZSSK nesoucí název EUROPA REGIONAL Rakúsko (zkráceně též ER), která slouží pro cestování mezi slovenským a rakouským příhraničím a dále se dělí na tarifní nabídky jmenované v pododdílu 2.5.2.

V návaznosti na výsledky analytické části práce týkající se srovnání nabídky MPS EURegio a ER prezentované v rámci oddílu 2.6 lze tarifní nabídku ER společnosti ZSSK označit za uživatelsky atraktivnější. Toto označení lze nabídce ER přisoudit nejen z hlediska řádově vyššího dosahovaného přepravního výkonu regionálních přepravních spojů vedených přes pohraniční body Marchegg Gr. a Kittsee Gr., ale rovněž uživatelsky přívětivější konstrukcí dotčených tarifních podmínek.

Tarifní nabídka ER umožňuje v rámci své platnosti v mezinárodní přepravě cestujícím využívajícím tuto nabídku bezplatnou přepravu jízdního kola, přičemž takové opatření lze označit za jeden z prvků podpory udržitelné mobility. Takové opatření svou podstatou přispívá k rozvoji environmentálně přijatelného způsobu přepravy způsobem zvaným bike and ride, jak pododdíl 2.5.2 vysvětluje.

Jízdní doklady ER Wien Ticket a ER Wien Ticket Z100 jsou kromě pokladních míst a odbavovacích zařízení vlakového personálu distribuovány rovněž pomocí online prodejních kanálů společnosti ZSSK, kterými jsou internetový obchod této společnosti a mobilní aplikace Ideme vlakom, přičemž doba platnosti takto vydaných jízdních dokladů je ze standardní délky 16 dní omezena na pouhý jeden den, jak pododdíl 2.5.2 uvádí.

Dle tvrzení odborníků ze společnosti ČD dochází k neustálému růstu poměru jízdních dokladů vydaných pomocí online distribučních kanálů na úkor tradičních způsobů prodeje, proto lze zmíněné spuštění online prodeje za restriktivních podmínek uvedených v pododdílu 2.5.2 zabraňujících zneužití takových jízdních dokladů pro vnitrostátní přepravu na území Rakouska označit za krok k vedoucí k zatraktivnění přeshraniční železniční regionální dopravy, neboť zmíněné opatření odpovídá vývoji uživatelské poptávky po dostupných způsobech odbavení.

S použitím metody dobrého příkladu stručně představené v oddílu 1.5 navrhuje autor doplnění nabídky MPS EURegio o výše vyzdvihnutá tarifní opatření zakomponovaná v jednotlivých variantách tarifní nabídky EUROPA REGIONAL Rakúsko společnosti ZSSK, a to s cílem zvýšení atraktivity tarifní nabídky MPS EURegio, která s přihlédnutím k nízké obsazenosti zkoumaných spojů prezentované v oddílu 2.4 nedokáže v současné době nedokáže zaujmout významné množství cestujících, kteří tak volí alternativní způsob přepravy individuální automobilovou dopravou, jak je patrné z dat prezentovaných v pododdílu 2.2.3.

3.2.1 Technologické aspekty zavedení přepravy jízdních kol k jízdě MPS EURegio zdarma

Shodně s tarifními podmínkami nabídky EUROPA REGIONAL Rakúsko společnosti ZSSK navrhuje autor práce zavedení změny tarifních podmínek nabídky MPS EURegio. Předmětem navrženého opatření je zavedení bezplatné přepravy jízdních kol pro zákazníky využívající nabídky MPS EURegio, a to obdobným technologickým způsobem, jako je tomu v případě nabídky EUROPA REGIONAL Rakúsko.

Nárok na bezplatnou přepravu jízdního kola vznikne v rámci tohoto návrhu automaticky každému cestujícímu využívajícímu tarifní nabídky MPS EURegio, požadavek na přepravu jízdního kola tedy není ze strany cestujícího nutné při nákupu jízdního dokladu uvádět. Nárok na přepravu jízdního kola vznikne v návaznosti na uvedené řešení cestujícímu ve stejné relaci, pro kterou je zakoupený jízdní doklad MPS EURegio vydán.

Autor návrhu doporučuje v návaznosti na obdobné technologické řešení nabídky společnosti ZSSK EUROPA REGIONAL Rakúsko doplnit stávající jízdní doklady MPS EURegio textem „Včetně/Inklusive 1 jízdní kolo/Fahrrad“, který bude cestující i dotčený personál dopravců ČD a ÖBB názorně informovat o možnosti přepravy jednoho jízdního kola k danému jízdě. Při společné jízdě několika cestujících bude každému cestujícímu vydán jednotlivý jízdní doklad stejné formy.

Za cíl uvedeného návrhu lze označit zatraktivnění služeb přeshraniční železniční dopravy a oslovení potenciálních nových zákazníků, pro které se toto cenové zvýhodnění spolu s možností aplikace zdravého životního stylu podpořeného propojením regionální železnice a cyklistiky může stát rozhodujícím faktorem pro výběr dopravního módu.

Uvedené řešení navazuje na rozvíjející se přepravní trend nazývaný bike and ride, tedy cestě do terminálu veřejné dopravy pomocí jízdního kola a dalšího pokračování cesty veřejnou dopravou (nebo opačně), který se na Břeclavsku těší velké popularitě a současně dochází k jeho dalšímu rozvoji (Vácha, 2018). S úmyslem podpory tohoto trendu spočívajícím v rozvoji

udržitelné mobility se město Břeclav v minulosti stalo investorem parkovacího domu pro jízdní kola označeného obchodní značkou BIKETOWER situovaného v těsné blízkosti železniční stanice a autobusového nádraží v Břeclavi (Vácha, 2018).

Jmenovaná stavba nabízí cestujícím využívajícím kombinaci cyklistické a veřejné dopravy možnost bezpečného uložení jízdního kola v bezprostřední blízkosti terminálu veřejné dopravy, a to za drobný poplatek (BIKETOWER, 2022). Zákazníkům společnosti ČD disponujícím některou ze zákaznických aplikací nahaných na bezkontaktní čipové kartě společnosti ČD obchodně zvané InKarta je tento parkovací dům prvních 24 hodin trvání odložení jízdního kola k dispozici zdarma (ČD, 2022a).

Data týkající se hustoty silničního provozu na vybraných hraničních přechodech na Břeclavsku vypovídají o silném provozu osobních automobilů v přeshraniční relaci, a to zejména v pracovní dny, jak statistika zveřejněná v pododdílu 2.2.3 dokládá. S přihlédnutím k rovinaté povaze terénu Břeclavska a Dolního Rakouska lze uvažovat přechod části uživatelů individuální automobilové dopravy pravidelně cestujících mezi ČR a Rakouskem k využívání systému bike and ride, přičemž k podpoře tohoto druhu přepravy směřuje mimo jiné právě uvedený návrh.

Oproti standardnímu způsobu přepravy s využitím jízdního kola pro cestu k terminálu veřejné dopravy, jeho následnému odstavení v blízkosti takového terminálu a pokračování cesty pomocí služeb veřejné dopravy nabízí zmíněný návrh možnost pokračování cesty cyklistickou dopravou i po výstupu zákazníka v jeho cílové stanici veřejné dopravy, čímž cestující získá flexibilní možnost přepravy i v cíli své cesty.

Soupravy DOSTO nasazované na výkony sledovaných vlaků se vyznačují nízkopodlažním charakterem, který spolu s vyhrazenými místy pro jízdní kola vytváří vhodné podmínky pro cesty na krátké cesty veřejnou dopravou s přepravou jízdního kola formou spoluzavazadla.

S přihlédnutím k nízkému obsazení zkoumaných spojů, jehož statistika vývoje je představena v oddílu 2.4, nelze od zavedení zmíněného návrhu očekávat zapříčinění významného propadu tržeb vázaných na prodej jízdních dokladů pro jízdní kola v rámci nabídky MPS EURegio.

3.2.2 Cíle zavedení přepravy jízdních kol k jízdnému MPS EURegio zdarma

Uvedený návrh si klade za cíl pomocí ztraktivnější tarifní nabídky MPS EURegio podpořit využití zkoumaných spojů vedoucí k postupnému růstu přepravního výkonu a z něho plynoucích tržeb z jízdného cestujících využívajících zmíněnou tarifní nabídku.

V případě požadavku společnosti ČD na zavedení bezplatné přepravy jízdních kol k dané tarifní nabídce v uvedených přeshraničních spojích lze vůči společnosti ÖBB provozující dané vlaky na území Rakouska argumentovat fungujícím obdobným tarifním opatřením v rámci nabídky EUROPA REGIONAL Rakúsko. V případě že, by společnost ÖBB neprojevila ochotu k zavedení tohoto opatření z důvodu obavy o ztrátu kapacity vlaku pro přepravu jízdních kol v oblasti předměstí Vídně, lze argumentovat v obdobném duchu, tedy že vlaky provozované mezi Bratislavou a Vídní popsané v oddílu 2.5 jsou rovněž součástí příměstské dopravy města Vídně a obdobné opatření u těchto spojů funguje.

Zpětnou vazbu poskytující dopravcům ČD a ÖBB informace o četnosti využití této nabídky a z ní plynoucí úspěšnosti implementace tohoto opatření nelze v tomto případě získat pouhým načítáním jízdních dokladů čtecím zařízením vlakových čteč v dotčených spojích, jak autor navrhuje v případě předchozího návrhu (viz pododdíl 3.1.4), neboť jízdní doklad pro jízdní kolo doporučuje autor v prezentovaném návrhu integrovat v duchu nabídky EUROPA REGIONAL Rakúsko společnosti ZSSK do jízdního dokladu pro cestujícího.

Pro sestavení pravidelných statistik poskytujících dopravcům přehled o četnosti přeprav jízdních kol k jízdním dokladům MPS EURegio doporučuje autor provádění pravidelných přepravních průzkumů s pomocí vlakových čteč formou sčítání jízdních kol přepravovaných cestujícími využívajícími nabídku MPS EURegio v daných vlacích, a to s rozlišením na konkrétní spoj a den. Autor práce navrhuje stanovení délky sčítací kampaně na 7 dní, aby byly pokryty všechny dny v týdnu a získaná data umožňovala sledování trendů obsažených v těchto datech. Opakování kampaně pak autor práce navrhuje každé 3 měsíce, a sice za účelem získání věrného obrazu o změně počtu takto přepravovaných jízdních kol v rámci jednotlivých období kalendářního roku.

3.2.3 Technologické aspekty zavedení nabídky MPS EURegio do online prodejních kanálů společnosti ČD

Návazně na principy metody dobrého příkladu nastíněné v oddílu 1.5 navrhuje autor práce úpravu tarifních podmínek nabídky MPS EURegio obdobným způsobem, jako je tomu v případě nabídek ER Wien Ticket a ER Wien Ticket Z100, jejichž podmínky použití jsou ve stručné podobě představeny v pododdílu 2.5.2 analytické části práce. Účelem navrhované úpravy tarifních podmínek je umožnění zavedení jízdného MPS EURegio do online odbavovacích kanálů společnosti ČD.

Současná konstrukce tarifní nabídky MPS EURegio neumožňuje přímé zavedení do online prodejních kanálů společnosti ČD, a sice z důvodu zneužitelnosti současné nabídky

MPS EURegio ve vnitrostátní přepravě na území Rakouska, kde tato nabídka poskytuje cestujícímu výrazně nižší kilometrickou cenu, než je tomu v případě jízdného VOR nebo jízdného ÖBB dostupného pro srovnatelnou relaci v distribučních kanálech společnosti ÖBB (ÖBB, 2022c).

Přímé zavedení nabídky MPS EURegio do online prodejních kanálů společnosti ČD bez předchozí úpravy tarifní struktury a podmínek použití této nabídky by na území Rakouska vedlo k propadu tržeb společnosti ÖBB, neboť zákazníci společnosti ÖBB by namísto jízdného dopravního svazu VOR nebo jízdného společnosti ÖBB dostupného pro zvolenou relaci inklinovali k nákupu jízdného MPS EURegio dostupného v online distribučních kanálech společnosti ČD vyznačujícího se nižší cenou.

Uvedený návrh doporučuje doplnění současné nabídky jednosměrných jízdních dokladů MPS EURegio o zpáteční variantu této nabídky distribuovanou mimo jiné pomocí online prodejních kanálů společnosti ČD a konstruování zmíněné zpáteční nabídky obdobným způsobem, jako je tomu v případě nabídky ER Wiet Ticket a ER Wien Ticket Z100 společnosti ZSSK. Navrhovaný ceník jízdného zpátečního jízdného MPS EURegio zobrazuje tabulka Tabulka 12.

Tabulka 12 Navrhovaný ceník zpátečního jízdného MPS EURegio

Relace	Zpáteční jízdné
Břeclav Gr. - Hohenau a zpět	4,80 €
Břeclav Gr. - Drössing a zpět	6,00 €
Břeclav Gr. - Gänserndorf a zpět	11,60 €
Břeclav Gr. - Wien a zpět	17,40 €
Břeclav Gr. - Flughafen Wien a zpět	22,80 €

Zdroj: autor

Navrhovaná výše zpátečního jízdného za část trasy ležící na rakouském území byla vypočtena jako dvojnásobek ceny jednosměrného jízdného MPS EURegio uvedeného pro shodné relace v tabulce Tabulka 5. Za úsek trasy ležící na území ČR doporučuje v případě zmíněné zpáteční varianty autor kalkulovat dvojnásobek ceny odpovídajícího jednosměrného jízdného dle Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel.

Ukázku navržených cen zpátečního jízdného MPS EURegio směřovaných z Břeclavi do vybraných stanic v rakouském příhraničí a zpět představuje tabulka Tabulka 13. Pro přepočítání sazeb platných pro rakouské území prezentovaných v tabulce Tabulka 12 uvedených v eurech na české koruny bylo použito Jednotného železničního kurzu (Ministerstvo dopravy, 2023). Pro

část trasy situované na území ČR bylo v přehledu cen uvedeném v tabulce Tabulka 13 užito ceny nabídky Flexi základní jízdenky (ČD, 2023).

Tabulka 13 Ukázka navržených cen zpátečního jízdného MPS EURegio ve vybraných relacích

Relace	Zpáteční jízdné
Břeclav - Hohenau a zpět	163 Kč
Břeclav - Drössing a zpět	193 Kč
Břeclav - Gänserndorf a zpět	332 Kč
Břeclav - Wien a zpět	476 Kč
Břeclav - Flughafen Wien a zpět	609 Kč

Zdroj: autor

Součástí návrhu je doplnění přepravních podmínek o následující podmínky vztahené k navrhované zpáteční nabídce MPS EURegio, a sice:

- Cesta TAM musí být započata na území ČR a cesta ZPĚT na území Rakouska.
- Jízdní doklad musí být použit minimálně v přeshraničním úseku Břeclav – Bernhardsthal a opačně.
- Platnost jízdního dokladu je jeden den.

Uvedené doplnění tarifních podmínek zabrání zneužití této nabídky pro vnitrostátní cesty na území Rakouska, neboť na základě zmíněného opatření bude cestující povinen použít tento jízdní doklad v přeshraničním úseku trati. Pokud by cestující s takovým jízdním dokladem nastoupil do vlaku vedeného z Břeclavi směrem do rakouského vnitrozemí až na rakouském území, bude z pohledu tarifních podmínek považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu a bude nucen nést následky takto vzniklé situace.

Jednosměrné vnitrostátní zneužití tohoto jízdního dokladu ve směru z rakouského vnitrozemí do některé ze stanic ležících v rakouském příhraničí se pak cestujícímu finančně nevyplatí, neboť jednosměrné jízdní doklady nabízené společností ÖBB pro srovnatelné relace se vždy vyznačují nižší cenou, než je tomu v případě zpátečních jízdních dokladů MPS EURegio (ÖBB, 2022c) směřovaných z Břeclavi do některého z bodů jmenovaného v tabulce Tabulka 5 a zpět.

Návrh tohoto řešení doporučuje vydávání zmíněných jízdních dokladů ve standardizovaném formátu běžném pro jízdní doklady zakoupené pomocí online odbavovacích kanálů společnosti ČD. Jízdní doklad takové formy obsahuje aztécký kód, který umožní jeho načtení vlakovou četou a následné zanesení dokladu do elektronické evidence kontrolovaných dokladů.

Navržené řešení současně klade zvýšené nároky na kontrolní činnost vlakových čet společnosti ÖBB, jejichž úkolem je po odjezdu ze stanice Břeclav směrem do Rakouska okamžitá důkladná kontrola jízdních dokladů všech cestujících ve vlaku. Autor práce navrhuje v rámci uvedeného řešení zavedení povinnosti vlakových čet uvedených spojů načítat pomocí svých odbavovacích zařízení aztécké kódy (především) zpátečních jízdních dokladů MPS EURegio vydaných pomocí online distribučních kanálů společnosti ČD.

Číslo takto načtených jízdních dokladů se spolu s časem načtení uloží do paměti čtecího zařízení. Při případném podezření na zneužití zpátečního jízdního dokladu MPS EURegio ve vnitrostátní přepravě na území Rakouska lze následně výpisem z paměti čtecího zařízení vlakové čty doprovázející daný spoj vyvrátit jakékoli pochybnosti.

Součástí tohoto návrhu je i opatření omezující platnost navrhovaných zpátečních jízdních dokladů MPS EURegio na jeden den, a sice s ohledem na konstrukci nabídek ER Wien Ticket a ER Wien Ticket Z100 vydaných pomocí online distribučních kanálů společnosti ZSSK, které se tímto omezením rovněž vyznačují. Lze předpokládat, že společnost ÖBB nebude vzhledem k obavám ze zneužití těchto jízdních dokladů ve vnitrostátní přepravě na území Rakouska s přihlédnutím na zvýšené nároky na intenzitu kontrolní činnosti vlakových čet této společnosti příznivě nakloněna zavedení těchto jízdních dokladů do provozu, proto lze ze strany společnosti ČD argumentovat srovnatelnou konstrukcí obdobných tarifních nabídek ER Wien Ticket a ER Wien Ticket Z100, které jsou ve spojích společnosti ÖBB v přepravě mezi Slovenskem a Rakouskem již zavedeny.

Autor práce v rámci zmíněného návrhu současně doporučuje zachování stávajících variant nabídky MPS EURegio platných v dané přeshraniční relaci, tedy jednosměrných a týdenních jízdních dokladů, a to v rámci stávajících distribučních kanálů. Navrhovanou zpáteční variantu nabídky MPS EURegio navrhuje autor zavést jak od online odbavovacích kanálů společnosti ČD, kterýžto bod je nosným prvkem uvedeného návrhu, tak pro úplnost také do běžných distribučních kanálů této společnosti, v rámci kterých jsou stávající varianty této nabídky s současné době zákazníkům k dispozici.

Vyhodnocování statistik prodeje a způsobu využití této nabídky zejména s přihlédnutím k rozložení cestujících využívajících tuto nabídku v rámci denní doby a dnů v týdnu doporučuje autor provádět způsobem navrženým v oddílu 3.1.4, tedy pomocí vyhodnocování záznamů ze čtecích zařízení vlakových čet, kterými budou zmíněné jízdní doklady načítány. Autor práce navrhuje zpracování takto získaných záznamů společností ÖBB do výkazů, jejichž obsah a struktura jsou nastíněny v pododdílu 3.1.4 a jejich následné předání společnosti ČD, které

informace obsažené ve výkazech umožní lépe poznat charakter uživatelské poptávky a pružně reagovat na její změny, jak zmíněný pododdíl této práce rovněž popisuje.

3.2.4 Cíle zavedení nabídky MPS EURegio do online prodejních kanálů společnosti ČD

Účelem zavedení nabídky MPS EURegio do online distribučních kanálů společnosti ČD je dle autora této práce přizpůsobení nabídky jízdného uživatelské poptávce po distribuci jízdních dokladů pomocí online prodejních kanálů a z něho plynoucí růst přepravního výkonu v dané přeshraniční relaci. Toto opatření reflektuje silící trend takového vývoje poptávky, kdy zákazníci s rostoucí intenzitou očekávají komplexní nabídku jízdních dokladů dostupnou i v rámci online prodejních kanálů, jak odborníci ze společnosti ČD dokládají.

Pomocí zavedení jízdních dokladů MPS EURegio do online prodejních kanálů společnosti ČD předpokládá tato práce možnost oslovení nových potenciálních uživatelů zkoumaných spojů. Autor práce předpokládá, že část potenciálních uživatelů zmíněných spojů nabídku MPS EURegio nezná a jízdné NRT, nabízené pro tyto spoje v rámci online prodejních kanálů společnosti ČD, považuje za jedinou možnost odbavení pro cestu uvedenými vlaky ve zkoumaném přeshraničním úseku.

Autor práce dále předpokládá, že v návaznosti na výše uvedenou domněnku může v současné době docházet k situacím, kdy vysoká cena jízdného NRT, které je jako jediné nabízeno pro přeshraniční dobavení na tyto spoje v rámci online prodejních kanálů společnosti ČD, může potenciální uživatele zkoumané služby odradit od jejího využití a zmíněná skupina potenciálních zákazníků se tak rozhoduje pro využití jiného dopravního módu, kterým může být s ohledem na statistiku prezentovanou v pododdílu 2.2.3 individuální automobilová doprava. Zavedením nabídky MPS EURegio do online prodejních kanálů společnosti ČD tak bude zákazníkovi při vyhledání dopravního spojení z Břeclavska do některé ze stanic v Dolním Rakousku uvedených v tabulce Tabulka 5, do Vídně a na vídeňské letiště nabídnuta tato cenově výhodnější alternativa k dnes již takto nabízenému jízdnému NRT.

3.3 Propagační kampaň určená ke zvýšení zájmu zákazníků o navržené tarifní nabídky

Současná nízká úroveň využití sledovaných spojů patrná ze statistiky obsahující informace o úrovni obsazenosti daných vlaků v čase prezentovaná v pododdílu 2.4.2 dává tušit, že současná tarifní nabídka platná v přeshraničním úseku trasy zmíněných spojů není schopna oslovit větší množství cestujících, jak oddíl 2.6 přibližuje.

V návaznosti na výše uvedenou skutečnost nelze očekávat významný zájem potenciálních zákazníků těchto vlaků o dané spojení a s ním související tarifní podmínky, neboť stav tarifní nabídky platné ve sledovaném přeshraničním úseku v těchto spojích popsané v pododdílu 2.3.2 lze označit za trvalý. S přihlédnutím ke zmíněným faktům lze uvažovat, že potenciální uživatelé těchto spojů v současné době nejsou nijak motivováni ke sledování změn tarifních podmínek platných v těchto spojích, neboť uvedené tarifní podmínky jsou neměnné a neatraktivní.

Zavedení návrhů prezentovaných v oddílu 3.1 a 3.2 proto autor této práce doporučuje podpořit propagační kampaní menšího rozsahu, která by stávající cestující i další potenciální zákazníci upozornila na existenci nových atraktivních tarifních nabídek, které jsou jim pro přeshraniční cestování regionální železniční dopravou mezi územím Jihomoravského kraje a rakouským příhraničím k dispozici, detailní rozplánování a nacenění zmíněné propagační kampaně však není předmětem této práce.

Takto situovaná propagační kampaň si klade za cíl oslovit v první řadě současné uživatele tarifní nabídky Klimaticket a informovat je o nově možném snadném způsobu nákupu návazných jízdních dokladů pomocí online prodejních kanálů k této rakouské tarifní nabídce. Současně s tímto propagačním sdělením dojde k mimovolnému upozornění dotčené skupiny cestujících na nutnost nákupu návazných jízdních dokladů k nabídce Klimaticket, neboť, jak propagační kampaň podotkne, tato tarifní nabídka je v platnosti pouze na území Rakouska (viz pododdíl 2.3.2).

V návaznosti na oslovení popsané skupiny cestujících autor práce předpokládá redukci konfliktů mezi zákazníky, kteří využívají nabídku Klimaticket a současně nejsou z jakéhokoli důvodu držiteli návazného jízdního dokladu platného na území ČR. Následkem popsané situace lze očekávat pozitivní vliv na spokojenost cestujících využívajících služeb zkoumaných spojů.

Druhou skupinou lidí, kterou si tato propagační kampaň ukládá oslovit, jsou potenciální zákazníci této služby, kteří dosud za účelem přeshraniční přepravy mezi ČR a Rakouskem v rámci území definovaného v oddílu 2.1 využívají alternativní druhy dopravy, s přihlédnutím ke statistice uvedené v pododdílu 2.2.3 pak zejména individuální automobilovou dopravu. Cílem oslovení této skupiny je pak přechod části dosavadních uživatelů individuální automobilové dopravy k využívání služeb přeshraničních regionálních železničních spojů zkoumaných v rámci této práce, což ve své podstatě povede k růstu přepravního výkonu těchto spojů a z něho plynoucích tržeb dopravců ČD a ÖBB.

Podstatou oslovení druhé jmenované skupiny bude v první řadě představení nové cenově atraktivní nabídky zpátečního jízdného MPS EURegio dostupného v souladu

s pododdílem 3.2.3 také v rámci online prodejních kanálů společnosti ČD, dále podtržení možnosti přepravy jízdního kola zdarma ke všem variantám nabídky MPS EURegio a uvedení snadného způsobu provázání rakouské nabídky Klimaticket a jízdného platného na území ČR.

V případě propagace návrhu popsaného v pododdílu 3.2.1, tedy možnosti přepravy jízdního kola zdarma ke všem jízdním dokladům MPS EURegio doporučuje autor práce položit důraz na podporu principu udržitelné mobility a zdravého životního stylu plynoucí z využívání systému bike and ride, a to společně s upozorněním na finanční úsporu cestujícího získanou vlivem bezplatné přepravy jízdního kola v rámci dané tarifní nabídky.

3.4 Stručný harmonogram zavedení navržených opatření

Tento oddíl si klade za cíl stručnou formou vymezit časový rámeček implementace navržených řešení uvedených v této kapitole, a to s ohledem na prioritu zavedení smýšlených opatření. V rámci uvedeného harmonogramu implementace klade autor práce důraz na vzájemné synergické působení popsaných opatření, čemuž přizpůsobuje i časové rozložení činností vázaných na tato navržená řešení.

Jako prioritní lze označit zavedení tarifního opatření uvedeného v rámci oddílu 3.1, neboť toto opatření přímo pomáhá řešit současnou absenci cenově dostupné možnosti odbavení na území Rakouska pro část trasy ležící na území ČR. Uvedené opatření si mimo zvýšení přepravního výkonu a zvýšení atraktivity přeshraniční regionální železniční dopravy klade za cíl zamezit vzniku konfliktních situací mezi cestujícími a vlakovou četou ve zkoumaných spojích, ke kterým z důvodů popsaných v oddílu 3.1 dochází. Úpravy tarifní nabídky MPS EURegio navržené v pododdílech 3.2.1 a 3.2.3 lze s ohledem na charakter těchto návrhů v pořadí priorit zařadit shodně na druhé místo.

Využití synergického efektu získaného současným spuštěním všech výše jmenovaných opatření v jednom okamžiku navrhuje autor práce využít ve dvou rovinách. Prvním způsobem využití zmíněného efektu je vytvoření významného posunu v tarifní nabídce jízdného platného pro danou přeshraniční relaci, a to směrem k modernímu tarifu umožňující odbavení pomocí online prodejních kanálů, jehož popularita mezi zákazníky dle odborníků ze společnosti ČD roste.

Uvedené změny v dostupných nabídkách lze v návaznosti na jejich charakter při jejich současném zavedení do praxe prezentovat v rámci navrhované propagační kampaně jako významné přepracování tarifních podmínek platných pro zkoumanou relaci, přičemž lze předpokládat, že takto prezentovaná změna má větší šanci přilákat pozornost jak stávajících

cestujících, tak především potenciálních zákazníků dosud využívajících pro přeshraniční přepravu v dané oblasti individuální automobilovou dopravu.

Druhou rovinu využití synergického efektu spočívající v současném zavedení všech navrhovaných opatření do provozu v jednom okamžiku lze vyjádřit úsporou nákladů vynaložených na uskutečnění navrhované propagační kampaně, neboť při současném zavedení všech opatření v jednom okamžiku mohou být tato opatření prezentována společně v rámci jedné takto uskutečněné kampaně.

Vzhledem k sezónní povaze řešení prezentovaného v rámci pododdílu 3.2.1, tedy přepravy jízdních kol k jízdním dokladům MPS EURegio zdarma, navrhuje autor práce zavedení všech opatření do provozu společně se spuštěním propagační kampaně směřující k podpoře prodeje popsanych tarifních nabídek během jarních měsíců, kdy lze předpokládat růst poptávky po využití přepravy v duchu bike and ride. Tomuto omezení je za účelem zachování synergického efektu implementace jednotlivých řešení podřízeno i období zavedení ostatních návrhů do provozu.

3.4.1 Konceptuální fáze řešení, její obsah a záměr

První fáze zavedení jmenovaných řešení spočívá zejména ve stanovení jednotlivých úkolů nutných pro úspěšnou implementaci popsanych opatření. Těmto úkolům musí být v návaznosti na jejich charakter přiděleny odpovědné osoby nebo organizační složky společnosti ČD, a to takovým způsobem, aby přidělené úkoly svou věcnou povahou spadaly do kompetenčního rámce daných osob nebo organizačních složek.

Součástí uvedené první fáze celého projektu by mělo být rovněž vyhodnocení ekonomického dopadu navržených opatření na hospodaření společnosti ČD, a to jak v krátkodobém horizontu, tak s výhledem ekonomického dopadu daných opatření v dlouhém časovém období. Předpoklad dopadu uvedených opatření do hospodaření společnosti ČD není v rámci této práce možné vyčíslit, a sice z důvodu nedostatku podkladů nutných pro takový odhad. Předpoklad nákladů, jež společnosti ČD implementací uvedených návrhů vzniknou, stejně jako odhad časové náročnosti této implementace, společnost ČD ze strategických důvodů nesděluje.

První fáze projektu rovněž stanoví závazné termíny plnění jednotlivých úkolů, kterými se odpovědné osoby a organizační složky musí v zájmu eliminace prodlev celého projektu řídit. Nezbytnou součástí zmíněné fáze musí být z pohledu společnosti ČD diskuze o plánovaných tarifních úpravách se všemi zainteresovanými stranami, zejména pak se společností ÖBB, která

je dopravcem zkoumaných spojů na rakouském území (viz pododdíl 2.2.6) a zpracování případných dohod vzniklých tímto jednáním.

Výstupem této první fáze by pak mělo být vytvoření závazné koncepce, která stanoví jednotlivé kroky implementace společně se závaznými termíny jejich plnění, stanoví odpovědné osoby a útvary a odhadne předpokládaný dopad zmíněné implementace do hospodaření společnosti ČD.

3.4.2 Implementační fáze řešení, její obsah a záměr

Druhá fáze, spočívající v přípravě na zavedení uvedených opatření do provozu, má své těžiště zejména v úpravě a testování online odbavovacích kanálů společnosti ČD tak, aby bylo možné přistoupit ke spuštění distribuce jízdních dokladů, jejichž charakteristika je definována v oddílu 3.1 a pododdílu 3.2.3, pomocí internetového obchodu společnosti ČD a mobilní aplikace Můj vlak. Tarifní opatření navržená v oddílu 3.2 je nutno zpracovat do všech distribučních kanálů společnosti ČD a správnost jejich zpracování následně otestovat, a to s přihlédnutím k navrhovaným formám jejich prodeje. Tarifní opatření navržené v oddílu 3.1 do ostatních prodejních kanálů (mimo internetový obchod společnosti ČD a mobilní aplikaci Můj vlak) nutno zpracovat není, neboť v těchto prodejních kanálech je již v současné době tato nabídka dostupná.

Nezbytným úkolem, jehož splnění je základní podmínkou umožňující spuštění prodeje navržených tarifních nabídek, je úprava Tarifních a přepravních podmínek Českých drah v mezinárodní přepravě, a to tak, aby do nich byla navržená tarifní opatření zapracována.

Třetí fázi projektu lze označit za spuštění prodeje navržených tarifních nabídek zákazníkům společnosti ČD podpořené drobnou propagační kampaní, jejíž aspekty jsou nastíněny v oddílu 3.3. Během této fáze je nutné získávání a včasné zapracovávání zpětné vazby získané jak od cestujících, tak od provozních zaměstnanců společností ČD a ÖBB, a to zejména s ohledem na zákaznickou spokojenost.

Po úspěšném zavedení navržených tarifních nabídek do ostrého provozu lze přistoupit k vyhodnocení jejich prodejní četnosti, avšak s nutností dodržení dostatečného časového odstupu tak, aby zákazníci stihli na změnu tarifní nabídky podpořenou propagační kampaní zareagovat. V návaznosti na zjištěné hodnoty prodejů zmíněných jízdních dokladů společně se zpětnou vazbou získanou jak od zákazníků, tak z řad provozních zaměstnanců, lze následně přistoupit k optimalizaci navržených řešení dle zákaznických požadavků a provozních potřeb.

První fázi projektu trvající přibližně dva měsíce doporučuje autor spustit během měsíce srpna, a to nezávisle na roku zpracování této práce. Autor práce ve svém úsudku předpokládá,

že dotčení zaměstnanci společnosti ČD se budou implementací navrhovaných řešení zabývat nad rámec své stávající pracovní agendy. Vzhledem k předpokládanému nízkému výnosu plynoucímu z povahy navržených opatření nepředpokládá autor vyčlenění speciální pracovní skupiny v rámci společnosti ČD zabývající se pouze tímto projektem. Současně je v rámci této fáze autorem předpokládána rezerva na nutná jednání mezi zúčastněnými stranami, zejména pak mezi společnostmi ČD a ÖBB.

Cílem situování první, konceptuální fáze projektu do měsíce srpna, je spuštění druhé, tedy implementační fáze, na začátku října, a to z důvodu, aby bylo možno zapracovat nezbytné úpravy do Tarifních a přepravních podmínek Českých drah v mezinárodní přepravě do poloviny prosince, tedy do období změny jízdního řádu, jak je v železniční praxi běžné. K dotčeným nabídkám doporučuje autor do textu zmíněného dokumentu doplnit poznámku s vysvětlením, že dané nabídky vstoupí v platnost ode dne vyhlášení. Spolu s úpravou tarifních podmínek dojde k zapracování nabídek do prodejních kanálů společnosti ČD a následnému otestování správné funkčnosti systému.

Zejména v případě zapracování návrhu uvedeného v pododdílu 3.1.5 předpokládá autor práce značnou časovou náročnost takové implementace a navrhuje proto provedení úpravy odbavovacího systému společně s jeho důkladným otestováním na zimní měsíce roku, aby byl do doby zavedení navržených nabídek do ostrého provozu dostatek času na odstranění případných nedostatků a vzniklých chyb.

S přihlédnutím k argumentaci zmíněné v úvodu tohoto oddílu poukazující na sezónní charakter nabídky prezentované v pododdílu 3.2.1 doporučuje autor spuštění prodeje jízdních dokladů a současné spuštění uvedené propagační kampaně v polovině dubna. Při takto navržené časové struktuře dojde k oslovení maximálního množství potenciálních zákazníků všech navržených nabídek, a sice s ohledem na klimatický charakter této roční doby nahrávající využití přepravního systému bike and ride. V případě ostatních návrhů odlišných od řešení prezentovaného v pododdílu 3.2.1 lze s přihlédnutím k výsledkům analýzy současných přepravních dat vázaných na tuto linku dostupných v oddílu 2.4 v rámci roční doby uvažovat vyrovnané množství potenciálních zákazníků.

3.4.3 Hodnotící fáze řešení, její obsah a záměr

Návazně na spuštění prodeje uvedených jízdních dokladů doporučuje autor průběžně vyhodnocovat připomínky ze stran cestujících využívajících zmíněné tarifní nabídky a také zaměstnanců obou dotčených dopravců, kteří s takovými jízdními doklady přijdou v rámci své pracovní činnosti do styku.

Autor práce počítá s prodlevou mezi spuštěním prodeje navržených nabídek a propagační kampaně a následným projevem těchto opatření na úroveň využití spojů, proto doporučuje rozdělení propagační kampaně do dvou částí, přičemž první část trvající dva měsíce bude cestujícím představovat navržené nabídky intenzivněji, než tomu bude ve druhé, nákladově méně náročné části kampaně. Detailní návrh takové kampaně však není obsahem této práce, jak oddíl 3.3 podotýká.

Ukončení propagační kampaně doporučuje autor práce s předpokladem určité dynamiky vývoje přepravního výkonu v průběhu srpna, vyhodnocení obsazenosti zkoumaných spojů za dané období s rozčleněním na jednotlivé měsíce a typ dne v týdnu pak na konci září. V návaznosti na dosažený přepravní výkon společně se získanou uživatelskou a zaměstnaneckou zpětnou vazbou lze následně přistoupit k dalším tarifním opatřením určeným k odstranění nedostatků stávající nabídky a k dalšímu zatraktivnění přeshraničního cestování v uvedené relaci, přičemž navržené vyhodnocení lze provádět s pravidelným opakováním.

Testovací provoz opatření navrženého v oddílu 3.1 doporučuje autor zavést současně se spuštěním daných návrhů platných pro mezistátní cestování přes pohraniční bod Břeclav Gr. vzhledem k povaze zmíněného opatření ve všech přeshraničních relacích mezi ČR a Rakouskem, čímž dojde k nárůstu zákaznické spokojenosti i v případě spojů vedených přes jiné pohraniční body, než je Břeclav Gr. Vyhodnocování technické funkčnosti tohoto opatření v případě ostatních pohraničních bodů doporučuje autor vzhledem k zachování kompaktnosti přidružit k vyhodnocování obecného fungování opatření platných při cestách přes pohraniční bod Břeclav Gr.

Na základě vyhodnocení dat vypovídajících o úspěšnosti implementovaných řešení a případných nedostatků s nimi spojených je úkolem zúčastněných dopravců přijmout taková opatření, která vzniklé nedostatky eliminují.

4 KRITICKÉ ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH ŘEŠENÍ

Uvedená opatření si kladou v souladu se zaměřením této práce svou povahou přispět ke zvýšení přepravního výkonu regionálních spojů definovaných v pododdílu 2.2.6 v dané přeshraniční relaci, tedy minimálně v úseku Břeclav – Bernhardsthal (a opačně), jak z informací uvedených v analytické části této práce vyplývá.

Tato kapitola diskutuje navržená opatření ve vztahu k náročnosti jejich realizace, uživatelskému přínosu a dalším aspektům, mezi které lze řadit například předpoklad existence bariér pro zavedení takových opatření nebo nástin možných kladných dopadů i rizik navržených řešení. Uvedená řešení jsou rovněž hodnocena v kontextu mezinárodních trendů patrných v prostředí železniční osobní dopravy, kde lze dle odborníků ze společnosti ČD pozorovat sílící nárůst uživatelského zájmu o přesun kontaktu mezi dopravcem a zákazníkem do online prostředí spolu se sílícím tlakem na cenovou výhodnost cestování veřejnou dopravou.

Předpokládaný dopad jednotlivých návrhů je v rámci této kapitoly diskutován v porovnání s politikami platnými na úrovni EU a ČR a Rakouska jak v rámci oboru dopravy, tak v oblasti regionálního rozvoje a obecné udržitelnosti, a to s přihlédnutím k dopadům představených návrhů na vývoj občanské mobility v dané geografické oblasti.

4.1 Předpokládaný přínos navržených řešení

Přínos zavedených opatření lze sledovat ve dvou rovinách, a to v rovině společensko-uživatelské a v rovině podnikohospodářské. První případ nahlížení na předpokládané přínosy navržených řešení spočívá v diskuzi kladných aspektů plynoucích z úspěšné implementace těchto řešení jak z uživatelského pohledu stávajících i potenciálních zákazníků definovaných přeshraničních regionálních spojů, tak z celospolečenského hlediska vztaženého ke geografickému území vymezenému v této práci.

4.1.1 Předpokládaný přínos uvedených opatření ze společensko-uživatelského hlediska

Přínos navržených řešení lze v návaznosti na společensko-uživatelské hledisko hodnocení předpokládat v oblasti dopadu na mobilitu občanů žijících na území vymezeném v rámci této práce, v oblasti příspěvku daných opatření k rozvoji udržitelného způsobu mobility a rovněž také z pohledu vlivu navržených řešení na možný regionální rozvoj daného území, a to zejména s přihlédnutím k přeshraniční spolupráci.

S ohledem na záměr opatření uvedeného v pododdílu 3.2.1 lze jeho charakter popsat nejen jako řešení zaměřené na zvýšení přepravního výkonu daných spojů, ale rovněž jako

opatření vedoucí ke splnění cílů definovaných Bílou knihou (Evropská Komise, 2011a), která podtrhuje, že současně s průběhem redukce emisí skleníkových plynů produkovaných dopravou a dopravními prostředky nemá dojít k omezení mobility občanů.

Uvedené řešení tento předpoklad splňuje, neboť v případě přechodu cestujících současně využívajících pro přeshraniční cestování v rámci definovaného regionu individuální automobilové dopravy k využívání systému bike and ride lze v souladu s poznatky uvedenými v pododdílu 1.1.2 uvažovat významné snížení emisí skleníkových plynů produkovaných dopravou v rámci zkoumaného regionu.

Při jedné cestě jednoho cestujícího z Břeclavi do Gänserndorfu bude při použití průměrného středně velkého automobilu s dieslovým pohonem vyprodukováno 9 kg CO₂, při využití některého ze zkoumaných železničních spojů vedených hnacím vozidlem elektrické trakce činí vyprodukované množství CO₂ pouze 1 kg (Travel & Climate, 2023).

Velikost popisovaného efektu je současně závislá na celkové velikosti změny podílů přepravní práce jednotlivých dopravních módů (tzv. modal split) v rámci dané přeshraniční relace, tedy na výši počtu cestujících, kteří vlivem zavedených opatření přejdou od využití individuální automobilové dopravy k užívání služeb veřejné dopravy variantně doplněné o cyklistickou dopravu.

V souladu s požadavkem Bílé knihy (Evropská Komise, 2011a) nevedou prezentované návrhy společně s redukcí emisí skleníkových plynů uvedenou výše k současnému omezení mobility občanů využívajících tyto spoje. Uvedená opatření dosahují z hlediska mobility v návaznosti na charakteristiku tohoto pojmu popsanou v oddílu 1.2 dokonce opačného účinku, neboť uvedená opatření vedou k rozšíření uživatelské dostupnosti uvedených přeshraničních spojů, a to jak z hlediska finančního zvýhodnění oproti současně dostupným nabídkám, tak s ohledem na rozšíření možností odbavení jízdními doklady na tyto spoje.

Zvýšení dostupnosti uvedených spojů z pohledu změny úrovně mobility dosažené pomocí zavedení návrhů zpřístupňujících uvedené spoje širší skupině uživatelů, a to jak z pohledu finanční dostupnosti odpovídajících jízdních dokladů, tak s ohledem na možnosti pořízení těchto dokladů, směřuje ve svém důsledku k plnění jedné z rolí veřejné dopravy vytyčené Dopravní politikou České republiky 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 (Ministerstvo dopravy, 2021), která, jak tento dokument popisuje, má mimo jiné spočívat v udržování územní soudržnosti oblastí, a to zejména dopravním propojením venkovských regionů s významnými regionálními centry. Uvedené návrhy naplňují svou podstatou jednu ze čtyř stěžejních svobod Evropské unie, kterou je umožnění volného pohybu pracovních sil mezi jednotlivými členskými státy (Evropská unie, 2022).

Navázáním nabídky Klimaticket na jízdné dle Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel místo, ve smyslu návrhu představeného v oddílu 3.1 bude cestujícímu nabídnuta pro vnitrostátní úsek cesty ležící na území ČR výrazně nižší cena, než by tomu bylo v situaci, kdy by jízdné pro tento úsek bylo vypočteno dle ceníku jízdného NRT, jako je tomu v případě návazných jízdních dokladů k nabídce BahnCard 100. Cena Flexi základní jízdenky z pohraničního bodu Břeclav Gr. do stanice Břeclav činí 22 Kč, cena jízdenky NRT pro shodný úsek pak 39 Kč (1,60 €), tedy o téměř 80 % více (ČD, 2022b).

V rámci problematiky řešené touto prací, tedy regionálních přeshraničních vlaků provozovaných mezi Břeclaví a Vídní (v obou směrech), nelze argumentovat přesně v souladu s Dopravní politikou České republiky 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, tedy ve smyslu, že navržená řešení platná v regionálních železničních spojkách zkoumaných touto prací přímo přispívají k lepšímu propojení jednotlivých oblastí a regionů ČR, neboť význam tohoto spojení je čistě nadnárodní.

Uvedená řešení mohou díky dostupnějšímu dopravnímu propojení okrajových oblastí ČR a Rakouska přispět ke zvýšení úrovně vnitřní integrity celé oblasti definované v pododdílu 2.1 a zpřístupnit tak zejména občanům žijícím v dotčené příhraniční části Jihomoravského kraje blízká regionální centra na rakouské straně hranice. Vznik takového vzájemného propojení, jež by překonávalo historické vnímání státních hranic jako nástroje pro rozdělování společnosti, je dlouhodobým záměrem podporovaným centrálními orgány Evropské unie, jak pododdíl 1.3.2 vysvětluje.

Opatření navržené v rámci oddílu 3.1 může svou povahou přispět k prohloubení zájmu zákazníků, kteří pravidelně cestují mezi ČR a rakouským územím, o širší možnosti využití veřejné dopravy, neboť, jak pododdíl 2.3.2 uvádí, tarifní nabídka Klimaticket integruje s několika drobnými výjimkami všechny druhy veřejné dopravy v Rakousku nebo některém z jeho regionů, a to v závislosti na konkrétní variantě nabídky.

4.1.2 Předpokládaný přínos uvedených opatření z podnikohospodářského hlediska

Z podnikatelského pohledu, tedy zejména z pohledu dopravců účastnících se na vozbě vlaků zkoumaných touto prací ve sledovaném úseku, lze přínos uvedených opatření sledovat zejména s přihlédnutím k potenciálu příspěvku těchto opatření ke změně podílu dělby přepravní práce jednotlivých dopravních módů přepravních proudů mezi ČR a Rakouskem ve prospěch regionální železniční dopravy. Uvedená změna podílu dělby přepravní práce by ve svém

důsledku vedla ke zvýšení přepravní práce zkoumaných spojů a k růstu výnosů plynoucích z provozu těchto spojů.

Z podnikohospodářského hlediska lze v případě oslovení nových zákazníků uvedenými tarifními návrhy uvažovat vliv synergických efektů plynoucích zejména z převedení současných uživatelů individuální automobilové dopravy na železnici, neboť lze uvažovat, že pokud takoví zákazníci začnou užívat služeb železniční dopravy v dané přeshraniční relaci, lze takovou skupinu zákazníků motivovat k dalšímu využití železniční dopravy i v jiných relacích a za jinými účely cesty snadněji, než je tomu v případě skupiny, která služeb veřejné dopravy nevyužívá vůbec a je zvyklá pouze na přepravu individuální automobilovou dopravou.

Návrh uvedený v rámci oddílu 3.1, tedy řešení směřující k zavedení návazných jízdních dokladů platných na území ČR k rakouské nabídce Klimaticket, lze považovat za preventivní krok zamezující konfliktům mezi cestujícími a vlakovými četami v daných spojích vznikajících z důvodů nastíněných v úvodní části zmíněného oddílu.

Redukcí takovýchto konfliktních situací lze docílit růstu zákaznické spokojenosti, která se může následně projevit růstem přepravního výkonu nejen v případě spojů dotčených touto prací, ale rovněž v širším měřítku, neboť lze uvažovat, že spokojení zákazníci budou inklinovat k využití služeb společnosti ČD i v případě jiných relací provozovaných tímto dopravcem. Vzhledem k významné prodejní úspěšnosti nabídky Klimaticket a k neustále sílícímu zájmu o využití této nabídky (Steinschaden, 2023) lze očekávat rostoucí rozsah dopadu zmíněného synergického efektu.

V takovém případě působení synergického efektu lze následně očekávat komplexnější růst výnosů v pro společnost ČD tržbově zajímavějších relacích, než je tomu v případě uvedených spojů vedených dopravcem ČD pouze v krátkém úseku mezi stanicí Břeclav a státní hranicí.

Přesný dopad uvedených opatření do výsledku hospodaření dopravců a zejména pak společnosti ČD na dané lince není možné vyčíslit, protože tato společnost údaje o výsledku hospodaření provozu uvedených spojů na území ČR ani podíl ziskové marže obsažené v jednotlivých tarifních nabídkách ze strategických důvodů nezveřejňuje. Odhad předpokládaných nákladů spojených s implementací navržených řešení a bližší předpoklad časové náročnosti této implementace nebyl společností ČD rovněž poskytnut, a to na základě obavy ze zneužitelnosti takové informace.

4.2 Rizika a bariéry zavedení uvedených opatření

K implementaci opatření uvedených v kapitole číslo 3 této práce se váže řada rizik plynoucích z jejich povahy a z nejistoty zapříčiněné neznámou reakcí stávajících uživatelů a potenciálních zákazníků dotčených spojů na úpravu tarifních podmínek spojenou s drobnou propagační kampaní, a to v provedení dle harmonogramu stanoveného v oddílu 3.4.

Mezi základní bariéry aplikace navržených opatření lze řadit nutnost konzultace zmíněných opatření mezi společnostmi ČD, která v rámci pohledu této práce zavedení uvedených opatření iniciuje a společností ÖBB, jejíž souhlasné stanovisko musí společnost ČD pro získání možnosti praktické aplikace prezentovaných řešení získat, přičemž tato problematika se nejvíce týká řešení navržených v oddílu 3.2.

Odborníci ze společnosti ČD očekávají odpor společnosti ÖBB k úpravě tarifní nabídky MPS EURegio způsobem navrženým v této práci. Ze strany společnosti ÖBB lze dle mínění odborníků ze společnosti ČD očekávat negativní stanovisko zejména k návrhu uvedenému v pododdílu 3.2.3, a to s ohledem na obavy společnosti ÖBB z možného úniku tržeb, ke kterému by v případě zneužití zpáteční varianty tarifní nabídky MPS EURegio ve zpáteční relaci v rakouském vnitrozemí mohlo dojít, neboť jízdní doklady této nabídky se vyznačují nižší kilometrickou cenou, než je tomu v případě nabídek distribuovaných společnostmi ÖBB (ÖBB, 2022c), tedy jízdného společnosti ÖBB a jízdného tarifního svazu VOR.

Jak vyplývá z poznatků uvedených v pododdílech 2.3.2 a 3.2.3, jednosměrné jízdní doklady nabídky MPS EURegio trasované z Břeclavi do některého z bodů v rakouském vnitrozemí definovaných v Tarifních a přepravních podmínkách Českých drah v mezinárodní přepravě (ČD, 2022d) lze pořídit za nižší cenu, než je tomu v případě vnitrostátních jízdních dokladů pořízených pomocí odbavovacích kanálů ÖBB trasovaných z některých stanic v rakouském příhraničí do destinací shodných se stanicemi uvedenými ve výše zmíněném tarifním předpisu společnosti ČD.

Tomuto úniku tržeb je v současné době zamezeno pomocí omezení distribuce jízdních dokladů nabídky MPS EURegio pouze na distribuci pomocí pokladních míst a vlakových čet společnosti ČD. Uvedené omezení distribuce popsané nabídky na zmíněné odbavovací kanály tak zajišťuje omezení možností nákupu těchto jízdních dokladů pouze na území ČR, jak oddíl 3.2.3 popisuje.

Zavedení navržené zpáteční varianty jízdného MPS EURegio, jehož technologie je blíže popsána v pododdílu 3.1.2 by tak kladlo zvýšené nároky na kontrolní činnost vlakových čet, které by byly zodpovědné za důkladnou kontrolu jízdních dokladů všech cestujících zkoumaných spojů, a to ihned po opuštění stanice Břeclav tak, aby bylo na rakouském území

následně možno identifikovat cestující, kteří tuto nabídku zneužívají pro cesty ve vnitrostátní přepravě a přistoupit k jejich penalizaci za takovéto jednání.

Na základě popsané skutečnosti lze tak poukázat na nevyrovnané rozložení rizika možného úniku tržeb mezi společnostmi ČD a ÖBB. Zatímco společnost ČD může ze zavedení navrženého opatření podporujícího růst přepravního výkonu daných spojů v přeshraničním úseku pomocí implementace navržené zpáteční varianty nabídky Klimaticket do online svých prodejních kanálů pouze získat, společnost ÖBB kromě pozitivních vlivů této nabídky souvisejících se zvýšením obsazenosti daných spojů čelí v rovněž možnému úniku tržeb ve vnitrostátní přepravě vzniklému zneužitím nabídky MPS EURegio vnitrostátními cestujícími, a to v případě, že se toto zneužití nepodaří z jakéhokoli důvodu dotčené vlakové četě odhalit či prokázat.

Uvedenou nerovnost lze kompenzovat drobnou úpravou tržbových podílů společností ČD a ÖBB z prodeje zpátečních jízdních dokladů nabídky MPS EURegio, a to ve prospěch společnosti ÖBB, které bude s rostoucím objemem prodejů této nabídky předpokládaným touto prací tímto poskytována rostoucí míra příspěvku na krytí případných drobných úniků tržeb plynoucích z případů zneužití uvedených jízdních dokladů ve vnitrostátní přepravě, které nebudou vlakovou četou zachyceny.

Možnou bariéru znesnadňující zavedení opatření definovaných v rámci kapitoly 3 lze spatřovat v rámci doporučení navrhujícího technologii a formu získávání, zpracování a vyhodnocování přepravních dat umožňujících dopravcům, a to zejména společnosti ČD, sledovat informace o četnosti a způsobu využití tarifních nabídek platných pro cestování zkoumanými spoji v daném přeshraničním úseku.

Autor práce v návaznosti na argumentaci předestřenou v pododdílu 3.1.4 navrhuje jako zdroj informací o skladbě jízdních dokladů využívaných pro dané přeshraniční cesty využít data ze čtecích zařízení vlakových čet doprovázejících dotčené spoje, která by obsahovala záznamy o vyčtení aztéckých kódů jednotlivých jízdních dokladů, pokud jsou jimi takové doklady vybaveny.

Problematickým bodem je v tomto případě nutnost nastavení pravidel a formy předávání informací o skladbě jízdních dokladů užívaných v daném přeshraničním úseku mezi společnostmi ČD a ÖBB. Zkoumané spoje jsou dle informací uvedených v pododdílu 2.2.6 doprovázeny pouze zaměstnanci společnosti ÖBB. Touto společností jsou následně shromažďována i data získaná ze čtecích zařízení dotčených vlakových čet doprovázejících zkoumané vlaky. Proto je potřeba vytvoření dohody umožňující společnosti ČD získání

pravidelných detailních přehledů informujících tohoto dopravce o struktuře a způsobu využití jízdních dokladů užitých v daném přeshraničním úseku.

Jak pododdíl 3.1.4 popisuje, nepředpokládá autor umožnění přímého vstupu společnosti ČD do datových skladů společnosti ÖBB, kde dochází ke shromažďování dat získaných ze čtecích zařízení této společnosti, a to zejména proto, že do takového datového skladu jsou dle informací odborníků ze společnosti ČD nahrávána data získaná kontrolní činností vlakových čet uvedené společnosti i za vnitrostátní úsek na území Rakouska. Z tohoto důvodu lze očekávat obavu společnosti ÖBB o bezpečnost svých strategicky cenných dat a neumožnění společnosti ČD přímého nahlížení do svých datových skladů, jak zmíněný pododdíl předpokládá.

Stinnou stránku tvorby zvláštních výkazů navržené v pododdílu 3.1.4, které si kladou za cíl umožnit společnosti ČD získání potřebných přepravních dat bez toho, aby společnost ÖBB musela partnerskému dopravci ČD umožnit vstup do svých datových skladů, představuje nárůst objemu administrativní práce společnosti ÖBB, která by v rámci návrhu představeného v oddílu 3.1 zpracovávala předmětné samostatné výkazy informující společnost ČD o charakteristice přepravní poptávky v daném přeshraničním úseku.

Jedno z rizik, která na sebe společnost ČD implementací návrhů prezentovaných v kapitole 3 přenáší, spočívá v nejistotě spojené s nepřesným odhadem vývoje uživatelské poptávky po daných spojích v případě aplikace zmíněných řešení. Vývoj takové poptávky a z ní plynoucích výnosů může být pro společnost ČD obtížné kvalifikovaně a věrohodně odhadnout, neboť současné dlouhodobě stálé tarifní podmínky platné v dané relaci spolu s nízkým využitím zkoumaných spojů neposkytují uspokojující možnosti pro odhad možného nárůstu počtu cestujících.

Pokud by skutečná změna přepravního výkonu zkoumaných spojů nedosáhla vlivem zavedení popsanych opatření předpokládaných hodnot stanovených v první fázi implementace těchto návrhů (viz pododdíl 3.4.1), nebylo by dosaženo požadovaných výnosů plynoucích z predikovaného přepravního výkonu ovlivněného zavedením zmíněných opatření. Taková situace by v rámci společnosti ČD vedla v krajním případě ke vzniku nekrytých nákladů souvisejících se zavedením navrhovaných opatření a s nimi spojené propagační kampaně.

Z tohoto důvodu doporučuje autor za účelem snížení rizika vzniku takovéto situace koncipovat přípravu realizace navržených opatření mezi běžné úkoly zapojených zaměstnanců, a to tak, aby nebylo pro účely takové realizace nutné vytvoření zvláštní vyhrazené pracovní skupiny. Smyslem popsaneho opatření je udržení úrovně nákladů nutných na realizaci zmíněných návrhů na nejnižší možné hranici, přičemž tato skutečnost snižuje pomocí udržení

nízké hladiny celkových nákladů projektu riziko vzniku nekrytých nákladů v případě, že nebude dosaženo požadovaného nárůstu přepravního výkonu.

ZÁVĚR

První část práce se věnovala bližšímu popisu obecných aspektů veřejné dopravy souvisejících s poptávkou po této službě stejně jako legislativnímu rámci vymezujícímu podmínky organizace a provozu veřejné dopravy. Uvedená problematika byla s přihlédnutím k zaměření této práce řešena jak z pohledu ČR, tak z pohledu Rakouska. S ohledem na řešenou problematiku došlo k nastínění platných politik regionálního rozvoje, a to jak z hlediska zkoumané oblasti, tak, obdobně jako v předchozím bodu, včetně zastřešujícího rámce Evropské unie.

Úvodní část práce dále stručně popsala princip současného chápání mobility a definovala charakter vlivu veřejné dopravy na tento ukazatel. Dělbou přepravní práce mezi jednotlivé dopravní módy, označovanou též výrazem modal split, si kladou za cíl ovlivnit dopravní politiky platné jak na státní, tak na celoevropské úrovni. Základní přehled dopravních politik, které se svou geografickou působností týkají zkoumaného území, byl poskytnut ve druhé polovině první kapitoly.

Druhá kapitola prokázala v rámci vymezeného území existenci významné poptávky po mezistátní přeshraniční přepravě, která je s ohledem na data prezentovaná v této kapitole v současné době soustředěna zejména do područí individuální automobilové dopravy, přičemž využití sledovaných přeshraničních regionálních železničních spojů lze označit za mizivé.

Obsazenost zkoumaných spojů nelze označit za uspokojivou po celou dobu sledování, po odeznění pandemie nemoci covid-19 spojené s významným omezením přeshraničního cestování, kdy obsazenost spojů náhle prudce klesla, však počty cestujících ve sledovaných spojích ani původní úrovně již nedosáhly a dosahovaný růst obsazenosti je v současné době pouze velmi pozvolný.

Na základě provedených statistických testů neobsahují data vyjadřující úroveň obsazenosti zkoumaných spojů trendovou složku a jejich obsazenost se významně nemění ani v závislosti na typu dne v týdnu. S přihlédnutím k odhadnutým hodnotám celkového čtvrtletního přepravního výkonu daných spojů lze v porovnání s objemem přepravní poptávky po přeshraniční přepravě v dané oblasti pomocí individuální automobilové dopravy tvrdit, že současná tarifní koncepce provozu uvedených spojů nedokáže za stávajících podmínek oslovit významné množství cestujících, kteří se uchylují k využívání zmíněného alternativního dopravního módu, vyznačujícího se hlubším ekologickým dopadem, než je tomu v případě železniční dopravy.

Za jeden z důvodů popsaného stavu lze považovat fakt, že tato nabídka nerespektuje současný silící trend vývoje zákaznických požadavků na formu distribuce jízdních dokladů směrem k rozšiřování možností pro online odbavení. Jízdní doklady pro přeshraniční cesty uskutečněné zkoumanými spoji dostupné pomocí online odbavovacích kanálů jsou cestujícím k dispozici za vysokou cenu, která potenciální zájemce od využití služeb přeshraniční regionální železniční dopravy odrazuje.

Nabídka jízdného MPS EURegio platná pro přeshraniční regionální cesty sledovanými spoji, která je kilometrickými sazbami srovnatelná se svou úspěšnou slovenskou obdobou EUROPA REGIONAL Rakúsko, není k dispozici v žádných online prodejních kanálech a lze tak uvažovat nízkou hodnotu uživatelského povědomí o existenci této nabídky.

S ohledem na současný i budoucí predikovaný nárůst počtu cestujících využívajících na rakouském území tarifní nabídky Klimaticket v některé z jejích variant lze jako jeden ze zásadních nedostatků tarifní nabídky určené pro přeshraniční cestování sledovanými spoji označit nedostupnost návazných jízdních dokladů platných na území ČR v online prodejních kanálech společnosti ČD, neboť popsaný stav neumožňuje na území Rakouska zakoupení cenově výhodného návazného jízdního dokladu k tarifní nabídce Klimaticket.

Na základě zjištěných nedostatků v tarifní nabídce platné pro odbavení pro přeshraniční cesty vybranými železničními spoji došlo k navržení řešení směřujících ke zvýšení přepravního výkonu daných regionálních spojů v přeshraničním úseku, přičemž tato navržená opatření lze v návaznosti na jejich povahu rozdělit do dvou větví.

První návrh řeší možnosti zavedení návazných jízdních dokladů platných na území ČR k rakouské tarifní nabídce Klimaticket do online prodejních kanálů společnosti ČD, a to včetně technologie fungování takového opatření. Druhý návrh řeší úpravy tarifní nabídky MPS EURegio, a to na základě metody dobrého příkladu, kdy tato práce navrhuje aplikovat vybraná tarifní opatření užívaná v rámci nabídky EUROPA REGIONAL Rakúsko společnosti ZSSK do nabídky MPS EURegio. Navržená řešení z obou oblastí návrhů obsahují doporučení postupu pro sledování a vyhodnocování využití jízdních dokladů dotčených tarifních nabídek. Součástí třetí kapitoly práce je i návrh stručného harmonogramu možné realizace navržených opatření.

Jako hlavní účel prvně jmenovaného návrhu lze označit zjednodušení odbavení pro cestující, kteří přeshraniční regionální veřejnou dopravu využívají na pravidelné bázi. Spolu s optimalizací způsobu odbavení pro tento segment cestujících lze očekávat růst zákaznické spokojenosti. Druhý návrh popsaný touto prací pak směřuje k zatraktivnění nabídky MPS EURegio. Cíli uvedeného řešení je oslovení nových potenciálních zákazníků a rovněž rozšíření

možností odbavení pro stávající zákazníky zkoumaných spojů. Díky podpoře systému bike and ride lze od zmíněného návrhu očekávat také podporu rozvoje udržitelné mobility.

Bariérou pro zavedení navržené zpáteční varianty jízdného MPS EURegio do online prodejních kanálů společnosti ČD může být obava společnosti ÖBB z úniku přepravních tržeb ve vnitrostátním úseku trasy zkoumaných spojů na území Rakouska. Implementace dotčeného opatření tak vyžaduje pečlivou argumentaci ze strany společnosti ČD při vyjednávání s rakouským partnerským dopravcem, a to zejména s přihlédnutím k charakteru a omezením úpravy nabídky MPS EURegio navržené touto prací.

Jako jedno z rizik souvisejících se zavedením navržených opatření a provedením podpůrné propagační kampaně lze označit nebezpečí plynoucí z nesprávného odhadu předpokládaného pozitivního vlivu navržených řešení na obsazenost zkoumaných regionálních spojů v rámci koncepční fáze přípravy navržených opatření. Z tohoto rizika plyne možný vznik nekrytých nákladů, pokud nebude požadovaného zvýšení přepravního výkonu spojeného s růstem tržeb dosaženo.

Řešení navržená touto prací lze považovat za drobný příspěvek ke stále probíhajícímu procesu zvyšování atraktivity veřejné dopravy. Současně je však nutné navržená opatření vnímat pouze jako malý krok kupředu, neboť tarifní sektor veřejné dopravy v ČR dlouhodobě trpí nedostatkem harmonizace podmínek a vzájemné koordinace jednotlivých tarifních systémů, kteréžto faktory lze označit za hlavní problém tarifní oblasti veřejné dopravy. Opatření navržená touto prací tak pouze zvyšují uživatelskou přívětivost současného tarifního a odbavovacího systému.

POUŽITÁ LITERATURA

ADAMEC, Vladimír, 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2156-9.

AK NIEDERÖSTERREICH, 2021. *Einkommen in NÖ 2020: Die Löhne und Gehälter der niederösterreichischen Arbeitnehmer*innen*. St. Pölten: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich. [online]. 2022 [cit. 2022-11-22]. Dostupné z: https://noe.arbeiterkammer.at/service/zeitschriftenundstudien/arbeitundwirtschaft/Einkommensanalyse_2020_web.pdf

ALASSAF, Manar a Ali Mustafa QAMAR, 2022. Improving Sentiment Analysis of Arabic Tweets by One-way ANOVA. *Journal of King Saud University - Computer and Information Sciences*. **34**(6), 2849-2859. ISSN 13191578. [online]. [cit. 2022-11-3]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1319157820305176>

AMS, 2022a. Arbeitsmarktlage 2021. *Arbeitsmarktservice Österreich*. [online]. 2022 [cit. 2022-11-22]. Dostupné z: <https://www.ams.at/arbeitsmarktdaten-und-medien/arbeitsmarktdaten-und-arbeitsmarkt-forschung/arbeitsmarktdaten#niederoesterreich>

AMS, 2022b. Berichte und Auswertungen: Der Arbeitsmarkt für AusländerInnen. *Arbeitsmarktservice Österreich* [online]. [cit. 2022-11-24]. Dostupné z: <https://www.ams.at/arbeitsmarktdaten-und-medien/arbeitsmarkt-daten-und-arbeitsmarkt-forschung/berichte-und-auswertungen#niederoesterreich>

BIKETOWER, 2022. Břeclav: BIKETOWER BT 2.1. *BIKETOWER* [online]. [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://www.biketower.cz/reference-a-mapa/#breclav>

BMK, 2021. *Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich: Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig – resilient – digital*. Wien: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. *Wien* [online]. [cit. 2022-10-18]. Dostupné z: <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html>

BMK, 2022a. Mobilität. *Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie*. [online]. [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet.html>

BMK, 2022b. Verkehrsplanung. *Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie*. [online]. [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet.html>

BOYLE, Daniel K, 1998. *Synthesis of Transit Practice 29: Passenger Counting Technologies And Procedures*. Washington, D.C. 1998: National Academy Press, ISBN 0-309-06815-0. [online]. [cit. 2022-11-3]. Dostupné z: <https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tsyn29.pdf>

BRETSCHNEIDER, Stuart, 2004. "Best Practices" Research: A Methodological Guide for the Perplexed. *Journal of Public Administration Research and Theory*. **15**(2), 307-323. ISSN 1053-1858. [online]. [cit. 2022-11-3]. Dostupné z: doi 10.1093/jopart/mui017

COSTA, Bruno J.A. et al., 2017. Weighing-in-motion wireless system for sustainable railway transport. *Energy Procedia*. **136**, 408-413. ISSN 18766102. [online]. [cit. 2022-10-10]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1876610217352104>

CURTIS, Carey, 2020. *Handbook of sustainable transport*. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing. Research handbooks in transport studies. ISBN 978-1-78990-046-0.

ČD, 2021. *Zvláštní přepravní podmínky v mezinárodní přepravě (SCIC) pro jízdní doklady bez integrované rezervace (NRT): Změna č. 12*. České dráhy.

ČD, 2022a. Biketower. *České dráhy* [online]. 1.3.2022 [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/info/aktuality/-32133/>

ČD, 2022b. *Interní dokumenty*.

ČD, 2022c. *Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel*. České dráhy.

ČD, 2022d. *Tarifní a přepravní podmínky Českých drah v mezinárodní přepravě*. České dráhy.

ČD, 2023. České dráhy E-shop. *České dráhy* [online]. [cit. 2023-01-16]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/eshop/>

ČESKO, 1994. *Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách*. [online]. [cit. 2022-10-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266#cast2>

ČESKO, 2004. *Zákon č. 235/2004 Sb o dani z přidané hodnoty*. [online]. [cit. 2022-11-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-235>

ČESKO, 2010a. *Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace*. [online]. [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-296>

ČESKO, 2010b. *Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů*. [online]. [cit. 2022-10-06]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010->

194?text=o+ve%C5%99ejn%C3%BDch+slu%C5%BEb%C3%A1ch+v+p%C5%99prav%C4%9B+cestuj%C3%ADc%C3%ADch

ČNB, 2022. Kurzy devizového trhu. *Česká národní banka* [online]. [cit. 2022-11-24]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/cs/financni-trhy/devizovy-trh/kurzy-devizoveho-trhu/kurzy-devizoveho-trhu/prumerne_mena.html?mena=EUR

ČSÚ, 2013. Dojížděka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů - Jihomoravský kraj - 2011. *Český statistický úřad* [online]. 31.7.2013 [cit. 2022-11-24]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/23064-13-n-k3115_2013-25

ČSÚ, 2019. Regionální statistiky. *Český statistický úřad*. [online]. [cit. 2022-11-17]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/92010922/3202031926_reg.pdf/c49bf091-e30c-4a51-8540-c5ada3a8af92?version=1.5

ČSÚ, 2022a. Evropský srovnávací program. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/evropsky_srovnavaci_program

ČSÚ, 2022b. Podíl nezaměstnaných v Jihomoravském kraji. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2022-11-17]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xb/nezamestnanost-v-jihomoravskem-kraji->

ČSÚ, 2022c. Sezónně očištěná data. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2022-11-05]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/sezonne_ocistena_data

ČSÚ, 2022d. Vývoj mezd v Jihomoravském kraji. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2022-11-24]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xb/vyvoj-mezd-v-jihomoravskem-kraji>

DAMBORSKÝ, Milan, 2014. *Regionální veřejná doprava v České republice*. Brno: Pavel Křepela. ISBN 978-80-86669-28-1.

DANI, S., J. HARDING, K. CASE, R. I. M. YOUNG, S. COCHRANE, J. GAO a D BAXTER, 2006. A methodology for best practice knowledge management. *Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers, Part B: Journal of Engineering Manufacture*. **220**(10), 1717-1728. ISSN 0954-4054. [online]. [cit. 2022-11-3]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/48352735_A_methodology_for_best_practice_knowledge_management/download

DB, 2023. BahnCard 100: unbegrenzt reisen und profitieren. *Bahn.de* [online]. [cit. 2023-02-24]. Dostupné z: <https://www.bahn.de/angebot/bahncard/bahncard100>

DEDÍK, Milan, Lukáš ČECHOVIČ a Jozef GAŠPARÍK, 2020. Methodical Process for Innovative Management of the Sustainable Railway Passenger Transport. *Transportation*

Research Procedia. **44**, 305-312. ISSN 23521465. [online]. [cit. 2022-10-10]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146520300880>

DER STANDARD, 2022. Internationale Zugtickets werden teilweise von Umsatzsteuer befreit. *Der Standard* [online]. 16.5.2022 [cit. 2022-11-27]. Dostupné z: <https://www.derstandard.at/story/2000135772971/internationale-zugtickets-werden-teilweise-von-umsatzsteuer-befreit>

DRDLA, Pavel, 2021. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vydání: 3. upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. ISBN 978-80-7560-361-6.

EUROSTAT, 2008. *European Price Statistics: An overview*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. ISBN 978-92-79-07356-4.

EUROSTAT, 2012. *Eurostat-OECD Methodological Manual on Purchasing Power Parities*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. ISBN 978-92-79-25983-8.

EUROSTAT, 2022a. Comparative price levels of consumer goods and services. *Eurostat: Statistics explained* [online]. 21.1.2022 [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Comparative_price_levels_of_consumer_goods_and_services#Price_levels_for_personal_transport_equipment.2C_transport_services.2C_communication.2C_restaurants_and_hotels

EUROSTAT, 2022b. Estimated hourly labour costs. *Eurostat* [online]. [cit. 2022-11-22]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Estimated_hourly_labour_costs,_2021_\(EUR\).png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Estimated_hourly_labour_costs,_2021_(EUR).png)

EUROSTAT, 2022c. Modal split of passenger transport. *Eurostat: Data Browser* [online]. [cit. 2022-10-10]. Dostupné z: <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do>

EUROSTAT, 2022d. Statistical Glossary. *Eurostat* [online]. [cit. 2022-10-10]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Thematic_glossaries

EVROPSKÁ KOMISE, 2011a. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. Brusel. [online]. [cit. 2022-10-18]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=CS>

EVROPSKÁ KOMISE, 2011b *Doprava 2050: Komise předkládá ambiciózní plán na zvýšení mobility a snížení emisí*. *Evropská komise* [online]. Brusel. 28.3.2011 [cit. 2022-10-18]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_11_372

EVROPSKÁ KOMISE, 2019. *Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Zelená dohoda pro Evropu*. Brusel. [online]. [cit. 2022-10-18]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0010.02/DOC_1&format=PDF

EVROPSKÁ KOMISE, 2022a. *Annual Report on Intra-EU Labour Mobility 2021*. Brusel. ISBN 978-92-76-47148-6. [online]. [cit. 2022-11-24]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=738&langId=en&pubId=8459&furtherPubs=yes>

EVROPSKÁ KOMISE, 2022b. Interreg: European Territorial Co-operation. *Evropská komise* [online]. [cit. 2022-10-19]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/european-territorial/

EVROPSKÁ UNIE, 2007. *Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70*. [online]. [cit. 2022-10-06]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32007R1370&qid=1665086163321>

EVROPSKÁ UNIE, 2022. Volný pohyb pracovníků: Právní základ. *Fakta a čísla o Evropské unii* [online]. [cit. 2023-03-21]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/41/volny-pohyb-pracovniku>

FAULKS, Rex W, 1999. *International transport: an introduction to current practices and future trends*. London: Kogan Page. ISBN 0-8493-4083-7.

GOBILLON, Laurent a Harris SELOD, 2019 Spatial Mismatch, Poverty, and Vulnerable Populations. *Handbook of Regional Science*. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg. s. 1-16. ISBN 978-3-642-36203-3. [online]. [cit. 2022-10-25]. Dostupné z: https://link.springer.com/referenceworkentry/10.1007/978-3-642-36203-3_7-1

HARMATA, Jan, 2016. Železná opona. *Egeon* [online]. 28.11.2016 [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://egeon.cz/slovník/166/zelezna-opona?c=9531>

HERNANDEZ, Diego, 2018. Uneven mobilities, uneven opportunities: Social distribution of public transport accessibility to jobs and education in Montevideo. *Journal of Transport Geography*. **67**, 119-125. ISSN 09666923. [online]. [cit. 2022-10-06]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692316303556>

HUBALIK, Philipp, 2019. *Betrachtungen zur Reaktivierung der aufgelassenen Eisenbahnstrecke Laa an der Thaya - Hevlín: Entwicklung von Maßnahmen auf Basis des erhobenen Ist-Zustandes und deren Auswirkungen*. St. Pölten. Diplomová práce. Fachhochschule St. Pölten. Vedoucí práce Frank Michelberger.

CHMELAŘ, Martin a Vlastimil MELICHAR. 2006. Verkehrsverbünde und Grundsätze der Finanzierung im öffentlichen Verkehr in Österreich. *Scientific papers of the University of Pardubice*. Pardubice: The Jan Perner Transport Faculty. **12**.

INSEE, 2021. Purchasing power standard. *Institut national de la statistique et des études économiques* [online]. 21.1.2021 [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: <https://www.insee.fr/en/metadonnees/definition/c1191>

INTERREG, 2021. *Interreg Rakousko - Česká Republika: Evropský fond pro regionální rozvoj* [online]. [cit. 2022-10-19]. Dostupné z: <https://www.at-cz.eu/cz>

JANZER, Till, 2016. Immer mehr Tschechen arbeiten im Ausland. *Radio Prague International* [online]. 5.5.2016 [cit. 2022-11-24]. Dostupné z: <https://deutsch.radio.cz/immer-mehr-tschechen-arbeiten-im-ausland-8226615>

KACETL, Jiří, 2013. *140 let Severozápadní dráhy: Minulost a budoucnost nejkratšího dopravního spojení Vídně a Berlína*. Jihomoravské muzeum ve Znojmě. ISBN 978-80-86974-11-8.

KVIZDA, Martin, 2006. *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky: mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah*. Brno: Masarykova univerzita. Železniční doprava - institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie. ISBN 80-210-4219-2.

KYRIAKIS, Efstathios, Constantinos PSOMOPOULOS a Konstantinos KALKANIS, 2019. Investigating the Correlation of Purchase Power Parity (PPP) with the Adopted Waste Management Method in EU28. *Social Sciences*. **8**(5). ISSN 2076-0760. [online]. [cit. 2022-10-19]. Dostupné z: <https://www.mdpi.com/2076-0760/8/5/162>

LAFRANCE, Robert a Lawrence SCHEMBRI, 2002. Purchasing-Power Parity: Definition, Measurement, and Interpretation. *Bank of Canada review*. **9**(4), 27-33. ISSN 1483-8303.

LAMBONI, Matieyendou, 2022. Weak derivative-based expansion of functions: ANOVA and some inequalities. *Mathematics and Computers in Simulation*. **194**, 691-718. ISSN 03784754. [online]. [cit. 2022-11-3]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0378475421004535>

LINDNER, Tomáš, 2018. Uprchlická krize bledne ve srovnání s migrací z východní Evropy do západní. *Respekt* [online]. 6.8.2018 [cit. 2022-11-22]. Dostupné z: <https://www.respekt.cz/denni-menu/uprchlicka-krize-bledne-ve-srovnani-s-migraci-z-vychodni-evropy-do-zapadni>

MAPY.CZ, 2022. *Mapy.cz*. [online]. [cit. 2022-11-17]. Dostupné z: <https://mapy.cz>

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2021. *Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050*. Praha: ADV solutions. [online]. [cit. 2022-10-12]. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-Ceske-republiky-pro-obdobi-2021/Dopravni_Politika_CR_CZ.pdf.aspx

MINISTERSTVO FINANCÍ ČR, 2022. *Výměr MF č. 01/2022 ze dne 6. prosince 2021, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, ve znění výměru MF č. 02/2022, výměru MF č. 03/2022, výměru MF č. 04/2022, výměru MF č. 05/2022 a výměru MF č. 06/2022*. [online]. [cit. 2022-10-06]. Dostupné z: https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Vymer-MF_2022-01_Vymer-MF-c-01-2022_v06.pdf

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2023. *Přepavní a tarifní věstník*. Praha: Ministerstvo dopravy, **1**(2023). ISSN 1805-9864. [cit. 2023-01-16]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Ministerstvo/Prepravni-a-tarifni-vestnik/Prepravni-a-tarifni-vestniky-2023/Prepravni-a-tarifni-vestnik-1-2023/PTV1-13-1-2023.pdf.aspx>

MOBILITÄTSVERBÜNDE ÖSTERREICH, 2022. *Mobilitätsverbände Österreich. Verbund Linie* [online]. [cit. 2022-10-10]. Dostupné z: <https://www.verbundlinie.at/de/service/ueber-den-verkehrsverbund/mobilitaetsverbuende-oesterreich>

MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA, 2008. *Integrované dopravní systémy*. Praha: Powerprint. ISBN 978-80-904011-0-5.

MONTE, Ferdinando, Stephen J. REDDING a Esteban ROSSI-HANSBERG, 2018. *Commuting, Migration, and Local Employment Elasticities. American Economic Review*. **108**(12), 3855-3890. ISSN 0002-8282. [online]. [cit. 2022-10-25]. Dostupné z: <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/aer.20151507>

NÖ LANDESREGIERUNG, 2022. *Aktuelles vom Arbeitsmarkt in Niederösterreich: Stärkster Rückgang im Bereich der Langzeitarbeitslosigkeit in Niederösterreich. Land Niederösterreich* [online]. 3.11.2022 [cit. 2022-11-22]. Dostupné z: <https://www.noe.gv.at/noe/Arbeitsmarkt/Aktuelles-Arbeitsmarkt.html>

ÖBB INFRA, 2021. *VzG-Fahrplanunterlage: Streckennummern*. [online]. [cit. 2022-11-10]. Dostupné z: <https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienenennetz/dokumente-und-daten/oebb-streckenverzeichnis.pdf>

ÖBB INFRA, 2022a. *Netzkarten der ÖBB-Infrastruktur. ÖBB INFRA* [online]. [cit. 2022-11-10]. Dostupné z: <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken>

ÖBB INFRA, 2022b. *Zukunft Bahn Zielnetz 2025+. ÖBB INFRA* [online]. [cit. 2022-10-18]. Dostupné z: <https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/fuer-oesterreich/zukunft-bahn-zielnetz>

ÖBB, 2021. Fahrplanbilder: Fahrplanbilder der Fahrplanperiode 2022 für die Züge der ÖBB und einiger weiterer Bahnen. *ÖBB.at* [online]. [cit. 2022-11-10]. Dostupné z: <https://www.oebb.at/de/fahrplan/fahrplanbilder>

ÖBB, 2022a. Fakt ist: Die ÖBB befördern jährlich über 474 Mio. Menschen. *ÖBB Konzern* [online]. [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://konzern.oebb.at/de/ueber-den-konzern/fakten/subventionen>

ÖBB, 2022b. Fakt ist: Direktvergabe sichert ein breites Zugangebot für Österreich. *ÖBB Konzern* [online]. [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://konzern.oebb.at/de/ueber-den-konzern/fakten/direktvergabe>

ÖBB, 2022c. Unsere Züge: Informationen und Beschreibungen zu unseren Zügen. *ÖBB.at* [online]. [cit. 2022-11-17]. Dostupné z: <https://www.oebb.at/de/reiseplanung-services/im-zug/unsere-zuege>

ÖBB, 2022d. *Zahlen-Daten-Fakten*. Wien: ÖBB-Holding. [online]. [cit. 2022-11-15]. Dostupné z: <https://konzern.oebb.at/de/ueber-den-konzern/die-oebb-in-zahlen>

ÖBB, 2023a. Bratislava-Ticket: Mit dem Bratislava-Ticket reisen Sie besonders günstig in die Slowakei. *ÖBB Konzern* [online]. [cit. 2023-01-27]. Dostupné z: <https://www.oebb.at/de/regionale-angebote/ueberregionale-angebote/bratislava-ticket>

ÖBB, 2023b. Fahrplan & Tickets: Einzeltickets, Zeitkarten und Reservierungen von A nach B. *ÖBB Konzern* [online]. [cit. 2023-01-27]. Dostupné z: <https://shop.oebbtickets.at/de/ticket>

ÖBB, 2023c. *Guide for travelling abroad with ÖBB*. Vídeň. 1.1.2023 [cit. 2023-01-16]. Dostupné z: https://www.oebb.at/static/tarife/en/guide_for_travelling_abroad_with_oebb/index.html

ÖBB, 2023d. Klimaticket Ö: Eins für alle: Mit einem Ticket durch ganz Österreich. *ÖBB Konzern* [online]. [cit. 2023-01-16]. Dostupné z: <https://www.oebb.at/de/tickets-kundenkarten/kundenkarten/klimaticket>

OÖN, 2020. Tschechische Pendler dürfen doch nach Österreich. *OÖ Nachrichten* [online]. 25.3.2020 [cit. 2022-11-24]. Dostupné z: <https://www.nachrichten.at/politik/aussenpolitik/tschechische-pendler-duerfen-doch-nach-oesterreich;art391,3244445>

OSN, 2015. *Paris Agreement*. [online]. [cit. 2022-10-18]. Dostupné z: https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf

PERNICE, Davide, 2022a. Společná dopravní politika: obecné zásady. *Evropský parlament: Fakta a čísla o Evropské unii* [online]. [cit. 2022-10-18]. Dostupné z:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/123/spolecna-dopravni-politika-obecne-zasady>

PERNICE, Davide, 2022b. Železniční doprava. *Evropský parlament: Fakta a čísla o evropské unii* [online]. [cit. 2022-10-18]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/130/zeleznicni-doprava>

POJKAROVÁ, Kateřina, 2022. *Analýza podnikatelské činnosti*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7560-430-9. [online]. [cit. 2022-11-3]. Dostupné z: <https://eshop.upce.cz/epub/9007451/analyza-podnikatelske-cinnosti>

POPULORUM, Michael, 2018. Die Nordbahn Wien - Gänserndorf - Lundenburg. *Dokumentationszentrum für Europäische Eisenbahnforschung* [online]. 3.8.2018 [cit. 2022-11-13]. Dostupné z: <https://www.dokumentationszentrum-eisenbahnforschung.org/nordbahn.htm>

PROIETTI, Tommaso, 2000. Comparing seasonal components for structural time series models. *International Journal of Forecasting*. **16**, 247-260. ISSN 0169-2070. [online]. [cit. 2022-11-3]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169207000000376>

RAKOUSKO, 2023. *Gesamte Rechtsvorschrift für Umsatzsteuergesetz 1994, Fassung vom 31.01.2023*. [online]. [cit. 2023-01-31]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10004873>

REUTER, Lawrence G, 2003. *Passenger Counting and Service Monitoring: A Worldwide Survey of Transportation Agency Practices*. New York: New York City Transit. [online]. [cit. 2022-11-3]. Dostupné z: https://rosap.ntl.bts.gov › dot › dot_42145_DS1

RIS, 2016. Správní obvody obcí s rozšířenou působností. *Regionální informační servis* [online]. [cit. 2022-11-17]. Dostupné z: <https://www.risy.cz/cs/krajske-ris/jihomoravsky-kraj/obce-s-rozsir-pusobnosti>

ŘSD, 2021. Výstupy z celostátního sčítání dopravy 2020. *Ředitelství silnic a dálnic* [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>

SEIDENGLANZ, Daniel, 2006. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Brno: Masarykova univerzita. Železniční doprava - institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie. ISBN 80-210-4221-4.

SJT, 2022. *Smluvní přepravní podmínky*. Systém jednotného tarifu.

- SMALE, Tony, 2014. *Guidance document: How to conduct a passenger count*. 1. Suffolk: RailFuture. [online]. [cit. 2022-11-3]. Dostupné z: <https://www.railfuture.org.uk/DL913>
- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2021a. *Jízdní řád*. Správa železnic. [online]. [cit. 2022-10-12]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/cestujici/jizdni-rad>
- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2021b. *Linkové vedení vlaků dálkové osobní dopravy v objednávce Ministerstva dopravy*.
- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2022a. *Mapy pro širokou veřejnost. Portál provozování dráhy* [online]. [cit. 2022-11-10]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/portal/viewarticle.aspx?oid=594598>
- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2022b. *Kategorie drah a provozovatelé drah*. Správa železnic. [online]. [cit. 2022-10-06]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=594598>
- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2022c. *Podmínky přístupu na ŽDC. Portál provozování dráhy* [online]. [cit. 2022-11-15]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/portal/ViewArticle.aspx?oid=1817936>
- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2022d. *Prohlášení o dráze 2022*. Správa železnic. [online]. [cit. 2022-10-06]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=594598>
- STATISTA, 2022. *Bevölkerungsdichte in Österreich nach Bundesländern zu Jahresbeginn* Statista.com [online]. 2022 [cit. 2022-11-22]. Dostupné z: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/687135/umfrage/bevoelkerungsdichte-in-oesterreich-nach-bundeslaendern/>
- STATISTIK AUSTRIA, 2022a. *Demographisches Jahrbuch*. Vídeň: Statistik Austria. ISBN 978-3-903264-99-1.
- STATISTIK AUSTRIA, 2022b. *Wieder neuer Rekord bei offenen Stellen: Im 3. Quartal 2022 waren 218 100 Arbeitsstellen nicht besetzt*. Vídeň: Statistik Austria. [online]. [cit. 2022-11-24]. Dostupné z: <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2022/11/20221104OffeneStellenQ32022.pdf>
- STAUDACHER, Anita, 2016. *Tschechien gehen die Arbeitskräfte aus: Im EU-Land mit der geringsten Arbeitslosigkeit ist der Arbeitsmarkt leergefegt, die Wirtschaft schlägt Alarm*. *Kurier.at* [online]. 13.5.2016 [cit. 2022-11-24]. Dostupné z: <https://kurier.at/wirtschaft/tschechien-gehen-die-arbeitskraefte-aus/198.364.644>
- STEINSCHADEN, Jakob, 2023. *Das Klimaticket ist ein Verkaufsschlager. Aber tut es auch dem Klima gut?*. *Tech & Nature* [online]. 2.1.2023 [cit. 2023-03-02]. Dostupné z:

<https://www.trendingtopics.eu/das-klimaticket-ist-ein-verkaufsschlager-aber-tut-es-auch-dem-klima-gut/>

STEJSKAL, Petr, 2008. *Tarify a ceny v dopravě*. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT. ISBN 978-80-01-04122-2.

STRATJEL, Friedel, 2014. *Die „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ in Bernhardsthal: Beiträge zur Geschichte von Bernhardsthal und Umgebung*. Bernhardsthal. [online]. [cit. 2022-11-10]. Dostupné z: <http://museumbernhardsthal.at/images/pdf/nordbahn2014.pdf>

ŠINDELÁŘ, Jan, 2020. ÖBB modernizují starší „patra“ na úroveň Cityjet, objeví se i v Česku. *Zdopravy.cz* [online]. 19. 01. 2020 [cit. 2022-11-17]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/obb-modernizujji-starsji-patra-na-uroven-cityjet-objevi-se-i-v-tuzemsku-40480/>

TAO, Zhuolin, Jiangping ZHOU, Xiongbin LIN, Heng CHAO a Guicai LI, 2020. Investigating the impacts of public transport on job accessibility in Shenzhen, China: a multi-modal approach. *Land Use Policy*. **99**. ISSN 02648377. [online]. [cit. 2022-10-25]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264837719321209>

TOMEŠ, Zdeněk a Tomáš POSPÍŠIL, 2006. *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. Brno: Masarykova univerzita. Železniční doprava - institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie. ISBN 80-210-4220-6.

TRAVEL & CLIMATE, 2023. Calculate trip footprint. *Travel & Climate* [online]. [cit. 2023-03-21]. Dostupné z: <https://travelandclimate.org/>

UITP, 2020. *Public Transport Authorities and Covid-19: Impact and Response to a Pandemic*. International Association of Public Transport. [online]. [cit. 2022-10-10]. Dostupné z: <https://www.lek.com/sites/default/files/PDFs/COVID19-public-transport-impacts.pdf>

VÁCHA, Jakub, 2018. U břevclavského nádraží roste cyklověž: Parkovací dům pro kola se osvědčil už v jiných městech. *ČT24* [online]. 27.3.2018 [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2432626-u-breclavskeho-nadrazi-roste-cyklovez-parkovaci-dum-pro-kola-se-osvedcil-uz-v-jinych>

VCÖ, 2020. In Österreich wird im EU-Vergleich am zweithäufigsten mit Bahn, Bim und Bus gefahren. *VCÖ - Mobilität mit Zukunft* [online]. Vídeň, 21.9.2020 [cit. 2022-11-26]. Dostupné z: <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-in-oesterreich-wird-im-eu-vergleich-am-zweithaeufigsten-mit-bahn-bim-und-bus-gefahren>

VOR, 2022a. Linienfahrplan. *Verkehrsverbund Ost-Region* [online]. [cit. 2022-11-10]. Dostupné z: <https://www.vor.at/fahrplan-mobilitaet/fahrplan-bus-bahn/linienfahrplan>

- VOR, 2022b. Zahlen und Fakten. *Die Verkehrsverbund Ost-Region* [online]. [cit. 2022-11-15]. Dostupné z: <https://www.vor.at/unternehmen/ueber-uns/zahlen-und-fakten>
- VOR, 2023. Ticketübersicht. *Verkehrsverbund Ost-Region* [online]. [cit. 2023-01-16]. Dostupné z: <https://www.vor.at/tickets/ticketuebersicht/jahreskarte/klimaticket>
- VYKA, Miroslav, 2017. *Role regionální železnice ve 21. století*. Ostrava: Svaz cestujících ve veřejné dopravě. ISBN 978-80-906622-0-9.
- WHO, 2008. *Guide for Documenting and Sharing "Best practices" in Health Programmes*. Brazzaville: WHO Regional Office for Africa. ISBN 92-9-023-132-7. [online]. [cit. 2022-11-3]. Dostupné z: https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/Guide_for_documenting_and_Sharing_Best_Practice_-_english_0.pdf
- WKO, 2021. *Statistisches Jahrbuch*. Vídeň: Wirtschaftskammer Österreich. [online]. [cit. 2022-11-10]. Dostupné z: https://wko.at/statistik/jahrbuch/JAHRBUCH_2021.pdf
- WKO, 2022. Die wichtigsten Anwendungsfälle für die ermäßigten Umsatzsteuersätze von 10 % und 13 %. *Wirtschaftskammer Österreich* [online]. Vídeň. [cit. 2022-11-27]. Dostupné z: https://www.wko.at/service/steuern/Die_wichtigsten_Anwendungsfaelle_fuer_die_ermaessigten_Ums.html
- WKO, 2023. Coronavirus: Situation in Tschechien: Aktuelle Lage und Info-Update. *Wirtschaftskammer Österreich* [online]. 17.1.2023 [cit. 2023-01-17]. Dostupné z: <https://www.wko.at/service/aussenwirtschaft/coronavirus-situation-in-tschechien.html>
- XIAO, Weiye, Yehua Dennis WEI a Neng WAN, 2021. Modeling job accessibility using online map data: An extended two-step floating catchment area method with multiple travel modes. *Journal of Transport Geography*. **93**. ISSN 09666923. [online]. [cit. 2022-10-06]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692321001186>
- ZEILER, Karin, 2022. NÖ Klimatickets werden günstiger. *MeinBezirk.at* [online]. 19.10.2022 [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: https://www.meinbezirk.at/niederoesterreich/c-politik/noe-klimatickets-werden-guenstiger_a5652214
- ZHANG, Guoyi, Ronald CHRISTENSEN a John PESKO, 2021. *Parametric bootstrap and objective Bayesian testing for heteroscedastic one-way ANOVA*. **174**. ISSN 01677152. [online]. [cit. 2022-11-3]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0167715221000572>
- ZSSK, 2022. *Cestovný poriadok*. Železničná spoločnosť Slovensko.
- ZSSK, 2023a. *Interní dokumenty*.

ZSSK, 2023b. EUROPA EXPRES. *Železničná spoločnosť Slovensko* [online]. [cit. 2023-01-27]. Dostupné z: <https://www.zssk.sk/cestujeme-vyhodne/ceny-zlavy-zahranicie/europa-expres/>

ZSSK, 2023c. EUROPA REGIONAL Rakúsko. *Železničná spoločnosť Slovensko* [online]. [cit. 2023-01-27]. Dostupné z: <https://www.zssk.sk/cestujeme-vyhodne/ceny-zlavy-zahranicie/rakusko/europa-regional-rakusko/>

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	Přehled počtů osob ve vybraných obcích Jihomoravského kraje, které pravidelně dojíždí do zaměstnání do jiného státu	40
Tabulka 2	Přehled ročních průměrných denních intenzit dopravy na přeshraničních úsecích vybraných pozemních komunikací	41
Tabulka 3	Výše základního jízdného nabídky MPS EURegio za úsek ÖBB	52
Tabulka 4	Slevy dostupné k nabídce MPS EURegio při přepravě přes pohraniční bod Břeclav Gr.	53
Tabulka 5	Porovnání cen jízdného MPS EURegio a NRT ve vybraných přeshraničních relacích	53
Tabulka 6	Ukázka cen jízdného Standard-Ticker Nahverkehr pro vybrané relace	55
Tabulka 7	Výchozí parametry datové základny ve vztahu obsazenosti zkoumaných vlaků k typu dne v týdnu.....	57
Tabulka 8	Průměrná obsazenost vybraných vlaků vedených přes pohraniční bod Břeclav Gr. s tříděním dle čtvrtletí jízdy	59
Tabulka 9	Počty přepravených cestujících v regionálních vlacích provozovaných mezi Bratislavou a Vídní v přeshraničním úseku trati.....	62
Tabulka 10	Rozložení počtu přepravených cestujících mezi Bratislavou a Vídní v závislosti na typu dne v týdnu.....	63
Tabulka 11	Odhad celkového počtu přepravených cestujících regionálními vlaky přes pohraniční bod Břeclav Gr. ve vybraném období	64
Tabulka 12	Navrhovaný ceník zpátečního jízdného MPS EURegio	85
Tabulka 13	Ukázka navržených cen zpátečního jízdného MPS EURegio ve vybraných relacích.	86

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1	Křivka životního cyklu železnic v Evropě a USA	19
Obrázek 2	Geografické vymezení oboru zkoumání práce na území České republiky	31
Obrázek 3	Geografické vymezení oboru zkoumání práce na území Rakouska	32
Obrázek 4	Rozdíly v hodinových nákladech práce v rámci EU	36
Obrázek 5	Průměrné hrubé měsíční mzdy v Rakousku uvedené v eurech za rok 2020 s územním členěním dle spolkových zemí	38
Obrázek 6	Vratná souprava železničních osobních vozů DOSTO	46
Obrázek 7	Schéma železničních tratí v okolí Břeclavi	48
Obrázek 8	Výběr slevových průkazů v internetovém obchodu společnosti ČD	73
Obrázek 9	Ukázka aztéckého kódu užívaného pro označení jízdních dokladů vydaných pomocí online odbavovacích kanálů společnosti ČD	78

SEZNAM ZKRATEK

BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
CPI	Consumer Price Index
ČD	České dráhy, a. s.
DOSTO	Doppelstock-Wendezug
ECP	European Comparison Programme
ER	EUROPA REGIONAL Rakúsko
EU	Evropská unie
GVD	grafikon vlakové dopravy
HDP	hrubý domácí produkt
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen AG
OSN	Organizace spojených národů
PLI	Price Level Index
PPP	Purchasing Power Parity
SRN	Spolková republika Německo
VJE	Včasná jízdenka Evropa
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
WKO	Wirtschaftskammer Österreich
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Členění železničních tratí v České republice dle kategorií

Příloha B Ceník jízdného EUROPA REGIONAL

Příloha C Ceník jízdného EUROPA REGIONAL WIEN Ticket

Příloha D Ceník časového jízdného EUROPA REGIONAL pro přepravu mezi Slovenskem a Rakouskem

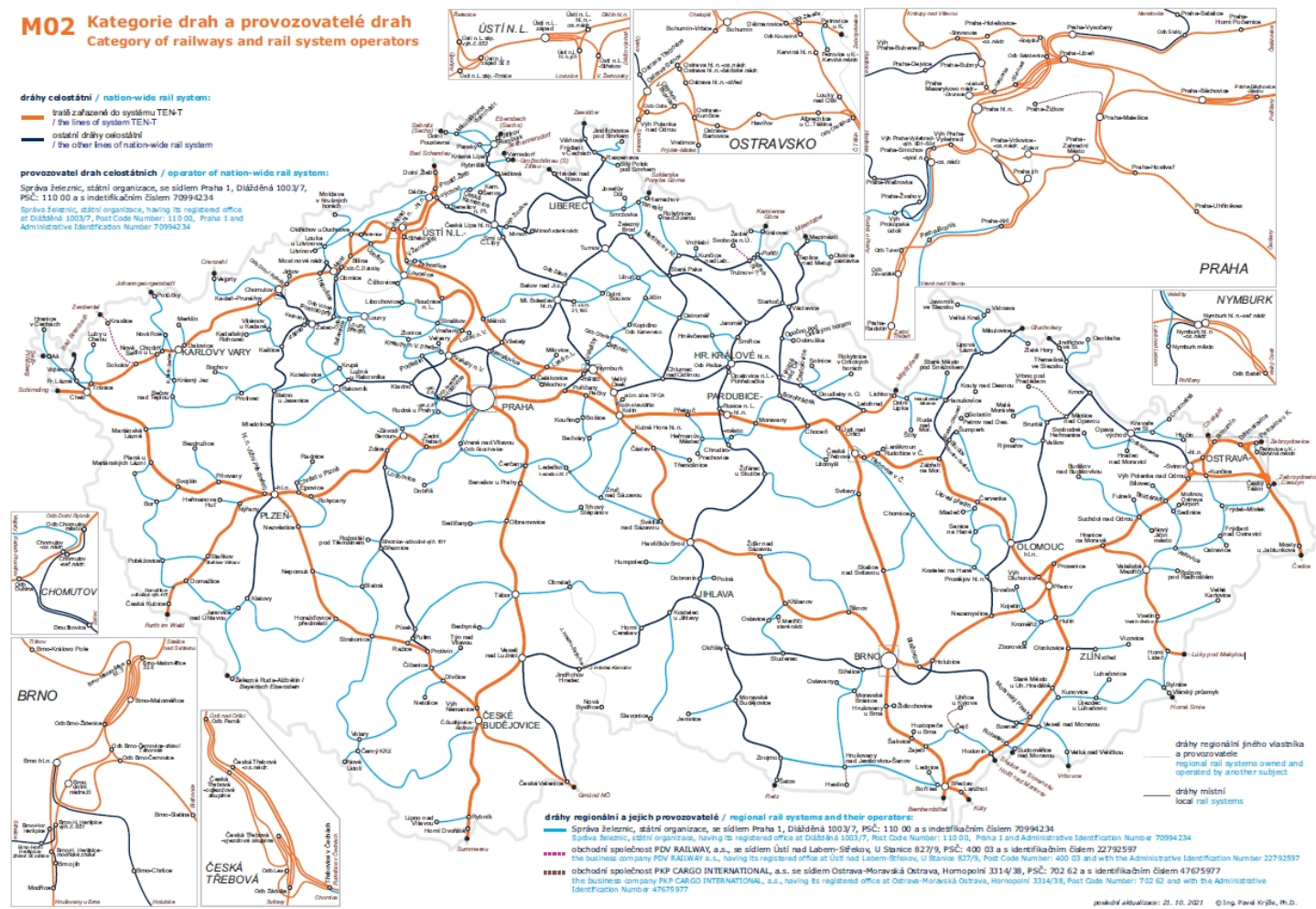
Příloha A Členění železničních tratí v České republice dle kategorií

M02 Kategorie drah a provozovatelé drah Category of railways and rail system operators

drahy celostátní / nation-wide rail system:
 — tratě zařazené do systému TEN-T / the lines of system TEN-T
 — ostatní dráhy celostátní / the other lines of nation-wide rail system

provozovatelé drah celostátních / operator of nation-wide rail system:
 Správa železnic, státní organizace, se sídlem Praha 1, Diážděná 1003/7, PSČ: 110 00 a s identifikačním číslem 70994234
 Správa železnic, státní organizace, having its registered office at Diážděná 1003/7, Post Code Number: 110 00, Praha 1 and Administrative Identification Number 70994234

drahy regionální a jejich provozovatelé / regional rail systems and their operators:
 Správa železnic, státní organizace, se sídlem Praha 1, Diážděná 1003/7, PSČ: 110 00 a s identifikačním číslem 70994234
 Správa železnic, státní organizace, having its registered office at Diážděná 1003/7, Post Code Number: 110 00, Praha 1 and Administrative Identification Number 70994234
 obchodní společnost PDV RAILWAY a.s., se sídlem Ústí nad Labem-Štěrbová, U Státnice 827/9, PSČ: 400 03 a s identifikačním číslem 22792597
 the business company PDV RAILWAY a.s., having its registered office at Ústí nad Labem-Štěrbová, U Státnice 827/9, Post Code Number: 400 03 and with the Administrative Identification Number 22792597
 obchodní společnost PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s., se sídlem Ostrava-Moravská Ostrava, Hornopole 3314/38, PSČ: 702 62 a s identifikačním číslem 47675977
 the business company PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s., having its registered office at Ostrava-Moravská Ostrava, Hornopole 3314/38, Post Code Number: 702 62 and with the Administrative Identification Number 47675977



Zdroj: Správa železnic, 2022b

poslední aktualizace: 21. 10. 2021 © Ing. Pavel Krýž, Ph.D.

Příloha B Ceník jízdného EUROPA REGIONAL

EUROPA REGIONAL přes Marchegg		
Relace	Obyčejné jízdné	Dítě (6-16 let), pes
Bratislava – Marchegg	5,20 €	2,60 €
Bratislava – Gänserndorf	7,00 €	3,50 €
Bratislava – Siebenbrunn-Leopoldsdorf	6,80 €	3,40 €
Devínska Nová Ves – Marchegg	4,20 €	2,10 €
Devínska Nová Ves – Gänserndorf	6,00 €	3,00 €
Devínska Nová Ves – Siebenbrunn-Leopoldsdorf	5,80 €	2,90 €
EUROPA REGIONAL přes Kittsee		
Relace	Obyčejné jízdné	Dítě (6-16 let), pes
Bratislava – Kittsee	4,20 €	2,10 €
Bratislava – Parndorf Ort	7,40 €	3,70 €
Bratislava – Bruck a.d. Leitha	8,80 €	4,40 €

Zdroj: ZSSK, 2023b, upraveno autorem

Příloha C Ceník jízdného EUROPA REGIONAL WIEN Ticket

EUROPA REGIONAL WIEN Ticket		
Relace	Obyčejné jízdné zpáteční	Zlevněné jízdné zpáteční
Bratislava – Wien Hauptbahnhof	18,00 €	9,00 €
Pezinok – Wien Hauptbahnhof	20,00 €	10,00 €
Nové Zámky – Wien Hauptbahnhof	27,60 €	13,80 €
Leopoldov/Trnava – Wien Hauptbahnhof	23,00 €	11,50 €
Piešťany – Wien Hauptbahnhof	25,00 €	12,50 €
Šaľa/Galanta – Wien Hauptbahnhof	24,00 €	12,00 €
Devínska Nová Ves – Wien Hauptbahnhof	18,00 €	9,00 €
Levice – Wien Hauptbahnhof	28,40 €	14,20 €
EUROPA REGIONAL WIEN TICKET Z100		
Relace	Obyčejné jízdné zpáteční	Zlevněné jízdné zpáteční
Bratislava – Wien Hauptbahnhof	23,80 €	11,90 €
Pezinok – Wien Hauptbahnhof	25,80 €	12,90 €
Nové Zámky – Wien Hauptbahnhof	33,40 €	16,70 €
Leopoldov/Trnava – Wien Hauptbahnhof	28,80 €	14,40 €
Piešťany – Wien Hauptbahnhof	30,80 €	13,40 €
Šaľa/Galanta – Wien Hauptbahnhof	29,80 €	14,90 €
Devínska Nová Ves – Wien Hauptbahnhof	23,80 €	11,90 €
Levice – Wien Hauptbahnhof	34,20 €	17,10 €

Zdroj: ZSSK, 2023b, upraveno autorem

Příloha D Ceník časového jízdného EUROPA REGIONAL pro přepravu mezi Slovenskem a Rakouskem

EUROPA REGIONAL týždenný spiatočný cestovný lístok		
Relace	Základní jízdné	
Bratislava – Wien Hauptbahnhof	42,50 €	
Bratislava – Kittsee	12,00 €	
Bratislava – Bruck a.d. Leitha	27,00 €	
Devínska Nová Ves – Wien Hauptbahnhof	37,50 €	
Devínska Nová Ves – Marchegg	12,00 €	
EUROPA REGIONAL mesačný spiatočný cestovný lístok, cenník		
Relace	Základní jízdné	Zlevněné jízdné
Bratislava – Wien Hauptbahnhof	143,80 €	65,00 €
Bratislava – Kittsee	35,00 €	17,00 €
Bratislava – Bruck a.d. Leitha	87,50 €	38,00 €
Devínska Nová Ves – Wien Hauptbahnhof	124,30 €	57,00 €
Devínska Nová Ves – Marchegg	35,00 €	17,00 €

Zdroj: ZSSK, 2023b, upraveno autorem