

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2010

JAN KORDOVSKÝ

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
KATEDRA ŘÍZENÍ

Studijní program:	B6208 Ekonomika a management
Studijní obor:	Obchodní podnikání

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Současné a budoucí postavení železniční dopravy v cestovním ruchu

Vedoucí bakalářské práce:
Ing. Monika Březinová, Ph.D.

Autor bakalářské práce:
Jan Kordovský

2010

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci na téma Současné a budoucí postavení železniční dopravy v cestovním ruchu vypracoval samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury.

V Českých Budějovicích 12. 4. 2010

.....

Jan Kordovský

Poděkování

Děkuji Ing. Monice Březinové, Ph.D. a ČD, a.s. za odborné konzultace a poskytnuté rady, které mi pomohly při vytváření mé bakalářské práce.

Obsah

Úvod	7
1 Vývoj železniční dopravy v České republice	9
1.1 Základní pojmy	9
1.2 Počátek železniční dopravy na našem území	11
1.3 Vývoj železnice na našem území v datech	12
1.4 Současný stav železniční dopravy	13
2 Charakteristika cestovního ruchu	17
2.1 Cestovní kanceláře	18
2.1.1 Cestovní kancelář ČD travel s.r.o.	19
3 Metodika	21
4 Prognóza vývoje cestovního ruchu do roku 2020	22
5 Budoucnost železnice	23
5.1 Vysokorychlostní železnice v České republice	23
5.2 Perspektivy, vize a nejbližší projekty na železnici v ČR	24
5.3 Využitelnost železniční dopravy v cestovním ruchu	25
6 Speciální nabídky pro podporu cestovního ruchu	33
6.1 Autovlaky	33
6.2 Cyklovlaky	34
6.2.1 Půjčovny kol	35

6.3	<i>Speciální vlak ČD Yetti pro lyžaře.....</i>	35
6.4	<i>Výhodné jízdenky ČD Net Lidl.....</i>	35
7	Železniční koridory	37
8	Srovnání železniční a silniční dopravy	40
8.1	<i>Klady a zápory železniční a silniční dopravy</i>	40
8.2	<i>Porovnání silniční, železniční a letecké dopravy.....</i>	41
8.3	<i>Faktor bezpečnosti</i>	42
8.4	<i>Faktor životního prostředí</i>	42
9	Analýza SWOT	44
10	Návrhy na zvýšení zájmu o cestování na železnici.....	46
	Závěr	47
	Summary.....	48
	Seznam příloh	
	Seznam grafů	
	Seznam tabulek	

Úvod

Cestování, tedy i cestovní ruch je úzce spjat s dopravou. Je jasné, že v dnešní době by cestovní ruch bez dopravy nemohl existovat. Nejen pro cestování po domovině, ale zejména pro vznik a rozvoj mezinárodního cestovního ruchu je dopravní infrastruktura nezbytnou podmínkou. Cestování je na dopravě závislé.

Mohutný rozvoj mezinárodního cestovního ruchu v druhé polovině dvacátého století se především odvíjel od technického rozvoje automobilismu a letecké dopravy a s tím spojeného rozvoje dopravní infrastruktury. Začalo se s budováním nových silnic a letišť. Nesmíme ovšem zapomenout i na další druhy dopravy, které upevňovaly své postavení v cestovním ruchu. Jedná se především o dopravu železniční a vodní. Lze tedy oprávněně konstatovat, že bez dopravy by nebylo cestovního ruchu a bez cestovního ruchu by nebyl možný současný rozvoj dopravy.

Zejména železnice je obrovský fenomén posledních dvou století. Aniž bychom si to uvědomovali, dnes a denně bezprostředně ovlivňuje život mnoha lidí. Spousta oblastí a měst vděčí železnici za to, jak dnes vypadají a prosperují. Na základě všech poznatků, které se týkají dopravy v cestovním ruchu, jsem se rozhodl vypracovat svoji bakalářskou práci na téma „Současné a budoucí postavení železniční dopravy v cestovním ruchu“. Železnici sice nenáleží prioritní postavení z hlediska přepravy osob, ale je nedílnou součástí cestovního ruchu. Stejně jako letecká, silniční či vodní doprava zabezpečuje velice důležitou funkci – přepravu jeho účastníků.

V této bakalářské práci se zabývám problematikou související se současným a budoucím postavením železniční dopravy v cestovním ruchu.

Téma „Současné a budoucí postavení železniční dopravy v cestovním ruchu“ jsem si zvolil proto, že se o problematiku rozvoje železnice zajímám a také proto, že železnici, jak již bylo zmíněno, považuji za obrovský fenomén z hlediska dopravy.

Bakalářská práce je rozdělena do dvou částí – teoretické a praktické.

Teoretická část práce mapuje současné a budoucí postavení železniční dopravy. Informuje také o vysokorychlostní železnici na našem území, o využitelnosti železnice v cestovním ruchu a také se zabývá železničními koridory, které jsou důležité pro budoucí rozvoj železnice.

V praktické části se zaměřuji přímo na stav železnice v oblasti cestovního ruchu.

Pro získávání požadovaných informací byly použity informační brožury, statistické ročenky a srovnávací analýza, která mapuje klady a zápory železniční a silniční dopravy.

Cílem této práce je zmapování současného a budoucího stavu železniční dopravy v cestovním ruchu jako takovém a na základě analýzy zjištěných dat dospět k návrhům, které by mohly přispět ke zlepšení současné situace na železnici.

1 Vývoj železniční dopravy v České republice

1.1 Základní pojmy

Koněspřežná dráha

- první železniční trať na našem území poháněná koňmi, která vznikla ve třicátých letech 19. století a vedla z Českých Budějovic do Lince

Orient Express

- luxusní, historicko-nostalgický vlak, který v současné době přepravuje turisty mezi italskými Benátkami a britským Londýnem přes Českou republiku

Cestovní ruch

- *„Cestovním ruchem se rozumí soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestou a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném čase, za účelem zotavení, poznání, společenského kontaktu, kulturního a sportovního využití, lázeňského léčení a pracovních cest.“*

(Orieška, 1999)

Analýza SWOT

- *„Metoda, pomocí které je možno identifikovat silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby, spojené s určitým projektem.“* - doplňuje informace o současném postavení železniční dopravy v cestovním ruchu. V analýze SWOT jsou uvedeny silné a slabé stránky železniční dopravy.

SWOT – Wikipedie, otevřená encyklopedie. [online]. [cit. 2010-04-15]. Dostupné z: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/SWOT>>.

Pendolino

- moderní vlak – *„Lehká železniční expresní souprava s aktivním naklápěním skříní (až o 8°) řízeným počítačem v obloucích trati. Původně Italská koncepce*

Fiat – Ferroviaria v třísystemovém sedmivozovém provedení pro rychlosti do 160km/h (max.230 km/h); vybrána pro rekonstruované koridory Českých drah“
(všeobecná encyklopedie Diderot, 1999)

Železniční koridor

- vybraná železniční trať na území České republiky, která byla modernizovaná za účelem zvýšení bezpečnosti a cestovní rychlosti

Autovlak

- představuje moderní, pohodlný a oblíbený způsob přepravy, kdy společně s cestujícími jsou rychlíkem přepravována i jejich motorová silniční vozidla. Automobil cestuje stejným vlakem, jako cestující na speciálním autovoze

Dopravní terminál

- jedná se o přestupní uzel, který má co nejefektivněji propojit silniční a železniční dopravu a usnadnit tak cestujícím jednodušší a rychlejší přestupy mezi jednotlivými druhy doprav

IDS (integrovaný dopravní systém)

- „IDS je systém dopravní obsluhy určitého uceleného území veřejnou dopravou zahrnující více druhů dopravy (např. městskou, regionální, železniční apod.) nebo linky více dopravců, jestliže jsou cestující v rámci tohoto systému přepravováni podle jednotných přepravních a tarifních podmínek“

INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM – Wikipedie, otevřená encyklopedie.
[online]. [cit.2010-04-15]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD_dopravn%C3%AD_syst%C3%A9m>.

Revitalizace

- s pojmem revitalizace se setkáváme v železniční dopravě v posledních 5 letech „obnova, oživení něčeho nefunkčního, popř. zchátralého; uvádění něčeho opět do takového stavu, aby přinášelo užitek“

(všeobecná encyklopedie Diderot, 1999)

1.2 Počátek železniční dopravy na našem území

Prvenství v železniční dopravě na našem území náleží koněspřežné dráze z Českých Budějovic do Lince. Bylo nutné najít způsob, kterým by se zrychlila doprava velmi žádaného zboží – hornorakouské soli na naše území. Oprávnění ke stavbě koněspřežné dráhy získal profesor pražské techniky František Josef Gerstner, až když se zavázal, že kůň zvládne po železné dráze utáhnout desetkrát větší náklad než po prašných horských cestách.

„Na svou dobu největší stavba v Evropě, zaměstnávající 6 000 nádeníků a 1000 koní, začala v červenci 1824 u Českých Budějovic. Stavba 128 km dlouhé jednokolejné dráhy se 6 výhybnami, na kterých se při míjení vlaků měnila koňská spřežení byla slavnostně dokončena 1.srpna 1832. V letech slávy bylo na kolejích mezi Budějovicemi a Lincem v oběhu až 1 000 nákladních vagonů, 100 otevřených vozů a několik dobře odpérováných uzavřených kočárových hanibalů. Osobní vlaky vyjížděly z Budějovic a Lince v 5 hodin ráno, v poledne se minuly na vrcholové stanici v Kerschbaumu, kde cestující poobědvali v první nádražní restauraci světa, a do cíle dorazily okolo 19. hodiny.“

(Tůma, 2005)

Pravidelný provoz na trati trval plných čtyřicet let. V 60. letech 19. století začala koněspřežka zaostávat za parními železnicemi, a proto byla zahájena přestavba na parní pohon. Poslední vlak tažený koňmi vyjel 16. prosince 1872.

Dnes se koněspřežka nejeví jako nic mimořádného, ale pro lidi v tehdejší době znamenala velký pokrok. Z celého úseku dráhy se dochovala celá řada zachovalých pozůstatků, které byly na území České republiky v roce 1971 vyhlášeny národní kulturní památkou. V Českých Budějovicích je jednou z nejznámějších památek koněspřežky Strážní domek v Mánesově ulici č. 1, který byl součástí areálu nákladového nádraží. V současné době je zde také umístěna expozice věnovaná koněspřežní železnici. Dobový model celého nádraží, část dochovaných kolejí a také řadu písemných dokumentů a fotografií si lze prohlédnout ve zdejším muzeu.

1.3 Vývoj železnice na našem území v datech

První slavnostní parní vlaky na našem území přijíždějí po trati Severní dráhy císaře Ferdinanda 6. června do Břeclavi a 7. července do Brna. Píše se rok 1839.

Velkou událostí pro železnici u nás bylo otevření nově zbudované Olomoucko-pražské dráhy 21. srpna 1845. Lokomotivu řídil stavitel železných drah vrchní inženýr Jan Perner. Železnice přispívala i k rozvoji telegrafních služeb. Podél trati Praha - Vídeň se podařilo v letech 1845 – 1847 vybudovat telegrafní vedení, což významnou měrou pomohlo k usnadnění a zabezpečení provozu na dráze.

V roce 1900 vznikla první českomoravská továrna na železniční stroje v Praze – Libni. Továrna vyráběla stroje rakouské řady 97. V letech 1902 – 1904 se na trati z Veselí nad Lužnicí do Jindřichova Hradce poprvé v rakousko-uherské monarchii zkoušel motorový vůz s benzinovým čtyřválcem Daimler. 1. června 1903 byla otevřena první elektrizovaná dráha na našem území z Tábora do Bechyně. Práce na této dráze vedl inženýr František Křižík a z jeho závodu také pocházela zařízení pro první elektrické motorové vozy řady 40.

Důležitým rokem v historii drah se stává rok 1918. Tohoto roku vznikly Československé státní dráhy (ČSD), které přebraly železniční síť o délce přes 13 tisíc kilometrů a tato hodnota se s malými výkyvy udržela až do roku 1992.

V roce 1935 dodala Tatra Kopřivnice tehdejším dráhám dva rychlíkové motorové vozy řady M 290, legendární „Slovenskou střelu“, která svými jízdními výkony proslavila výrobce i ČSD. Trať z Prahy do Bratislavy dlouhou 397 km se zastávkou v Brně ujela za 4 hodiny a 51 minut.

Rok 1964 je zajímavý tím, že rychlíková lokomotiva ČSD 498.106 dosáhla při zkouškách nových maďarských osobních vozů na zkušebním okruhu v Cerhenicích u Velimi rychlost 162 km/h a vytvořila tak absolutní československý rekord parních lokomotiv.

Velkou výstavou parních lokomotiv, která se konala v Liberci na přelomu srpna a září roku 1980, se Československé státní dráhy a všichni přátelé železnice definitivně rozloučili s pravidelným parním provozem na našich tratích.

V roce 1991 byl na síti ČSD zahájen provoz vlaků evropské prestižní sítě EuroCity. Prvním vlakem byl na trase Praha-Vídeň vlak nesoucí jméno „Antonín Dvořák“. Rok 1994 přináší ulehčení silniční dopravě na mezinárodní silnici z Prahy do Drážďan. Byla zavedena pravidelná přeprava nákladních vozidel po železnici z Lovosic do Drážďan známá pod názvem RoLa. Tato přeprava byla v roce 2003 ukončena pro nízký zájem přepravců.

K 1. lednu 1993 vzniká společnost České dráhy (ČD), státní podnik, jako nástupnická organizace po rozpadu České a Slovenské federativní republiky. Dne 1. ledna 2003 vznikla nová společnost České dráhy, a.s., která je v současné době národním železničním přepravcem v České republice.

K 1. lednu 2003 vzniká akciová společnost české dráhy jako jeden z nástupnických subjektů původní organizace České dráhy. Vlastníkem 100 % akcií společnosti je stát, který vykonává svá akcionářská práva prostřednictvím Řídícího výboru.

1.4 Současný stav železniční dopravy

V současné době provozuje železniční dopravu na tratích v České republice až na výjimky akciová společnost České dráhy. Společnost vznikla 1. ledna 2003 jako jedna z nástupnických společností po státní organizaci České dráhy.

České dráhy, a.s. patří mezi největší společnosti v České republice a navazují na více než stošedesátiletou tradici železniční dopravy na území Čech, Moravy a Slezska. České dráhy, a.s. kladou v osobní dopravě velký důraz na přiblížení produktů zákazníkům. Veškeré záměry vycházejí z marketingových principů.

„Zajišťujeme dopravu osob na železniční síti o délce 9500 km. Denně vypravíme více než 7000 osobních vlaků různých kategorií. Podle jízdního řádu 2009/2010 je denní průměrný počet spojů celkem 7654, z toho je 107 vlaků kategorie SC, EC, IC, EN a Ex, 429 rychlíků, 222 spěšných vlaků a 6305 osobních vlaků. Všechny naše vlaky najedou dohromady celkem 125 211 903 km za rok. Železniční síť v České republice je se svými 2500 stanic a zastávek jednou z nejhustějších sítí v Evropě. O významu naší firmy také vypovídá skutečnost, že na jednoho obyvatele České republiky připadá průměrně

17 cest vlakem za rok, což je jedno z nejvyšších čísel v Evropě. České dráhy patří dlouhodobě mezi 10 nejvýznamnějších evropských železničních společností.“

České dráhy, a.s. *O společnosti.* [online]. [cit. 2010-04-13]. Dostupné z: <<http://www.cd.cz/infoservis/-3540/>>

České dráhy, a.s. jsou významným podnikem v mezinárodní železniční dopravě, jsou členy důležitých evropských a světových institucí jako Mezinárodní železniční unie, Společnost evropských železnic a Organizace pro spolupráci železnic (Asie a Evropa).

Nákladní dopravu v České republice zajišťuje společnost ČD Cargo, a.s., která vznikla 1. prosince 2007 vkladem části podniku ČD, a.s. Jedná se o největšího železničního dopravce, který nabízí přepravu široké škály zboží od surovin po přepravu kontejnerů, mimořádných zásilek, pronájem železničních vozů, vlečkové a další služby. Zajišťují vnitrostátní i mezinárodní přepravu dle rozmanitých požadavků klientů. Cílem společnosti ČD Cargo, a.s. je udržet si vedoucí pozici na trhu železniční nákladní dopravy v České republice a střední Evropě a současně být efektivně zákaznický orientovanou společností.

„S ročním objemem přepravy zboží přibližně 86 mil. Tun patříme mezi pět největších železničních dopravců v rámci členských zemí EU. Poskytujeme služby zákazníkům na přibližně 1100 místech České republiky a prostřednictvím dceřiných společností i po celé Evropě. Naše tržby z nákladní dopravy dosahují více než 17 mld. Kč. K zajištění provozu nákladních vlaků má ČD Cargo, a.s., k dispozici více než 900 lokomotiv – elektrických i motorových. Své zboží mohou zákazníci naložit do cca 25 tisíc vozů různých řad. Vozidlový park je oblastí, na kterou je zaměřena investiční činnost.“

ČD Cargo, a.s. *Profil společnosti.* [online]. [cit. 2010-04-13].

Dostupné z: <<http://www.cdcargo.cz/cd-cargo/profil-spolecnosti/-74/>>.

Nabídnout dopravcům kvalitní a bezpečnou železniční dopravní cestu je po všech stránkách cílem SŽDC (Správa železniční dopravní cesty). Vznikla 1.1.2003 jako státní organizace a jejím posláním je plnit funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. SŽDC hospodaří s majetkem tvořící železniční

dopravní cestu a zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty.

ČR má k dispozici vybudovaný dopravní železniční systém jako hospodářsky atraktivní a ekologicky smysluplnou alternativu k dopravě silniční. Železniční průmysl a kolejová doprava má u nás jednu z největších tradic v Evropě. Rozvoj je způsoben růstem poptávky na domácím trhu.

Tabulka 1: Základní charakteristika železniční sítě

ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ	MAJITEL	
	ČD, a.s.	SŽDC, s.o.
délka tratí (km)	107	9 483
- jednokolejné	107	7 614
- dvoukolejné a vícekolejné	0	1 869
elektrizované tratě (km)	0	3 057
- AC 25000 V / 50HZ	0	1 267
- DC 3000 V (1500 V)	0	1 730
rychlost do 80 km/h ⁻¹	107	6 811
rychlost od 80 do 119 km/h ⁻¹	0	3 494
rychlost od 120 do 159 km/h ⁻¹	0	588
rychlost od 160 km/h ⁻¹ a více	0	594
úzkorozchodné tratě (km)	0	23
stavební délka kolejí celkem (km)	235	15 445
počet výhybek	641	25 071
počet mostů	3	6 696
celková délka mostů (m)	36	148 350
počet tunelů	0	154
celková délka tunelů (m)	0	40 387
počet úrovnových přejezdů	4	8 373
délka kolejích vybavených (km)		
- automatickým blokem	0	2 861
- automatickým hradlem	0	1 331
- reléovým poloautoblokem	0	1 051
- hradlovým poloautoblokem	0	353

Zdroj: Ročenka 2008/2009 Skupiny České dráhy

Tabulka 2: Statistický přehled o železničních vozidlech (v ks)

Statistický přehled o železničních vozidlech (stav k 31.12. 2008)	
Celkový počet lokomotiv	3185
Elektrické lokomotivy dvousystémové	149
Elektrické lokomotivy stejnosměrné	539
Elektrické lokomotivy střídavé	242
Elektrické lokomotivy stejnosměrné	539
Motorové lokomotivy	1237
Motorové vozy	785

Zdroj : Ročenka 2007/2008 Skupiny České dráhy

2 Charakteristika cestovního ruchu

Cestovní ruch

„Cestovním ruchem se rozumí soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestou a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném čase, za účelem zotavení, poznání, společenského kontaktu, kulturního a sportovního vyžití, lázeňského léčení a pracovních cest.“

(Orieška, 1999)

Cestovní ruch se uskutečňuje v rámci individuální turistiky nebo ve skupinách (zejména prostřednictvím cestovních kancelářů).

Turistika se soustřeďuje zejména do oblastí, jež jsou něčím pro turisty zajímavé. Jedná se například o přírodní hodnoty jako je mořské pobřeží, jezera či horské oblasti. Mezi vyhledávaná místa také patří zachovalé civilizační a kulturní památky. Cestování lidí za poznáním, rekreací, sportem, kulturou či z důvodů náboženských, obchodních a pracovních se řadí mezi neodmyslitelnou součást života a dnešního životního stylu.

V souvislosti s cestovním ruchem je nutno definovat i další pojmy:

„Turista v mezinárodním cestovním ruchu je osoba, která v jiné zemi alespoň jednou přenocuje, avšak nepobývá zde déle než jeden rok.

Turista v domácím cestovním ruchu je osoba, která v zemi svého trvalého bydliště cestuje do jiného místa, zde alespoň jednou přenocuje, ale nepobývá zde déle než 6 měsíců.

Výletník v mezinárodním cestovním ruchu je osoba, která cestuje do jiné země na dobu kratší než 24 hodin a nepřenocuje zde.

Výletník v domácím cestovním ruchu je osoba, která v zemi svého trvalého bydliště cestuje do jiného místa na dobu kratší než 24 hodin a nepřenocuje zde.“

(Drobná, Morávková, 2004)

S cestovním ruchem souvisí široké spektrum služeb ubytovacích, stravovacích, administrativních a zejména také dopravních aj. Doprava tvoří základní předpoklad pro rozvoj cestovního ruchu, avšak není cílem cestovního ruchu. Je spojena s přepravou účastníků a jejich zavazadel včetně poskytování informací o spojích , rezervováním míst v dopravních prostředcích a pod.

Dopravní služby rozlišujeme na železniční, letecké, silniční, vodní a ostatní druhy doprav, čímž rozumíme například lanovky.

2.1 Cestovní kanceláře

Cestovní kanceláře zaujímají jednu z klíčových rolí v rámci turistického ruchu, kde působí již od roku 1841. Prvním světovým zakladatelem cestovní kanceláře byl anglický podnikatel Thomas Cook. V České republice má nejdelší historii cestovní kancelář Čedok, která vznikla po první světové válce. V současné době má Česko jednu z nejhustějších sítí CK.

„Produkt cestovní kanceláře tvoří množství jednotlivých služeb, obvykle však jejich vzájemná kombinace. Konečný produkt si pro sebe sestavuje zákazník sám tím, že si volí takovou skladbu služeb, která je pro něj nejvýhodnější.“

(Drobná, Morávková, 2004)

Mezi služby, které nabízí cestovní kanceláře patří prodej a rezervace vlastních zájezdů či zájezdů pořádaných i jinými cestovními kancelářemi. Dále nabízejí sjednání cestovního pojištění, obstarání víz, ale i prodej map a průvodců, okružní výlety, zabezpečení vstupenek na kulturní či sportovní akce, průvodcovské akce atd.

Z hlediska klasifikace cestovních kanceláří a agentur lze vycházet z několika kritérií. Jedná se například o dělení na základě zaměření nabízených zájezdů a to na **všeobecné CK**, které poskytují služby v plném rozsahu a **specializované CK**, jež nabízejí vyšší kvalitu služeb díky tomu, že se specializují na určitou klientelu popř. určitý druh a rozsah služeb (vodní turistika, sport, dobrodružný cestovní ruch aj.)

Podle klientely pak rozlišujeme CK na **příjezdové (incomingové) CK**, které zajišťují služby zahraničním návštěvníkům, **výjezdové (outgoingové) CK** poskytující služby našim občanům. Podle územní působnosti lze rozlišit CK na **mezinárodní, celonárodní, regionální a místní**. Podle velikosti pak dělíme CK na **velké, střední a malé**. A nesmíme zapomenout ani kritérium podle postavení v distribučním procesu, kde působí **touroperátoři (cestovní kanceláře)** což jsou organizátoři zájezdu a **zprostředkovatelé (cestovní agentury)**, kteří se zabývají prodejem a zprostředkováním služeb cestovního ruchu, prodejem produktu touroperátorů.

Základní formou prezentace cestovního ruchu je prodejní katalog cestovní kanceláře (katalog zájezdů). Je to publikace, která obsahuje základní informace o zájezdech. Obsahuje popis zájezdů, popis navštěvovaných destinací, rozsah služeb, ceny a podmínky rezervace, nabídku fakultativních zájezdů a všeobecné podmínky a pod.

2.1.1 Cestovní kancelář ČD travel s.r.o.

Jednou z cestovních kanceláří, které působí v naší republice je cestovní kancelář ČD travel, která nabízí nadstandardní služby s vysokou kvalitou, špičkové delegátské služby a osobní přístup.

„ČD travel, s.r.o. je cestovní kancelář NEJEN pro železničáře. Většinovým vlastníkem jsou České dráhy a.s. Našich služeb využívají železničáři – proto se při sestavování nabídky orientujeme podle jejich požadavků, ale i ostatní široká klientela, která vyhledává kvalitní a cenově dostupné rekreace. Naše cestovní kancelář má již 15–letou tradici.“

ČD travel s.r.o. O nás. [online]. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z: <<http://www.cdtravel.cz/o-nas/>>.

Podle názvu by se mohlo zdát, že její zájezdy budou propagovat a podporovat přepravu turistů do dané destinace zejména vlakem. Ale není tomu tak. Cestovní kancelář nabízí zájezdy pobytové a poznávací v zahraničí, ale i tuzemsku. Klienti si způsob dopravy volí sami. Současný turista vybírá a volí dopravu rychlou tedy leteckou, a tak i tato cestovní kancelář prodává nejčastěji zájezdy letecké. Mezi nejnavštěvovanější zahraniční destinace patří Řecko, kam zamířilo téměř 3 tisíce lidí, Bulharsko, Turecko a

Chorvatsko, kde se nabídka poslední 3 roky rozšiřuje. Vyhledávané je i Slovensko s asi 6 tisíci klienty. Po tuzemsku včetně lázní cestovalo přes 7 tisíc osob.

Mezi zájezdy spojené s vlakovou dopravou patří zejména ty poznávací. K velice oblíbeným se řadí Vladivostok. Je to poznávací zájezd pro nadšence a dobrodruhy. Realizace zájezdu závisí na jednání s Ruskými železnicemi. Jeden běh je pro 20 až 30 lidí a v loňském roce se jelo dvakrát. K dalším atraktivním zájezdům, na které se můžeme vydat vlakem patří Rybaření na Bajkale, Evropské superexpresy, Anglické hity tunelem a Švýcarské Alpy vlakem.

V roce 2009 přepravila cestovní kancelář přes 20 tisíc klientů, z toho 12 tisíc zaměstnanců ČD a jejich rodinných příslušníků. To znamená, že 40% zákazníků bylo takzvaně cizích, kteří nečerpali příspěvek od svého zaměstnavatele. Pobočku cestovní kanceláře najdeme v Praze a v Brně.

ČD travel kromě zájezdů poskytuje i informace o železničních spojích a cenách železničních jízdenek po celé Evropě. Organizuje narozeninové či podnikové oslavy ve speciálních jídelních vozech, jízdy parních vlaků na objednávku, popřípadě zajistí železniční lůžkové vozy pro skupiny a nesmíme zapomenout na rezervaci a prodej vlakových jízdenek.

„Prodáváme vlakové jízdenky. Jako jediní v ČR pracujeme s rezervačním systémem DB kurz německých železnic a prodáváme jízdenky po celé Evropě. Nabízíme jízdenky např. na francouzské vlaky TGV, španělské AVE a TALGO nebo na české SC Pendolino, jízdenky na Eurostar vlaky, které projíždějí tunelem mezi Francií a Velkou Británií (odjezd Brusel nebo Paříž), vlaky na Dálný Východ (Rusko) a další.“

ČD travel s.r.o. O nás. [online]. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z: <<http://www.cdtravel.cz/o-nas/>>.

3 Metodika

Praktická část se zaměřuje přímo na současné a budoucí využití železniční dopravy v cestovním ruchu.

Pro získání požadovaných informací bylo využito srovnání mezi železniční a silniční dopravou.

Následně zpracovaná SWOT analýza mapuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby (rizika) železniční dopravy a jejího postavení v cestovním ruchu.

Cílem této bakalářské práce je zmapování současného a budoucího postavení železniční dopravy v cestovním ruchu a stanovení největších problémů, se kterými se cestující setkávají při cestách po železnici. Doporučit taková opatření, která by mohla vést ke zvýšení zájmu o cestování na železnici.

Analytická část vychází zejména ze srovnání železniční a silniční dopravy. Informuje o kladech a záporech jednotlivých doprav, o faktoru bezpečnosti a vztahu k životnímu prostředí.

Zjištěné informace byly získány z informačních brožur Českých drah, statistických materiálů, knih, časopisů a internetových adres vztahujících se ke sledované oblasti.

Následně vytvořená SWOT analýza zachycuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby železniční dopravy.

Na základě všech zjištěných údajů jsou podány návrhy a náměty, které by mohly přispět ke zvýšení zájmu o cestování na železnici.

Při analýzách vycházím zejména z hypotéz:

- vlakem se cestuje na dovolenou méně než automobilem a letadlem
- k největším problémům při cestách vlakem patří zpoždování a pomalost
- železnice má v budoucnu perspektivu

4 Prognóza vývoje cestovního ruchu do roku 2020

„Podle prognózy Světové organizace cestovního ruchu (WTO) by měly mezinárodní turistické příjezdy dosáhnout v roce 2020 celosvětově 1,5 miliardy cestujících. To představuje roční nárůst přes 4 %. Zejména cestování mezi kontinenty by mělo růst rychleji než cesty v rámci kontinentu.“

(Foret, Foretová, 2001)

Předpokládá se, že i nadále by si Evropa měla zachovat prioritní pozici v cestovním ruchu. Odhady hovoří o 700 milionech turistů, jenž by měli v roce 2020 do Evropy zavítat. To představuje roční míru růstu přes 3 %. Střední a východní Evropa by měla, co do počtu turistů, v roce 2020 předstihnout Evropu západní. Marketingové úsilí zemí střední a východní Evropy je zaměřeno na propagaci především hlavního města. Česká republika má výhodnou geografickou polohu ve středu Evropy a naše hlavní město Praha bylo v roce 2000 vyhlášeno evropským městem kultury.

„Podle prognózy WTO by Česká republika měla v roce 2020 patřit k desítce nejnavštěvovanějších zemí světa. V roce 2020 by k nám mělo přijet 44 milionů turistů, což by představovalo 2,7 % celosvětového trhu cestovního ruchu. Ale největšími světovými velmocemi by se měly stát Čína se 130 miliony návštěvníků (podíl 8,3 %), následovaná Francií se 106 miliony (6,8%) a USA se 102 miliony (6,6%)“

(Foret, Foretová, 2001)

Nejen na tvorbě HDP, ale i na zaměstnanosti vyvolané cestovním ruchem se podílí počet turistů. Proto je pro každou zemi velice důležité, aby ji navštívilo co nejvíce cizinců. Za velice stabilní a přínosnou oblast cestovního ruchu je považována kongresová turistika, která se v posledních letech výrazně rozvíjí. Její výhodou je, že kongresy připadají nejčastěji na květen, červen a září, tedy měsíce mimo sezonu. Rovněž účastníci kongresu utratí daleko více peněz než účastníci ostatních typů cestovního ruchu. A nezapomeňme, že pořádání velkých mezinárodních kongresů zvyšuje světovou prestiž hostitelské země. Evropa je doposud největším světovým trhem vyjíždějících turistů, mezi nimiž převažují západní Evropané a to Němci.

5 Budoucnost železnice

Budoucnost železnice je úzce spjata s modernizací tratí a vysokorychlostními vlaky. Rekonstrukcí koridorových tratí, modernizací kolejových vozidel a zabezpečovacího zařízení budou v podstatě vyčerpány, co se rychlosti týče, možnosti současných tratí. Dalšího podstatného zvýšení rychlosti a dalších parametrů je možné dosáhnout pouze výstavbou zcela nových, odpovídajícím způsobem trasovaných železničních tratí.

5.1 Vysokorychlostní železnice v České republice

„Rychlovlaky, které by křižovaly Českou republiku rychlostí až 300 kilometrů za hodinu, jsou zatím jen snem do budoucnosti. S výstavbou 700 kilometrů nových tratí by se mohlo začít zhruba za 15let. Podmínkou ale je, že se podaří sehnat 350 miliard korun nutných na investiční náklady. Nové vysokorychlostní tratě by měly spojit Prahu s plánovanou nebo již existující vysokorychlostní sítí v Evropě. V plánu je například úsek z Prahy do Berlína nebo z Prahy přes Brno do Vídně a Bratislavy. V úvahu přichází i jiná varianta, totiž přednostní propojení hlavních měst evropských států. Cestování po vysokorychlostní železnici by mělo být výrazně rychlejší než automobilem po dálnici. Odborníky bylo vypočítáno, že by například cesta z Prahy do Brna trvala hodinu, zatímco autem po stávající dálnici hodiny dvě. Další variantou je i propojení na vnitrostátních tratí. Vysokorychlostní síť by se mohla prodloužit do regionálních center, například do Teplic, Ústí nad Labem, Jihlavy, Olomouce a dalších měst. K rozvoji cestovního ruchu by zcela jistě pomohlo i vybudování rychlodráhy mezi bavorskou metropolí Mnichovem a Prahou. Toto železniční spojení by mělo v budoucnosti podstatně zkrátit jízdní dobu. Zatímco dnes ujedou vlaky tuto vzdálenost za šest a půl hodiny, projekt železniční trasy Dunaj-Vltava, který byl v srpnu 2004 představen v pohraničním městě Furth im Wald veřejnosti, počítá s dobou okolo tří a půl hodiny. Předpokládané náklady by měly činit 1,46 miliardy eur (asi 45 miliard korun). Více než tři čtvrtiny této sumy by měla poskytnout Evropská unie, Německo by se podílelo šestnácti a Česko sedmi procenty.“

(Železnice – Regiony - Evropa, ČD a.s., 2004)

5.2 Perspektivy, vize a nejbližší projekty na železnici v ČR

Dalo by se napsat, že se na železnici blýská na lepší časy. V nejbližší budoucnosti nás čeká mnoho nových projektů, otázka ovšem je, zda se všechny podaří zrealizovat a kdy přesně budou hotové. Priorit je mnoho a jako hlavní je určitě **investice do železniční infrastruktury**, kam beze sporu patří dostavba 3. a 4. železničního koridoru, která by měla být ukončena kolem roku 2016. Mnohaletou obrovskou investicí bylo nově dokončené tzv. Nové spojení v Praze. Jedná se o 2 ražené tunely pod Vítkovem a čtyřkolejnou estakádu nad bývalým lokomotivním depem Masarykova nádraží. Spojení výrazně zkvalitní a zrychlí železniční dopravu na území hlavního města. Veškeré dálkové a mezistátní vlaky od Ostravy a Brna byly vedeny po už nevyhovující a málo propustné trati. Rovněž na řadě dalších tratí celostátního či regionálního významu se bude rekonstruovat železniční svršek, popřípadě budovat mimoúrovňová křížení s pozemními komunikacemi či nástupiště s podchody pro zvýšení bezpečnosti. Na řadu má přijít i velkolepý projekt vypracovaný společností Metroprojekt, a.s., který počítá s více než 20 km dlouhým železničním tunelem, jenž by měl roku 2016 spojit Prahu s Berounem. Navrhovaná rychlost v tunelu 200-300 km/h umožní překonat vzdálenost cca 10-15 minut. Tunel by byl součástí 3. tranzitního koridoru.

Další aktuální téma je **revitalizace vlakových nádraží**. V příštím roce by měla být kompletně ukončena rekonstrukce pražského Hlavního nádraží, které se má stát dopravně obchodním a administrativním centrem. Také velmi mediálně známá je celková změna polohy hlavního nádraží v Brně. To by se mělo zcela přestěhovat asi 1 km od centra, což vyvolává značné obavy a nekončící diskuze. Další smělý projekt Českých drah je revitalizace téměř všech našich velkých nádraží či nádraží s velkou frekvencí cestujících. Jedná se například o žst. Karlovy Vary, Pardubice, Hradec Králové, Havlíčkův Brod, České Budějovice a mnoho dalších. Z již hotových vybírám stanice Tábor, Mariánské Lázně, Opavy Východ či Zábřeh na Moravě. Prospěšným cílem je do 3 let rekonstruovat všechna nádraží ve městech nad 10 000 obyvatel.

V posledních letech se úspěšně probíhá **elektrizace tratí**, což znamená přechod z motorové trakce na elektrickou a tím zvýšení rychlosti a méně emisí do přírody. Nedávno se dokončily elektrizace tratí: Zábřeh na Moravě – Šumperk, Letohrad – Lichkov, Lysá nad Labem – Milovice, Znojmo – Šatov, zde jsou vedené elektrické vlaky ze Znojma do Vídně bez přestupu. Ještě vybírám trať Ostrava Svinov – Opava, kde jezdí nová dvoupatrová příměstská jednotka řady 471 přezdívaná „City Elefant“. Včasného dokončení se dočká trať z Českých Budějovic do Českých Velenic. V blízké budoucnosti se připravuje například elektrizace trati z Jihlavy do Brna nebo z Otrokovic do Zlína.

České dráhy odstartovaly masivní **modernizaci vozového parku**, která bude největší v dlouhodobé historii a každoročně mají investovat do nových drážních vozidel od 5 do 7 miliard Kč. Nová kvalita se projeví v dálkové vnitrostátní i mezinárodní dopravě. Hodně se hovoří o modernizovaných jednotkách 814 a 914 pod názvem „Regionova“. Rekonstrukce provádí Pars Nova a.s. Šumperk. V neposlední řadě se jedná o další příměstské jednotky „City Elefant“ a nákup nových vozidel pro regionální dopravu, na které bylo v letošním roce vypsáno výběrové řízení. Vozy získají klimatizaci, toalety s uzavřeným systémem, centrální zdroj energie, audiovizuální informační systém a elektrické zásuvky 230V pro napájení drobné elektroniky. Interiér bude sladěn ve firemních barvách Českých drah. První z modernizovaných vozů mají být nasazeny do provozu již v zimě 2010/2011.

5.3 Využitelnost železniční dopravy v cestovním ruchu

Obecně lze konstatovat, že každá doprava má ve své využitelnosti svá specifika. Z hlediska vzdálenosti je železniční doprava hojně využívána hlavně na kratších a středních vzdálenostech. Pokud někdo cestuje na vzdálenost delší, s velkou pravděpodobností využije dopravy letecké nebo silniční.

Železniční doprava, jak již bylo zmíněno, má své nezastupitelné postavení i v cestovním ruchu. Typickými příklady jsou salónní vlaky, regionální tratě a samozřejmě legendární Orient Express.

Jízdy v salónních vlacích jsou dnes spíše již nostalgickou, ale velmi využívanou záležitostí a vidět je na našich tratích lze například při významných výročí železnice. Tyto vlaky jsou především velmi vhodně a některé také velmi luxusně vybavené. Jízdy v salónním vlaku si lze také objednat například u pořádání různých společenských událostí – narozenin, svateb, firemních akcí atd.

Příkladem je především tzv. „Posázavský Pacifik“. Jedná se o licencovaného železničního dopravce, který působí v oblasti propagace a podpory cestovního ruchu v oblasti Posázaví.

Tento parní vlak vedený v trase Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany – Kácov – Praha je sestaven z parní lokomotivy, soupravy deseti vozů řady Ce (Rybák) a jedním bufetovým vozem Balm.

V soupravě vlaku je možné přepravovat jízdní kola a lodě. Jízdu parním vlakem je možné spojit s některou z dalších kulturních akcí konanou v termínu jízdy vlaku v Posázaví. Jízdy tímto historickým vozem s možnostmi tematických výletů jsou vhodným námětem například pro školní výlet. Jednodenní zájezdy Posázavským Pacifikem nabízejí i vybrané cestovní kanceláře.

Salónní vlaky jsou populární nejen u nás, ale i v zahraničí. Typickým příkladem je Indie, Thajsko nebo Malajsie. Tyto země nabízí pro turisty luxusní projížďky salónními vlaky. Většina turistů se sice do těchto zemí dopraví letecky, ale pro další cestování využívají zásadně služeb železniční dopravy. Zde lze vyzorovat, jak provázanost jednotlivých doprav pozitivně působí na cestovní ruch.

Velký význam pro cestovní ruch mají regionální – úzkokolejné tratě. V České republice najdeme těchto tratí hned několik. Lze také konstatovat, že tyto druhy tratí přispívají ke zvýšení turistického ruchu v dané oblasti.

Důležitou roli v cestovním ruchu má stále i legendární Orient Express. Prvopočátky tohoto legendárního vlaku sahají až do roku 1889, kdy jedna hamburská firma přišla s nápadem vybudování tunelu pod Alpami, spojující Švýcarsko a Itálii. Koncem roku 1906 již na této trati začal jezdit „Grand Expres“ s názvem „Simplon-Orient“.

Léta 1907 – 1914 byla rozkvětem „Orient Expressu“, jehož vybavení bylo nejlepší v Evropě a klientelu tvořili nejzámožnější lidé té doby.

Hlavní trasou dnešního Orient Expressu je trasa z Londýna do italských Benátek. Na naše území poprvé zavítal do Prahy v roce 1994 a od té doby jezdí trasu Benátky – Vídeň – Praha – Frankfurt čtyřikrát do roka. Jízdenka v celé této délce se pohybuje okolo 70 000,- Kč. V ceně je ovšem veškerý komfort tohoto vlaku.

Za zmínku zcela určitě stojí i unikátní vlak „Bernina expres“, který je denně vypravován ze švýcarského města Chur do Tirana v Itálii. Jízda na jeho palubě je jedinečným zážitkem z mnoha důvodů. Cesta dlouhá 145 kilometrů trvá tímto expresem přes tři hodiny. Je to jednak nutnost, neboť vlak cestou překonává výškový rozdíl zhruba 1 600 metrů, a dokonce to lze považovat za plus, protože sledovat pomalu ubíhající krajinu oknem je to, oč zde běží. Koneckonců okna tomu svou velikostí odpovídají: vyplňují nejen celou stěnu vagónu, ale i velkou část střechy.

Pro rozvoj a lepší využití železnice chystá Švýcarsko odvážný projekt. V současné době je pod horským masivem Gotthardu budován nejdelší železniční tunel světa, bezmála šedesátikilometrový. Má být otevřen do 10 let a vlaky se tu mají prohánět rychlostí více než 200 km/h.

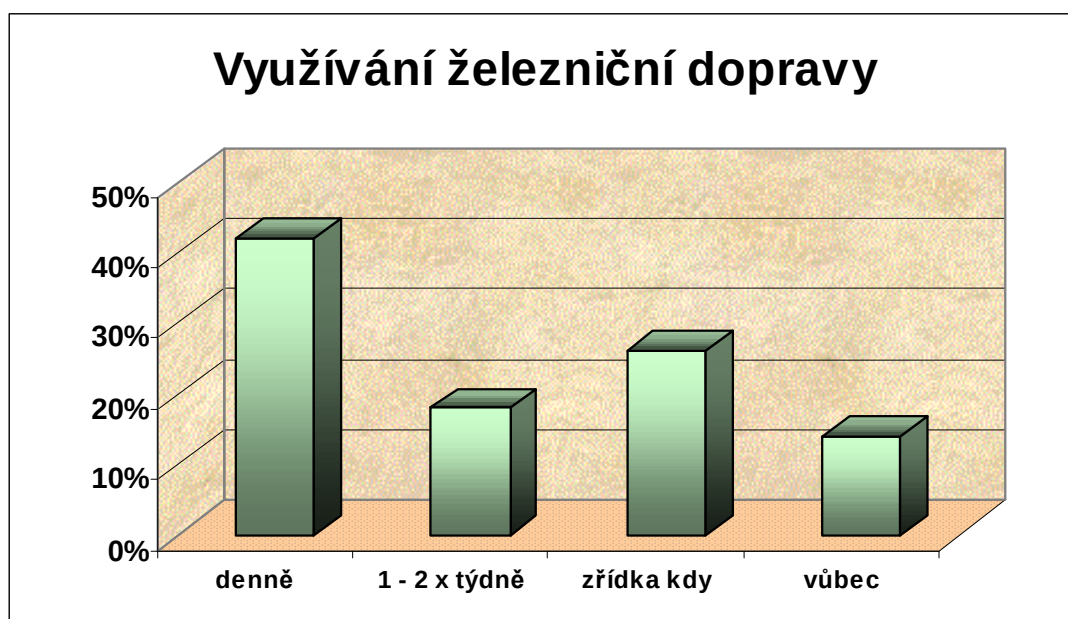
Z hlediska využitelnosti železnice v cestovním ruchu vstupuje do popředí i kongresová turistika. Také akciová společnost České dráhy se snaží nalákat manažery do svých vlaků, ve kterých se snaží nabídnout pohodlné využití „drahého“ času manažerů během cesty. Jednotliví vedoucí pracovníci mohou využít pro své cesty na kongresy, semináře apod. tzv. manažerské vozy, které byly poprvé zařazeny před několika lety do vlaku SuperCity Manažer. Zavedení vlaku s nadstandardními službami a manažerským vozem se stoly a přípojkami 230 V pro napájení notebooků zaznamenal před několik lety nebývalý zájem médií a veřejnosti. Dnes vlak Manažer doplňují vysokorychlostní vlaky označené SC Pendolino mezi Prahou a Ostravou se zastavením v Pardubicích a Olomouci, které nabízejí taktéž vysoký komfort a téměř bezkonkurenční jízdní doby. Cestující mohou pohodlně využít čas strávený během cesty k práci na PC, k přípravě podkladů, k pracovním jednáním apod. Manažerské vozy jsou cestujícím k dispozici

také ve všech vlacích EuroCity na dalších tratích. Jde především o spoje z Prahy do Brna a dále do Vídně nebo Bratislavy a z Prahy do Berlína a Hamburku.

V současné době jsou komfortní vozy s klimatizací zařazeny ve všech vlacích EuroCity a InterCity mezi Ostravou, Olomoucí, Pardubicemi a Prahou. Vlaky jezdí prakticky po celý den ve dvouhodinovém taktu, doba jízdy mezi Prahou a Ostravou je okolo 3 hodin a 45 minut. Nejrychlejšími vlaky na trase Praha – Ostrava, jsou spoje SC Pendolino zajištěné naklápečí soupravou řady 680 známé pod názvem Pendolino, které trať překoná přibližně za 3 hodiny. Od nového jízdního řádu, který vychází v platnost, jako v ostatních evropských zemích v prosinci, dojde k dalšímu zkrácení jízdní doby mezi Prahou a Ostravou na spojích Pendolino, a to na méně než 3 hodiny.

Výsledky výzkumu Českých drah v období 2008-2009

Graf 1: Využívání železniční dopravy v roce 2009



Zdroj: www.cd.cz

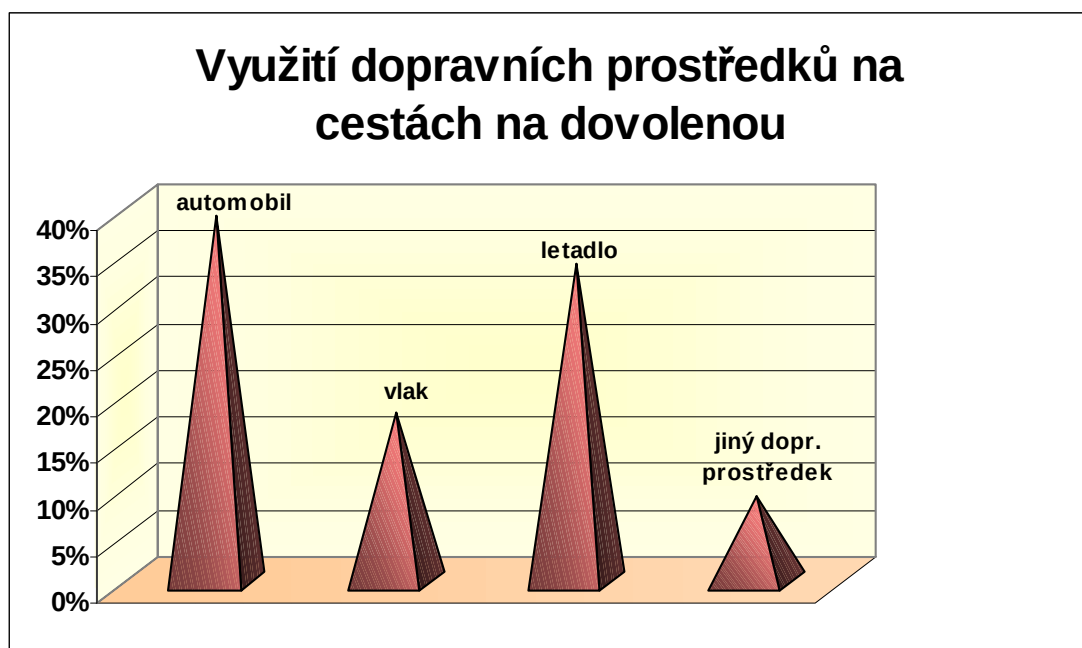
Denně využívají železnici především pracující lidé a studenti, kteří železnici využívají k přepravě do míst svých pracovišť a škol.

Občas použije železnici necelých 25 % dotazovaných respondentů. Ti používají železnici zejména pokud se rozhodnou uskutečnit například krátký výlet – především do turisticky lákavých oblastí, nebo pokud jedou navštívit své známé či příbuzné.

Z grafu 1 je také patrné, že přes 10 % respondentů nevyužívá železnici vůbec. Považují ji za pomalou, neefektivní a nepohodlnou. Proto by bylo vhodné, oslovit tuto kategorii a objasnit jí jednotlivé klady a výhody cestování po železnici.

Domnívám se, že právě nedostatečná propagace, vysvětlení jednotlivých předností a kladů železniční dopravy by mohl být jeden z hlavních důvodů, proč je zájem o cestování o železnici takový, jaký je.

Graf 2: Využití dopravních prostředků na cestách na dovolenou v roce 2009



Zdroj: www.cd.cz

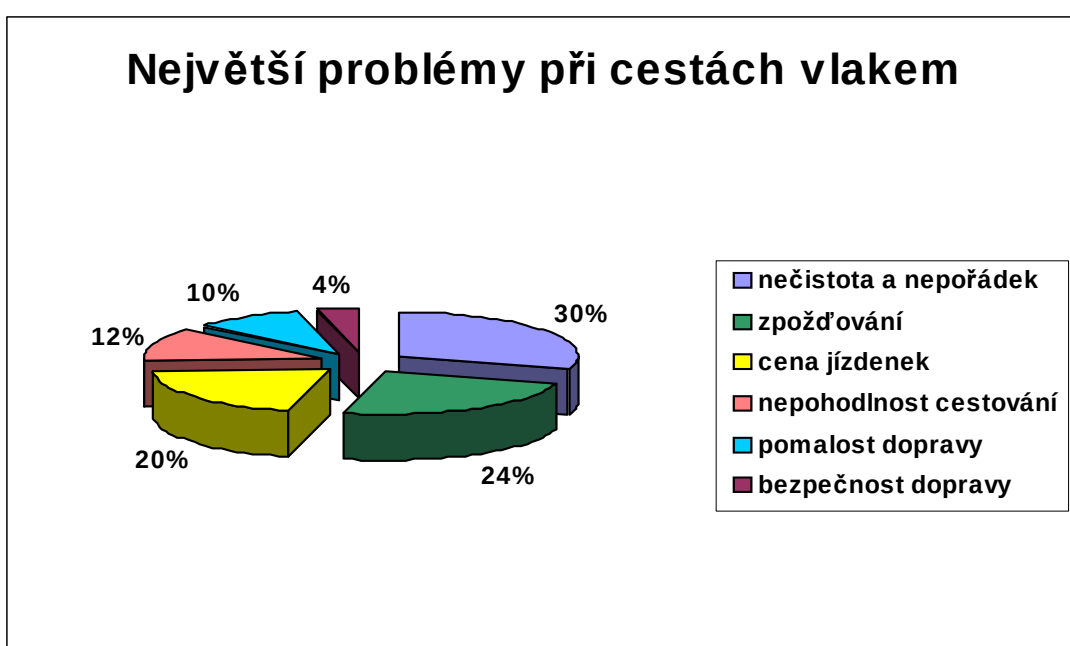
Z grafu 2 je patrné, že stále největší oblibě se při cestách na dovolenou těší osobní automobily, které používá přes 40 % respondentů. Pouze o 5 % zpět následuje letadlo, které díky nízkonákladovým (charterovým) společnostem podle prognóz předstihne během několika let i osobní automobily.

Vlak využívá necelých 20 % respondentů, kteří považují tento dopravní prostředek za nejvhodnější pro cestování. Lze konstatovat, že toto číslo je nízké a je potřebné pokusit se ho co nejvíce zvýšit.

Určitým řešením by mohlo být zvýšení počtu speciálních vlaků typu Jadran Express, které by byly vypravovány do turistických destinací. Je pochopitelné, že tyto vlaky musí cestujícím nabídnout komfort, na který jsou zvyklí například z letadel.

Další možností jak zvýšit podíl železnice na přepravě účastníků v cestovním ruchu je zlepšit vzájemnou provázanost jednotlivých druhů dopravy. Například nabídka poznávacích zájezdů by měla být koncipována tak, že turista nevyužije pouze jeden druh dopravy, ale i ostatní.

Graf 3: Největší problémy při cestách vlakem za období 2008/2009



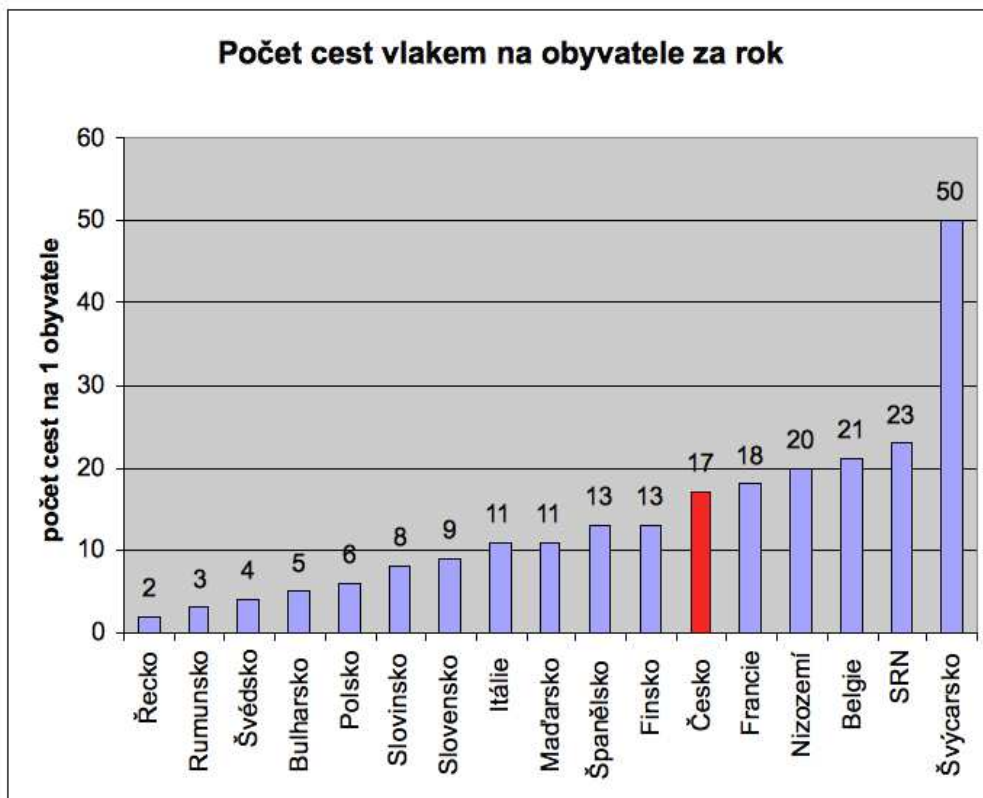
Zdroj: www.cd.cz

Plná třetina respondentů považuje za největší problém nečistotu a nepořádek ve vlaku. Jen o málo méně respondentů považuje za největší problém nepřesnost příjezdů a odjezdů vlaků. Lze ale stále konstatovat, že zpoždění vlaků je v České republice stále o dost vyšší, než v zemích západní Evropy.

Nejmenším problémem se jeví faktor bezpečnosti a překvapivě i rychlosti cestování, z čehož lze vysledovat, že železnice je v očích cestujících skutečně vnímána jako bezpečný dopravní prostředek.

Pouze 20 % respondentů uvedlo, že největším problémem při cestách vlakem je cena jízdenek.

Graf 4: Počet cest na obyvatele EU v roce 2009

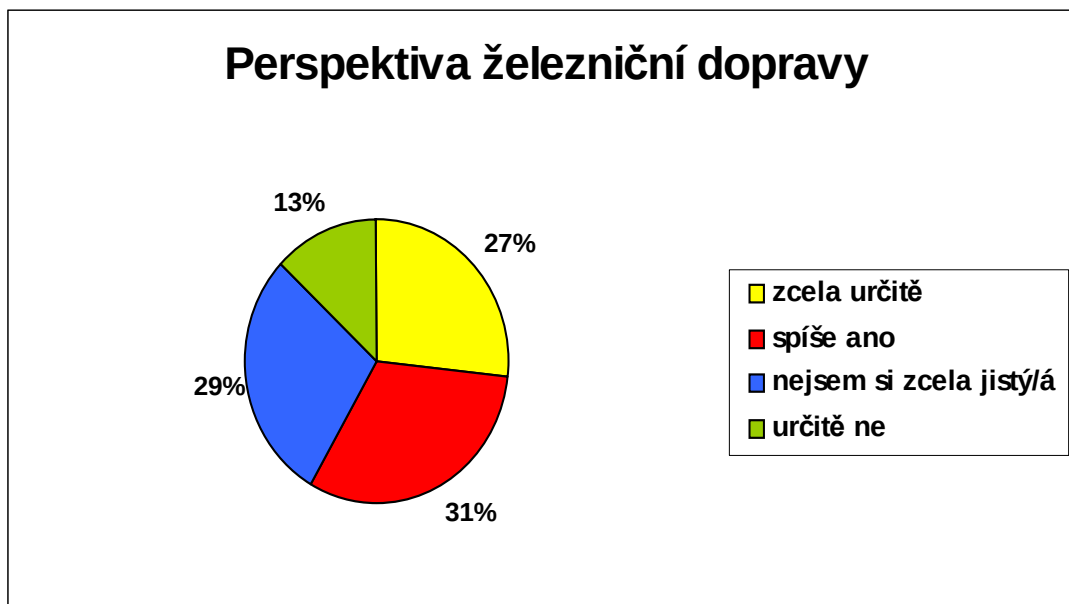


Zdroj: www.zelpage.cz

Dle statistik Mezinárodní železniční unie (UIC) v grafu 4 patří Česká republika k zemím, kde lidé cestují vlakem velice často – nejvíce z nových členů EU a častěji než v mnoha starších členských zemích. Může za to jistě hustá železniční síť, široká nabídka spojů a dlouholetá tradice této dopravy u nás. Údaje UIC potvrzují, že na výsluní železniční dopravy je Švýcarsko, kde každý občan cestuje vlakem v průměru 50× za rok; poloviční zájem projevují občané Německa a za nimi se drží Belgie a Nizozemí.

České republice patří 6. příčka se 17 cestami za rok na obyvatele. Díky stále se rozšiřující nabídce komerčních slev pro mezinárodní relace, pak stoupají tržby i v této oblasti.

Graf 5: Perspektiva železniční dopravy v roce 2009



Zdroj: www.cd.cz

Více než polovina (58 %) respondentů si myslí, že železnice má perspektivu stát se do budoucnosti ještě významnější dopravou a přispět tak k rozvoji cestovního ruchu.

Ovšem přes 40 % dotázaných má na problém opačný názor a spíše se domnívá, že význam železniční dopravy bude klesat. Tito respondenti se domnívají, že vyššího postavení v cestovním ruchu bude dosahovat spíše letecká a automobilová doprava.

Přikláním se k názoru, že železniční doprava má perspektivu do budoucnosti, ale zároveň se domnívám, že pokud nebudou učiněna patřičná opatření, která povedou k odstranění základních nedostatků, bude to jen velmi obtížné.

6 Speciální nabídky pro podporu cestovního ruchu

6.1 Autovlaky

Velké oblibě se v posledních letech těší autovlaky, které provozuje celá řada evropských zemí. Představují pohodlnou a bezstarostnou přepravu nejen pro cestujícího, ale i jeho automobil, který se veze ve vlaku na speciálním voze, zatímco klient se nevěnuje řízení, ale odpočinku. Cestující se může potěšit pohledem na krajinu, kterou z auta zcela jistě neuvidí, nebo strávit příjemné chvíle v jídelním voze. Využívají se zejména na velkou vzdálenost cílové destinace.

„Autovlaky Českých drah v loňském roce přepravili rekordní počet 13 061 vozidel proti roku 2008, kdy bylo přepraveno 11 938 silničních vozidel, je to nárůst o 9,5 %. Nejvíce byl v roce 2009 využíván noční autovlak mezi Prahou a Košicemi.“

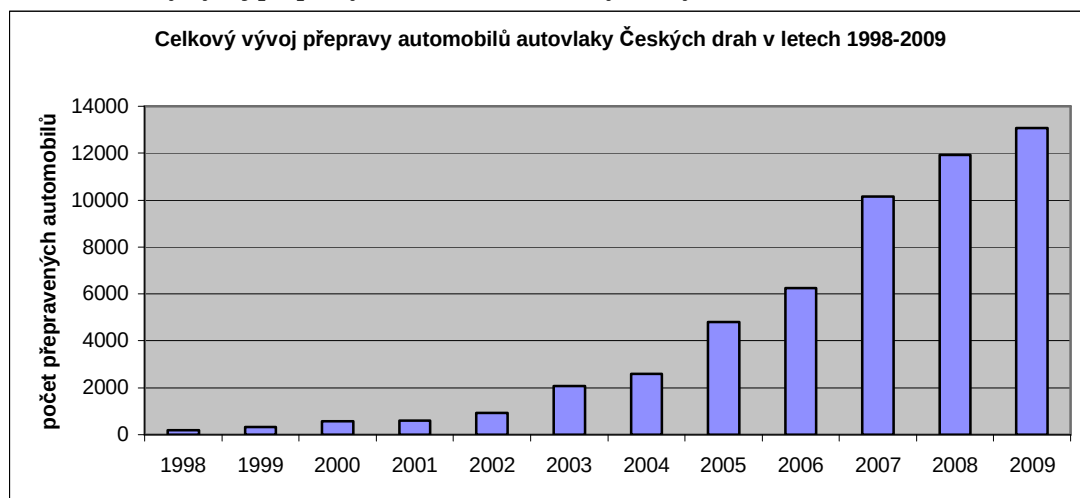
České dráhy, a.s. *Autovlaky loni přepravily o 9,5 % vozidel více.* [online]. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z: <<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5373/>>.

Tabulka 3: Celkový vývoj přepravy automobilů autovlaky Českých drah

Celkový vývoj přepravy automobilů autovlaky Českých drah												
Rok	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
počet přeprav. vozidel autovlaky	182	323	568	607	928	2062	2589	4802	6263	10147	11938	13061

Zdroj: [online]. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z : www.zelpage.cz/fotogalerie/elektricke-jednotky/680/

Graf 6: Celkový vývoj přepravy automobilů autovlaky Českých drah



Zdroj: vlastní práce

V loňském roce patřil mezi oblíbené i autovlak Jadran do chorvatského Splitu. Byl zaveden před devíti lety jako charterový sezónní spoj.

V letošním roce České dráhy tento oblíbený autovlak již vypravovat nebudou. Důvodem je změna statutu vlaku Jadran. Vlak byl převeden na spoj komerční, čímž se změnil systém i ekonomika jeho provozu. Dříve se o náklady dělili všechny země, přes něž vlak z Prahy do Splitu projížděl. V letošním roce by tak České dráhy museli zaplatit provoz vlaku samy, což by se promítlo do ceny jízdenky a Češi by museli uhradit veškeré náklady spojené s jízdou. Zahraniční železnice nabídly novou horší trasu pro vedení vlaku, což by znamenalo 2 hodiny jízdy navíc. Tím by také došlo ke snížení konkurenceschopnosti oproti autobusové či letecké dopravě.

6.2 Cyklovlaky

Obdobně jako autovlaky, které přepravují společně s cestujícími jejich automobily, cyklovlaky vycházejí vstříc sportovním turistům a dopravují na dané místo jejich kola. Výhodou je, že lidé se tak dostanou do míst, která jsou vzdálená od jejich domova. Jednoznačné plus pro cyklovlaky je to, že do cyklisticky zajímavých lokalit nemusí mířit tolik aut s koly na střeše. ČD jsou téměř jedinou společností, která na rozdíl od autobusů, nabízejí přepravu kol celoročně a každý den. V loňském roce České dráhy přepravily přes 350 000 jízdních kol.

Přeprava jízdního kola je možná buď formou spoluzavazadla, nebo úschovy během přepravy. V prvním případě lze přepravovat kola ve vlcích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem jízdního kola. Cestující si sám kolo naloží a vyloží. Kapacita je však omezena jen na dvě jízdní kola v jednom nástupním prostoru vozu. Cena za přepravu kola jako spoluzavazadla je 25 Kč za jeden vlak nebo 50 Kč na celý den, což se vyplatí cestujícím, kteří využívají více spojů a budou během cesty přestupovat.

Pokud se cestující rozhodne využít druhé možnosti, předá své jízdní kolo a vyzvedne si jej až v cílové stanici u služebního vozu. Kolo má po celou dobu jízdy pod dohledem vlakový doprovod ČD. Za tuto přepravu v jednom vlaku zaplatí cestující 30 Kč nebo 60 Kč za celý den.

Velmi oblíbené cyklistické regiony jsou na pomezí České republiky, Německa nebo Rakouska. Také v nich lze využít vlaky Českých drah, německých a rakouských železničních partnerů.

6.2.1 Půjčovny kol

V rámci České republiky ČD otevírají na 30 půjčoven jízdních kol, které jsou v provozu každoročně od 1.dubna do 31.října. Ceny půjčovného se pohybují od 130 do 200 korun za jeden den. Cyklisté můžou díky této službě poznávat krásy naší vlasti, aniž by museli řešit přepravu svého kola. K dispozici jsou kola horská i trekingová, na kterých je prováděn odborný servis. Na vybraných tratích je možné vypůjčené kolo přepravovat zdarma a rovněž je bezplatně uschovat na nádraží. Největší výhodou je, že kolo lze vrátit v jiné stanici, než odkud bylo zapůjčeno. Pro zapůjčení kola stačí dva platné osobní doklady a složení kauce ve výši jeden nebo dva tisíce Kč.

Seznam půjčoven kol v jednotlivých krajích viz příloha č.1

6.3 Speciální vlak ČD Yetti pro lyžaře

Rovněž zájemcům o zimní sporty vycházejí ČD vstříc. Dopravit se k lyžařským vlekům mohou lidé samozřejmě kterýmkoliv vlakem a jistě ocení, že přeprava lyží, snowboardů, sáněk i bobů je bezplatná. Kromě toho je vypravován speciální vlak ČD Yetti z Tábora do Lipna nad Vltavou, který dopravuje lyžaře ke Skiareálu Lipno každou sobotu a neděli v zimním období od 19.12. do konce března. Tento vlak nachází stále více příznivců, zejména mladých lyžařů. Je oblíbený i tím, že cestující dostane slevový voucher, díky kterému je poskytnuta sleva na celodenní skipas. Kromě lyžařů mohou využít vlak také zájemci o bruslení, jelikož od nádraží je vypraven Ski bus mířící ke Skiareálu Lipno, v jehož těsné blízkosti lze nastoupit na bruslařskou dráhu v Marině Lipno, která byla v roce 2008 zapsána pro svoji délku 11 km do České knihy rekordů.

6.4 Výhodné jízdenky ČD Net Lidl

Za účelem získání většího počtu cestujících přišli České dráhy s nápadem spolupracovat s diskontní prodejnou Lidl, která by měla prodávat jednodenní zvýhodněné jízdenky.

Nejedná se však o úplnou novinku, poněvadž již v roce 2005 nabízela společnost levné lístky na vlak v Německu. Tamní nabídka se setkala mezi zákazníky s obrovským zájmem a u prodejen se tvořily dlouhé fronty. Prodalo se několik milionů lístků.

V ČR zkušebně nabídly prodejny Lidl celodenní síťovou jízdenku v říjnu 2009. Zatímco klasický celodenní lístek ČD Net stojí pro jednu osobu 450 Kč. ČD Net Lidl vyšel na 149 Kč. Tuto jízdenku si koupilo na 16 500 lidí. Díky úspěšnosti akce tak spolupráce Lidlu a Českých drah pokračovala i v prosinci 2009. Celkem si loni lidé v prodejnách Lidl pořídili přibližně 28 000 jízdenek na vlaky ČD.

Cílem na rok 2010 je přepravit na jízdenky prodané prostřednictvím prodejen Lidl nejméně 100 000 zákazníků.

7 Železniční koridory

Jako železniční koridor chápeme zrekonstruovanou, či zcela novou železniční trať za účelem zvýšení cestovní rychlosti až 160 km/h. Je budován novými metodami s důrazem především na zvýšení rychlosti osobní dopravy a také musí vyhovovat mezinárodním dohodám o hlavních tratích v Evropě. Zcela je měněno zabezpečovací zařízení, které přispívá k větší bezpečnosti provozu. Rekonstruuji se také železniční tunely, mosty a v neposlední řadě nádražní budovy. To vše přispívá ke zklidnění jízdy, nižší hlučnosti a zkvalitnění železniční dopravy na našem území. Je nutno si uvědomit také náročnost staveb a složité financování, které vede k poměrně dlouhým termínům dokončení. Jako příklad uvádím aktuální rozestavěnou část IV. koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi, který má být celý nově dvoukolejný a zcela dokončen s řadou nových tunelů a přeložek tratí až v roce 2016.

Rozvoj dopravních sítí v západní Evropě a v zemích Evropské unie především byl a je pod neustálým tlakem obchodních společností a trhu, které vyžadují, aby produkty a výrobky byly co možná nejrychleji a nejefektivněji dopraveny z místa vzniku do místa spotřeby. V 80. a v 90. letech minulého století byl prováděn proces vytváření Transevropských dopravních sítí (TEN) v zemích EU. Po pádu „železné opony“ došlo k bouřlivému rozvoji trhů ve střední a východní Evropě, jimž ale dopravní infrastruktura kapacitně nestačila. Bylo třeba tedy začít jednat o zlepšení vzájemného spojení.

V roce 1991 se v Praze konala 1. panevropská dopravní konference, která položila základy pro další jednání. Mnohem významnější byla 2. panevropská konference, která se konala v roce 1994 na Krétě, kde dostaly evropské dopravní koridory konkrétní podobu. Bylo stanoveno devět multimodálních koridorů. Teprve na 3. panevropské konferenci v Helsinkách bylo rozhodnuto o desátém – „balkánském“ – koridoru a byly přijaty též některé pozměňovací návrhy. České republice se podařilo prosadit vedení VI. koridoru přes ČR (Ostrava – Břeclav).

Kromě navržených evropských koridorů byly v České republice stanoveny na základě jednání Ministerstva dopravy ČR, Generálního ředitelství ČD a samozřejmě v souladu s mezinárodními úmluvami o hlavních evropských železničních trasách čtyři hlavní železniční trasy na našem území:

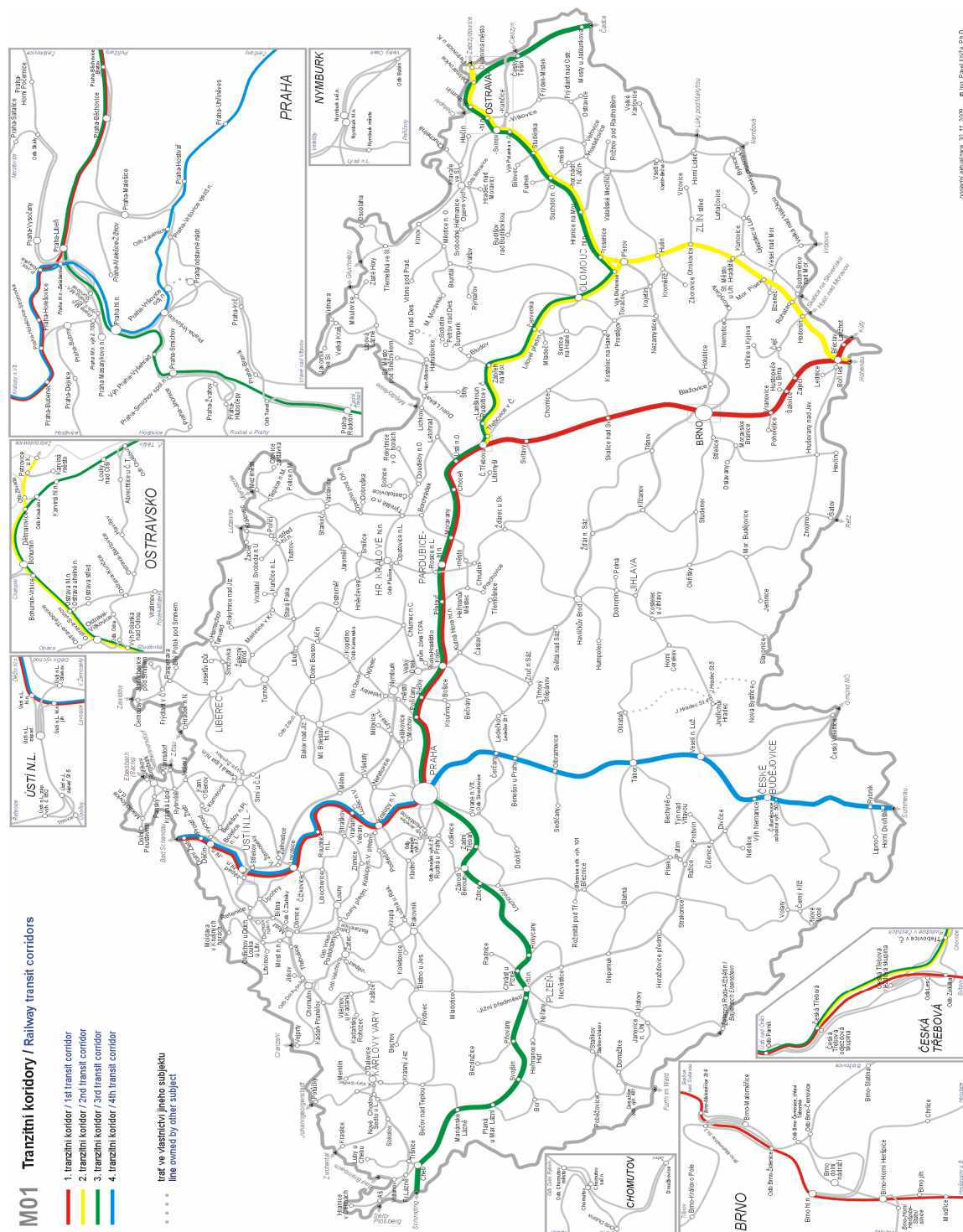
- I. tranzitní koridor (Schöna – státní hranice s Německem – Děčín – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Břeclav státní hranice s Rakouskem), délka 460 km – součást evropského Koridoru IV
- II. tranzitní koridor (Zebrzydowice – státní hranice s Polskem – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav, návaznost na I. tranzitní koridor + odbočná větev Přerov – Olomouc – Česká Třebová, návaznost na I. tranzitní koridor), délka 323 km, součást evropského Koridoru VI
- III. tranzitní koridor (Cheb – státní hranice s Německem – Cheb – Plzeň – Praha, návaznost na I. tranzitní koridor + Furth im Wald – státní hranice Německo – Domažlice – Plzeň + spojky Polanka nad Odrou – Havířov / Petrovice u Karviné – Český Těšín – Mosty u Jablunkova – Čadca – státní hranice se Slovenskem) délka 404 km, součást evropského Koridoru V
- IV. tranzitní koridor (Praha – Benešov u Prahy – Tábor – Veselí nad Lužnicí- České Budějovice – Horní Dvořiště – Summerau – státní hranice s Rakouskem délka 226 km, součást evropského Koridoru VII.

Modernizace koridorových tratí v České republice je největší železniční akcí posledních desetiletí a je velmi důležitým krokem nejen pro zlepšení úrovně cestování, ale je také jedním z bodů k začleňování do sjednocené Evropy. Nejen odborníci, kteří se o celou stavbu zajímají, ale zvláště pak cestující se těší na rychlé a příjemné svezení. Celý svět si začíná opět uvědomovat právě výhodné využití železniční dopravy.

„Strategickým cílem realizace koridorů je zajistit kvalitní mezinárodní spojení České republiky s Berlínem, Vídní, Bratislavou, Varšavou, Norimberkem a Lincem, včetně respektování vnitrostátních potřeb rychlého a kvalitního spojení mezi jednotlivými regiony České republiky.“

(Železnice – Regiony - Evropa, ČD a.s., 2004)

Obrázek 1: Mapa železničních koridorů



Zdroj: Transitzní koridory. [online].[cit.2010-04-12]. Dostupné z:

<<http://www.szdc.cz/obrazky/mapy/koridory.gif>>.

8 Srovnání železniční a silniční dopravy

Ve srovnání železniční dopravy s dopravou silniční existuje celá řada kritérií, podle kterých je možné srovnání provádět. Zaměřím se na to, jaké klady a zápory lze u jednotlivých doprav vysledovat a otázkami bezpečnosti a vlivu těchto druhů doprav na životní prostředí.

8.1 Klady a zápory železniční a silniční dopravy

Klady železniční dopravy:

- ČR má výhodnou polohu zejména pro provádění tranzitní přepravy
- vysoká hustota železničních tratí (nejhustší ve střední Evropě)
- vysoká výkonnost a bezpečnost
- je možné přepravovat zboží různorodého charakteru (ropa, sypké materiály, potraviny, dřevo) jednou soupravou
- v podstatě neomezené možnosti co do hmotnosti zboží
- ve vlacích vyšších tříd je pro cestující nesrovnatelně vyšší pohodlí než v automobilu
- malé procento poškozování životního prostředí samotným provozem

Zápory železniční dopravy:

- vysoká finanční náročnost pro zabezpečení dopravních cest (signalizační a bezpečnostní zařízení)
- nutnost dodatečných nakládacích a vykládacích technických prostředků

Důležitou roli, především pro cestovní ruch, sehrávají i aspekty výkonnosti a bezpečnosti. Evropská silniční síť se stává přetíženejší, a tak stále víc zemí obrací svou pozornost k železniční dopravě.

Z dané analýzy také vyplývá, že železniční doprava je nejen nejvýkonnější, ale především nejbezpečnější druh dopravy. Svou rychlostí je také schopna konkurovat individuální automobilové dopravě. Není možné opomenout ani faktor času. Po dokončení modernizace pátečních tratí a všech čtyř železničních koridorů přes naše

území budou cestovní časy mezi nejvýznamnějšími sídly silnou konkurencí právě automobilové dopravě.

8.2 Porovnání silniční, železniční a letecké dopravy

Pokud někam cestujeme, je důležité si trasu dobře naplánovat. Obvykle vyhledáváme cestu nejrychlejší, nej pohodlnější a nejlevnější. Zkusme provést srovnání jednotlivých druhů dopravy z hlediska časového a finančního například na trase Praha – Košice. Zohledněme i faktor bezpečnosti a pohodlí.

Vlakové spojení. Pokud se rozhodneme cestovat do Košic vlakem, máme na výběr hned několik spojů. Nejideálnější je vybrat ten, který je bez přestupu. Cesta je plynulejší, rychlejší a pohodlnější. Cestujeme-li přes noc, lze využít i lehátkových a lůžkových vozů. Během cesty lze ve vlaku odpočívat, relaxovat u knihy či časopisu, ale můžeme i pracovat například na svém počítači. Řada vlaků nám nabízí během cesty možnost navštívit jídelní vůz či využít roznášku během přepravy. Přestože doba nejideálnějšího spoje je 8 hodin 7 minut, cestující dorazí do cílové stanice relativně odpočatý. Cena jízdenky Praha - Košice je 1035 Kč.

Automobilová doprava. Cesta z Prahy do Košic po silnici měří přibližně 658 km, což obnáší asi 9 hodin 30 minut jízdy. Ovšem takovou vzdálenost lze jen obtížně zvládnout bez přestávky a tak reálná doba jízdy je jistě delší. Náklady na jízdu lze stanovit obtížněji. Záleží na typu vozidla a jeho spotřebě, ale samozřejmě nesmíme opomíjet ani amortizaci. V případě pracovní cesty soukromým vozidlem je náhrada za opotřebení stanovena vyhláškou. Pro rok 2009 to bylo 3,9 Kč na kilometr. Započteme-li oba ukazatele tedy cenu pohonných hmot opotřebení vozidla, cena z Prahy do Košic automobilem nás vyjde na 4062 Kč. Pokud cestuje automobilem více osob, cena se sníží v závislosti na počtu spolucestujících. V případě plného obsazení vozidla 5 osobami se náklady na jednoho cestujícího sníží na 812,4 Kč, což je v porovnání s cenou jízdenky 222,6 Kč levnější. V porovnání s vlakovým spojením je cesta jistě v takovém počtu osob ve vozidle méně pohodlná. Z dlouhodobých statistik vyplývá, že nehodovost je nejvyšší u silniční dopravy, a tudíž patří automobilová doprava k těm méně bezpečným.

Letecká doprava. Nej pohodlnější a nejrychlejší cestu z Prahy do Košic nám poskytne letecké spojení. Doba strávená v letadle je pouhá 1 hodina 25 minut. Nesmíme však zapomenout na časové prodlevy, které vznikají v průběhu transferu na letiště a odbavovací doby před odletem. Jedná se také jistě o cestu nejdražší. Letenku lze zakoupit u několika leteckých dopravců a cena se liší. Rovněž záleží na době rezervace, která výrazně ovlivňuje cenu letenky.

8.3 Faktor bezpečnosti

Pokud porovnáváme faktor bezpečnosti, lze jednoznačně říci, že železniční doprava je bezpochyby bezpečnější než silniční. Tento poznatek platí pro Českou republiku dvojnásob. Z mezinárodního srovnání vyplývá, že počtem usmrčených osob 148,2 na 1 milion obyvatel naše země výrazně převyšuje ostatní země Evropské unie. Například ve Velké Británii nebo ve Švédsku připadá na 1 milion obyvatel 65 obětí a v Německu 116.

Při pohledu do statistiky jednoznačně vyplývá, že řidiči osobních automobilů se podílí na počtu nehod v České republice ve více jak 78,5 %, řidiči nákladních vozidel 12,7 % a řidiči autobusů 2,26 %. Jako hlavní příčina je vykazován především nesprávný způsob jízdy, a to v 61 % nehod. Druhou nejčastější příčinou je rychlá jízda řidičů.

8.4 Faktor životního prostředí

Podle názoru autora práce, boj mezi železniční a silniční dopravou v oblasti vlivu na životní prostředí jednoznačně vyhrává železnice, která je vhodnější ze dvou základních hledisek.

Prvním hlediskem je fakt, že její provoz nezpůsobuje téměř žádný hluk a neznečišťuje ovzduší. Příznivý je také poměr počtu přepravených osob na 1 litr pohonných hmot.

Právě druhým hlediskem je nesporná výhoda železniční dopravy v její hromadnosti, čímž se také šetří spotřeba pohonných hmot. Nutné je však podotknout, že při výstavbě nových dálkových tratí (nových železničních koridorů) je ohrožena příroda a přirozené prostředí zvířat a rostlin.

Nejvíce ovlivňují životní prostředí výfukové plyny automobilů. Oxidy dusíku a další výfukové plyny reagují ve slunečním světle, takže vzniká smog, který najdeme v oblasti mnohých velkých měst. Jedovaté emise prudce stoupají se zvyšující se rychlostí jízdy. Snížení rychlosti je tedy nejjednodušší metoda omezení emisí i úspory benzínu. Velkému podílu emisí z aut se dá zabránit používáním katalyzátoru. Je také dokázáno, že výfukové plyny mají na svědomí odumírání lesů. Výfukové plyny z automobilů do značné míry ovlivňují také vznik tzv. skleníkového efektu.

Právě na základě těchto poznatků se domnívám, že o přednostech železniční dopravy ve vztahu k životnímu prostředí není pochyb. Železnice spotřebuje ve srovnání se silniční dopravou k přemístění téhož počtu osob nejméně energie, způsobuje nejméně exhalací, nejméně hluku. Budoucnost železnic proto v tomto směru nabývá větších rozměrů.

9 Analýza SWOT

Zpracovaná SWOT analýza podrobně mapuje jednotlivé silné a slabé stránky železniční dopravy. Dále sleduje příležitosti a rizika, které se v železniční dopravě mohou vyskytnout.

I. **Silné stránky železniční dopravy:**

- malá závislost na čase, přírodních podmínkách, ročních obdobích
- dopravní propustnost a plynulost
- provázanost s ostatními druhy dopravy
- snadná dosažitelnost
- vysoká hustota tratí
- nižší stupeň zátěže pro životní prostředí
- komfort

II. **Slabé stránky železniční dopravy:**

- celkově snižená image v České republice
- nedostatečná propagace a prezentace nabízených služeb
- špatný a zastaralý stav vozového parku
- nižší spolehlivost cestování (dodržování jízdních řádů)
- omezená dostupnost některých středisek cestovního ruchu.

III. **Příležitosti**, které by mohly vést ke zlepšení stávajícího stavu v oblasti CR:

- rozvoj chybějících i současných služeb a vytvoření atraktivnější nabídky zájezdů po železnici
- rychlejší dokončení modernizace železničních koridorů, které umožní rychlejší a bezpečnější cestování
- lepší prezentace nabízených služeb, zlepšení internetové prezentace
- rychlá modernizace vozového parku

IV. Podporu a rozvoj železniční dopravy však ztěžuje i existence možných ***rizik (hrozeb)***:

- chybějící finanční zdroje na investice
- ztráta cestujících z důvodu neuspokojení jejich potřeb a nároků

Ze zpracované analýzy je patrné, že v železniční dopravě lze nalézt i množství slabých stránek, které „brzdí“ její rozvoj.

Z tohoto poznatku bych vyvodil základní cíl – navrhnout taková opatření, která by vedla k minimalizaci či k celkovému odstranění slabých stránek.

K rozvoji cestovního ruchu na železnici by napomohla především modernizace vozového parku a infrastruktury, která je v České republice v problematickém stavu. Tím by se vyřešil i další problém – kultura cestování. Nové moderní vagóny nabízí kvalitní cestování, které dokáže konkurovat ostatním druhům doprav. Rozvoji materiálně-technické základny ale brání její velká finanční nákladnost.

Dalším doporučením by měla být snaha o zvýšení image železnice jako takové. Železnice by se měla pokusit o zvýšení svojí prestiže jako vhodného a spolehlivého dopravce v očích veřejnosti. Není totiž žádným tajemstvím, že železnice není veřejností vnímána tak, jak by měla.

10 Návrhy na zvýšení zájmu o cestování na železnici

Znalost nabízených služeb na železnici není na takové úrovni, na které by měla být. Z tohoto důvodu je naprosto žádoucí, aby došlo k nápravě nebo k odstranění tohoto nežádoucího zjištění.

Hlavní návrhy na zvýšení zájmu o železnici lze shrnout do několika základních bodů:

- podpora železnice ze strany státu, samosprávních celků i obcí samotných
- vyšší propagace jednotlivých druhů slev
- zajištění vyšší informovanosti cestujících o možnostech cestovat speciálními vlaky a využít výhodných jízdenek pro cesty do příhraničí
- revitalizace nádražních budov, jejichž součástí by měly být i komerční prostory přinášející větší komfort cestujícím
- modernizace vozového parku, která poskytne cestujícím příjemnější prostředí s čistými toaletami, klidnou a plynulou jízdu a možnost připojení na 230V
- rekonstrukce a elektrizace tratí, dokončení železničních koridorů - to vše by mělo přispět ke zkrácení jízdních dob a pohodlnější a rychlejší jízdě
- zkvalitnění nabídky služeb a šíření výhod, které železnice přináší
- zlepšení vlastní image železnice, která je schopna nabídnout kvalitní služby za přijatelné ceny, minimalizovat zpoždění spojů, zlepšit návaznost
- budovat dopravní terminály, které spojují železniční a silniční dopravu, tedy umožňují lidem pohodlné a rychlé přestupy mezi autobusy, vlaky a osobními automobily s možnostmi dostatečných parkovacích kapacit
- dále rozšiřovat a zavádět již úspěšné IDS (integrované dopravní systémy), které nabízí cestujícím cestovat na jednu jízdenku více druhů doprav
- kvalitní nabídka cenově dostupných zájezdů nejen do turistických oblastí, ale i do méně známých lokalit

Závěr

Záměrem bakalářské práce bylo zjištění a zmapování současného a budoucího stavu železniční dopravy v cestovním ruchu a navrhnout taková opatření, která by vedla ke zvýšení zájmu o cestování na železnici.

Ze zjištěných údajů si osobně myslím, že železniční doprava má v současné době v oblasti cestovního ruchu co nabídnout. Existuje mnoho možností, jak si lze zpříjemnit dovolenou či víkend. Například cestu Orient Expresem pro movitější občany, dále možnost využít celou řadu speciálních nabídek, jako jsou autovlaky, cyklovlaky, půjčovny kol, výhodné jízdenky Sone+ nejen do německého příhraničí a v neposlední řadě mnoho zajímavých nostalgických jízd parními vlaky konané k různým oslavám. Nutné je ale zlepšit propagaci nabízených služeb a při té příležitosti objasnit přednosti a klady železniční dopravy. Ale pokud chtějí České dráhy nabídku nějakým způsobem lépe využít či efektivněji zhodnotit, je nezbytné, vytvořit si lepší image serióznějšího dopravce a vytvořit bohatší a pestřejší nabídku jednotlivých zájezdů. V posledních letech se tato vize začíná úspěšně naplňovat a ubírat správným směrem.

Dalším krokem ke zvýšení úspěšné realizace cestovního ruchu v této oblasti je rychlejší dokončení posledních dvou železničních koridorů, které jistě přispějí v budoucnu ke zvýšení zájmu o železnici a zcela určitě zvýší i podíl železniční dopravy na cestovním ruchu.

K uskutečnění všech těchto přání je však nutné zrealizovat dva základní aspekty.

Prvním z nich je pochopení významu a užitku železnice v cestovním ruchu ze strany provozovatelů této dopravy, druhou pak odstranění množství bariér, z nichž hlavní lze spatřovat zejména v problematickém stavu vozového parku. Nutná je také modernizace trakčních dopravních prostředků - tedy jednotlivých lokomotiv a motorových vozů. Na zlepšení se také podílí dlouhodobý projekt „Živá nádraží“, který představuje revitalizaci nádražních budov v městech s vyšší frekvencí cestujících.

Summary

The aim of this thesis was to identify and map current and future status of rail transport in tourism and to propose such measures that would lead to increased interest in rail transport.

From observed data I personally think that rail transport can currently offer a lot in the field of tourism. There are many ways how you can make good holiday or a weekend. For example there are: Orient Express route for wealthier citizens, the possibility of using a range of special offers such as road-trains or trailer-trains, bicycle trains, bicycle rentals, advantageous Sone+ tickets to the German borderland and not least many interesting nostalgic steam train rides held for various celebrations. But it is necessary to improve the promotion of offered services and on this occasion explain merits and virtues of rail transport. But if Czech Railways want to use or evaluate the offer better or more efficiently then they need to create a better image of a more serious carrier and create a richer and more varied range of tours. In recent years the vision has begun to fulfil successfully and go in the right direction. Another step towards the successful implementation of tourism in this area is to finish more quickly the last two rail corridors. In my opinion they will certainly contribute to increasing of interest in railway in the future and for sure they will increase the share of railway transport in tourism.

To accomplish all these wishes it is necessary to realize two fundamental aspects.

The first is understanding the importance and benefits of rail transport in the field of tourism by the transport operators. The second is removal of many barriers, of which the principal can be seen especially in problematic status of wagon stock. What is needed as well is modernization of traction means of transport – that means individual locomotives. For improvement there is also a long-term project "Living Stations", which is revitalization of railway buildings in towns with higher frequency of passengers.

Seznam použité literatury

1. DROBNÁ, Daniela. MORÁVKOVÁ, Eva. Cestovní ruch pro střední školy a veřejnost. Praha: Nakladatelství Fortuna 2004. ISBN 80-7168-901-7.
2. FORET, Miloslav. FORETOVÁ, Věra. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada Publishing, spol. s r.o. 2001. ISBN 80-247-0207-X.
3. ORIEŠKA, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Idea servis, 1999. ISBN 80-85970-27-9.
4. Publikace: *ŽELEZNICE, REGIONY, EVROPA*. Vydavatel ČD a.s., 2004. ISBN 80-239-3481-3.
5. *Ročenka Českých drah, a.s., 2008/2009*. Vydal: GRAND PRINC a.s., 2009. ISBN 978-80-85104-24-0.
6. SVIATKO, F. *Železniční přeprava I*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990. ISBN 80-70-30-039-6.
7. TŮMA, Jan. *100 největších zajímavostí o železnici*. Praha: Columbus, spol. s r.o. 2005. ISBN 80-7249-171-7.
8. *Všeobecná encyklopedie*. Praha, 1999 Vydal: DIDEROT, ISBN 80-902555-8-2
9. *Železničář*, Týdeník skupiny České dráhy, a.s.

Internetové stránky

www.cestovni-ruch.cz

www.cd.cz

www.ceskedrahy.cz

www.jhmd.cz

www.orientexpres.cz

www.pacifikem.cz

www.pendolino.cz

www.posazavsky-pacifik.cz

www.zelpage.cz

www.cdtravel.cz

www.sydos.cz

www.cdcargo.cz

www.szdc.cz

www.dopravni.net

www.k-report.net

www.finance.cz

www.mapy.cz

www.jizdenka.cz

www.routerank.com

www.acri.cz

www.wikipedia.cz

Seznam příloh

Příloha 1	Seznam půjčoven kol v jednotlivých krajích
Příloha 2	Cenové typy při cestách do Německa
Příloha 3	Regionální tratě a cestovní ruch
Příloha 4	Fotodokumentace

Seznam grafů

Graf 1: Využívání železniční dopravy v roce 2009	28
Graf 2: Využití dopravních prostředků na cestách na dovolenou v roce 2009.....	29
Graf 3: Největší problémy při cestách vlakem za období 2008/2009.....	30
Graf 4: Počet cest na obyvatele EU v roce 2009	31
Graf 5: Perspektiva železniční dopravy za období 2008/2009	32
Graf 6: Celkový vývoj přepravy automobilů autovlaky Českých drah	33

Seznam tabulek

Tabulka 1: Základní charakteristika železniční sítě.....	16
Tabulka 2: Statistický přehled o železničních vozidlech (v ks).....	16
Tabulka 3: Celkový vývoj přepravy automobilů autovlaky Českých drah	33

Příloha 1

Seznam půjčoven kol v jednotlivých krajích

Východní Čechy

Ve východních Čechách mají vyznavači cyklistiky k dispozici půjčovnu kol v železniční stanici Česká Skalice. V této půjčovně si lze kola jak vypůjčit, tak i vrátit. Kola lze rovněž vracet také v železničních stanicích Červený Kostelec, Náchod nebo Nové Město nad Metují.

V okolí České Skalice lze vypůjčená kola bezplatně přepravovat ve vlacích na vybraných tratích. V případě východních Čech se jedná o tyto tratě:

026 Meziměstí - Opočno p. Orl. h.
030 Jaroměř - Bílá Třemešná
032 Jaroměř - Trutnov hl.n.
033 Starkoč – Václavce

Jižní Čechy

V jižních Čechách mají vyznavači cyklistiky k dispozici již deset půjčoven kol. Půjčovny se nacházejí v železničních stanicích České Velenice, Veselí nad Lužnicí, Jindřichův Hradec, Tábor, Třeboň, Telč, Volary, Horní Planá, Nová Pec a Černá v Pošumaví. V těchto půjčovnách si lze kola jak vypůjčit, tak i vrátit. Lidé, kteří si vypůjčí kolo v prvních šesti jmenovaných půjčovnách, mohou kolo vrátit také v železničních stanicích Bechyně, Chýnov, Roudná, Soběslav, Kardašova Řečice, Počátky - Žirovnice, Lomnice nad Lužnicí, Majdalena, Nové Hrady, Borovany, Nová Bystřice, Třešť, Dačice a Slavonice. Kola z půjčoven Volary, Horní Planá, Nová Pec a Černá v Pošumaví lze vrátit rovněž v železničních stanicích Prachatice, Kubova Huť, Kyjov a Český Krumlov.

V okolí stanic vybavených půjčovnami kol lze vypůjčená kola bezplatně přepravovat ve vlacích na vybraných tratích.

V případě jižních Čech se jedná o tyto tratě:

194 Český Krumlov - Volary
194 Černý Kříž - Nové
197 Volary - Prachatice
198 Volary - Kubova Huť
199 České Budějovice - České Velenice
202 Tábor - Bechyně
220 Tábor - České Budějovice
224 Tábor - Horní Cerkev
225 Veselí nad Lužnicí - Horní Cerkev
226 Veselí nad Lužnicí - České Velenice
227 Kostelec u Jihlavy - Slavonice
228 Jindřichův Hradec - Obrataň
229 Jindřichův Hradec - Nová Bystřice

Moravskoslezský kraj

V Moravskoslezském kraji mají vyznavači cyklistiky k dispozici již tři půjčovny kol. Půjčovny se nacházejí v železničních stanicích Frenštát pod Radhoštěm, Ostravice a Jablunkov - Návsí.

V okolí stanic vybavených půjčovnami kol lze vypůjčená kola bezplatně přepravovat ve vlcích na vybraných tratích. V případě Moravskoslezského kraje se jedná o tyto tratě:

281 Valašské Meziříčí - Rožnov p. Radh.
320 Český Těšín - Mosty u Jablunkova
323 Frýdlant n. Ostr. - Valašské Meziříčí
324 Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice
325 Veřovice - Kopřivnice

Západní Čechy

V západních Čechách mají vyznavači cyklistiky k dispozici již dvě půjčovny kol. Dne 1. 7. 2006 byla otevřena půjčovna kol v Plzni hl. n. a od 15. 8. 2006 začala plně fungovat druhá půjčovna v Konstantinových Lázních (půjčovna kol sídlí v Infocentru Konstantinovy Lázně - kulturní dům K. Lázně). V těchto půjčovnách si lze kola jak vypůjčit, tak i vrátit. Lidé, kteří si vypůjčí kolo v Plzni hl. n. nebo v Konstantinových Lázních mohou kolo vrátit také v železničních stanicích Kaznějov, Nepomuk a Rokycany.

V okolí stanic vybavených půjčovnami kol lze vypůjčená kola bezplatně přepravovat ve vlcích na vybraných tratích. V případě západních Čech se jedná o tyto tratě:

160 Plzeň - Plasy
170 Rokycany - Plzeň - Pňovany
177 Pňovany - Bezdrůžice

Olomoucký kraj

V Olomouckém kraji mají vyznavači cyklistiky k dispozici již tři půjčovny kol. Půjčovny se nachází v železničních stanicích Olomouc hl. n., Litovel – předměstí a Jeseník.

V okolí stanic vybavených půjčovnami kol lze vypůjčená kola bezplatně přepravovat ve vlacích na vybraných tratích. V případě Olomouckého kraje se jedná o tyto tratě:

270 Zábřeh na Moravě - Přerov
271 Prostějov hl.n. - Chornice
273 Červenka - Senice na Hané
275 Olomouc hl.n. - Prostějov hl.n.
290 Olomouc hl.n. - Uničov
292 Mikulovice - Hanušovice
301 Olomouc hl. n. - Prostějov hl. n.
310 Olomouc hl. n. - Valšov

Jižní Morava

Na jižní Moravě mají vyznavači cyklistiky k dispozici 5 půjčoven kol, a to v železničních stanicích Břeclav, Hodonín, Kyjov, Veselí nad Moravou a Znojmo. V těchto půjčovnách si lze kola jak vypůjčit, tak i vrátit. Kola lze navíc vracet i v železničních stanicích Šumná a Hrušovany nad Jevišovkou.

V okolí stanic vybavených půjčovnami kol lze vypůjčená kola bezplatně přepravovat ve vlacích na vybraných tratích. V případě jižní Moravy se jedná o tyto tratě:

241 Moravské Budějovice - Znojmo
244 Moravský Krumlov - Hrušovany nad Jevišovkou
246 Znojmo - Břeclav
250 Vranovice - Lanžhot
330 Staré Město u Uh. Hradiště - Břeclav
341 Staré Město u Uh. Hradiště - Bojkovice
343 Velká nad Veličkou - Hodonín

Liberecké kraj

V Libereckém kraji mají vyznavači cyklistiky k dispozici tři půjčovny kol. Půjčovny se nacházejí v železničních stanicích Turnov, Tanvald a Jičín. Kola vypůjčená v Turnově je možno vrátit v železničních stanicích Jičín nebo Tanvald. Kola vypůjčená v Jičíně nebo Tanvaldě je možno vrátit v železniční stanici Turnov.

V okolí stanic vybavených půjčovnami kol lze vypůjčená kola bezplatně přepravovat ve vlacích na vybraných tratích. V případě Libereckého kraje se jedná o tyto tratě:

030 Turnov - Semily

034 Smržovka - Josefův Důl

035 Tanvald - Harrachov

036 Železný Brod - Liberec

041 Jičín - Turnov

064 Lomnice n. Popelkou - Dolní Nouzov

Zdroj : www.ceskedrahy.cz

Příloha 2

Cenové typy při cestách do Německa

V této příloze jsou uvedeny velmi výhodné cenové tarify, kterých lze využít při cestách do Německa a které jsou v současné době v nabídce Českých drah.

CITY STAR Německo

Tato výhodná jízdenka je určena nejen jednotlivcům, ale i malým skupinám do 5 osob. Jízdenka je vystavena dle přání zákazníka do vybrané destinace v Německu. Za německé tratě zákazník zaplatí jízdné se slevou 25 %, spolucestující zaplatí jízdné se slevou 50 % z již zlevněného jízdného. Stejná sleva je poskytnuta i z příplatků na vysokorychlostní vlaky Inter City Expres (ICE).

Jízdenku City Star je možné zakoupit v dvouměsíčním předstihu, nejpozději však 3 dny před odjezdem. Současně s jízdenkou je vystavena i rezervace na vlaky EC, IC a ICE v Německu. Rezervace míst je s jízdenkou City Star na tyto vlaky v Německu povinná, počet míst může být omezen. K podmínkám jízdenky City Star patří ještě jedno pravidlo:

Mezi cestou tam a zpět musí uplynout minimálně jedna noc ze soboty na neděli. Děti do 15 let v doprovodu vlastních rodičů nebo prarodičů cestují bezplatně.

Cenovým typem, který zcela jistě velmi překvapí, je možnost zakoupení jízdenky z Prahy do Berlína a zpět (na In-kartu/Rail plus) vlakem EC ve 2. vozové třídě pro 2 osoby včetně rezervace míst k sezení se dá pořídit již za velmi výhodných cca 2825 Kč (108,20 eur), tj. cca 706 Kč (27,05 eur) pro jednoho cestujícího v jednom směru.

SONE + v německém příhraničí

Na jízdenku SONE + může cestující cestovat i v Německu. Elektronicky vydaná jízdenka SONE + platí hluboko do německého vnitrozemí ve vybrané kategorii vlaků. Cenovým typem je jízdenka v sobotu nebo v neděli pro 2 dospělé a 3 děti na trase z Ústí nad Labem do saské metropole Drážďan. Zpáteční jízdenka vlakem ve 2. vozové třídě s jízdenkou SONE + stojí příjemných 150 Kč.

Příloha 3

Regionální tratě a cestovní ruch

Ještě před několika lety se objevovaly různé názory a dohady ohledně regionálních tratí. Tehdejší vedení drah dokonce přistoupilo ke zrušení málo významných tratí. Poté ale nový management přistoupil v roce 1996 k pronájmu některých tratí soukromým dopravcům. Tyto tratě se staly velkým lákadlem pro turisty a v daných oblastech přispěly k rozvoji cestovního ruchu. Jedná se o tyto tratě:

- **Smržovka – Josefův Důl** (délka 7 km)
- **Tanvald – Harrachov** (délka 12 km)
- **Liberec – Tanvald – Železný Brod** (44 km)

Tyto tratě se však po roce vrátily zpět pod správu Českých drah, a.s.

V jižních Čechách došlo k jediné privatizaci – tratě 228 Jindřichův Hradec – Obrataň a tratě 229 Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. V březnu 1997 vláda ČR schválila tuto privatizaci jindřichohradeckých úzkokolejek formou přímého prodeje za symbolickou cenu 1,- Kč akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy. Základním cílem společnosti, která vznikla v lednu 1995, bylo získat (zprivatizovat) právě tyto dvě tratě a tím je zároveň zachránit před případnou likvidací a samozřejmě z dlouhodobého hlediska je provozovat úspěšně dále a přilákat tím více turistů do oblasti celého Jindřichohradecka.

V lednu 1998 došlo na úzkokolejce k rozsáhlé změně jízdního řádu tak, aby co nejlépe pokrýval přepravní potřeby obyvatel na úzkokolejce. Rok 1999 byl pro úzkokolejku v mnohém zlomový. První zimní kalamita za časů JHMD, a.s. byla zvládnuta na výbornou. Velmi úspěšná letní sezóna však ukázala možnou slabinu v podobě pouze jedné provozuschopné parní lokomotivy. Tento problém byl v Česku vyřešen ojedinělým způsobem a to koupí provozuschopné rumunské parní lokomotivy. Druhou významnou událostí tohoto roku bylo odkoupení veškerého strojního vybavení tiskárny lepenkových jízdenek od slovenské firmy Nadas, která tuto činnost v Praze ukončila.

V dalším období se společnost chce zabývat především dlouhodobou prioritou, kterou je modernizace vozidel, zlepšování stavu tratí, především pak do Nové Bystřice. Mimo to je dalším cílem společnosti posilovat význam železnice jako živé turistické atrakce v „průmyslu volného času“ a její maximální podpora jakožto přijatelného ekologického a bezpečného dopravního prostředku. S tím je samozřejmě spojena propagace celého regionu a kraje úzkokolejky, všech měst, městeček, vesnic i osad a památek obou krajů, po nichž se vinou úzké koleje tratě. JHMD, a.s. nabízí i rekreační ubytování v apartmánech v nově rekonstruovaných budovách ve Střížovicích a v Hůrkách. Dále je možnost využití speciálních programů – jízda zvláštními motorovými vlaky či využít některý z programů vhodný pro školy. K vlakům úzkokolejné tratě je připojeni bufetový vůz, ve kterém je možno využít rychlého občerstvení.

Lze konstatovat, že nejen jindřichohradecká úzkokolejka, ale všechny regionální železnice patří k dnešku, neboť jsou spojnicí lidských osudů a nezbytným článkem dopravní komunikace. V posledním době se stále častěji hovoří také o aktivním podílu na rozvoji cestovního ruchu a venkovského turismu.

Obrázek 2: Úzkorozchodná železnice v Jindřichově Hradci



Zdroj: vlastní foto

Příloha 4

Fotodokumentace

Obrázek 3: Posázavský pacifik u Jílového u Prahy na mostě zvaném Žampach.



Zdroj: www.pacifikem.cz (autor: Jakub Džurný)

Obrázek 4: Pohled na železniční koridor na trati Olomouc-Česká Třebová, vpravo ještě původní trať.



Zdroj: www.k-report.net/koridory/II-olom-11.htm

Obrázek 5: Vysokorychlostní vlak řady 680 Pendolino v úseku Lupěné-Hoštejn



Zdroj: www.zelpage.cz/fotogalerie/big/680633.jpg

Obrázek 6: Interiér 1. vozové třídy ve vlaku Pendolino



Zdroj: vlastní foto