

Vídeňská technická univerzita

Diplomová práce

Železniční osobní doprava na venkově Jižní Moravy
a Weinviertelu - Analýza nabídky a používání,
možnosti zvýšení atraktivnosti

Harald Buschbacher

(Česká zkrácená verze)

Předmětem diplomové práce je železniční osobní doprava na Jižní Moravě (Jihomoravský kraj) a ve Weinviertelu (okresy Gänserndorf, Korneuburg, Hollabrunn, Mistelbach) vyjma území Vídně a Brna, a to ve vlacích regionálního významu, tzn. osobní a spěšné vlaky, částečně i rychlíky.

Ve srovnání s Jižní Moravou, je Weinviertel rozlohou zhruba o 40% menší, a má - pomíneme-li populaci Brna a Vídně - pouze třetinu obyvatelstva, což znamená, že hustota osídlení je ve Weinviertelu také o 40% menší než na Jižní Moravě. Vídeň je téměř čtyřnásobně větší než Brno, ostatní města Weinviertelu jsou však mnohem menší než jihomoravská a nemají natolik vyvinut charakter regionálních středisek.

V roce 1945 byly jak délka železniční tratě (asi 600 km), tak počet zastávek (asi 150) v obou regionech téměř srovnatelné. Na Jižní Moravě zůstaly skoro všechny tratě v provozu, ve Weinviertelu však pouze polovina původní délky železniční tratě a zastávek - zbytek byl uzavřen, popřípadě byla osobní doprava zastavena. Přepočítáno na plochu, je železniční síť ve Weinviertelu co do hustoty srovnatelná s Jižní Moravou, její původní stav byl ovšem mnohem hustší. Přihlédneme-li k hustotě obyvatelstva a struktuře osídlení, není jihomoravská železniční síť neobvykle hustá, nýbrž srovnatelná s Weinviertelem.

Významný rozdíl mezi Jižní Moravou a Weinviertelem představuje počet tangenciálních tratí, který je na Jižní Moravě větší než ve Weinviertelu. V obou regionech jsou nádraží, popř. zastávky většinou na okraji sídel, vzdálenost od centra jen zřídka přesahuje jeden kilometr. Na Jižní Moravě je větší podíl dvoukolejné tratě, ve Weinviertelu pak tratě elektrifikované.

Na jihomoravských nádražích mají cestující k dispozici větší počet čekáren, které jsou teplejší, více občerstvení, restaurací, obchodů a veřejných záchodů než ve Weinviertelu. Kromě toho je na jihomoravských zastávkách a nádražích více zaměstnanců, pokladen a úschoven zavazadel. Nabídka informací (jízdní řád, tarif a pod.) je na Jižní Moravě také mnohem rozsáhlejší. Dostupnost nástupišť pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace je asi stejná; ve Weinviertelu je průměrná výška nástupišť větší.

Železniční vozy, používané v regionální dopravě, jsou ve Weinviertelu jednoznačně modernější a pohodlnější než na Jižní Moravě. Toto tvrzení se vztahuje obzvláště na řešení nástupů, hladinu hluku uvnitř vozu, celkovou čistotu a vybavení interiéru.

Vlaky na Jižní Moravě najezdí o 84% vlakokilometrů denně více než vlaky ve Weinviertelu, avšak podíl vlaků, které nezastavují na každé zastávce je dvojnásobný (22% oproti 11%). To znamená, že počet zastavení vlaků za den na Jižní Moravě je pouze o 68% vyšší než ve Weinviertelu. Přepočítáno na rozlohu regionů je rozsah nabídky na Jižní Moravě - bereme-li v úvahu počet zastavení vlaků na den a čtverečný kilometr - jen o 3% vyšší než ve Weinviertelu. Průměrná vzdálenost zastávek je přibližně stejná. Tím, že se téměř stejný počet vlakokilometrů a zastavení vlaků na Jižní Moravě odehrává v rámci hustší sítě, je zde průměrný počet vlaků denně nižší než ve Weinviertelu, a sice o 5% na průměrném průřezu tratě a o 14% na průměrné zastávce. Vlaky ve Weinviertelu jsou rychlejší než na Jižní Moravě: Průměrná rychlost podle jízdního řádu je zde 63 km/h, na Jižní Moravě pak pouze 55 km/h. V důsledku toho, že na Jižní Moravě větší podíl vlaků nezastavuje ve všech zastávkách, je rozdíl v počtu obslužených zastávek za hodinu ještě větší: Průměrný vlak na Jižní Moravě zastaví 11 krát za hodinu, ve Weinviertelu 14 krát. Průměrný interval činí na Jižní Moravě 78 minut, ve Weinviertelu 61 minut. Co se týče provozní doby je tato naopak ve Weinviertelu kratší, jen 15 hodin a 9 minut oproti 16 hodinám a 52 minutám na Jižní Moravě. Obzvláště krátká je provozní doba ve Weinviertelu pro cestující „proti proudu“, například ráno z Vídně na venkov a večer zpět. Po divadelním představení ve Vídni je pro cestující dosažitelných 21 zastávek ve Weinviertelu. Z Brna je po divadelním představení dosažitelných ještě 64 zastávek na Jižní Moravě, ze Znojma ještě 13. Podíl tratí, na nichž jezdí

vlaků v pravidelném taktu, je ve Weinviertelu mnohem větší než na Jižní Moravě, nutnost přestupů je asi stejná.

Jízdenky jsou na Jižní Moravě jednoznačně levnější než ve Weinviertelu. Nominální úroveň cen jízdenek na Jižní Moravě činí jen 20 - 30 % z poplatku ve Weinviertelu. Ve srovnání s všeobecnou úrovní spotřebitelských cen stojí jihomoravské jízdenky asi 45 - 60% weinviertelských, a ve srovnání s úrovní mezd jsou vlakové jízdenky na Jižní Moravě levnější asi o 10-25%. V rámci porovnání cenové relace vlakové jízdenky mezi Jižní Moravou a Weinviertelem je vedle přihlídnutí k národnohospodářským parametrům také nutno vzít v úvahu výdaje spojené s použitím automobilu. Pohonné látky stojí ve Weinviertelu a na Jižní Moravě asi stejně, což znamená, že ve Weinviertelu je používání auta - pomíneme-li jeho pořizovací hodnotu - téměř vždy levnější než jízdenka. Jedinou výjimkou jsou měsíční jízdenky pro cestující, kteří využívají vlak k osobní přepravě denně. Oproti tomu jsou na Jižní Moravě jízdenky většinou levnější než benzín, pouze plně obsazená auta s úsporným motorem mohou v ceně konkurovat.

V rámci diplomové práce bylo provedeno dotazování cestujících a obyvatelů několika obcí s cílem zmapovat využití železniční dráhy a ostatních dopravních prostředků, dalším předmětem průzkumu byly důvody vedoucí k výběru dopravního prostředku. Podíl obyvatelů, kteří nemají řidičský průkaz anebo možnost použít k přepravě osobní automobil je na Jižní Moravě větší (asi 25% dospělých) než ve Weinviertelu (asi 15%). Naopak, z těch, kteří ještě vlastní auto nemají, se na Jižní Moravě snaží vyšší podíl tohoto nabýt. Dalším zajímavým faktem je skutečnost, že vlastníci automobilu na Jižní Moravě vlak používají jen málokdy, zatímco ve Weinviertelu tito na určité jízdy železniční dráhu využívají, především pak při dojíždění za prací do Vídně. Podíl cestujících, kteří jedou vlakem jen z toho důvodu, že nemají jinou možnost, je na Jižní Moravě značně vyšší než ve Weinviertelu.

Jihomoravské vlaky využívá větší počet cestujících jedoucích na výlet nebo na dovolenou, všechny ostatní účely jízd mají v obou regionech přibližně stejné zastoupení: nejčastěji (více než 50%) je železniční dráha využívána při jízdě do práce nebo do školy, dále pak následují návštěvy, nákup a volný čas. Tato skutečnost souvisí nejen s tím, že železnice je v české Republice pro výlety a dovolenou populárnější, ale i s tím, že se na Jižní Moravě odehrává více turismu. Ve Weinviertelu cestující používají vlak hlavně pro cesty mezi venkovem a velkým městem (Vídeň), na Jižní Moravě jsou však také regionální střediska jako Břeclav nebo Znojmo často vyhledávaným cílem. V obou regionech se více než polovina cestujících dostane na nádraží pěšky nebo na kole, zbytek asi stejně často autem nebo ostatními veřejnými dopravními prostředky.

Důvody vedoucí k používání vlaku nebo auta se mezi Jižní Moravou a Weinviertelem moc neliší. Hlavní výhodou železnice cestující vidí v tom, že nejsou dopravní zácpy, dále že je možné užitečně využít dobu jízdy, že je vlak lepší pro životní prostředí a nemusí se hledat místo na parkování. Hlavní výhodou auta je jeho flexibilita, dále jeho rychlost, nezávislost na jízdním řádu a možnost přepravy zavazadel. Největší nevýhodou železnice cestující vidí v ceně jízdenek, a to v obou regionech, přesto, že jsou ve Weinviertelu mnohem dražší než na Jižní Moravě. Dalším nedostatkem je pak fakt, že vlaky jedou příliš pomalu, dále nutnost jet nebo jít na nádraží a zpět a nedostatečná flexibilita. Jediným významným rozdílem mezi regiony - jak tomu také nasvědčují výsledky dotazníku - je skutečnost, že vlaky ve Weinviertelu jsou rychlejší a pohodlnější než na Jižní Moravě.

Pokud se týče používání a obsaditelnosti vlaků, má Jižní Morava jistě lepší výchozí pozici než Weinviertel, avšak s nárůstkem průměrného počtu automobilů na obyvatele zde hrozí ztráta cestujících. Na druhou stranu lze předpokládat, že dopravní zácpy a nedostatek parkovacích míst tu budou narůstat rychleji než ve Weinviertelu. To lze také předpovědět o efektivním využití času během jízdy. Ve Weinviertelu je hlavním ohrožením regionální železniční dopravy výstavba hlavních

silnic, její šanci pak rozvoj turismu, stejně tak jako nárůst dopravních zácp a stále větší nedostatek míst na parkování.

Vzhledem k velkému rozdílu mezi rychlostmi vlaků ve Weinviertelu a na Jižní Moravě byl dodatečně proveden zvláštní průzkum s cílem osvětlit důvody, proč je tento významný příznak kvality ve Weinviertelu o tolik lepší. Bylo zjištěno, že rozhodujícím důvodem jsou zřejmě zastaralé jihomoravské soupravy s nedostatečnou akcelerací, další příčinou je pak nižší traťová rychlost na některých tratích.

Nejnaléhavější opatření, které lze doporučit z výsledků diplomové práce, je jednoznačně modernizace vozového parku na Jižní Moravě. V první řadě by bylo zapotřebí opatřit nové motorové a přípojné vozy, popřípadě provést rozsáhlou modernizaci vozů stávajících, čímž by byly odstraněny soupravy s nedostatečnou motorizací. Podle optimistického výpočtu lze předpovědět, že pomocí modernizace vozového parku je možno dosáhnout stejné průměrné rychlosti vlaků jako ve Weinviertelu, podle pesimického výpočtu pak zmenšit rozdíl v rychlostech asi na polovinu. Modernizace vozového parku by nejen zvýšila průměrnou rychlost, ale také zlepšila veškerý komfort cestujících, což je další předpoklad k tomu, aby jihomoravská dráha byla srovnatelná s weinviertelskou a konkurenceschopná vůči přepravě osobními automobily.

Elektrizaci, popř. výstavbu (zvýšení tratové rychlosti, dvoukolejení) lze doporučit na některých tratích na Jižní Moravě, dále jsou pak v obou regionech vedlejší tratě, na kterých by bylo záhodno provést drobné úpravy.

Charakteristickým problémem Weinviertelu je velké kolísání obsaditelnosti vlaků, jak časově, tak i prostorově: Mimo dopravní špičku, zvláště na traťových úsecích vzdálenějších od Vídně, jsou vlaky téměř prázdné. Za účelem zmírnění tohoto kolísání a zajištění efektivnějšího provozu dopravy s nestálou poptávkou lze doporučit následující opatření:

- Reforma tarifů nebo komerční nabídky, které významně snižují ceny jízdenek mimo dopravní špičku
- Zvýšení interoperability vozového materiálu: automatické spřahly a jiná opatření, která usnadňují sestavení vlaků různé délky a spojení vlaků z vedlejších tratí.
- Propagace turismu, který je ideální jako dopravní poptávka „proti proudu”.
- Nabídka jízdního řádu a železniční sítě, které jsou vhodné nejen pro cesty za prací do Vídně, ale také pro jiné účely, spojené se zavedením nových začátků a cílů cesty. To obnáší reaktivaci tangenciálních tratí, pravidelnější a spolehlivější intervaly a více vlaků večer a o víkend.

Ve Weinviertelu se doporučuje prodloužení provozní doby, na Jižní Moravě zkrácení intervalů a zvýšení pravidelnosti taktů - vynechání několika málo používaných vlaků ušetří pouze některé mezní náklady, zhoršuje však ve velké míře spolehlivost, zapamatovatelnost a vůbec atraktivnost jízdního řádu.

Žádoucí je dále optimalizovat nasazení zaměstnanců: Osobní prodej a kontrola jízdenek nejsou moc efektivní, prodejní automaty jsou na druhou stranu opět nespolehlivé a zastávky bez zaměstnanců jsou často poškozeny vandalismem. Možným řešením by bylo víceúčelové nasazení personálu: Ve vlaku by to znamenalo, že například strojvedoucí je pověřen prodejem jízdenek, popřípadě průvodčí provozem bufetu. Na zastávkách by bylo žádoucí, aby nájemce, například provozovatel restaurace, mimo jiné zodpovídal za stav a čistotu čekáren a v případě potřeby poskytl pomoc cestujícím, kteří mají problém s prodejním automatem jízdenek.

Závěrečným doporučením je znovuotevření železničního hraničního přechodu Laa a.d.Thaya - Hevlín. Podle provozního ředitelství Brno by toto opatření sice nepřineslo příbytek cestujících na tomto krátkém úseku, pro zvýšení atraktivnosti

celé nabídky drah a symbolické odstranění kuriozního přežitku železné opony by však regionální spojení rakouských měst Mistelbach a Laa s jihomoravskými městy Mikulov a Moravský Krumlov bylo velmi žádoucí.