

VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ JIHLAVA
Katedra cestovního ruchu

**Projekt turistického kolového vláčku pro
město Telč**

bakalářská práce

Autor: Jakub Pejřil

Vedoucí práce: RNDr. PaedDr. Jaromír Rux, CSc.

Jihlava 2012

Vysoká škola polytechnická Jihlava

Tolstého 16, 586 01 Jihlava

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor práce:	Jakub Pejřil
Studijní program:	Ekonomika a management
Obor:	Cestovní ruch
Název práce:	Projekt turistického kolového vláčku pro město Telč
Cíl práce:	Projekt turistického kolového vláčku pro město Telč. Posouzení možnosti zvýšení turistické atraktivnosti města Telče nabídkou projížďky turistickým kolovým vláčkem.

RNDr. PaedDr. Jaromír Rux, CSc.
vedoucí bakalářské práce

RNDr. Eva Janoušková, Ph.D.
vedoucí katedry
Katedra cestovního ruchu

Abstrakt

PEJŘIL, Jakub: Projekt turistického kolového vláčku pro město Telč. Vysoká škola polytechnická Jihlava. Katedra Cestovního ruchu. Vedoucí práce: RNDr. PaedDr. Jaromír Rux, CSc. Stupeň odborné kvalifikace: bakalář. Jihlava 2012.

Bakalářská práce se zabývá problematikou zatraktivnění města Telče formou projektu turistického kolového vláčku. Teoretická část práce obsahuje popis soupravy turistického kolového vláčku, seznam, autorovi práce, známých výrobců, legislativní náležitosti a povinnosti související s provozem turistického kolového vláčku na území České republiky. V druhé části práce obsahuje konkrétní ekonomicko-technické řešení problematiky provozu turistického kolového vláčku ve městě Telč.

Klíčová slova

Cestovní ruch. Projekt. Turistický kolový vláček. Telč. Autovláček.

Abstract

PEJŘIL, Jakub: Project of tourist wheel train in Telč. College of Polytechnics Jihlava. Department of Tourism. Thesis supervisor RNDr. PaedDr. Jaromír RUX, Csc. Specialist qualification: Bachelor. Jihlava 2012

The Bachelor's Thesis deals with the problem of attracting the city of Telč with the aid of a tourist wheel train project. The theoretical part consists of the description of the tourist wheel train, it also consists of a list of manufacturers that are known to the author and then there are the legislative requirements and obligations associated with the operation of the tourist wheel train in the Czech Republic. The second part contains a specific economic and technical solution of the traffic problem of the tourist wheel train in the city of Telč.

Key words

Tourism. Project. Tourist wheel train. Telč. Trackless train.

Poděkování

Tímto bych chtěl poděkovat mému vedoucímu bakalářské práce panu RNDr. PaedDr. Jaromíru Ruxovi, CSc. za jeho odborné vedení, konzultace a za podporu a trpělivost při tvorbě práce. Mé poděkování také patří všem zaměstnancům Dopravního podniku města Hradec Králové, a.s. za jejich vstřícný přístup při poskytování informací a cenných údajů.

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a zpracoval jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem v práci neporušil autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, v platném znění, dále též „AZ“).

Souhlasím s umístěním bakalářské práce v knihovně VŠPJ a s jejím užitím k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě VŠPJ .

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje **AZ**, zejména § 60 (školní dílo).

Beru na vědomí, že VŠPJ má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé bakalářské práce a prohlašuji, že **s o u h l a s í m** s případným užitím mé bakalářské práce (prodej, zapůjčení apod.).

Jsem si vědom toho, že užít své bakalářské práce či poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠPJ, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, vynaložených vysokou školou na vytvoření díla (až do jejich skutečné výše), z výdělku dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence.

V Jihlavě dne 6. 5. 2012

.....

Podpis

Předmluva

Ve své bakalářské práci jsem se zabýval projektem turistického kolového vláčku pro město Telč. Cílem práce je v uceleném materiálu popsat základní principy problematiky provozu turistického kolového vláčku, sumarizovat povinnosti případného provozovatele turistického kolového vláčku a na konkrétním řešení demonstrovat postup zavedení provozu turistického kolového vláčku.

Osobní veřejná doprava a dopravní technika zajišťující dopravu osob mě vždy zajímala. Hlavním impulsem pro volbu tohoto tématu a následně vypracování bakalářské práce bylo zavedení provozu turistického kolového vláčku v Hradci Králové. Provozovatelem je Dopravní podnik města Hradec Králové, a. s., kde jsem také v převažující míře vykonával své praxe na této škole.

Předpokládaným adresátem této práce jsou fyzické a právnické osoby, které by chtěly začít provozovat turistický kolový vláček.

Obsah

Seznam obrázků, grafů a tabulek	10
Úvod.....	12
1 Teoretická část	13
1.1 Popis turistického kolového vláčku	13
1.2 Přehled provozovaných turistických vláčků na území České republiky	14
1.3 Seznam výrobců a dodavatelů turistických kolových vláčků	23
1.4 Legislativa provozu turistických kolových vláčků obecně.....	30
1.4.1 Legislativa provozu motorového vozidla na pozemních komunikacích	30
1.4.2 Legislativa provozu turistického kolového vláčku dle režimu provozu.	31
1.5 Další nutné základní předpoklady zavedení provozu turistických kolových vláčků	33
2 Praktická část	34
2.1 Základní informace o městě.....	34
2.2 Turistické předpoklady pro provoz vláčku v Telči	35
2.2.1 Zhodnocení předpokladů města Telče	36
2.3 Stanovení cílové skupiny zákazníků.....	36
2.4 Návrh dodavatele konkrétního vozidla – turistického kolového vláčku.....	37
2.5 Návrh režimu provozu, doby provozu a jízdního řádu turistického kolového vláčku ve městě Telč.....	39
2.5.1 Návrh režimu provozu	39
2.6 Popis nutných legislativních kroků pro provoz turistického kolového vláčku ve městě Telč v režimu veřejné linkové osobní dopravy	40
2.6.1 Návrh doby provozu turistického kolového vláčku	41
2.6.2 Návrh a vytvoření jízdního řádu	41
3.7 Návrh trasy turistického kolového vláčku	43
2.6.3 Popis trasy turistického kolového vláčku	44

2.6.4 Časový harmonogram trasy turistického kolového vláčku.....	47
2.7 Kalkulace provozu turistického kolového vláčku.....	47
2.7.1 Roční kalkulace nákladů provozu silničního kolového vláčku	48
2.7.2 Kalkulace jízdného	49
2.8 Předpokládaná návratnost projektu turistického kolového vláčku	51
2.9 Propagace projektu turistického kolového vláčku	51
3 Závěr	52

Seznam obrázků, grafů a tabulek

Seznam obrázků

- Obrázek 1: Souprava turistického kolového vláčku[18]
Obrázek 3: Lokomotiva Dotto trains P90.2011 v bílo-modrém provedení[19]
Obrázek 2: Turistický kolový vláček vyroben firmou Peterka a synové[18]
Obrázek 4: Souprava výrobce Dotto trains z řady Linea funny[19]
Obrázek 5: Vagónek TschuTschu S [20]
Obrázek 6: Vagónek TschuTschu L[20]
Obrázek 7: Vagónek Jumbo[20]
Obrázek 8: Vagónek Super Jumbo[20]
Obrázek 9: CityTrain 500[23]
Obrázek 10: Souprava SL Land train Series[24]
Obrázek 11: Poschodový vagónek firmy STS Consulting & Trading[25]
Obrázek 12: Mapa České republiky s vyznačenou polohou Telče (1:250 000)[26]
Obrázek 13: Mapa trasy (1:12 000)
Obrázek 14: Ukázka domovské stránky turistického kolového vláčku

Seznam tabulek

- Tabulka 1: Ceník Hradec Králové[3]
Tabulka 2: Ceník Moravský kras[5]
Tabulka 3: Ceník Znojmo[6]
Tabulka 4: Ceník Vranov nad Dyjí[7]
Tabulka 5: Ceník Pěnčín (Pěnčín – rozhledna Černá studnice – Krásná – Pěnčín) [8]
Tabulka 6: Ceník Pěnčín (Pěnčín – Kittelův dům – Pěnčín) [8]
Tabulka 7: Ceník Poděbrady[10]
Tabulka 8: Ceník Mariánské Lázně[11]
Tabulka 9: Jízdní řád Mariánské Lázně[11]
Tabulka 10: Ceník Františkovy Lázně[12]
Tabulka 11: Ceník Karlovy Vary[13]
Tabulka 12: Jízdní řád ve směru Staré Splavy – Doksy[14]
Tabulka 13: Jízdní řád ve směru Doksy – Staré Splavy[14]
Tabulka 14: Ceník Rožnov pod Radhoštěm[16]
Tabulka 15: ceník Kozlovice - Hukvaldy[16]

Tabulka 16: Srovnání základních technických parametrů a ceny vybraných dodavatelů turistického kolového vláčku[18][19][25]

Tabulka 17 Jízdní řád Telč v pracovní dny

Tabulka 18: Jízdní řád Telč v dny pracovního klidu

Tabulka 19: Časový harmonogram trasy

Tabulka 20: Tabulka celkových nákladů

Tabulka 21: Celkové náklady se započteným ziskem na rok provozu

Úvod

Osobní veřejná doprava a dopravní technika zajišťující dopravu osob mě vždy zajímala. Hlavním impulsem pro volbu tohoto tématu a následně vypracování bakalářské práce bylo zavedení provozu turistického kolového vláčku ve městě Hradec Králové.

Cílem práce je v uceleném materiálu popsat základní principy problematiky provozu turistického kolového vláčku obecně, sumarizovat povinnosti případného provozovatele turistického kolového vláčku a na konkrétním řešení demonstrovat postup zavedení provozu turistického kolového vláčku.

V teoretické části jsem se věnoval obecné charakteristice turistického kolového vláčku, popisu provozu turistických kolových vláčků v jednotlivých městech ČR, spolu s výčtem výrobců a dodavatelů vláčků a obecným popisem legislativy týkající se provozu turistických kolových vláčků.

V praktické části je popsána a řešena problematika zavedení provozu turistického kolového vláčku ve městě Telč.

Tímto tématem se doposud nikdo nezabýval a ani o něm nebyla napsána žádná literatura.

Zpracování práce předcházelo shromáždění informací a studium internetových zdrojů zabývajících se touto tematikou. Čerpal jsem také z propagačních materiálů jednotlivých výrobců a provozovatelů.

1 Teoretická část

1.1 Popis turistického kolového vláčku

Turistický kolový vláček je obvykle používané označení pro jízdní soupravu malých vozidel, která jsou používána, jako atrakce k přepravě turistů po vybraných atraktivních lokalitách a místech. Právě pro zatraktivnění a zvýšení zájmu o dopravu ze strany potencionálních cestujících, je celá souprava stylizována do podoby železničního vláčku a dopravní funkce tedy není z hlediska zákazníka dominantní, převažuje funkce zábavní atrakce.

Pro stejný účel jsou mnohdy používána například i vozidla stylizovaná do podoby tramvaje nebo autobusového veterána, pro záměr projektu vyhovuje a byla vybrána podoba železničního vláčku.

Souprava vláčku je tvořena tažným vozidlem-lokomotivou a několika přípojnými vozidly-vagónky. Hnací agregát tažného vozidla je benzinový, naftový nebo elektrický motor. Druh pohonného agregátu definuje do určité míry výrobce vozidla a lze ho omezeně upravit na základě požadavku odběratelů vláčku, protože výroba v případě těchto vozidel a souprav je ve většině případů zakázkovou.

Pro zajímavost se název takovéto jízdní soupravy liší v jednotlivých zemích. U nás se můžeme ještě setkat s názvem „turistický silniční vláček“ nebo „autovláček“. V Severní Americe je vláček nazýván „trackless train“ a v evropských zemích se můžeme setkat s označením jako „land train“, „road train“, „Tschu- Tschu“ nebo „dotto train“.[1][2]



Obrázek 1: Souprava turistického kolového vláčku[18]

1.2 Přehled provozovaných turistických vláčků na území České republiky

V České republice se první kolové vláčky začínají objevovat v 90. letech 20. století. Od této doby se počty provozovaných turistických vláčku několikanásobně navýšily a především u dětí se staly velmi žádanou a používanou atrakcí.[1]

Hradec Králové

Provozovatelem turistického kolového vláčku je Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s.

Lokomotiva má pohon rozveden na obě nápravy. Maximální rychlost soupravy je 25 kilometrů za hodinu (km/h). Pohonnou jednotkou je benzínový motor Isuzu o objemu 2600 centimetrů krychlových (dále jen cm³).

Celkový počet vagónků soupravy činí 3. Každý vagónek má kapacitu 12 míst k sezení. Při nepřízní počasí jsou lze vagónky opatřit snímatelnou boční průhlednou plachtou. Vagónky jsou vybaveny audio systémem, prostřednictvím kterého je cestujícím přehráván komentář projížděných míst a lokalit.

Pro návštěvníky města a obyvatele Hradce Králové jsou v nabídce připraveny 3 trasy.

První trasa vede od Muzea východních Čech, dále přes Pražský most a po nábřeží Labe. Přes Tyršův most zpět na Třidu ČSA, podél zachovalých městských hradeb až k uličce Mýtská, kterou vláček vjede do historické části Hradce Králové. Trasa pokračuje přes Malé náměstí, uličkami kolem Klicperova divadla, na Velké náměstí, kde u Radnice je pětiminutová přestávka. Potom vláček sjede uličkou V Kopečku zpět na třídu ČSA a kolem Adalbertina k výchozímu bodu, kde jeho skoro půlhodinové putování skončí.

Druhá trasa začíná u Muzea východních Čech a poté pokračuje na Ulrichovo náměstí, Masarykovo náměstí, Lipky, Tylovo nábřeží a zpět k Muzeu.

Třetí trasa je započata opět u Muzea východních Čech, dále pokračuje okolo Nového Pivovaru k divadlu Drak, odtud je vyjíždka směřována k Magistrátu města a vláček se opět vrací k Muzeu Východních Čech.[3][4]

Tabulka 1: *Ceník Hradec Králové*[3]

Zlevněné 3-12 let	30 Kč
Plné	60 Kč
Rodinné	120 Kč

Moravský kras

Provozovatelem je SMK, a. s. - Společnost pro Moravský kras. Souprava pochází od německé firmy Tschu-Tschu Bahnen, který ji vyrobil v roce 1993, typ motoru hnacího vozidla je Nissan, maximální rychlost soupravy je 25 km/h. Provoz vláčků v této lokalitě byl zahájen 22. května 1993. Hlavním důvodem zavedení byla postupná uzávěrka silničních komunikací v Pustém a Suchém žlebu. Trasa soupravy jezdí ze Skalniho mlýna k Punkevským jeskyním a zpět, což jsou necelé 4 kilometry (dále jen km).

Zajímavostí této lokality je, že u dolní stanice vláčku navazuje na vláček lanová dráha, která Vás dopraví až k vyhlídkovým můstkům na Macochu.[5]

Tabulka 2: *Ceník Moravský kras*[5]

	Zpáteční	Jednosměrná
Dospělí	80 Kč	70 Kč
Děti, studenti	60 Kč	50 Kč

Znojmo

Sezonní turistický vláček jezdí po Znojmě jako pravidelná linka veřejné dopravy. Provozovatelem je nově od roku 2012 společnost PSOTA, s. r. o. Lokomotiva má pohon rozveden na obě nápravy. Maximální rychlost soupravy je 25 km/h. Pohonnou jednotkou je benzínový motor Isuzu o objemu 2600 cm³. Celkový počet vagónků soupravy činí 4. Každý vagónek má kapacitu 16 míst k sezení.

Na trase je 10 zastávek. Trasa začíná na městské plovárně Louka, poté vede údolím řeky Dyje ke Znojenské přehradě, projíždka pokračuje přejezdem historického železničního mostu a poté už se dostáváme na Mikulášské náměstí s dominantou kostela sv. Mikuláše. Odtud se vláček vydává k rotundě sv. Kateřiny a ke Znojenskému hradu. Dalším bodem trasy jsou Městské lázně, k nimž se projede přes Václavské náměstí Veselou ulicí ke kostelu sv. Michala. Dále vláček pokračuje z Divišova náměstí na náměstí Horní a Kovářskou ulicí a Horní Českou ulicí kolem chrámu sv. Kříže k lázním až na náměstí Svobody. Od lázní je trasa vedena historickým jádrem města kolem

městského opevnění na Mariánské náměstí, kde se nachází další zastávka. Následuje zastávka Masarykovo náměstí, kde se nachází radniční věž nebo vchod do Znojmského podzemí. Z náměstí vláček projede okolo Domu umění a Vlkovy věže na náměstí republiky s Městským divadlem z roku 1900, poté se vydá na poslední zastávku, která je umístěna na Autobusovém nádraží. Závěrem se souprava přesune opět na první stanoviště.[6]

Tabulka 3: Ceník Znojmo[6]

Dospělí	50 Kč
děti a mladiství do 15 let, studenti, ZTP, ZTP – P	30 Kč
Rodinné (2 dospělí a 2 děti do 15 let)	120 Kč

Vranov nad Dyjí

Provozovatelem je ČAS-service, a. s. Soupravu tvoří tažné vozidlo a tři přípojné vagónky s kapacitou 12 cestujících na vagónek. O letních prázdninách (červenec a srpen) funguje v této oblasti turistický kolový vláček jezdící po trase: Vranovská pláž – náměstí – zámek a zpět.[7]

Tabulka 4: Ceník Vranov nad Dyjí[7]

Plné	40 Kč
Dětské jízdné do 15 let věku	30 Kč
Zlevněné jízdné	20 Kč

Výletní areál Pěnčín

V tomto výletním areálu se provozují hned dvě soupravy vláčku. Provozovatelem je firma FIPOBEX, s. r. o. Pohon lokomotivy obstarává spalovací motor o obsahu 3000 cm³ pohon je rozložen na obě nápravy. Maximální rychlost vláčku je 25 km/h.

Jednotlivé vagónky mají kapacitu 16 cestujících. Samozřejmostí je, že k vybavení také patří osvětlení a audio systém ovládaný z místa řidiče. Brzdová soustava soupravy je vzduchokapalinová.

První souprava jezdí po trase Černá Studnice - Pěnčín - rozhledna Černá Studnice - Krásná a zpět. Na trase je hned několik zajímavostí. První se nachází v obci Hut', kde byla založena jedna z nejstarších hutí v této oblasti a to konkrétně v roce 1558. Následuje rozhledna u Černé Studnice, kde vláček staví. Po cestě zpět vláček staví

v obci Krásná, kde je k vidění kostel sv. Josefa, morový sloup Nejsvětější Trojice a Kittelův dům, který si nechal postavit v polovině 18. století doktor Johann Kittel. Délka trasy je 6 kilometrů. Provoz vláčku po této trase probíhá každodenně od května do září.

Tabulka 5: Ceník Pěňčín (Pěňčín – rozhledna Černá studnice – Krásná – Pěňčín) [8]

Pěňčín - rozhledna Černá Studnice - Krásná - Pěňčín	
Dospělí	180 Kč
Děti do 15 let a studenti	140 Kč
Děti do 6 let	100 Kč

Druhá souprava začíná v obci Krásná, pokračuje do obce Pěňčín a končí opět v obci Krásná u domu Johanna Kittela. Poté se vláček vrací do výletního areálu Pěňčín. Délka trasy jsou necelé 4 kilometry. Provozní doba je stejná jako u první trasy, to znamená každodenně od května do září.[8]

Tabulka 6: Ceník Pěňčín (Pěňčín – Kittelův dům – Pěňčín) [8]

Pěňčín - Kittelův areál Krásná - Pěňčín	
Dospělí	90 Kč
Děti do 15 let a studenti	70 Kč
Děti do 6 let	50 Kč

Praha

V Praze provozuje turistický vláček firma Ekoexpres. Lokomotiva má pohon rozveden na obě nápravy. Maximální rychlost soupravy je 30 km/h. Pohonnou jednotkou je dieselový motor. Celkový počet vagónků činí 2. Každý vagóněk má kapacitu 12 míst k sezení.

První jízdy vláčku se uskutečnily v roce 1991. Od této doby trasa doznala změn a v nynější podobě vede ze Staroměstského náměstí k sídlu vlády, do Nerudovy ulice, k Černínskému paláci na Pražský hrad, Nový svět, Belveder, Klárov, Rudolfinum, Stará synagoga až do Pařížské ulice a zpět na Staroměstské náměstí. Čas jedné jízdy je 60 minut a jediným nástupním a výstupním místem je Staroměstské náměstí. Ceník ani jízdní řád, není pro tento rok k dispozici. V Praze je provozována ještě jedna souprava vláčku a to konkrétně v pražské ZOO, která je uvedena níže.[9]

Poděbrady

Provozovatelem je SDS Poděbrady, s. r. o. Lokomotiva má pohon rozveden na obě nápravy. Maximální rychlost soupravy je 25 km/h. Pohonnou jednotkou je benzinový motor. Celkový počet vagónků činí 3. Každý vagónek má kapacitu 12 míst k sezení.

V Poděbradech jezdí turistický vláček od roku 2003 s kapacitou 36 osob, a to na turistické lince Park u zdymadla – Čábelna – U kempu – U golfového hřiště – Soutok Labe s Cidlinou. Vláček tuto trasu projede za necelou hodinu.[10]

Tabulka 7: *Ceník Poděbrady*[10]

	Jednosměrná	Zpáteční
Děti do 12 let	30 Kč	40 Kč
Dospělí	40 Kč	20 Kč

Mariánské Lázně

Provozovatelem je společnost Autobusy Karlovy Vary, a. s. Lokomotiva má pohon rozveden na obě nápravy. Maximální rychlost soupravy je 25 km/h. Pohonnou jednotkou je benzinový motor. Celkový počet vagónků činí 4. Každý vagónek má kapacitu 9 míst k sezení.

Provoz vláčku je od 10. 4. do 18. 10. Daného roku. Trasa vláčku začíná u hotelu Excelsior a pokračuje dále k Mírovému náměstí – Třebízského – Lunapark – hotel Střelnice - Chopinova – Goethovo náměstí – Karlovarská třída – Esplanade – Krakonoš a zpět okolo Koliby – J. L. Dusíka – Reitenbergerova – Masarykova – Hlavní třída – Excelsior. Doba jízdy je 50 minut.[11]

Tabulka 8: *Ceník Mariánské Lázně*[11]

Dospělí	100 Kč	50 Kč
Děti	50 Kč	25 Kč
Rodinné (2 dospělí a max. 2 děti)	200 Kč	100 Kč

Tabulka 9: *Jízdní řád Mariánské Lázně*[11]

Excelsior (CUP VITAL)	11:00	12:00	14:00	15:00	16:00
Lunapark	11:20	12:20	14:20	15:20	16:20
Krakonoš	11:40	12:40	14:40	15:40	16:40

Františkovy Lázně

Tak jako v Mariánských lázních, tak i ve Františkových lázních provozuje turistický vláček společnost Autobusy Karlovy Vary a. s. Provoz započal v roce 2009. Vlážku se také přezdívá „Frantovláček“. Výpis stanic s časy odjezdů a ceník je k dispozici níže ve formě tabulek.[12]

Tabulka 10: Ceník Františkovy Lázně[12]

Dospělí	60 Kč
Děti	30 Kč

Karlovy vary

Provozovatelem je společnost Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s. Lokomotiva má pohon rozveden na obě nápravy. Maximální rychlost soupravy je 25 km/h. Pohonnou jednotkou je benzínový motor. Celkový počet vagónků činí 3. Každý vagóněk má kapacitu 12 míst k sezení.

Provoz autovláčku je denně od 30. 4. do 28. 9. a dále každý pátek, sobotu, neděli a svátek od 6. 4. do 29. 4. a od 29. 09. do 14. 10. Dopravní podnik nachystal pro cestující novou trasu, která vede od Hlavní pošty, přes lázeňské území na Divadelní náměstí. Poté pokračuje k Richmondu a ke Gejízpraku. Konečná zastávka je umístěna u hotelu Alice Poppy z Březové.[13]

Tabulka 11: Ceník Karlovy Vary[13]

	Jednosměrná	Obousměrná
Děti	25 Kč	50 Kč
Dospělí	40 Kč	80 Kč

Litoměřice

Provozovatele silničního vlážku v Litoměřicích se nepodařilo zjistit, vlastní provoz vlážku je sezonní záležitostí, proto jsou trasy vlážku voleny operativně v závislosti na počasí a akcích v okolí Litoměřic. Celou soupravu tvoří lokomotiva a dva vagónky rychlost soupravy je 15 km/h. Kapacita vlážku je 44 osob. Vagónky jsou vybaveny osvětlením a jsou ozvučeny reproduktory. Vlážek svoji sezonu v této lokalitě začíná od 15. 8., jelikož v letních měsících je využíván u Máchova jezera.[14]

Máchovo Jezero

Jak je výše uvedeno, v této oblasti vláček jezdí jen v letních měsících a to konkrétně od 9. 7. do 21. 8. Trasa je vedena od Máchova jezera přes Staré Splavy až do Doks.[14]

Tabulka 12: Jízdní řád ve směru Staré Splavy – Doksy[14]

St. Splavy záchytné parkoviště	10:00	12:00	14:30	16:30
U myslivny (lunapark)	10:10	12:10	14:40	16:40
Borný – motokáry	10:11	12:11	14:41	16:41
Borný – odbočka ke kempu	10:12	12:12	14:42	16:42
Doksy odbočka – Bílý Kámen	10:27	12:27	14:57	16:57
Doksy – Lipové náměstí	10:30	12:30	15:00	16:00
Doksy - u parkoviště u Pláže	10:33	12:33	15:03	17:03
Doksy náměstí	10:40	12:40	15:10	17:10

Tabulka 13: Jízdní řád ve směru Doksy – Staré Splavy[14]

Doksy náměstí	11:00	13:00	15:30	17:30
Doksy odbočka - Bílý Kámen	11:10	13:10	15:40	17:40
Borný - odbočka ke kempu	11:25	13:25	15:55	17:55
Borný - motokáry	11:26	13:26	15:56	17:56
U myslivny (lunapark)	11:27	13:27	15:57	17:57
St. Splavy záchytné parkoviště	11:40	13:40	16:10	18:10

Harrachov

Tuto aktivitu nejen v této lokalitě zajišťuje KR-Expres. Celou soupravu tvoří lokomotiva a 3 vagónky. Maximální rychlost soupravy je 25 km/h. Vagónky jsou vybaveny osvětlením a jsou ozvučeny audio systémem ovládaným z místa řidiče.

Okružní jízda po okolí trvá asi 1 hodinu a 30 minut. Začátek jízdy před areálem skláren Novosad a syn, po 20 minutách jízdy se vláček ocitne u Mumlavských vodopádů, kde je přestávka na prohlídku této přírodní zajímavosti. Poté už se vláček vydá směr Harrachov, kde projede centrem a následně zastaví u skokanských můstků.[15]

Pec pod Sněžkou

Provozovatelem vláčku v Peci pod Sněžkou je KR-Expres. Celou soupravu tvoří lokomotiva a 3 vagónky. Maximální rychlost soupravy je 25 km/h. Vagónky jsou vybaveny osvětlením a jsou ozvučeny audio systémem ovládaným z místa řidiče.

Cesta vláčku začíná na autobusovém nádraží a vede kolem sjezdovky Javor a Hnědý Vrch. Ve výšce 1000 metrů nad mořem je na sjezdovce Zahrádky 15 minutová přestávka. Projížďka pokračuje kolem Pražské boudy na Kolínskou boudu. Poté se už vrací vláček zpět na autobusové nádraží. Tento okruh trvá přibližně 1 hodinu a 30 minut.[15]

Jánské Lázně

I zde je vláček provozován firmou KR-Expres. Okružní jízda trvá 1h 45 min. Celou soupravu tvoří lokomotiva a 3 vagónky. Maximální rychlost soupravy je 25 km/h. Vagónky jsou vybaveny osvětlením a jsou ozvučeny audio systémem ovládaným z místa řidiče.

Vláček má stanoviště na autobusovém nádraží na kolonádě. Cesta vláčku začíná v centru lázeňského města, kolem spodní stanice lanovky na Černou horu až na hlavní silnici. Od Lesního domu pak stoupá směrem na Modrokamennou boudu. Na Modrokamenné boudě je 30 minut přestávka na občerstvení. Vláček se pak vrací stejnou cestou až k Lesnímu domu, nejede však zpátky do centra, ale směrem na Hoffmanovu boudu. Kousek před ní odbočuje na lesní cestu a pokračuje k rozhledně Zlatá vyhlídka (807 metrů nad mořem), kde následuje 15 minutová přestávka. Následuje projížďka po Rudolfově vycházkové stezce, po které se mívá Panský pramen a pramen starosty Exnera, projede areálem Vesna a Dolní promenádou se vrací zpět na kolonádu.[15]

Trutnov

Posledním místem, kde působí firma KR-Expres jako provozovatel vláčku je město Trutnov. Celou soupravu tvoří lokomotiva a 3 vagónky. Maximální rychlost soupravy je 25 km/h. Vagónky jsou vybaveny osvětlením a jsou ozvučeny audio systémem ovládaným z místa řidiče.

Celá cesta včetně přestávky trvá přibližně 40 minut. Od parkoviště u studny, kde má vláček stanoviště, vede trasa kolem síně Bohuslava Martinů nahoru na vrch Šibeník. Zde stojí od roku 1868 sedmnáctimetrový pomník na památku rakouského vítězství. Kromě prohlídky tohoto historického pomníku se Vám naskytne krásný výhled na celý Trutnov a jeho okolí. Poté už následuje cesta zpět do města.[15]

Rožnov pod Radhoštěm

Provozovatelem je firma Šmíra-Print, s. r. o. Celou soupravu tvoří lokomotiva a 3 vagónky. Maximální rychlost soupravy je 30 km/h. Vagónky jsou vybaveny osvětlením a jsou ozvučeny audio systémem ovládaným z místa řidiče.

Turistický vláček „Rožnováček“ jezdí svou trasu od července do srpna a to od úterý do neděle a o svátcích od 09:00 do 17:50 hodin. V dubnu, květnu, červnu, září a říjnu jezdí pouze o víkendech a svátcích od 09:00 do 16:50 hodin. Trasa vede od Valašského muzea v přírodě kolem zastávek koupaliště – park – městečko – společenský dům – ulice Nádražní a poslední zastávkou je Masarykovo náměstí.[16]

Tabulka 14: Ceník Rožnov pod Radhoštěm[16]

	Plné	Zlevněné
Okružní	80 Kč	40 Kč
Vzdálenost mezi max. 4 zastávkami	50 Kč	25 Kč
Vzdálenost mezi 2 zastávkami	20 Kč	10 Kč

Kozlovice – Hukvaldy

Také v Kozlovicích- Hukvaldech je provozovatelem firma Šmíra-Print, s. r. o. Celou soupravu tvoří lokomotiva a 3 vagónky. Maximální rychlost soupravy je 30 km/h. Vagónky jsou vybaveny osvětlením a jsou ozvučeny audio systémem ovládaným z místa řidiče.

Vláček „Podhoráček“ jezdí mezi Hukvaldy a Kozlovicemi v červenci a srpnu od úterý do neděle a o svátcích od 10:00 do 17:30 hodin, v dubnu, květnu, červnu, září a říjnu pouze o víkendech a svátcích od 10:00 do 17:30 hodin.[16]

Tabulka 15: ceník Kozlovice - Hukvaldy[16]

	Plné	Zlevněné
Okružní	80 Kč	40 Kč
Jednosměrná	50 Kč	25 Kč

Luhačovice

I v tomto městě se můžou chlubit turistickým kolovým vláčkem. Provozovatelem je firma TEOZ, s. r. o. Autovláček je z dílny české firmy Peterkové a syn. Celou soupravu tvoří lokomotiva a 3 vagónky. Maximální rychlost soupravy je 25 km/h. Vagónky jsou vybaveny osvětlením a jsou ozvučeny audio systémem ovládaným z místa řidiče.

V provozu je vláček od května do října a jeho trasa vede od pošty v Luhačovicích na přehradu Pozlovice. Přesný jízdní řád pro toto léto nebyl zatím připraven, tím pádem není známa ani cena jízdného.[17]

Zoologické zahrady a jiné zábavní parky

Turistické vláčky jsou hojně využívány i v zoologických zahradách. Pro rodiny s malými dětmi je to ideální dopravní prostředek mezi jednotlivými výběhy a pavilóny. Zvláště u malých návštěvníků je tato doprava velmi atraktivní a těší se velké popularitě. Většina zoologických zahrad poskytuje při projížděce i odborný výklad k projížděným zajímavostem a místům. Ceny jízdného se pohybují od 25 Kč do 60 Kč.

Seznam zoologických zahrad a zábavních parků provozujících turistický vláček v České republice

- Zoo Ostrava
- Zoo Jihlava
- Zoo Plzeň
- Zoo Dvůr Králové nad Labem
- Zoo Olomouc
- Podkrušnohorský zoopark Chomutov
- Zoo Praha
- Zoo Ústí nad Labem
- Dinopark Vyškov

Z uvedeného výčtu je zřejmé, že provoz turistických vláček je z hlediska veřejnosti oblíben a vyhledáván na území celé ČR a je pro případný záměr posílení turistického zájmu o danou lokalitu zajímavý.[1]

1.3 Seznam výrobců a dodavatelů turistických kolových vláček

Výrobce Peterka a synové

Jediná česká firma vyrábějící turistické kolové vláčky se nachází v obci Batňovice v Královéhradeckém kraji. Jedná se o zakázkovou výrobu, ale ve většině případů tažné zařízení neboli lokomotivu tato firma staví na podvozku staršího, použitého terénního vozidla s pohonem na všechna 4 kola a je osazen benzínovým motorem o obsahu 2600 až 3000 cm³. U vagónků se používají brzděné a natáčecí nápravy a každý vagónek je

vybaven bezpečnostní brzdou. Maximální rychlost je stanovena na 25 km/h Celá souprava je schválena pro provoz na pozemních komunikacích a každá souprava je osazena registračními značkami.[18]



*Obrázek 2: Turistický kolový vláček vyroben firmou
Peterka a synové[18]*

Výrobce Dotto trains

Tato firma má své sídlo v italském městě Castelfranco Veneto. Založena byla v roce 1962. Od té doby se stala jedním z největších prodejců vláček na světě. Jejich soupravy jezdí ve více než 50 zemích světa. V současné době si zákazník může vybrat z 3 modelových řad- „Classic“, „Modern“ a „Linea funny“.

Řada „Classic“ je typická pro městské vláčky, nebo pro vláčky provozované v zoologických zahradách. Zákazník si může zvolit z 8 různých lokomotiv. Souprava je poháněna vždy 4 válcovým motorem o objemu 2 200 cm³ a o brzdění se starají hydraulické brzdy. Pro náročnější zákazníky si firma připravila nadstandardní výbavu v podobě klimatizace, reklamního LCD panelu, topení, nebo kamerového parkovacího systému.



Obrázek 3: Lokomotiva Dotto trains P90.2011 v bílo-modrém provedení[19]

Řada „Linea funny“ je typická svým vzhledem. Tyto soupravy se nejlépe uplatní v zábavních parcích. Firma Dotto trains si připravila hned 4 různé motivy souprav, kdy každý motiv může být vyroben ve 21 různých barevných kombinacích. Lokomotiva je vybavena 4 válcovým dieselovým motorem Kubota o objemu 2 200 cm³. Brzdy jsou opět hydraulické.[19]



Obrázek 4: Souprava výrobce Dotto trains z řady Linea funny[19]

Výrobce Road trains TschuTschu

Německá firma, která v tomto segmentu trhu působí již 35 let. S jejich soupravami se můžeme setkat po celém světě, například jezdí v Ázerbájdžánu, Kataru, Švýcarsku, Ukrajině, Finsku, Německu, Rakousku, USA, Itálii a v mnoha dalších zemích. Zákazník má možnost volby vzhledu a velikosti jak lokomotivy, tak i vagónku. Lokomotivu je možno vybrat ve 13 různých modelech. Jednotlivé modely se liší jednak v kapotáži, ale hlavně v pohonné jednotce, kde zákazník si může vybrat z modelů s pohonem na plyn, elektriku nebo naftu. Vagónky jsou rozděleny hlavně podle velikosti do následujících 4 kategorií: S, L, Jumbo a Super Jumbo.[20]



Obrázek 5: Vagónek TschuTschu S [20]



Obrázek 6: Vagónek TschuTschu L[20]



Obrázek 7: Vagónek Jumbo[20]



Obrázek 8: Vagónek Super Jumbo[20]

Výrobce Deltrain

Dalším výrobcem turistických kolových vláčku je firma Deltrain sídlící v Portugalsku. Výroba začala v roce 1997 a od té doby firma rozšířila své výrobní portfolio výrobků na 4 typy lokomotiv a stejný počet typů vagónků.

Lokomotivy jsou standardně vybaveny radiem, mikrofonom a soustavou reproduktorů. Jako nadstandard lze považovat vybavení DVD přehrávačem nebo automatickou převodovkou. Každá lokomotiva má pozinkovaný podvozek z důvodu požadavku na delší životnost. Konkrétní typy lokomotiv jsou „Delga“, „Delga S“, „Tagus“ a „Eco“.

Typ lokomotivy „Eco“ je jako jediná osazena elektrickým motorem s výkonem 18 kW, takže je nejšetrnější k životnímu prostředí. Vhodné využití této lokomotivy je v lázeňských městech nebo v chráněných krajinných oblastech, kde je kladen velký důraz na emise. Lokomotivy „Delga“ a „Tagus“ jsou postaveny na podvozku od terénního vozu Landrover Defender a je osazen dieslovým motorem Common rail o obsahu 2400 cm³, který splňuje Euro 4. Výkon je přenesen na všechna 4 kola a je řízen 6 stupňovou manuální převodovkou. Nejnovější model „Delga S“ je osazen dieslovým motorem Iveco o objemu 3000 cm³, který také splňuje normu Euro 4.[21]

Výrobce Wattman trains and trams

Firma sídlící ve městě Québec se zabývá výrobou turistických vláčků a tramvají. Firma se specializuje na ZOO vláčky, ale je schopna vyrobit i „klasický“ vláček. ZOO vláčky jsou stylisticky přizpůsobeny konkrétním návrhu dané ZOO nebo firma vytvoří vlastní návrh vzhledu, například s motivem džungle. Firma své soupravy exportuje především do Spojených států amerických, ale najdou se i evropské země jako například Nizozemí nebo Itálie, kde tyto soupravy fungují. Firma je schopna dodat i speciální vybavení k vláčku jako jsou uniformy pro řidiče, atrapu vozíku na uhlí za lokomotivu, speciální zastávky nebo signalizaci pro železniční přejezd.[22]

Výrobce CityTrains

V německém Regensburgu se nachází další továrna na výrobu této atrakce. Zakladatelé Frank Venus a Armin Sendlbeck započali svoji podnikatelskou činnost v této oblasti v roce 2003. Základní modely lokomotiv jsou CityTrain 100, 110 a 120. Rozměry i výbava těchto modelů se shodují, to znamená, že v základní výbavě najdeme soustavu reproduktorů, klimatizaci, blikající maják a zvonek. CityTrain 100 110 jsou osazeny motorem Toyota Hilux o objemu 3000 cm³. Převodovka je 5 stupňová manuální. CityTrain 120 má silnější motor z Iveco Massif o objemu 3000 cm³. Převodovka v tomto modelu je 6 stupňová manuální. Dále v nabídce této firmy najdeme CityTrain 500, který je určen do náročnějších terénů, jelikož výkon vláčku zajišťuje motor z traktoru Fendt. Šasi, podvozek a pneumatiky jsou pochopitelně přizpůsoben tomuto pohonu. Výbava je shodná s předchozími modely. Poslední typem vláčku vyrábějící zde je CityTrain 3000, který patří do kategorie luxusnějších. Motor je dodán z automobilové továrny Mercedes Benz. Převodovka je automatická, kabina řidiče má klimatizaci a například v základní výbavě je zahrnuto i parkovací kamerový systém. Luxusnější jsou i vagónky, které jsou k tomuto modelu dodávány, například jsou kompletně zastřešeny, cestující má k dispozici vlastní audio výstup, kde si zvolí jazyk výkladu. Nechybí ani klimatizace nebo interiérové LED osvětlení.[23]



Obrázek 9: CityTrain 500[23]

Výrobce Severn Lamb

Tato firma původně ze Stratfordu nad Avonou začala své podnikání v roce 1947 výrobou světelných systémů pro městskou dopravu. Poté své podnikání rozšířila do několika oborů. V oboru výroby turistických vláček vyrábí pouze jeden typ s názvem SL Land train Series. Vláček je poháněn motorem z Land Roveru o objemu 2500 cm³. Pohon lokomotivy je rozložen na všechna 4 kola a mezi základní výbavu lokomotivy je uváděno rádio a mikrofón. Vagónky mají ve své výbavě reproduktory, protiskluzovou podlahu a zákazník má možnost za příplatek koupit uzavřený model vagónku.[24]



Obrázek 10: Souprava SL Land train Series[24]

Výrobce STS Consulting & Trading

Tato firma sídlí ve městě Klagenfurt a výrobou turistických vláček se zabývá od roku 1997. Za tu dobu se prodaly soupravy do 19 zemí po celém světě. Všechny lokomotivy této firmy jsou postaveny na podvozcích značek Suzuki Jimmy, Nissan Patrol, Land Rover, Iveco Massiv nebo Mercedes G. Každá lokomotiva je vybavena pneumatickým systémem brzdění. Zákazník má na výběr z 8 různých typů.

Vagónky mají ocelovou konstrukci, která na přání zákazníka může být pozinkována. Brzdy vagónků jsou hydraulické se vzduchovou podporou. Firma nabízí 5 různě velkých vagónků. Zajímavostí v nabídce je vagónek STS poschodový. Jeho kapacita je neuvěřitelných 52 míst, vysoký je 4 200 mm a dlouhý je přes 7 300 mm. Tento kolos je vybaven hydraulickými brzdami.[25]



Obrázek 11: Poschodový vagónek firmy STS Consulting & Trading[25]

Ostatní výrobci

Na trhu nabízejícím turistické kolové vláčky se v posledních prosazují také asijsí výrobci. Kvalitou svých výrobků nejsou dosud schopni konkurovat výše uvedeným výrobcům, nicméně jejich snaha o zlepšení kvality a konkurenceschopnosti je zřejmá a při dosažení srovnatelné kvality budou jejich výrobky z hlediska ceny víc než zajímavé.

Seznam významnějších asijských výrobců

Suszhou Fwu- Long amusement equipment Co., Ltd. (Čína)

Henan Glory Machinery equipment Co., Ltd. (Čína)

Hengrunda Suzhou Co., Ltd. (Čína)

Bombay Amusement Rides Private Limited (Indie)

Zaidan Train (Indonésie)

1.4 Legislativa provozu turistických kolových vláček obecně

Pro provoz turistického kolového vláčku je nezbytně nutné splnit předepsané legislativní normy a nařízení vyplývající ze zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Problematiku legislativy provozu turistického kolového vláčku lze rozdělit do dvou základních oblastí:

- Legislativa provozu motorového vozidla na pozemních komunikacích
 - zákon č. 361/2000 Sb.
- Legislativa provozu turistického kolového vláčku dle režimu provozu
 - zákon č. 111/1994 Sb.

1.4.1 Legislativa provozu motorového vozidla na pozemních komunikacích

Zákon České republiky č.361/2000sb. O provozu na pozemních komunikacích, dovoluje provoz vozidla na pozemních komunikacích, pouze za předpokladu, že toto vozidlo splňuje technické podmínky provozu na pozemních komunikacích a má tedy schválenou technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích.

To znamená, že vozidlu musí být vystaveno osvědčení o technickém průkazu, a vozidlu jsou přiděleny registrační značky. Shodné podmínky musí být splněny i v případě turistického kolového vláčku.

Na vozidlo je uzavřeno pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorového vozidla, tedy i na kolový turistický vláček je nutné uzavřít pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorového vozidla

Pro provoz turistického kolového vláčku musí mít souprava vláčku:

- Osvědčení o technickém průkazu
- Přidělené registrační značky
- Uzavřené pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Vozidlo a tedy i turistický kolový vláček smí řídit jen osoba náležitě odborně a zdravotně způsobilá s odpovídajícím řidičským oprávněním.

Z hlediska kategorizace vozidel dle zmíněného zákona č. 361/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) je turistický kolový vláček zařazen do kategorie vozidla R – speciální tahač přívěsů pro dopravu osob.

Odpovídající řidičské oprávnění je pro řízení turistického kolového vláčku řidičské oprávnění skupiny D.

Souprava turistického kolového vláčku má za povinnost být označen příslušným párem registračních značek. První ze značek musí být upevněna vpředu na tažném zařízení, druhá na posledním vagónku vzadu. (3)

1.4.2 Legislativa provozu turistického kolového vláčku dle režimu provozu.

Provozovat turistický kolový vláček lze v několika režimech lišících se zaměřením na danou skupinu potencionálních zákazníků – cestujících a tomu i odpovídající legislativou.

Provoz vláčku bude vždy podléhat:

- Zákonu č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, upravující podmínky provozování linkové osobní dopravy a městské hromadné dopravy autobusy
- Vyhlášce č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, která upravuje základní pravidla pro vztah mezi cestujícími a dopravcem

Režimy provozu turistického kolového vláčku

Linková osobní doprava

Prvním režimem může být **Linková osobní doprava**. *Linková osobní doprava je pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy.*

1) Veřejnou linkovou dopravou se rozumí taková doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány

k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu.

2) Zvláštní linkovou dopravou se rozumí taková doprava, která je určena vybraným skupinám cestujících s vyloučením ostatních osob

Příležitostná osobní silniční doprava

*Druhým režimem může být **Příležitostná osobní silniční doprava**. Příležitostná osobní silniční doprava je neveřejná osobní doprava, která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou a ani taxislužbou. Jediným možným příjmem zakázek je, že zákazník vytvoří objednávku předem. Podle zákona o veřejné dopravě lze tuto objednávku udělat písemně, telefonicky, faxem nebo elektronicky v sídle nebo provozovně právnické osoby nebo v místě podnikání, pokud jde o fyzickou osobu.(1)*

Legislativní postup při zavedení provozu turistického kolového vláčku v režimu veřejné a zvláštní linkové osobní dopravy

Při provozování turistického kolového vláčku v režimu linkové osobní dopravy – městské hromadné dopravy a zvláštní linkové osobní dopravy musí provozovatel požádat o:

vydání platné licence pro provozování pravidelné linkové dopravy, v této žádosti povinně uvede:

- Návrh linky jako souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené
- Výchozí a cílovou zastávkou spolu s ostatními zastávkami.
- Návrh jízdních řádů turistického kolového vláčku

Dále je provozovatel povinen vlastnit:

- Platnou koncesní listinu
- Osvědčení o odborné způsobilosti pro provozování dopravy, které vydá příslušný dopravní úřad na základě úspěšně složené zkoušky z předmětů stanovených prováděcím předpisem. Odborná způsobilost musí trvat po celou dobu provozování dopravy.

Legislativní postup při zavedení provozu turistického kolového vláčku v režimu příležitostné osobní silniční dopravy

Režim příležitostné osobní silniční dopravy turistického vláčku nevyžaduje splnění speciálních podmínek.

Dále je provozovatel povinen vlastnit:

- Platnou koncesní listinu
- Osvědčení o odborné způsobilosti pro provozování dopravy, které vydá příslušný dopravní úřad na základě úspěšně složené zkoušky z předmětů stanovených prováděcím předpisem. Odborná způsobilost musí trvat po celou dobu provozování dopravy

1.5 Další nutné základní předpoklady zavedení provozu turistických kolových vláčků

V lokalitě vybrané pro případné provozování turistického kolového vláčku považují za nutné další předpoklady jeho provozu:

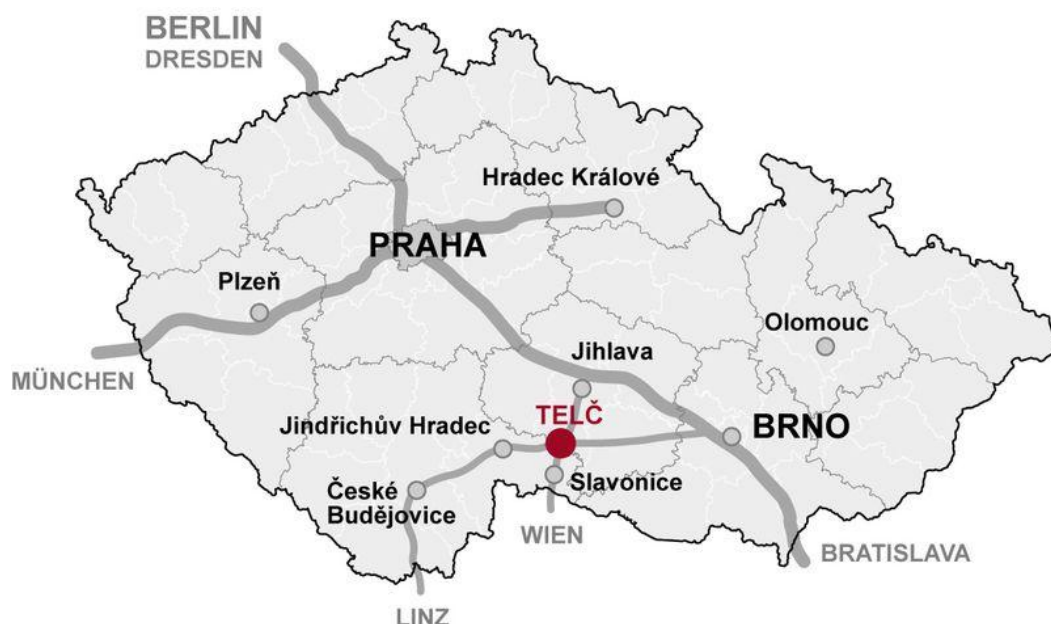
- Prostory a kapacity pro údržbu a garážování turistického kolového vláčku
- Vyšší koncentrace návštěvníků – turistů dané lokality
- Existenci Historicky, kulturně, turisticky, technicky případně jinak zajímavých míst, lokalit nebo staveb.
- Vyhovující systém komunikací umožňující průjezd soupravy turistického kolového vláčku.

2 Praktická část

Pro praktickou část projektu turistického kolového vláčku jsem zvolil návrh provozu této turistické atrakce pro město Telč.

2.1 Základní informace o městě

Telč se nachází v jižní části Českomoravské vrchoviny na pomezí Čech a Moravy. Město leží v údolí, které se otevírá k jihu do Dačické kotliny.



Obrázek 12: Mapa České republiky s vyznačenou polohou Telče (1:250 000)[26]

Přesné datum založení města není známé, ale první písemné zmínky o Telči pocházejí z přelomu 13. a 14. století. V roce 1335 bylo město vykoupeno markrabětem Karlem IV., který v té době spravoval Moravu. V roce 1339 získává Telč od Jana Lucemburského Oldřich z Hradce. Po pánech z Hradce, kteří vymřeli po meči v roce 1604, se stali dalšími majiteli panství Slavatové, po nich Lichtensteinové z Kastelkornu a nakonec v roce 1761 se stávají majiteli Podstatští Lichtensteinové. V polovině 18. století byla Telč, co do počtu obyvatel 17 největší z moravských měst, což svědčí o rozkvětu města. Na počátku 19. století bylo město obsazeno francouzským vojskem. Pro město byl významný i rok 1898, kdy byla vystavěna železniční trať do rakouské Švarcenavy. Tento počín měl za následek rozvoj kulturního i hospodářského života. V roce 1970 je historické jádro města vyhlášeno městskou památkovou rezervací a v roce 1992 zapsáno na Seznam kulturního dědictví UNESCO. (2) [27]

Vzdálenost od krajského města Jihlavy činí asi 30 kilometrů. Pro rozvoj Cestovního ruchu má Telč přímo ideální polohu, jelikož je velmi dobře dostupná z hlavních měst Prahy a Vídně. O atraktivitě města svědčí i to, že státní zámek Telč byl třetím nejnavštěvovanějším turistickým cílem v kraji Vysočina za rok 2010. Zámek navštívilo pře 80 200 návštěvníků.(4)

2.2 Turistické předpoklady pro provoz vláčku v Telči

Velmi důležité pro provoz turistického vláčku je atraktivita dané lokality. Vždy musí být v lokalitě dostatek přírodních a kulturně správních předpokladů. Ve městě Telč převládají kulturně správní předpoklady pro Cestovní ruch.

Seznam kulturně správních předpokladů v Telči

Náměstí Zachariáše z Hradce

- Radnice č. p. 10
- Měšťanské domy
- Kostel a věž sv. Ducha
- Bývalá jezuitská kolej
- Kostel sv. Jakuba
- Mariánský sloup
- Kašna se sochou Siléna
- Kašna sv. Markéty

Městské opevnění

Statní zámek

Zámecký skleník

Dolní brána

Horní brána

Kostel sv. Vojtěcha

Kostel Jména Ježíš

Kostel sv. Anny

Kaple Jména Panny Marie

Parní mlýn

2.2.1 Zhodnocení předpokladů města Telče

Město Telč má dostatek předpokladů pro provoz turistického kolového vláčku. Především poloha významných památek v blízkosti historického centra je ideální pro trasu vláčku.

Tím je zaručena dostatečná atraktivita jízdy kdy cestující ve vláčku má po celé trase po většinu času jízdy k dispozici vždy objekt zájmu a pozornosti.

2.3 Stanovení cílové skupiny zákazníků

Podle zkušeností z Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s. jsou nejčastějšími cestujícími 3 skupiny:

- Rodiny s dětmi

Tato skupina dle zkušeností je nejčastějším pasažérem. Děti o tuto atrakci projevují výrazně vyšší zájem a pro seznámení se s historií a k poznávání památek je forma cestování turistickým vláčkem ideální i z ryze praktického důvodu – dosažení větší vzdálenosti než při chůzi.

- Senioři

Pro skupinu seniorů, ve většině případů silně pohybově handicapovaných, je turistický kolový vláček ideální dopravní prostředek pro spojení mezi památkami. Tímto způsobem přepravy mají možnost si prohlédnout krásy celého města bez nároku na jejich pohybový aparát.

- Zahraniční turisté

Převážná většina zahraničních turistů navštíví město Telč individuálně, nejsou tedy doprovázeni žádným průvodcem. Pro tuto skupinu je nabídky jízdy turistickým kolovým vláčkem spolu s výkladem v jejich rodné řeči jediným možným způsobem, jak se příjemnou formou- cestou turistickým kolovým vláčkem, seznámit s historií a pamětihodnostmi města které navštívili.

2.4 Návrh dodavatele konkrétního vozidla – turistického kolového vláčku

Investice do nákupu soupravy turistického kolového vláčku představuje zásadní nákladovou položku projektu a proto je výběru dodavatele soupravy nutno věnovat odpovídající pozornost, stejně tak je nutné pečlivě uvážit vybavení celé soupravy. Z kapitoly o výrobcích kolových vláčku se nejvíce hodí pro náš projekt tři dodavatelé.

Prvním z nich je česká firma **Peterka a synové**. Jejich vláčky jezdí po několika městech a ZOO v České republice a podle zjištěných informací s nimi zatím nebyly větší problémy. Výrobce vyrábí vláčky na zakázku. Tažná lokomotiva by byla zhotovena na podvozku z použitého terénního vozidla a osazena benzínovým motorem ISUZU o objemu 2600 cm³. Průměrná spotřeba benzínu u tohoto motoru se pohybuje kolem 25-35 litrů/100 km. Nejvyšší vyvinutá rychlost je 25 km/h a souprava je schopna najednou převést 36 cestujících. U vagónků se používají brzděné a natáčecí nápravy a každý vagóněk je vybaven bezpečnostní brzdou. Velkou výhodou tohoto výrobce je fakt, že už z výroby je schválena k provozu na pozemních komunikacích a je označena 2 registračními značkami. Celková cena soupravy činí 1 613 000 s DPH.[18]

STS Consulting & Trading

Tato firma sídlí ve městě Klagenfurt a výrobou turistických vláčků se zabývá od roku 1997. Za tu dobu se prodaly soupravy do 19 zemí po celém světě. Optimální řešení pro město Telč je typ lokomotivy postavený na podvozku z Nissanu Navara. Patří k těm levnějším variantám, co prodejce nabízí. Použit je naftový motor o objemu 2 488 cm³. Spotřeba nafty se u tohoto modelu pohybuje od 27- 36 litrů, záleží na stylu jízdy a na podmínkách, ve kterém se vláček provozuje. Do soupravy by byly zakoupeny 2 krátké STS vagónky o celkové kapacitě 40 cestujících. Tato souprava by měla maximální rychlost 25 km/h. Vagónky jsou z ocelové konstrukce bez pozinkování. U vagónků se používají brzděné a natáčecí nápravy a každý vagóněk je vybaven bezpečnostní brzdou.[25]

Dotto trains

Tato italská firma je posledním vhodným kandidátem ve výběru. Pro projekt je nejvhodnější lokomotiva z řady classic. Konkrétní typ má pojmenování Muson River 4x4 Iveco Euro 5. Tato lokomotiva je vzhledově odlišná od předchozích typů lokomotiv. Motor je značky Iveco o obsahu 2 998 cm³. Převodovka je 5 stupňová manuální. Brzdy jsou hydraulické. Pohon je rovnoměrně rozložen na všechna 4 kola. Do soupravy přibudou 2 nejlevnější vagónky z nabídky firmy s označením A98. Kapacita tak dosahuje 52 míst. Podlaha je zhotovena z hliníku. Na vagónkách jsou namontované brzděné a natáčecí nápravy a každý vagónek je vybaven bezpečnostní brzdou. [19]

Tabulka 16: Srovnání základních technických parametrů a ceny vybraných dodavatelů
turistického *kolového vláčku* [18][19][25]

	STS- Nissan Navara	Peterka a synové- ISUZU	Dottotrains- Muson River 4x4 Iveco Euro 5
Palivo	Nafta	Benzín	Nafta
Emise	Euro 5	Euro 4	Euro 5
Výkon	112 kW	90 kW	127 kW
Obsah	2 488 cm ³	2 600 cm ³	2 998 cm ³
Délka soupravy	15 200 mm	18 100 mm	18 000 mm
Šířka soupravy	1 800 mm	1 695 mm	1 800 mm
Výška soupravy	2 550 mm	2 400 mm	2 400 mm
Místo pro otočení	12 m	15 m	15 m
Elektrická výzbroj	12V	12V	12V
Brzdy	Hydraulické	Hydraulické	Hydraulické
Posilovač řízení	Ano	Ano	Ano
Počet sedadel	40+2	36+2	52+2
Náhon	4x4	4x4	4x4
Další výbava	Bezpečnostní brzda, posilovač řízení, audio systém, maják, DVD přehrávač	Bezpečnostní brzda, posilovač řízení, audio systém	Hliníkové podlahy vagónků, bezpečnostní brzda, audio systém, bezpečnostní brzda, DVD přehrávač
Cena	2 170 000 Kč	1 613 400 Kč	2 490 000 Kč

Hlavní kritéria výběru a konečný výběr dodavatele soupravy turistického kolového vláčku

Zásadním kritériem při výběru dodavatele je předpoklad, že souprava bude splňovat podmínky provozu na pozemních komunikacích.

Toto kritérium jako jediný dodavatel splňuje firma Peterka a synové. U zbývajících výrobců by bylo nutno postoupit složitý a nákladný proces homologace a schválení soupravy pro provoz na pozemních komunikacích v ČR, u kterého nelze vyloučit ani provedení nutných úprav na soupravě samé.

Dalším neméně významným kritériem je cena a pohon. Cenově opět vítězí firma Peterka a synové. Souprava je sice vyrobena z použitých vozidel, ale výrobce poskytuje na soupravu 2 roky záruky. Dotto trains a STS Consulting & Trading mají ceny vyšší. Další nárůst ceny by způsobily náklady na dopravu.

Pohonné jednotky jsou u všech firem vyhovující a všechny mají podobný výkon. V základní výbavě jednoznačně dominují zahraniční výrobci, pro naše účely je dostačující výbava českého výrobce Peterka a synové.

Z uvedeného výčtu a hodnocení vychází jako nejlepší nabídka, nabídka firmy Peterka a synové.

2.5 Návrh režimu provozu, doby provozu a jízdního řádu turistického kolového vláčku ve městě Telč

2.5.1 Návrh režimu provozu

Turistický kolový vláček ve městě Telč bude provozován ve dvou režimech:

1) režim Linkové osobní dopravy

Doprava bude poskytována pravidelně dle stanoveného jízdního řádu a cestující budou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách.

Tato linková osobní doprava bude dále poskytována ve dvou podrežimech:

- Podrežim veřejné linkové dopravy
- Podrežim zvláštní linkové dopravy

Veřejnou linkovou dopravou se rozumí taková doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu.

Zvláštní linkovou dopravou se rozumí taková doprava, která je určena vybraným skupinám cestujících s vyloučením ostatních osob

2) Příležitostná osobní silniční doprava

Druhým režimem bude Příležitostná osobní silniční doprava – doprava u příležitosti různých společenských, kulturních a podobných akcí.

Příležitostná osobní silniční doprava je neveřejná osobní doprava, která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou a ani taxislužbou. Jediným možným příjmem zakázek je, že zákazník vytvoří objednávku předem. Podle zákona o veřejné dopravě lze tuto objednávku udělat písemně, telefonicky, faxem nebo elektronicky v sídle nebo provozovně právnické osoby nebo v místě podnikání, pokud jde o fyzickou osobu. (1)

2.6 Popis nutných legislativních kroků pro provoz turistického kolového vláčku ve městě Telč v režimu veřejné linkové osobní dopravy

Pro zavedení provozu turistického kolového vláčku je dle platné legislativy nezbytně nutné:

- 1) Navrhnout trasu provozu turistického kolového vláčku
- 2) Navrhnou zastávky turistického kolového vláčku včetně výchozí a konečné zastávky
- 3) Navrhnout jízdní řád turistického kolového vláčku
- 4) Navrhnout dobu provozu turistického kolového vláčku – sezónní provoz daný klimatickými podmínkami
- 5) Navrhnout jízdné a přepravní podmínky turistického kolového vláčku odboru dopravy

2.6.1 Návrh doby provozu turistického kolového vláčku

Provoz vláčku zásadně ovlivňují klimatické podmínky a je výrazně ovlivňován, z hlediska efektivity i sezónním přílivem turistů a ostatních případných zájemců o jízdu. Na základě výše uvedených skutečností byla zvolena doba provozu v měsících květen až září.

Z důvodů vyčlenění času na zajištění nezbytně nutné technické údržby soupravy byl na provádění servisních prací na soupravě vyčleněn jeden pracovní den v každém týdnu a turistický kolový vláček by nebyl provozován vždy v pondělí.

2.6.2 Návrh a vytvoření jízdního řádu

Jízdní řád pro režim linkové veřejné a zvláštní osobní dopravy

V pracovní den provoz 14:00 - 20:00

V dnech pracovního klidu – sobota a neděle provozu 08:00 - 20:00

Tabulka 17 Jízdní řád Telč v pracovní dny

Zastávka	1	2	3	4	5	6	7
Parkoviště Benzina	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Štěpnický rybník	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15
Kostelík sv. Anny	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22
Náměstí	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30
Zámek	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37
Parkoviště Benzina	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42

Tabulka 18: Jízdní řád Telč v dny pracovního klidu

Zastávka	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Benzina	8:00	9:00	10:00	11:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Rybník	8:15	9:15	10:15	11:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15
Kostelík sv. Anny	8:22	9:22	10:22	11:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22
Náměstí	8:30	9:30	10:30	11:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30
Zámek	8:37	9:37	10:37	11:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37
Benzina	8:42	9:42	10:42	11:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42

V časech, mimo provoz v režimu linkové veřejné a zvláštní dopravy, bude turistický kolový vláček nabízen případným zájemcům ke smluvním jízdám v režimu příležitostná osobní silniční doprava. Dále je možnost provozu turistického kolového vláčku nabízet jako další atraktivní způsob zábavy na větších Kulturních a sportovních akcích ve městě.

Seznam kulturních a sportovních akcí konané v Telči vhodná pro provoz turistického kolového vláčku

Vítání ptáčího zpěvu- Jak už samotný název napovídá, půjde o akci zaměřenou na ptactvo. Akce zahrnuje pozorování ptáků nebo ukázkou kroužkování.

Telčské čarování- Poslední den v dubnu je určena pro tuto akci. Místo konání je rybník Rotštejn a po celý den je naplánován zábavný program a na závěr je připraveno pálení čarodějnice.

Veteránská revue- Setkání historických vozidel, motocyklů, velocipedů a dobové techniky na náměstí. Dále je připraven doprovodný program v podobě kapel nebo módní přehlídky.

Folklor v máji- Setkání folklorních souborů z regionu Horácko a řemeslný trh na náměstí

UNESCO dětem- Zábavně- naučný program určený především dětem. Akce je spojená s vyhlášením výtvarné soutěže „Památky očima mladých“.

Den DDM- Prezentace zájmových kroužků Domu dětí a mládeže konané na náměstí v Telči.

Setkání dechových hudeb- Akce zahrnuje vystoupení dechových kapel nebo vystoupení mažoretek.

Bm(X)treme fest 2012- Sportovně hudební festival konaný v areálu Bike parku Telč.

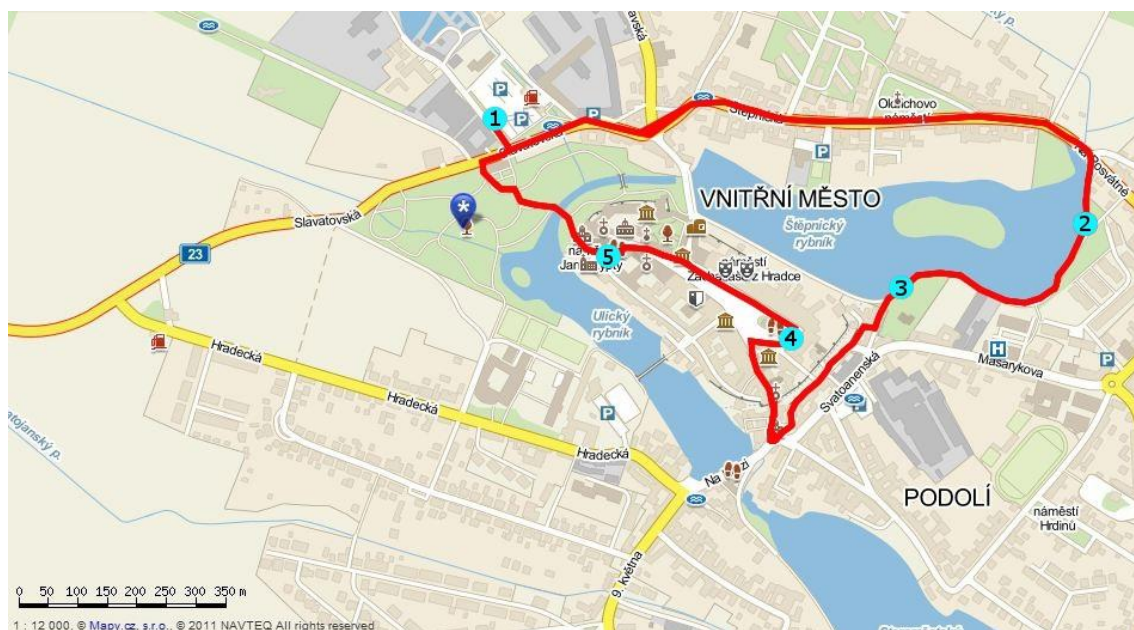
Festival Conventus Moraviae- Mezinárodní hudební festival konaný ve 13 městech

Horácký jarmark- Jarmark pořádány na náměstí Zachariáše z Hradce. Po dobu jarmarku je připraven i doprovodný program.

Kolečka v Lipkách- Sportovní akce zaměřená pro příznivce kolečkových bruslí, koloběžek, kol, tříkolek nebo skateboardů. Program zahrnuje společnou vyjížďku, soutěže pro děti nebo přednášku o bezpečné jízdě.[28]

3.7 Návrh trasy turistického kolového vláčku

Trasa je navržena tak, aby cestující během cesty měli v maximální míře možnost shlédnout nejvýznamnější památky města. Délka okruhu je 3 km. Vláček tuto trasu ujede přibližně za 40 minut i se započtenými časy pro vystoupení na jednotlivých zastávkách. Celkový počet zastávek na trase je pět. Trasa musí být projednána s příslušným městským úřadem, Policií České republiky a majiteli a správci komunikací a pozemků, přes které trasa prochází.



Obrázek 13: Mapa trasy (1:12 000)

Zastávky na trase

Stanoviště 1(Parkoviště Benzina)

Tento bod byl vybrán záměrně kvůli parkovišti u čerpací stanice Benzina. Toto parkoviště využije většina turistů a zájezdů k zaparkování svých dopravních prostředků, proto zde začíná i končí okruh vláčku.

Stanoviště 2 (Štěpnický rybník)

Druhá zastávka se nachází u Štěpnického rybníka. Zdatnější návštěvníci zde mohou vystoupit a pokračovat po břehu rybníka, kde se jim naskytne krásný pohled na historické centrum města.

Stanoviště 3 (Kostelík sv. Anny)

Těsně před historickým centrem města je další zastávka. Nachází se v blízkosti kostela a cestující, který zde vystoupí, se může projít kolem hradeb až na náměstí.

Stanoviště 4 (Náměstí- Mariánský sloup)

Zastávka v první části náměstí je umístěna u Mariánského sloupu. Návštěvníkovi se nabízí možnost si prohlédnout celé náměstí.

Stanoviště 6 (Zámek)

Předposlední zastávkou je Zámek. Zámek nabízí 3 prohlídkové okruhy. V těsné blízkosti se také nachází galerie a zámecká zahrada.

Poslední zastávkou je opět parkoviště u čerpací stanice Benzina.

2.6.3 Popis trasy turistického kolového vláčku

Výchozí zastávka je parkoviště u čerpací stanice Benzina. Odtud se souprava vydá po ulicích Slavatovská a Štěpnická k první turistické zajímavosti, kterou je kaple Jména Panny Marie. Dále vláček pojedje po ulici na Posvátné a poté sjede na cestu kolem Štěpnického rybníka. Projede kolem barokního kostela sv. Anny ke zbytkům hradeb města a Velkou branou vjede na náměstí Zachariáše z Hradce. Podél celého náměstí projede k zámeckému areálu, který projede a zámeckou zahradou zamíří zpět na parkoviště u čerpací stanice Benzina.

Mluvený komentář k turistickým aktivitám podél trasy

Kaple Jména Panny Marie

Kaple byla založena v roce 1719 měšťanem Ondřejem Hanusíkem. Za vlády Josefa II. byla kaple zrušena. Až v roce 1867 se stavby ujal Josef Tomášek a z kaple vytvořil malý kostelík, který se tak dochoval do dnešní podoby. (2) [29]

Štěpnický rybník

Jeden ze tří rybníků obklopující historické náměstí Telče. Pojmenování získalo po místní čtvrti Štěpnnice. Vlastníkem rybníků je město Telč a rozlohu rybník zabírá 9,23 hektarů.[30]

Kostel sv. Anny

Tento jednolodní kostel byl vybudován v letech 1695 – 1712 staviteli Antoniem Scottim a stavebním mistrem Lorencem. Finančně se na vzniku podílelo město a Jezuitský řád. Kostel obklopuje hřbitov, který vznikl jako náhrada po uzavření hřbitova u kostela sv. Jakuba. (2)

Hradby

Hradby vznikly ve 14. století. Původní výška hradeb byla 9 metrů a v 17. století byla výška navýšena na 10,5 metrů. Do dnešní doby se zachovalo jen část hradeb.[31]

Horní brána

Původně sloužila jako jedna ze dvou vstupních bran do města. Jde o jednopatrovou budovu postavenou v 2. polovině 16. století zdobenou sgrafitem. Nad průjezdem je pětিলistá růže a letopočet 1626. Toto datum značí opravu a rozšíření hradeb.[29]

Kostel sv. Ducha

První písemná zmínka o kostelu pochází z roku 1487. Tento původně románský kostel byl přestavěn koncem 15. století do gotického slohu. V roce 1836 postihl kostel požár. Na konci 19. století byly prostory kostela využity pro divadelní účely. V roce 1922 se však kostela ujímá Českobratrská církev a opět se zde začínají vykonávat bohoslužby. (2)[29]

Věž sv. Ducha

Na vznik věže existují různé názory. Jedni tvrdí, že ji postavili templáři jako strážnou věž v roce 1258. Druzí zase říkají, že byla přistavěna k starému hradu okolo roku 1200. Tak či onak, jedná se o nejstarší dochovanou stavební památku v Telči. Architektonicky ji můžeme zařadit do pozdně Románského stylu až na pseudogotickou střechu, kterou získala po požáru v roce 1836. Věž měří 49 metrů a na vrchol musíte zdolat 97 schodů.[29][31]

Nejzajímavější měšťanské domy na náměstí

- Dům číslo popisné (dále jen č. p.) 61

V roce 1532 tento dům koupil pekař Michal, který se stal později i starostou města. V roce 1555 se pekař Michal rozhodl dům přestavět a tak změno doznala i omítka domu.

- Dům č. p. 15

Tento dům je hlavně zajímavý svými sgrafity s biblickými motivy. Tyto sgrafity byly po dlouhou dobu zakryty jinou malbou a objeveny až v roce 1952. Na sgrafitu je i vyobrazen původní vzhled domu.

- Dům č. p. 10-Radnice

Vznikla spojením dvou gotických domů. V dnešní podobě byla dostavěna v roce 1574. Unikátní je fasáda s vysokým řádem.

- Dům číslo popisné (dále jen č. p.) 7

Dům č. p. 7 je jeden z větších domů na náměstí. Stavba byla mnohokrát přestavována a původní se zachovalo jenom zdivo a sklep.(2)[29][32]

Kašny

Na náměstí se nachází dvě kašny. Jedna nese motiv Siléna s malým Dionýsem v náručí. Druhá kašna je v renesančním stylu a zobrazuje svatou Markétu.[32]

Mariánský sloup

Tento barokní morový sloup byl postaven v letech 1716 – 1720. Autorem sloupu byl brtnický sochař David Lipart. Na sloupu spolupracoval také kameník Franz Neuwirth. Peníze na tuto stavbu odkázala v závěti telčská měšťanka Zuzana Hodová. Věž je přístupná po vnějších dřevěných schodech, je vysoká 49 m a nahoru vede 97 schodů, je zde umístěna expozice obrazů Jana Křena. Sloup sahá do výšky 10, 9 metrů.[33]

Zámek

Předchůdcem telčského zámku byl gotický hrad vystavěný za pánů z Hradce v 2. polovině 14. století. Proměna původního hradu na renesanční sídlo se udála především za panování Zachariáše z Hradce. Důvodem přestavby bylo navštívení Itálie, kde byl Zachariáš z Hradce okouzlen italskou renesancí. Přestavba zámku byla dokončena v roce 1553. Až na drobné úpravy se zámek dochoval do nynější podoby. Za nejvýznamnější památku na zámku je považovaná olejomalba, která zachycuje pražskou defenestraci v roce 1618. Pro návštěvníky jsou připraveny dvě prohlídkové trasy.(2)[34]

Kostel sv. Jakuba

Dominantou kostela je 60 metrů vysoká věž, kde jsou umístěny i dva zvony. Po požáru v roce 1386 byl původní kostel přestavěn do gotického stylu. O dnešní podobu se také zasloužili Jezuité a zvláště regotizace, která proběhla na konci 19. století.(2)[31]

Jezuitská kolej

Barokní stavba byla dokončena v roce 1655. Prostory kolejí v minulosti sloužili jezuitskému řádu nebo jako kasárny. Od roku 1883 budova sloužila jako měšťanská a obecní škola. Dnes kolej slouží jako sídlo Univerzitního centra Masarykovy univerzity v Brně.[35]

Kostel Jména Ježíš

Kostel jména Ježíš vznikl za vlády rodu Slavatů ve městě. Slavatové se tímto snažili přivést obyvatele Telče ke katolickému vyznání. Dokončen byl roku 1667. Kostel je postaven v barokním stylu. Pod kostelem se nachází rozsáhlá krypta, která dříve sloužila jako hrobka.(2)[31][32]

Zámecký park

Zámecký park leží severozápadně od zámku. Jeho počátky sahají až do 16. století. V prahu se nachází mnoho vzácných a starých dřevin. Součástí parku je i klasicistní skleník. V roce 1848 zde působil český zahradník a sběratel Benedikt Rozel.[34]

2.6.4 Časový harmonogram trasy turistického kolového vláčku

Trasa měří cca 3 kilometry a vláček ji ujede i s krátkými přestávkami za 40 minut.

Tabulka 19: Časový harmonogram trasy

Čas (hodiny)		Místo	Celková ujetá vzdálenost (metry)	
Příjezd	Odjezd		Relativní	Absolutní
-	0:00	Zastávka Parkoviště Benzina	0	0
0:12	0:15	Zastávka Štěpnický rybník	1352	1352
0:19	0:22	Zastávka Kostelík sv. Anny	353	1705
0:27	0:30	Zastávka Mariánský sloup	490	2195
0:34	0:37	Zastávka Zámek	398	2593
0:42	-	Zastávka Parkoviště Benzina	438	3031

2.7 Kalkulace provozu turistického kolového vláčku

Výpočet rentability provozu kolového vláčku vychází z porovnání nákladových položek a odhadnutých výnosů na základě stanoveného minimálního jízdného a odhadu obsazenosti za jeden rok.

2.7.1 Roční kalkulace nákladů provozu silničního kolového vláčku

1) Odpisy soupravy

Pořizovací cena soupravy je 1 344 500 Kč bez DPH. Rovnoměrné odpisy po dobu 10 let. Z toho nám vychází, že roční náklady na odpisy budou 134 450 Kč.

$$1\,344\,500/10= \quad \quad \quad \mathbf{134\,450\,Kč}$$

2) Mzdové náklady

Obsluhu vláčku budou zajišťovat 2 pracovníci. Pracovní doba bude stanovena na 8 hodin. Hodinová mzda bude činit 115 Kč.

$$(153 \text{ dnů provozu} * 115 * 8) * 2 = \quad \quad \quad \mathbf{281\,520\,Kč}$$

3) Zdravotní a sociální pojištění z mezd odváděné zaměstnavatelem (dále ZP a SP)

Další nákladovou položkou je zdravotní a sociální pojištění, které musí hradit zaměstnavatel za své zaměstnance. Celková částka tohoto pojištění činí 34% z hrubých mezd zaměstnanců.

$$(281\,520/100) * 25 = \quad \quad \quad \mathbf{70\,380\,Kč}$$

$$(281\,520/100) * 9 = \quad \quad \quad \mathbf{25\,337\,Kč}$$

4) Náklady na pohonné hmoty (dále PHM)

Za den pracovního klidu vykoná vláček 12 jízd. V pracovní den vykoná 7 jízd. V sezóně květen až září 2012 je 104 pracovních dnů a 49 dnů pracovního klidu. Délka jednoho okruhu činí 3,1 km. Průměrná předpokládaná spotřeba soupravy činí 40 litrů nafty na 100 km. Průměrná předpokládaná cena 1 litru nafty činí 37,- Kč

$$(104 * 7) + (49 * 12) = 1316 \text{ jízd} * 3,1 \text{ km (délka jednoho okruhu)} = 4\,079 \text{ km}$$

$$(4\,079/100) * 40 \text{ litrů} = 1632 \text{ litrů} * 37 \text{ Kč/l} = 60\,378 \text{ Kč}$$

Manipulační kilometry jsou průměrně stanoveny na 3 km/den provozu.

$$(104 + 49 \text{ dnů provozu}) * 3 = 459 \text{ km}$$

To znamená, že celkově vláček ujede 459 manipulačních km.

$$(459/100) * 40 = 184 \text{ litrů} * 37 \text{ Kč/l} = 6\,739 \text{ Kč}$$

Celkové náklady na pohonné hmoty obsahující náklady na naftu na projeté kilometry na trase a náklady na naftu za manipulační km činí **67 117 Kč.**

5) Další náklady (opravy, údržba, reklama, tisk jízdenek, atd.) 30 000 Kč

6) Zákonné pojištění bude činit 9 207 Kč

7) Silniční daň 8 400 Kč

Celkový roční náklady na provoz turistického kolového vláčku činí **626 411 Kč.**

Celkové roční odjeté kilometry včetně manipulačních činí **4 538 km.**

Tabulka 20: Tabulka celkových nákladů

Kalkulace plánovaných nákladů		Kč / rok	Kč / 1 km
Fixní náklady	Odpisy Kč	134 450 Kč	29,62Kč
	Zákonné pojistné	9 207 Kč	2,03 Kč
	Silniční daň Kč	8 400 Kč	1,85 Kč
Variabilní náklady	Náklady na palivo	67 117 Kč	14,79 Kč
	Náklady na STK a emise	30 000 Kč	6,61 Kč
	Náklady na prohlídky		
	Mytí, opravy, oleje		
	Mzdové náklady řidičů	281 520 Kč	62,02 Kč
	ZP, SP 34% z mezd	95 717 Kč	21,09 Kč
		626 411 Kč	138,01 Kč

Tabulka 21: Celkové náklady se započteným ziskem na rok provozu

	Kč / rok	Kč / 1 km
Plánovaný zisk 15% (626 411*0,15)=	93 961 Kč	20,70 Kč
Náklady+zisk	720 372 Kč	158,71 Kč
DPH 20%	144 074 Kč	31,75 Kč
Náklady včetně DPH	864 446,4 Kč	190,45 Kč
Náklady včetně DPH zaokrouhleno	864 446 Kč	190 Kč

2.7.2 Kalkulace jízdného

Abychom pokryli celkové náklady a byli výděleční, musí být pokryta částka celkových nákladů včetně 15% míry zisku. Celkové náklady na rok provozu činí 626 411 Kč. 15% zisk činí 93 961 Kč. Celkově musí vláček minimálně vydělat 720 372 Kč. Za sezónu vláček ujede 1316 okruhů.

Roční výnos

5 měsíců provozu= 1316 jízd celkem

Při plném obsazení by souprava přepravila:

1316 jízd*36 cestujících= 47 376 cestujících při plném obsazení (nelze předpokládat)

Při předpokládané 30% obsazenosti by souprava přepravila:

$(47\,376:100)*30 = 14\,213$ cestujících za sezónu

Těchto 14 213 přepravených cestujících by mělo přinést **výnos včetně 15% míry zisku v částce 720 372 Kč.**

Podíl plného jízdného a jízdného zlevněného jsem pro výpočet zvolil 50% na 50%.

- 7 106,5 cestujících za plné jízdné
- 7 106,5 cestujících za zlevněné jízdné

Návrh jízdného za dospělého cestujícího vychází z následujícího výpočtu, kdy cena jízdného je stanovena tak, aby pokryla celkové roční náklady a 15% míru zisku.

$7\,106,5*75 = 532\,987$ Kč

Plné jízdné za dospělého cestujícího činí 75 Kč.

Návrh zlevněného jízdného 3-15 let vychází z následujícího výpočtů, kdy cena jízdného je stanovena tak, aby pokryla celkové roční náklady a 15% míru zisku.

$7\,106,5*30 = 213\,195$ Kč

Zlevněné jízdné 3-15let činí 30 Kč.

Děti do 3 let a držitelé ZTP/P mají jízdné zdarma.

Celkový vypočtený výnos z prodeje jízdného pro dospělého cestujícího a zlevněného jízdného 3-15 let, včetně 15% zisku činí 746 182 Kč.

Z uvedeného výpočtu je zřejmé, že i při 30% obsazenosti spojů za sezónu bude turistický kolový vláček ziskový.

Každá další individuálně sjednaná jízda v režimu příležitostná osobní silniční doprava, nebo zvláštní linková doprava znamená zvýšení předpokládané 15% míry zisku.

Další možnou cestou pro zvýšení výnosů je:

- Pořádání zvláštních jízd – první jarní den, svátek zamilovaných a podobně
- Pořádání nájemních jízd – svatby narozeniny a podobně

2.8 Předpokládaná návratnost projektu turistického kolového vláčku

Jak je zřejmé z kalkulace jízdného projekt je udržitelný včetně pokrytí nákladů na investici do nákupu soupravy vláčku, kdy předpokládaná nejdelší návratnost investice činí 10 let, každé další možné zvýšení výnosů z provozu turistického kolového vláčku dobu návratnosti zkracuje.

2.9 Propagace projektu turistického kolového vláčku

Propagační kampaň k zahájení provozu turistického kolového vláčku bude spuštěna v předstihu cca 2 měsíce v následujících oblastech a mediálních kanálech:

- Grafická propagace (brožury, letáky, plakáty a regionální městské tiskoviny)
- Audio a video media (vysílání v regionálním rádiu nebo televizi)
- Internet (vytvoření samostatných internetových stránek turistického kolového vláčku, umístění profilů vláčků na sociální sítě)



Obrázek 14: Ukázka domovské stránky turistického kolového vláčku

Další podpora formou propagace bude průběžně pokračovat v souvislosti s kulturním a veřejným děním ve městě.

3 Závěr

Má práce v uceleném souboru popisuje základní principy problematiky provozu turistického kolového vláčku. Sumarizuje povinnosti případného provozovatele turistického kolového vláčku a na konkrétním řešení demonstruje postup zavedení provozu turistického kolového vláčku.

V její teoretické části popisují obecnou charakteristiku turistického kolového vláčku, provozu turistických kolových vláčků v jednotlivých městech ČR, spolu s výčtem výrobců a dodavatelů vláčků a obecným popisem legislativy týkající se provozu turistických kolových vláčků.

V praktické části je popsána a řešena problematika zavedení provozu turistického kolového vláčku v konkrétním městě Telč a to včetně výběru dodavatele soupravy turistického kolového vláčku, návrhu trasy vláčku, režimu provozu vláčku, jízdního řádu vláčku a výpočtu minimálního jízdného zaručujícího rentabilitu projektu a jeho návratnost v přijatelném časovém horizontu.

Za můj přínos k dané problematice považuji vytvoření uceleného materiálu řešícího problematiku případného zavedení turistického kolového vláčku v rozhodujících technických, legislativních, ekonomických a praktických oblastech.

Ze skutečností uvedených v praktické části práce, je zřejmé, že záměr zavedení turistického kolového vláčku ve městě Telč je reálný a pro zvýšení turistické zajímavosti a atraktivnosti města a regionu žádoucí.

Práci lze použít jako návod pro potenciální zájemce, dopravce, provozovatele atrakcí jak postupovat při záměru zavést provoz kolového turistického vláčku.

Zpracovaná tematika mně mimořádně zaujala především pro úzkou vazbu pro její případné praktické využití. Snažil jsem vytvořit práci - projekt, který by byl výjimečný svou jedinečností a možností jeho praktického využití.

Seznam použité literatury

Monografie

- (1) KOVALČÍKOVÁ Daniela, *Zákon o silniční dopravě*, Praha, Universe, 1994, 47 s., ISBN 80-901506-8-3
- (2) KRATINOVÁ Vlasta, SAMEK Bohumil, Stehlík Miloš: *Telč: Historické město jižní Moravy*, 1. Vydání, Praha, Odeon, 1992, 187 s., ISBN 80-207-0381-0
- (3) LEITNER Milan, VRÁNA Jana, *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem: podle stavu k 1. 12. 2011*, 4. Přpracované vydání, Praha, Linde Praha, 608 s., 2012, ISBN 978-80-7201-867-3

Elektronické publikace

- [1] Silniční vláčky v Česku. *Wikipedie* [online]. 2011 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Silni%C4%8Dn%C3%AD_vl%C3%A1%C4%8Dky_v_%C4%8Cesku
- [2] Trackless train. *Wikipedia* [online]. 2012 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/Trackless_train
- [3] Turistický hradecký vláček | Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. *Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.* [online]. 2011 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z: <http://www.dpmhk.cz/cs/mhd-hradec-kralove/turisticky-hradecky-vlacek>
- [4] MHD Hradec Králové - turistický hradecký vláček - technické parametry | Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. *Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.* [online]. 2011 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z: <http://www.dpmhk.cz/cs/mhd-hradec-kralove/turisticky-hradecky-vlacek/technicke-parametry>
- [5] Doprava v Moravském krasu | www.smk.cz. *Společnost pro Moravský kras, restaurace, ubytování a doprava v Moravském krasu* | www.smk.cz [online]. 2012 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z: <http://www.smk.cz/vlacek-a-lanovka/>
- [6] Základní informace o okružní jízdě turistickým vyhlídkovým vláčkem městem Znojmem. *Znojmo* [online]. 2008 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z: http://www.znojmocity.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.aspx?id_org=19341&id_dokumenty=4253&n=zakladni%2Dinformace%2Do%2Dokruzni%2Djizde%2Dturisticky%2Dvyhlidkovym%2Dvlackem%2Dmestem%2Dznojmem%2D2008

- [7] Vyhlídkový kolový vláček ve Vranově nad Dyjí. *Sdružení pro rozvoj a obnovu obcí Vranovska* [online]. 2011 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z: <http://www.vranov-region.cz/index.php?KM=23>
- [8] Vyhlídkový Vláček. *Výletní Areál Pěňčín* [online]. 2010 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z: <http://www.vapen.cz/cs/vyhlidkovy-vlacek/>
- [9] Okružní jízdy. *Ekoexpres* [online]. 2011 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z: http://www.ekoexpres.cz/index.php?web=14&main=51&main_tit=Okruzni_jizdy
- [10] Vyhlídkový vláček Poděbrady [online]. 2010 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.vyhlidkovyvlacek.cz/>
- [11] Turistický autovláček. *Mariánské Lázně pro relaxaci a zábavu* [online]. 2011 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z: <http://www.marianskelazne.cz/cs/turisticky-autovlacek/>
- [12] Autobusy Karlovy Vary a.s | Archiv novinek. *Autobusy Karlovy Vary a.s* [online]. 2011 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.autobusy-kv.cz/archiv-novinek.html>
- [13] Vyhlídkový autovláček | DOPRAVNÍ PODNIK KARLOVY VARY, a.s. *Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s.* [online]. 2011 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.dpkv.cz/cz/aktuality/vyhlidkovy-autovlacek-55>
- [14] Výletní vláček [online]. 2010 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.vyletnivlacek.cz/>
- [15] Léto | *KR-EXPRES; Vláčky, taxi Pec pod Sněžkou* [online]. 2012 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.kr-expres.cz/leto/>
- [16] Vláčky Rožnováček a Podhoráček - Relax v podhůří Beskyd. *Relax v podhůří Beskyd - Kozlovice, Štramberk, Frýdlant nad Ostravicí - Relax v podhůří Beskyd* [online]. 2012 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.relaxvpodhuri.cz/cz/vlacky-roznovacek-a-podhoracek/>
- [17] *Kita.cz - vyhlídkové jízdy autovláčkem* [online]. 2009 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.kita.cz/>
- [18] *PETERKA - výroba vyhlídkových vláčeků* [online]. 2009 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.vlacek-peterka.cz/>
- [19] *Trackless trains Italy. Italian minitrain | Dotto trains* [online]. 2010 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.dottotrains.com/eng/>
- [20] *Road Trains Tschu-Tschu – It's a pleasure to move people* [online]. 2011 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.tschu-tschu.de/en/>
- [21] *DELTRAIN - EMPRESA* [online]. 2009 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.deltrain.com/>

- [22] *Wattman - Road Trains & Trams* [online]. 2007 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.wattman.ca/>
- [23] *City Train Regensburg* [online]. 2007 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.citytrain.de/>
- [24] Severn Lamb - Rail Trains. *Severn Lamb - Manufacturers of light urban and leisure transport* [online]. 2011 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: http://www.severn-lamb.com/road_trains.asp
- [25] *STS Funtrain* [online]. 2008 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: http://www.funtrain.at/new/index.php?option=com_content&task=view&id=13&Itemid=28&lang=cz
- [26] Penzion Hotel Telč | How to Get Here. *Penzion Hotel Telč | Hotel, pension and accommodation in Telc, Czech republic* [online]. 2008 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <http://www.hotel-pension-telc.cz/en/how-to-get-here>
- [27] Telč - historie. *Telč - Vítejte v Telči, městě UNESCO* [online]. 2006 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://www.telc.eu/page.php?mx=27_mesto-a-okoli/historie&ax=42_zakladni-historicky-prehled&lx=cz&ft=
- [28] Telč - Kalendář akcí. *Telč - Vítejte v Telči, městě UNESCO* [online]. 2012 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://www.telc.eu/page.php?catsel=0®ionsel=0×el=365&mx=11_kalendar-akci&lx=cz&ft=
- [29] Oficiální stránky města Telče - Historie/Procházky po památkách ve městě. *Oficiální stránky města Telče* [online]. 2011 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <http://www.telc-etc.cz/telc/?target=staticka&id=213&menu=377>
- [30] Telč a místní rybníky. *Turistika.cz* [online]. 2012 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <http://www.turistika.cz/vylety/telc-a-mistni-rybniky>
- [31] *Telč - Vítejte v Telči, městě UNESCO* [online]. 2011 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <http://www.telc.eu/index.php?lx=cz&ft=>
- [32] *Město Telč : renesanční perla mezi městy* [online]. 2011 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <http://www.mesto-telc.cz/>
- [33] Mariánský sloup na náměstí Zachariáše z Hradce. *Římskokatolická farnost Telč, Radkov, Mrákotín a Kostelní Myslová* [online]. 2010 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <http://www.farnost-telc.cz/content/mariansky-sloup-na-namesti-zachariase-z-hradce>
- [34] *Oficiální stránky Zámku Telč* [online]. 2012 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <http://www.zamek-telc.eu/>

[35] Telč - Jezuitská kolej. *Turistika.cz - Pro větší zážitek z cesty i výletu* [online]. 2012 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <http://www.turistika.cz/mista/telc-jezuitska-kolej>