

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Doplňkové služby na železnici  
Petr Konečný

Bakalářská práce  
2009

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Katedra technologie a řízení dopravy  
Akademický rok: 2008/2009

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petr KONEČNÝ**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**  
  
Název tématu: **Doplňkové služby na železnici**

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

Úvod

1. Analýza současného stavu doplňkových služeb u ČD.
2. Analýza současného stavu doplňkových služeb u ostatních železničních dopravců.
3. Návrh řešení vybraných služeb.

Závěr

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

Seznam odborné literatury:

- (1) BÁRTLOVÁ, E. Logistické služby v rámci ČD (dopravního podniku).  
Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001.
- (2) POPELKA, P. Přeprava jízdních kol na ČD.  
Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001.
- (3) ŠMERHOVÁ, J. Marketing v přepravě malých zásilek na železnici.  
Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Jan Hrabáček  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 31. prosince 2008  
Termín odevzdání bakalářské práce: 25. května 2009

prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

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

V Pardubicích dne 30. ledna 2009

**Prohlašuji:**

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

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Brně dne 25. 5. 2009



## **SOUHRN**

*Bakalářská práce se bude zabývat analýzou současného stavu doplňkových služeb v osobní přepravě na železnici u společností provozujících pravidelnou osobní přepravu na území České republiky – ČD a.s., JHMD a.s., VIAMONT a.s., VEOLIA TRANSPORT ČR a.s., RAILTRANS s.r.o., OKD Doprava a.s. V poslední kapitole jsou uvedeny návrhy nových doplňkových služeb pro ČD a.s. zaměřené na využití stávajících možností společnosti s minimálními přírůstkovými náklady.*

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

*přeprava zavazadel, úschova, jízdní kola, zásilky, lodě, autovlak, jídelní vozy, ubytovací vozy*

## **TITLE**

*Complementary Services in Railway Transport*

## **ABSTRACT**

*The bachelor's thesis deals with the analysis of the current situation in complementary services in railway passenger transport offered by companies that provide regular mass transit in the Czech Republic – ČD a.s., JHMD a.s., VIAMONT a.s., VEOLIA TRANSPORT ČR a.s., RAILTRANS s.r.o., OKD Doprava a.s. The final chapter lists suggestions for new complementary services for ČD a.s. that are aimed on using the existing capacities of the company with minimum additional expenses.*

## **KEYWORDS**

*carriage of luggage, storage, bicycles, consignments, boats, trailer-train, dining cars, sleeping cars*

## **Poděkování**

Rád bych touto formou poděkoval především vedoucímu bakalářské práce Ing. Janu Hrabáčkovi za odborné vedení, Ing. Jiřímu Mužíkovi za poskytnuté informace a kontakty a všem dalším, kteří se na vytvoření práce podíleli svými informacemi a materiály.

Poděkování patří také mé rodině za podporu nejen při studiu.

# OBSAH

ÚVOD.....	9
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPLŇKOVÝCH SLUŽEB U ČD.....	10
1.1 Přeprava zavazadel .....	10
1.1.1 Ruční zavazadla.....	10
1.1.2 Spoluzavazadla .....	11
1.1.3 Úschova během přepravy .....	11
1.1.4 Úschova zavazadel .....	12
1.2 Služby pro cyklisty .....	13
1.2.1 Přeprava kol.....	13
1.2.2 Půjčovny jízdních kol.....	16
1.3 Přeprava zásilek.....	19
1.3.1 Vnitrostátní přeprava kurýrních zásilek ČD-Kurýr.....	20
1.3.2 Mezinárodní přeprava kurýrních zásilek na Slovensko – InterKurýr .....	23
1.4 Jídelní vozy.....	25
1.5 Ubytovací vozy.....	25
1.5.1 Lůžkové vozy .....	26
1.5.2 Lehátkové vozy.....	27
1.6 Autovlaky .....	27
1.6.1 Průběh přepravy.....	28
1.7 Služby pro lyžaře .....	31
1.7.1 ČDSki Česká republika .....	31
1.7.2 ČDSki Slovensko.....	31
1.7.3 ČDSki Švýcarsko.....	32
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPLŇKOVÝCH SLUŽEB U OSTATNÍCH ŽELEZNIČNÍCH DOPRAVCŮ .....	33
2.1 Viamont a.s.....	33
2.1.1 Ruční zavazadla.....	33
2.1.2 Spoluzavazadla .....	33
2.2 Veolia Transport ČR a.s. ....	34
2.2.1 Ruční zavazadla.....	34

2.2.2	Spoluzavazadla .....	34
2.3	Railtrans s.r.o. ....	34
2.3.1	Ruční zavazadla .....	34
2.3.2	Spoluzavazadla .....	35
2.4	OKD Doprava a.s. ....	35
2.4.1	Ruční zavazadla .....	35
2.4.2	Spoluzavazadla .....	36
2.4.3	Úschovna zavazadel .....	36
2.4.4	Přeprava zásilek .....	37
2.5	JHMD a.s. ....	37
2.5.1	Ruční zavazadla .....	37
2.5.2	Spoluzavazadla .....	37
2.5.3	Přeprava jízdních kol .....	38
2.5.4	Přeprava zásilek .....	39
2.5.5	Rekreační ubytování .....	39
2.5.6	Vlaky na objednávku .....	39
3	NÁVRH ŘEŠENÍ VYBRANÝCH SLUŽEB .....	41
3.1	Přeprava jízdních kol bez spolucestujícího .....	42
3.2	Služby pro vodáky .....	43
3.3	Spolupráce s letními festivaly .....	45
3.4	Zavedení vlaků vyšší kvality do přepravy zásilek .....	46
3.5	Internet a signál mobilních telefonů .....	46
	ZÁVĚR .....	48
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....	49
	SEZNAM TABULEK .....	50
	SEZNAM ZKRATEK .....	51
	SEZNAM PŘÍLOH .....	52



# ÚVOD

Doplňkové služby na železnici se vyvíjely zároveň s vývojem samotné osobní přepravy. Od přepravy zavazadel přes jídelní a ubytovací vozy, přepravu zásilek až po přepravu automobilu spolu s cestujícím, půjčovnám jízdnicích kol a další služby, které vždy měly za účel nabídnout něco více než jen přepravu osob z místa na místo, něco co odliší železniční přepravu od ostatních.

Tato bakalářská práce se skládá ze tří hlavních kapitol.

První dvě kapitoly této práce, Analýza současného stavu doplňkových služeb u ČD a Analýza současného stavu doplňkových služeb u ostatních dopravců popisují doplňkové služby, které jsou momentálně u dopravců k dispozici. Největší rozsah těchto služeb má společnost České dráhy a.s., která provozuje železniční dopravu na území celé České republiky a řídí i provoz staničních budov. Tímto má k poskytování služeb nejlepší podmínky ze všech železničních dopravců. Ostatní dopravci působí jen lokálně a až na společnost OKD Doprava a.s. nejsou provozovateli staničních budov, proto jsou jejich služby omezeny jen na přepravu zavazadel.

Samostatným případem je společnost JHMD a.s., která provozuje železniční dopravu na dvou úzkorozchodných tratích na Jindřichohradecku a je zároveň majitelem těchto tratí a budov. Zatímco u společnosti České dráhy a.s. slouží doplňkové služby převážně k přilákání pravidelných cestujících a nejsou primárně „tlačeny“ na velkou ziskovost, popřípadě využívají své celostátní sítě k rozvozu zásilek a zboží, u JHMD a.s. jsou doplňkové služby možnost, jak využít specifika lokální úzkorozchodné tratě k vylepšení zisku z provozu tratí a dopravy a zaměřují se převážně na turisty a nepravidelné cestující. Vzhledem k nižšímu dennímu a téměř nulovému nočnímu provozu (zejména na trati do Nové Bystřice) mohou využívat, jinak nevyužité, budovy k rekreaci, vypravovat speciální fotovlaky a firemní vlaky téměř bez omezení a jiné. S ČD a. s. navíc spolupracuje na projektu Půjčovny jízdnicích kol (kapitola 1.2.2 u ČD a.s. a 2.5.3 u JHMD a.s.) a stejně jako OKD Doprava a.s. u přepravy zásilek (kapitola 1.3 ČD a.s., 2.4.4 OKD-D a.s., 2.5.4 JHMD a.s.)

Ve třetí kapitole Návrh řešení vybraných služeb uvádím návrhy, které mají za hlavní cíl využít současných možností Českých drah, čímž se zminimalizují přírůstkové náklady a bude předpoklad, že služby budou přinejmenším rentabilní. Výjimkou je zavedení internetu a mobilního signálu (kapitola 3.5), které vyžaduje velkých finančních prostředků, je to ovšem jedna z věcí, která je nezbytná k udržení kroku s autobusovou konkurencí (jedná se hlavně o relaci Praha – Brno) a přilákání nových cestujících i z řad manažerů a jiných profesí.

# 1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPLŇKOVÝCH SLUŽEB U ČD

Společnost České dráhy a.s. jako největší osobní železniční dopravce v České republice a zároveň provozovatel většiny staničních budov má nejlepší podmínky k provozování doplňkových služeb, kterých, jak je uvedeno v následujících podkapitolách, využívá, přesto v rámci restrukturalizace společnosti (odčleňování dceřiných společností, úspory zaměstnanců, apod.) a vývoje poptávky některé služby omezuje nebo ruší, popř. nahrazuje jinými. Jedná se především o dlouhou dobu provozované přepravy spěšnin a cestovních zavazadel. V blízké budoucnosti by měl tento trend pokračovat až do ukončení restrukturalizace, přesné datum vzhledem k politické situaci není známo.

## 1.1 Přeprava zavazadel

### 1.1.1 Ruční zavazadla

Ruční zavazadlo je snadno přenosná věc, kterou lze umístit nad a pod místem, které cestující zaujímá. Zavazadlo, které nelze mimořádně umístit nad a pod místo, které cestující zaujímá, ale nepřekročí ani jeden z rozměrů 900 x 600 x 400 mm, se také považuje za ruční zavazadlo. Mezi ruční zavazadla patří např. i pár lyží s holemi, snowboard, boby, malá živá zvířata v uzavřených schránkách s nepropustným dnem nebo složený skládací dětský kočárek. V některých typech vozů lze pro uložení ručních zavazadel použít ještě zvláštní odkládací prostory.

Obsahem zavazadla, které si cestující bere s sebou do vozu, může být přenosná ocelová láhev s kapalným topným plynem pro domácnost o celkové hmotnosti obsahu nejvýše 10 kg, bezpečně uzavřená nádoba s topnou naftou o celkovém obsahu nejvýše 20 l (cestující s těmito předměty se nesmí zdržovat v kuřáckém voze nebo oddíle – v současné době jsou všechny vlaky na území ČR vedeny jako nekuřácké) a akumulátor naplněný elektrolytem zajištěný proti zkratu a se zajištěnými odplynovacími otvory.

Obsahem ručního zavazadla nesmějí být věci, které svými vlastnostmi mohou způsobit poškození vozu, újmu na životě a zdraví osob nebo na jejich majetku a věci neskladné, mimo uvedené. Takovými věcmi jsou zejména nabitě zbraně, věci výbušné, jedovaté, radioaktivní, těkavé a žíravé, věci vzbuzující odpor, nebo věci, které mohou způsobit nákazu a věci o hmotnosti vyšší než 50 kg.

### 1.1.2 Spoluzavazadla

Spoluzavazadlo je věc, která překračuje povahu a rozměry ručního zavazadla. Zajišťování bezpečné manipulace se spoluzavazadlem a dohled na ně přísluší cestujícímu. Po celou dobu přepravy odpovídá i za případné škody z takovéto přepravy vzniklé. Pro přepravu spoluzavazadel se přepravní smlouva neuzavírá, cestující však za jejich jednorázovou přepravu zaplatí ve vlaku cenu 25 Kč.

Kočárek pro spolucestující dítě se přepravuje bezplatně.




Přeprava kočárků a ostatních spoluzavazadel je povolena ve všech vlacích osobní dopravy. Dětské kočárky s dítětem mají při současném nástupu přednost před přepravou ostatních spoluzavazadel.

Kromě jednorázového přepravního dokladu si cestující může zakoupit ve vlaku nebo ve stanici jednodenní přepravní doklad pro spoluzavazadlo za cenu 50 Kč, který opravňuje k opakované přepravě během jednoho dne.

Obsahem spoluzavazadla nesmějí být věci, vyjmenované u ručních zavazadel.

Mezinárodní přeprava zavazadel ve vlaku je možná pouze formou přepravy ručních zavazadel.

### 1.1.3 Úschova během přepravy

Přeprava zavazadel s využitím služby úschova během přepravy je možná ve vlacích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem ,  nebo . Stejným symbolem je označen také služební vůz nebo oddíl, kde lze zavazadlo uschovat. Nakládku a vykládku si zajišťuje cestující sám, včetně případné manipulace při přestupu. Zavazadlo je během přepravy pod dozorem zaměstnance ČD ve služebním voze či oddíle.

Za každý uschovaný kus zaplatí ukladatel při předání předmětu ve vlaku cenu ve výši 30 Kč/vlak, případně si může zakoupit ve vlaku nebo ve stanici jednodenní doklad za 60 Kč.

Předměty předá ukladatel pověřenému zaměstnanci ČD přímo do označeného vozu. Vstup do vozu je povolen jen na vyzvání zaměstnance ČD. Dokladem o převzetí předmětu do úschovy je označení dokladu o zaplacení samolepkou Úschova během přepravy. Takto označený doklad o úschově platí pouze pro vlak, ve kterém je vystaven, a nejdále do stanice na něm uvedené.

Při vykládce vydá zaměstnanec ČD ve vlaku ukladateli uschované předměty po předložení označeného dokladu o úschově. Zaměstnanec ČD není povinen zkoumat, zda osoba, která doklad předkládá, je oprávněna k odebrání uschovaného předmětu.

Ukladatel má právo změnit stanici vyzvednutí uschovaného předmětu. Tuto skutečnost však musí sdělit včas, nejpozději v původním dohodnutém místě výdeje, aby mohl zaměstnanec ČD provést opravu na dokladu.

Neodebrané předměty budou převezeny vždy do cílové stanice vlaku, případně do poslední stanice na území ČR, a předány k další úschově v úschovně ČD v železniční stanici nebo mohou být vydány po dohodě s cestujícím v některé z nácestných stanic.

Úschova během přepravy bývá využívána jen místy, zde je prostor k většímu využití, více je uvedeno v kapitolách 3.1 Přeprava jízdních kol bez spolucestujícího a 3.2 Služby pro vodáky.

#### **1.1.4 Úschova zavazadel**

České dráhy provozují v některých železničních stanicích pro uložení zavazadel úschovny. Tato služba se ovšem čím dál tím více omezuje, případně nahrazuje automatickými ukládacími skříňkami, převážně kvůli zaměstnanecké politice (úspora pracovních míst). Ve větších stanicích (vyjma Prahy hl. n. a Brna hl. n.) a v některých významných turistických oblastech však úschovnam zánik prozatím nehrozí. V těchto stanicích brzdí případný rozvoj výše zmíněná restrukturalizace, není totiž zřejmé, kdo bude chod úschoven zajišťovat (provozovatel či dopravce). Vyřešení tohoto problému je nezbytné k rozvoji dalších služeb v rámci přepravy kol, návrh uvádím v kapitole 3.1 Přeprava jízdních kol bez spolucestujícího.

Výhodou automatických ukládacích skříňek je úspora pracovních míst a nepřetržitý provoz. Dle mého názoru ovšem úspora míst není jednoznačná. Je třeba zajistit vyhovující technický stav a zejména zabránit možným krádežím a projevům vandalismu nepřetržitým dohledem. Ten bývá i zajišťován pracovníky úschoven. V některých stanicích skříňky provozují soukromé firmy, ty ale mohou být dražší a může nastat problém, když si ukladatel nevyzvedne do uplynutí určené doby zavazadlo. V tomto případě přemístí zaměstnanec ČD uložená zavazadla do úschovny, případně na jiné místo dle zveřejněných podmínek, kde se ponechají nejdéle 40 dnů. Při nedohodě ČD a.s. se soukromým provozovatelem se ale může stát, že cestující bude muset své zavazadlo složitě dohledat.

Do automatických skříňek lze také uložit více kusů menších zavazadel za stejnou cenu, prostory jsou ale omezené. Do úschoven je možné předat zavazadla rozměrnější, podle

kapacity a vybavení se za zvláštních podmínek mohou přijmout do úschovy také jízdní kola, dětské kočárky, motocykly apod.







Ceny za úschovu se liší, u skříněk je to dané typem a provozovatelem, u úschoven zejména významností stanice. Například v Pardubicích je cena za 24 hodin v úschovně 15 Kč, za ukládací skřínky, které jsou staršího typu a provozují je ČD, je cena 20 Kč, v Brně je úschovna zrušena, skřínky jsou zde nové a provozuje je soukromá firma za cenu 90/60 Kč.

## 1.2 Služby pro cyklisty




Tyto služby jsou hojně využívány především v období od začátku dubna do konce října, kdy i společnost České dráhy a. s. nabízí rozšířenou paletu těchto služeb. Cyklisté mohou jízdní kolo nejen přepravit ve vlacích všech kategorií (době zvýšené poptávky jsou na některých vlacích zařazeny i speciálně upravené vozy), ale jízdní kolo si ve vybraných stanicích i vypůjčit.

### 1.2.1 Přeprava kol

Jízdní kola přepravuje společnost ČD a.s. jako spoluzavazadla nebo formou úschovy během přepravy. Vlaky, které tyto způsoby přepravy umožňují, jsou v jízdním řádu v hlavičce vlaku označeny níže uvedenými piktogramy, které také rozlišují, kde je možnost nebo povinnost zajistit si pro přepravu kola rezervaci.

-  rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol
-  rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol; možnost rezervace místa pro jízdní kolo
-  rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol; povinná rezervace místa pro jízdní kolo nebo místa pro cestujícího s jízdním kolem
-  úschova během přepravy
-  úschova během přepravy, možnost rezervace místa pro jízdní kolo
-  úschova během přepravy, povinná rezervace místa pro jízdní kolo v období od 1.4. do 31.10., mimo toto období možnost rezervace místa pro jízdní kolo.

### Přeprava jízdního kola jako spoluzavazadlo

Přeprava jízdních kol jako spoluzavazadlo je povolena ve všech vlacích osobní dopravy ve vozech označených symbolem ,  nebo . Vlaky s rozšířenou kapacitou pro přepravu jízdních kol jako spoluzavazadlo jsou v jízdním řádu v hlavičce vlaku označeny

stejným symbolem. Dále je tato přeprava povolena v neoznačených osobních vlacích, spěšných vlacích a rychlících (neplatí pro vlaky se zveřejněnou přepravou spoluzavazadel nebo službou úschova během přepravy), a to na prvním nebo posledním představku (prostoru dveří) soupravy, kde mohou být umístěna vždy nejvýše dvě jízdní kola, není-li to z technologických důvodů nebo z důvodu bezpečnosti vyloučeno. Jako spoluzavazadlo nelze přepravit tandemové a vícemístné kolo. Jízdní kolo nelze přepravit ve vlacích označených symbolem škrtnutého kola.

Rozhodnutí o umístění jízdního kola nebo odmítnutí přepravy přísluší výhradně průvodčímu. Cena přepravy jízdního kola je stejná jako přeprava jiných spoluzavazadel. Doklad o zaplacení ceny za přepravu jízdního kola pro jeden vlak lze zakoupit u pověřeného zaměstnance ČD ve vlaku, u pokladní přepážky lze zakoupit tento doklad pouze s rezervací místa pro jízdní kolo. Doklad platí nejdále do cílové stanice vlaku.

Po celou dobu přepravy jízdního kola jako spoluzavazadlo je cestující povinen zajišťovat bezpečnou manipulaci s kolem a dohled nad ním a odpovídá za případné škody z takovéto přepravy vzniklé.

### **Přeprava jízdních kol formou úschovy během přepravy**

Přeprava jízdního kola s využitím služby úschova během přepravy probíhá stejně jak u zavazadel, cena je také stejná. Před předáním do úschovy je nutné odejmout všechny snadno odnímatelné součásti jízdního kola, neboť společnost České dráhy a.s. neodpovídá za jejich ztrátu nebo poškození.

Přeprava kol formou úschovy během přepravy je pro cestující výhodná, stojí pouze o 5 Kč (celodenní o 10 Kč) více a o své kolo se nemusí během jízdy starat. Proto je předpoklad, že když bude mít cestující na výběr mezi službami úschova během přepravy a rozšířenou přepravou spoluzavazadel, především jízdních kol, zvolí úschovu. Pro dopravce může nastat problém, zvolí-li tuto formu více lidí najednou. Doklad pro úschovu se vydává zvlášť pro každé kolo a přímo u vlaku, což při větším počtu může vyvolat zpoždění vlaku.





Tato situace může nastat převážně v letních měsících, mimo jiné, na trati číslo 226 (Veselí nad Lužnicí – České Velenice) na Třeboňsku a 303 (Kojetín – Valašské Meziříčí) na Kroměřížsku, které protínají oblíbené turistické oblasti. Na těchto tratích jsou některé vlaky vedeny současně s oběma službami i o víkendu, kdy je předpoklad největšího

„náporu“ cyklistů. Na trati 303 dochází i k situaci, že ve vlaku jsou každý den k dispozici obě služby, ale v sobotu či v neděli pouze úschova během přepravy.

Řešení může být provoz jenom rozšířené přepravy spoluzavazadel nebo v případě zvýšené poptávky po přepravě zavazadel, umožnit úschovu během přepravy jen pro zavazadla (na trati 226 se nachází mimo jiné lázně v Třeboni, kam jezdí lidé i na delší pobyty), s jedinou výjimkou u předem ohlášených a odbavených skupin cyklistů. To lze ale uskutečnit jen v případě nasazení vhodných vozů s dostatečným počtem vhodných míst (i s vhodnou šířkou dveří) pro uložení jízdních kol, jako například upravené vozy řady Bdt, Bp, Bdtmee a jiné.

Další návrh na řešení přepravy kol uvádím v kapitole 3.1 (Přeprava jízdních kol bez spolucestujícího).

### **Rezervace míst pro kola ve vlacích s rozšířenou přepravou spoluzavazadel, především jízdních kol, nebo se službou úschova během přepravy**

U vlaků označených symboly  nebo  je umožněna přeprava jízdních kol s možností rezervace místa pro jízdní kolo. U vlaků označených symboly  nebo  je rezervace místa povinná. Rezervaci je možno zakoupit v předprodeji až 2 měsíce předem ve stanicích vybavených zařízeními pro elektronický výdej jízdních dokladů. Cena rezervace místa pro kolo je závislá na použitém vlaku a předloženém dokladu (viz tab. 1).

Tab. 1: Ceník rezervačních dokladů

Druh dokladu	Kč
Místenka SC nebo místenka SC s rezervací pro jízdní kolo	200,-
Místenka SC nebo místenka SC s rezervací pro jízdní kolo pro držitele slevy Rail plus	100,-
Místenka nebo místenka s rezervací pro jízdní kolo nebo poplatek za vyhrazení místa pro jízdní kolo (vyjma vlaků SC)	70,-
Místenka nebo místenka s rezervací pro jízdní kolo nebo poplatek za vyhrazení místa pro jízdní kolo (vyjma vlaků SC) pro držitele slevy Rail plus	35,-

Zdroj: [www.cd.cz](http://www.cd.cz)

K rezervačnímu dokladu je třeba ještě zakoupit a ve vlaku předložit přepravní doklad pro jízdní kolo (doklad o přepravě spoluzavazadla, doklad o úschově během přepravy, mezinárodní doklad pro přepravu jízdních kol, nájemní smlouva z půjčoven kol ČD apod.).

Prodej rezervací končí vždy 2 hodiny před odjezdem vlaku z výchozí stanice.

## **Přeprava jízdních kol do zahraničí**

### *Přeprava jízdních kol na Slovensko*

V přímých vlacích je přeprava kol možná formou úschovy během přepravy. Cena za přepravu jednoho jízdního kola jedním vlakem na Slovensko činí 30 Kč, cena za přepravu kola ze Slovenska v jednom vlaku činí 2 EUR (včetně rezervace). Ve vybraných vlacích je možné si místo pro kolo předem zarezervovat (poplatek za rezervaci je 70 Kč, pro držitele slevy Rail plus 35 Kč), v některých je rezervace úschovy během přepravy povinná (převážně vlaky kategorie EC).

Za přepravu jízdních kol formou spoluzavazadla na Slovensko zaplatí cestující stejnou cenu jako při vnitrostátní přepravě (25/50 Kč), v některých vlacích je nutno uhradit poplatek za rezervaci (převážně vlaky kategorie SC, EC, IC). V rámci malého pohraničního styku je přeprava kol povolena ve všech vlacích osobní dopravy ve vozech označených symbolem jízdního kola – ~~Os~~. Podobně jako ve vnitrostátní přepravě je tato přeprava povolena i v neoznačených vozech ve vlacích kategorie Os, Sp a R na prvním a posledním představku soupravy, kde mohou být umístěna nejvýše dvě jízdní kola.

### *Přeprava jízdních kol do ostatních zemí Evropy*

Jízdní kola je možné přepravovat formou spoluzavazadla do následujících zemí: Německo, Rakousko, Maďarsko, Nizozemsko, Dánsko, Lucembursko, Belgie, Švýcarsko. Cena za přepravu z nástupní stanice v ČR do cílové stanice v zahraničí je 5 EUR. Doklad pro přepravu kola zpět lze zakoupit v předprodeji již v ČR. Při nákupu tohoto dokladu v zahraničí se cena řídí tarify příslušné železnice. Přeprava kol je podmíněna existencí této služby ve vlaku zveřejněné v jízdním řádu a dostatečnou kapacitou míst. Pro přepravu kol v dálkové mezinárodní přepravě je většinou nutná rezervace míst pro kolo (především vlaky kategorie SC, EC). Přepravní doklady je možné zakoupit ve všech pokladních přepážkách s mezinárodním oprávněním.

### *Příhraniční přepravy*

V rámci zvýhodněných regionálních příhraničních nabídek do Německa, Polska a Rakouska je možné přepravovat také jízdní kola, zpravidla formou spoluzavazadla. Ceny a podmínky závisí na příslušné nabídce.

## **1.2.2 Půjčovny jízdních kol**

Půjčovny jízdních kol začala společnost budovat ČD a.s. v roce 2003, od té doby bylo zprovozněno 16 půjčoven. Ještě v roce 2005 byla služba především kvůli započítání vstupních



nákladů prodělečná, dnes již je přinejmenším rentabilní zejména díky velmi oblíbených cykloturistických oblastí, jako jsou Jižní Čechy, Šumava a Jižní Morava. V příloze č. 1 je uveden ekonomický vývoj půjčoven z let 2003 – 2005. Všechny půjčovny kol jsou vybaveny trekingovými koly s odborně prováděným servisem. Půjčovny kol jsou v provozu každoročně od 1. dubna do 31. října.

K vypůjčení jízdního kola je nutné předložit dva osobní průkazy (občanský průkaz, řidičský průkaz, cestovní pas apod.) pro sepsání nájemní smlouvy, složit zálohu za vypůjčené kolo (1000 Kč za jedno kolo nebo 2000 Kč za 2 až 5 kol) a zaplatit půjčovné. Záloha bude vrácena zpět při vrácení kola, a to i v jiných vyjmenovaných stanicích v určené oblasti.

Vypůjčené jízdní kolo lze zdarma přepravit vlakem po vybraných tratích při využití služeb přeprava spoluzavazadel nebo úschova během přepravy a uschovat ve všech stanicích na vybraných tratích vybavených úschovnou zavazadel. Kolo si je možné v půjčovně předem zarezervovat telefonicky nebo prostřednictvím internetu.

Standardní půjčovné za kola:

- jednodenní nájemné: 160 Kč
- jednodenní nájemné pro držitele slevy Rail plus: 120 Kč
- polodenní nájemné (platí od 13:00 hodin do jedné hodiny po začátku stanovené otevírací doby následujícího dne): 120 Kč
- polodenní nájemné pro držitele slevy Rail plus: 90 Kč

Dvojkolo:

- jednodenní nájemné: 320 Kč
- jednodenní nájemné pro držitele slevy Rail plus: 240 Kč

Rezervace:

- poplatek za rezervaci kola: 15 Kč
- poplatek za rezervaci dvojkola: 30 Kč

V některých půjčovnách mohou být stanoveny odlišné ceny půjčovného, to je uvedeno v následujícím přehledu půjčoven.

### **Polabí-Nymbursko**

Půjčovna je umístěna ve stanici Lysá nad Labem, jízdní kolo lze vrátit pouze tam.

Tato půjčovna byla zprovozněna jako poslední, a to 1. 5. 2009.

## **Východní Čechy**

Půjčovna je umístěna ve stanici Česká Skalice, jízdní kolo lze vrátit i ve stanicích Červený Kostelec, Náchod a Nové Město nad Metují.

*Ceny půjčoveného za jedno kolo*

- na jeden den s jízdenkou ČD: 230 Kč
- na jeden den bez jízdenky ČD: 260 Kč

## **Litovelské Pomoraví**

Půjčovna je umístěna ve stanici Olomouc hl. n., jízdní kolo lze vrátit pouze tam.

## **Kroměřížsko a Hostýnské vrchy**

Půjčovna je umístěna ve stanici Kroměříž, jízdní kolo lze vrátit pouze tam.

## **Jižní Morava**

Jízdní kola se půjčují ve stanicích Znojmo, Břeclav, Veselí nad Moravou a Kyjov. Kola je možno mimo uvedené půjčovny vrátit také v železničních stanicích Šumná a Hrušovany nad Jevišovkou.

*Ceny půjčoveného za jedno kolo*

S jízdenkou ČD/bez jízdenky:

- do 6 hodin: 150/180 Kč
- do 12 hodin: 230/250 Kč
- do 24 hodin: 300/350 Kč

## **Jižní Čechy**

Kola se půjčují ve stanicích Jindřichův Hradec, Tábor, Třeboň, Telč a Veselí nad Lužnicí, vrátit lze i ve stanici Bechyně, Soběslav, Kardašova Řečice, Počátky-Žirovnice, Lomnice nad Lužnicí, Majdalena, Nové Hrady, Borovany, České Velenice, Třešť, Dačice, Slavonice a v obsazených stanicích společnosti JHMD a.s (kap. 2.5.3).

*Ceny půjčoveného za jedno kolo*

S jízdenkou ČD/bez jízdenky:

- do 3 hodin: 80/90 Kč
- do 6 hodin: 150/180 Kč
- do 12 hodin: 230/260 Kč
- do 24 hodin: 300/350 Kč

## Šumava

Jízdní kola se půjčují ve stanicích Volary, Černá v Pošumaví a Nová Pec, vrátit je lze i ve stanicích Prachatice, Kubova Huť, Kájov, Český Krumlov a Horní Planá.

*Ceny půjčování za jedno kolo*

S jízdenkou ČD/bez jízdenky:

- do 12 hodin ... 230/270 Kč
- do 24 hodin ... 300/350 Kč

### 1.3 Přeprava zásilek

Tato služba je, po přepravě zavazadel, jedna z nejstarších a nejdéle provozovaných doplňkových služeb na železnici na území dnešní České republiky. Přepravu kusových zásilek měly na našem území zorganizovány již rakousko–uherské železnice. Zásilky vozily soukromé povozy do určených stanic, kde se soustřeďovaly a nakládaly, a po přepravě po železnici se opět z určených stanic soukromými povozy rozvážely. Tyto přepravy byly většinou pomalé, neboť železniční vozy byly vypravovány v dlouhých intervalech až po nashromáždění většího počtu zásilek. Dodací lhůty byly i několik týdnů.

Služba se dále vyvíjela. Před rokem 1989 byla provozována spolu s tehdejším státním podnikem ČSAD, mezi lety 1990 – 1994 nebyla přeprava zásilek po železnici organizována vůbec.

V roce 1994 zavedly České dráhy (toho času státní podnik) expresní přepravu kurýrních zásilek, kterou již v té době provozovaly např. německé dráhy (DB). Postupným vývojem, když např. byla v roce 1996 zahájena přeprava zásilek na Slovensko a 30. 5. 1999 uzavřena smlouva s firmou ČESKÝ KURÝR - Direct Express, s. r. o. zajišťující návaznou službu „svoz z domu - rozvoz do domu“, dospěla tato služba dnešní podoby.

České dráhy využívají možnosti své dopravní sítě tak, že zásilky ČD-Kurýr lze k přepravě podávat nebo i odebírat téměř v každé denní i noční době a navíc i ve dnech pracovního volna (dle provozní doby zařazených stanic).

Základem provozu je optimalizované řešení přepravy – zásilka přechází z jednoho spoje na druhý bez nutnosti dlouhodobého skladování a s ním spojených manipulací. Zásilky se přepravují ve služebních oddílech vozů osobní přepravy. Tyto vlaky jsou uvedeny pro každou stanicí v plánu relací a spojů. Zásilky ČD-Kurýr přepravuje po přesně stanovených trasách, takže odesílatel již při podeji zná konkrétní čas příjezdu zásilky do stanice určení. Může proto informovat příjemce o době plánovaného doručení zásilky,

kteřá je zpravidla 15 minut po příjezdu vlaku připravena k vyzvednutí. Bezplatnou službou pro zázakzníky je možnost sledování včasnosti spoje, v němž se zázilka přepravuje, prostřednictvím internetu nebo z mobilního telefonu.

### 1.3.1 Vnitrostátní přeprava kurýrních zázilek ČD-Kurýř

ČD-Kurýř v současné době zahrnuje 213 železničních stanic (od druhé změny jízdního řádu, která vstoupí v platnost 14. 6., 174 stanic) včetně stanic Kamenice nad Lipou (dopravce JHMD a.s., kapitola 2.5.4) a Vrbno pod Pradědem (OKD-Doprava a.s., kapitola 2.4.4).

Každý jednotlivý kus musí být podán k přepravě jako samostatná kurýrní zázilka a musí splňovat stanovené podmínky:

- maximální hmotnost 15 kg
- maximální hodnota 50 000 Kč
- minimální rozměry musí umožnit nalepení nálepky - díl přepravního listu (cca 210 x 110 mm)
- maximální rozměry dle tabulky (viz tab. 2)

Tab. 2: Tabulka maximálních rozměrů zázilky ČD-Kurýř

cm	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
10	100	100	100	100	100	100	100	100	90	80
20	100	100	100	100	80	70	60	50	40	
30	100	100	90	70	60	50	40	30		
40	100	100	70	60	50	40	30			
50	100	80	60	50	40	30				
60	100	70	50	40	30					
70	100	60	40	30						
80	100	50	30							
90		90	40							
100		80								

Zdroj: [www.cd.cz](http://www.cd.cz)

Maximální rozměry zázilek jsou odvozeny z maximálního teoretického objemu zázilek. První a druhý maximální rozměr je uveden v prvním řádku a v prvním sloupci tabulky. Třetí maximální rozměr je uveden na průsečíku řádku a sloupce pro předchozí dva rozměry. U zázilek válcovitého tvaru se u prvního a druhého rozměru uvažuje průměr válce. Nachází-li se některý z rozměrů mezi stanovenými hodnotami, uvažuje se hodnota vyšší. Lze také přepravit dlouhé předměty do délky 2 m, pokud ostatní rozměry, případně průměr nepřesáhne 20 cm.

Jako jediná kurýrní společnost přepravují ČD a.s. v rámci služby ČD-Kurýr i živá zvířata, a to akvarijní rybičky, bezobratlí živočichové (např. krmní červi) a drobná zvířata na prodejní a výstavní akce, vyhlášené po dohodě s Českým svazem chovatelů (např. králíci, okrasné ptactvo apod.), při splnění předepsaných veterinárních požadavků. V roce 2008 se přeprava živých zvířat podílela 13 % na celkových přepravách, a i přes zdražení zájem o tuto službu stoupá.

Jako kurýrní zásilku nelze přepravit živá zvířata (mimo výše zmíněných), zbraně, nebezpečné látky a předměty, které svými vlastnostmi mohou způsobit poškození vozu, železničních zařízení nebo jiného zboží, újmu na zdraví lidí nebo zvířat, apod.

S cílem zjednodušit administrativu při odbavení zásilek jak v odesílací stanici, tak ve stanici určení, zrušily ČD některé samostatné vybírané poplatky a zahrnuly je do dovozného (tab. 3). Odesílatel obdrží přepravní list zdarma, příjemce již neplatí za podání zprávy o příchodu zásilky.

Tab. 3: Ceník dovozného systému ČD-Kurýr

	<b>Dovozné včetně 19 % DPH (Kč)</b>
Základní dovozné (za zásilku)	160,-
Smluvní dovozné (za zásilku)	120,-
Dovozné za povolenou přepravu živých zvířat (za zásilku)	200,-
Poplatek za uložení dobírky na zásilku ČD-Kurýr	30,-
<hr/>	
Návratky při nedodržení dodací lhůty ze základního i smluvního dovozného (za zásilku)	50,-
<hr/>	
Přepravní list a avizování zásilky příjemci	zdarma

Zdroj: [www.cd.cz](http://www.cd.cz)

Dovozné lze hradit v hotovosti při podeji zásilky nebo lze uzavřít s ČD a.s. smlouvu o centrálním zúčtování a hradit dovozné zpětně na fakturu.

Cena 160 Kč platí bez ohledu na přepravní vzdálenost, hmotnost či rozměry zásilky.

Pravidelní zákazníci, kteří po dva následující kalendářní měsíce podali k přepravě u téže odesílací stanice nejméně 20 kurýrních zásilek měsíčně, mohou s ČD uzavřít smlouvu o poskytování množstevní slevy z dovozného. Smluvní dovozné (za zásilku) pak zákazníkovi klesne na 120 Kč. Množstevní slevu z dovozného nelze uplatnit na přepravu zásilek s živými zvířaty. Smlouva o poskytování slevy z dovozného automaticky ztrácí platnost k poslednímu

dni v měsíci, ve kterém příslušný odesílatel podá k přepravě méně než dvacet kurýrních zásilek. Novou smlouvu může tentýž odesílatel se stanicí uzavřít po uplynutí dvou měsíců, v nichž podmínku pro uzavření smlouvy opět splní.

Je-li zásilka doručena do stanice určení 60 a více minut po času pravidelného příjezdu spoje, k němuž byla zásilka podána podle plánu relací a spojů, vyplatí stanice určení příjemci na jeho žádost návratek za nedodržení dodací lhůty ve výši 50 Kč za zásilku.

Zásilku je možno také odeslat na dobírku, pak je nutno k přepravnímu listu připojit ještě poštovní poukázku pro odeslání dobírky.

Pro zákazníky, kteří potřebují přepravovat zásilky za specifických podmínek odlišných od smluvních přepravních podmínek nebo mezi stanicemi nezařazenými v systému ČD-Kurýr, je v nabídce takzvaná instradovaná přeprava, při níž ČD a.s. připraví odpovídající nabídku vhodných spojů.

ČD-Kurýr využívá jen vlaky do kategorie R, je zde všem předpoklad a možnost využít vlaků vyšší kvality. Více je uvedeno v kapitole 3.4 Zavedení vlaků vyšší kvality do přepravy zásilek.

Ve všech stanicích v systému nabízejí ČD a.s. návaznou službu "svoz z domu - rozvoz do domu" ve spolupráci s firmou ČESKÝ KURÝR - Direct Express, s.r.o.

Protože se systém ČD-Kurýr vyznačuje především přesným termínem dodání zásilky, využívají jej, kromě jiných, i mnohá zdravotnická zařízení na území celé republiky (např. pro přepravu živých tkání určených k transplantaci). ČESKÝ KURÝR - Direct Express s.r.o. zabezpečuje prostřednictvím systému ČD-Kurýr celorepublikový svoz výtěrových vzorků k laboratornímu zpracování v dětském lékařství.

V prvním roce provozu služby (1994) bylo systémem ČD-Kurýr převezeno 1572 kusů zásilek s tržbou 100 000 Kč. O tom, že se služba stala velmi brzy oblíbenou a využívanou svědčí, že již v roce 1996 bylo podáno 30 000 zásilek s tržbami 1 908 335 Kč, a v roce 1999 bylo podáno 89 786 s tržbami 6 450 036 Kč. Na počtu zásilek mělo vliv především postupné zvyšování počtu zařazených stanic (1994 – 17, 1995 – 58 stanic), na tržbách i postupné zdražování (1994 – 60 Kč, 1997 – 70/50 Kč, 1999 – 100/70 Kč).

Následující roky byl postup pozvolný až do roku 2003, kdy byla zrušena přeprava spěšnin a cestovních zavazadel. Množství podaných zásilek se zvýšilo o téměř 50 %. V roce 2008 byly tržby 41 275 590 při podaných 299 472 zásilkách. Neustálé zvyšování počtu podaných zásilek i přes zdražování přepravného svědčí o tom, že toto zdražování je přiměřené a vynahrazeno kvalitou služby. Je to i tím, že tato služba není primárně „tlačena“ ze strany

ČD a. s. na ziskovost a přírůstkové náklady této služby jsou minimální (jízda vlaku, doprovod i provoz stanic je již hrazen z jiných zdrojů).

První čtyři měsíce roku 2009 byly, i z důvodu ekonomické krize, na podané zásilky a tržby slabší než stejné období roku 2008, a to i přesto, že se zvýšil počet přepravených živých zvířat (cca 20 % z celkového počtu podaných zásilek) a nově se zavedly přepravy stejnokrojů a jiné přepravy pro dceřiné společnosti a obchodní partnery ČD (např. ČD-Cargo, SŽDC, vydavatelství Grand Princ). Je zajímavé, že i když je leden tradičně na celkový počet podaných zásilek jeden z nejslabších měsíců, na podaná živá zvířata je jeden z nejsilnějších.

Průběh podaných zásilek a tržeb s podílem přeprav živých zvířat je uveden v příloze 2.

### **1.3.2 Mezinárodní přeprava kurýrních zásilek na Slovensko – InterKurýr**

V mezinárodní přepravě kurýrních zásilek mezi Českou republikou a Slovenskou republikou lze v současné době podat v rámci systému InterKurýr zásilky k přepravě ve 24 vybraných železničních stanicích Českých drah a.s. a 14 stanic Železnic Slovenské republiky (ŽSR).

Pro mezinárodní přepravu kurýrních zásilek mezi Českou republikou a Slovenskem platí podobné přepravní podmínky jako ve vnitrostátní přepravě. Na zásilku nelze uložit dobírku a nelze přepravit předměty obsahující látky vyjmenované v Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) nebo zlato, platinu, pravé perly a drahokamy. Převážet nelze také cenné papíry a živá zvířata.

Zásilky jsou omezeny:

- maximálními rozměry (400 x 500 x 500 mm)
- minimálními rozměry (100 x 150 mm)
- maximální hodnotou (50 000 Kč)
- maximální hmotností (10 kg)

Každá zásilka musí být před podáním k přepravě proclena.

Dovozné za mezinárodní kurýrní zásilky je jednotné pro všechny zásilky bez ohledu na tarifní vzdálenost a počítá se za každý přepravený kus. Skládá se z dovozného za úsek v České republice a z dovozného za úsek na Slovensku (viz tab. 4). Stanice zařazené do systému Interkurýr jsou uspořádány podle vzdáleností do jednotlivých pásem. V ČR jsou stanoveny tři pásma, na Slovensku dvě pásma. Při hmotnosti zásilky InterKurýr do 5 kg včetně je každé pásmo účtováno ve výši 3 EUR, takže podle přepravní vzdálenosti zaplatí zákazník od 6 do 15 EUR.

Při hmotnosti zásilky InterKurýr od 5 kg do 10 kg se dovozní za trať ŽSR zvyšuje do I. pásma o 1 EUR, tedy na 4 EUR, do II. pásma o 2 EUR, tedy na 8 EUR

K dovoznému (za tratě obou železnic), které musí být uhrazeno při podeji zásilky, připočte odesílací stanice DPH podle vnitrostátních daňových předpisů (ČR 19 %). V mezinárodní přepravě je dovozní stanoveno v EUR a na Kč se přepočítává podle aktuálního jednotného železničního kurzu, který se v průběhu roku mění.

Tento systém je podle mého názoru příliš složitý a pro cílového zákazníka velmi nepřehledný, řešením by mohlo být nastavení jednotné ceny podobně jako u systému ČD-Kurýr. Přeprava na kratší vzdálenosti by se zdražila, zlevnila by se ale přeprava na delší vzdálenosti, čímž by tržby zůstaly na podobné úrovni.

Tab. 4: Rozdělení stanic systému InterKurýr do pásem

Česká republika (ČD)			Slovensko (ŽSR)	
III. pásmo	II. pásmo	I. pásmo	I. pásmo	II. pásmo
Č. Budějovice	Č. Třebová	Brno hl.n.	Bratislava hl.st.	Banská Bystrica
Cheb	H. Králové hl.n.	Frydek-Místek	Čadca	Humenné
Plzeň hl.n.	Jindř.Hradec	Nový Jičín město	Lipt. Mikuláš	Košice
Praha hl.n.	Kolín	Olomouc hl.n.	Martin	Michalovce
Strakonice	Pardubice	Ostrava hl.n.	Piešťany	Poprad-Tatry
Ústí n.L. hl.n.		Šumperk	Žilina	Spišská Nová Ves
		Val.Meziříčí		Trebišov
		Zlín střed		Zvolen os.st.
		Žďár nad Sáz.		

Zdroj: [www.cd.cz](http://www.cd.cz)

Před podáním zásilky k přepravě zajistí odesílatel její celní projednání a propuštění k vývozu. Ve stanici určení musí být zásilka před vydáním příjemci rovněž celně projednána a propuštěna k dovozu. Ve všech stanicích zařazených do systému InterKurýr jsou celnice umístěny přímo ve staniční budově nebo v jejím nejbližším okolí. Ve většině stanic jsou k dispozici celní deklaranti, kteří zákazníkům v případě potřeby pomohou. Vzhledem k obvyklým úředním hodinám celnic jsou do mezinárodního systému InterKurýr zařazeny pouze noční spoje, kterými je zásilka doručena do stanice určení v dopoledních hodinách druhého dne po podání k přepravě.

Dodací lhůta se považuje za zachovanou, pokud vlak dojede se zásilkou do stanice určení se zpožděním maximálně 59 minut oproti uvedenému času. Pro posouzení dodací lhůty je vždy rozhodující čas skutečného příchodu zásilky do stanice určení. Do dodací lhůty se nezapočítává čas nutný pro celní řízení. Na rozdíl od vnitrostátní přepravy se v mezinárodní přepravě přijímají reklamace na překročení dodací lhůty pouze v případě, kdy dojde v jeho důsledku k poškození zásilky.



## 1.4 Jídelní vozy

Ve vybraných vlacích kategorie EC, IC, Ex a R provozuje společnost České dráhy a.s. formou smluvního vztahu stravovací služby v jídelních vozech, ty zajišťují společnosti JLV a.s. (Jídelní a lůžkové vozy), WS (Wagon Slovakia CZ s.r.o.) SD Trains Catering. Na území české republiky jezdí i vozy německých (DB), maďarských (MÁV), polských (PKP) drah a firmy Želturist (Srbsko). V některých vlacích, ve kterých není k dispozici jídelní vůz, probíhá ve spolupráci s několika soukromými subjekty provoz občerstvení formou pojízdného minibaru.

Vzhledem k velkému množství provozovatelů se liší i ceny a kvalita těchto služeb. Nejdražší jsou německé a maďarské jídelní vozy. Zatímco u německých služeb je kvalita (až na občasné problémy s dorozumíváním se s personálem) vyhovující, u maďarských se momentálně řeší nevyhovující kvalita služeb počínaje úrovní personálu (dorozumění, přístup atd.) až po kvalitu samotných nabízených produktů.

Za těmito společnostmi je cenově nejdražší (i přes různé cenové hladiny dle kategorií vlaků a speciální relační slevy na území České republiky) česká společnost JLV a.s., jejíž cenová politika je nastavena převážně pro zahraniční klientelu. I přes vyšší ceny nabízí tato společnost i „domácí“ jídla a polévky vařené z polotovarů, kde kvalita zdaleka neodpovídá ceně.

## 1.5 Ubytovací vozy

Na nočních spojích provozuje společnost České dráhy a.s. služby v ubytovacích vozech, které smluvně zabezpečují společnosti JLV a.s., WS, WARS (Polsko), CIWLT (Francie), CNL (Švýcarsko), DB ERS (Německo), Gevaro Bucuresti (Rumunsko), UZ (Ukrajina) a RŽD (Rusko).

V rámci mezinárodních standardů přepravy cestujících nočními ubytovacími vlaky je základní nabídka rozdělena na přepravu v lůžkových nebo v lehátkových vozech

Z České republiky vyjíždějí noční vlaky kategorie R (popř. EC/IC), kde je možné využít lůžkových nebo lehátkových vozů nejen do sousedních zemí, ale i do Švýcarska, Nizozemí, Ruska, Běloruska, Slovinska, Maďarska, Rumunska a na Ukrajinu, sezónně i do Bulharska, Řecka, Srbska, Chorvatska a Černé hory; či vlaky kategorie EuroNight (jen lůžkové vozy a zpravidla klimatizované), které vyjíždějí do Německa, Rakouska, Švýcarska, Nizozemí a na Slovensko.

Po celou dobu jízdy je v lůžkovém i lehátkovém voze k dispozici průvodce, který při nástupu do vozu přebírá jízdní doklady a ty pak předloží ke kontrole průvodčímu, buď cestující před příjezdem vlaku do stanice, kde vystupují (zpravidla 30 minut před příjezdem nebo dle dohody i dříve). U průvodce je také možno zakoupit drobné občerstvení včetně alkoholických a nealkoholických nápojů.

Pro cestu ubytovacími vozy je třeba při nákupu jízdenky zaplatit lůžkový nebo lehátkový příplatek zakoupením lůžkového/lehátkového lístku, který lze zakoupit ve výdejně jízdenek až 60 dní před odjezdem, prodej je ukončen dvě hodiny před odjezdem vlaku z výchozí stanice. Poté je možno lístek koupit v doprodeji ve vlaku přímo u průvodce ubytovacího vozu. Rezervované místo je třeba obsadit do 15 minut po odjezdu vlaku z nástupní stanice, jinak cestující na toto místo ztrácí nárok.

Děti do deseti let mohou ve dvou cestovat na jednom lůžku/lehátku za cenu jednoho lůžkového/lehátkového lístku.

Do ubytovacích vozů si cestující mohou vzít s sebou ruční zavazadla, která lze umístit na místa pro ně určená tak, aby nebyla na obtíž ostatním cestujícím. Na chodbách a v sousedních volných oddílech zavazadla ukládat nelze. Povolena je přeprava lyží za předpokladu, že jsou uloženy v ochranném obalu a za souhlasu ostatních spolucestujících v oddíle. Ze živých zvířat je možno s sebou vzít pouze psa a to za podmínky, že má cestující rezervovaný celý oddíl.

Pro vybrané destinace je možno zakoupit jízdní doklady s globální cenou, které již v sobě zahrnují cenu za jízdenku i cenu lůžkového nebo lehátkového příplatku. Většinou se jedná o velmi výhodné ceny pro omezený počet míst při nákupu delší dobu předem.

Kromě pravidelně do vlaku řazených ubytovacích vozů je možné objednat přistavení zvláštních ubytovacích vozů či vypravení zvláštních vlaků s ubytovacími vozy.

### **1.5.1 Lůžkové vozy**

V lůžkových vozech je možné cestovat v jednolůžkových, dvojlůžkových nebo trojlůžkových oddílech. Součástí oddílu je vždy umyvadlo s teplou i studenou vodou, šatník, lůžka jsou již povlečena. Bezpečnost cestujících po dobu spánku zajišťují bezpečné zámky na dveřích do oddílu. Oddíly lze pro denní cestování snadno upravit k sezení. WC jsou společná pro celý vůz. Novější lůžkové vozy jsou již zpravidla klimatizovány, opatřeny zásuvkami s 230 V a vybaveny společnou sprchou. V některých lůžkových vozech je poskytována i kategorie Deluxe s koupelnou a sprchou umístěnou přímo v oddíle.

V lůžkových vozech jsou oddíly rozděleny zvlášť na oddíly pro muže a zvlášť pro ženy. Pokud chtějí muž a žena cestovat ve společném oddílu, musí zaplatit i za případné nevyužití místo v tomto oddílu obyčejné jízdné i lůžkový příplatek. Děti do 10 let v doprovodu dospělé osoby mohou cestovat ve společném oddílu bez ohledu na jejich pohlaví.

### **Kategorie míst v lůžkových vozech**

- tourist (T3) – oddíl pro maximálně 3 cestující s jízdním dokladem pro 2. třídu
- double – oddíl pro maximálně 2 cestující s jízdním dokladem pro 2. třídu
- single – oddíl pro 1 cestujícího s jízdním dokladem pro 1. třídu, v ceně lůžkového příplatku je obvykle i snídaně
- Deluxe – u některých vozů je možnost ubytování v kategorii Deluxe s WC a sprchou v oddíle, cestující musí mít jízdní doklad pro 1. třídu bez ohledu na počet cestujících v oddílu

### **1.5.2 Lehátkové vozy**

Lehátkové vozy nabízejí nižší úroveň komfortu za nižší cenu. Oddíly v těchto vozech mohou být šestimístné nebo čtyřmístné. Při nástupu do vozu cestující obdrží od průvodce lůžkoviny, které si na své lůžko musí připravit sám. Oddíly lze také pro denní cestování snadno upravit k sezení. WC a umývárny jsou společné pro celý vůz. V lehátkových vozech jsou oddíly vždy společné pro muže i ženy.

### **Kategorie míst v lehátkových vozech**

- šestimístný oddíl – oddíl pro maximálně 6 cestujících s jízdním dokladem pro 2. třídu
- čtyřmístný oddíl – oddíl pro maximálně 4 cestující s jízdním dokladem pro 2. třídu

## **1.6 Autovlaky**

Autovlak přináší moderní, pohodlný a oblíbený způsob cestování, kdy společně s cestujícími jsou vlakem přepravována i jejich silniční motorová vozidla ve speciálním autovoze. Manipulace s autovozem a případně s doprovodným lůžkovým nebo lehátkovým vozem probíhá vždy současně.

Tato služba je provozována v nočním vlaku EN 425/424 Slovakia (Praha hlavní nádraží – Poprad-Tatry/Košice a zpět), v denním spoji EC 121/120 Košičan (Praha hl. n. – Košice a zpět), a v sezónním vlaku R 475/474 Jadran (Praha hl. n. – Split a zpět), který je v provozu ve směru do Splitu 19. 6. – 4. 9., zpět 20. 6. – 5. 9.

Cestující se musí dostavit k odbavení svého vozidla zpravidla 90 minut před odjezdem vlaku, po odbavení následuje nakládka vozidla řízená zaměstnancem ČD a.s.

Maximální povolená výška přepravovaných vozidel včetně případných střešních doplňků je 1,5 m, maximální délka 5,5, v případě překročení této délky se hradí přepravné za dvě vozidla. Nepřepravují se obytné přívěsy ani přívěsné vozíky. Při přepravě motocyklů (ta je povolena pouze v relaci Praha hl. n. – Poprad-Tatry a zpět) musí cestující použít své vlastní upevňovací popruhy.

Autovlakem není povoleno přepravovat silniční vozidla nebo náklad v nich za účelem vývozu nebo dovozu zboží a vozidla bez řidiče, platné registrační značky zapsané v osvědčení o registraci vozidla (nelze nahradit ani převozní značkou bez její registrace a osvědčení o registraci) a bez platného mezinárodního dokladu o pojištění vozidla. Cestující-řidič je plně odpovědný za dodržení platných celních zákonů a formalit. Z důvodu bezpečnosti železničního provozu a možné kontroly celní správy nesmí být vozidla zakrytá plachtou.

Zatímco sezónní vlak R 475/474 i pravidelný noční EN 425/424 bývají hojně využívány, denní vlak EC 121/120 jezdí často zcela prázdný. Dle mého názoru tato nabídka nemůže oslovit velké množství zákazníků z několika důvodů. Cestující co pokračují dále, využijí raději nočního spoje, kde si odpočinou a poté mohou využít dne k pokračování v cestě. Toho využijí i ti, kteří přijíždí za účelem práce, či jiných záležitostí, protože většina služeb, institucí a firem funguje převážně v dopoledních, či brzkých odpoledních hodinách. Osádka automobilu, které cesta do cílových míst přes den vyhovuje, zvolí cestu samotným automobilem, protože je rychlejší (automobil – z Prahy do Košic do 8 hodin jízdy, vlak – jízda + odbavení + dojezd do cíle přes 10 hodin), ve více lidech jsou náklady na cestu levnější (i v jednom nejsou náklady výrazně vyšší) a nejsou vázáni pevnými časy odbavení automobilu a odjezdu vlaku. Nebo případně zvolí jízdu vlakem bez automobilu.

### **1.6.1 Průběh přepravy**

#### **Odbavení**

Řidič při odbavení předloží zaměstnancům ČD, JLV nebo WS:

- platný jízdní doklad pro přepravu silničního vozidla a řidiče

- osvědčení o registraci motorového a přípojného vozidla (OTP), mezinárodní kartu automobilového pojištění (zelenou kartu) a osobní doklad řidiče (občanský průkaz nebo cestovní pas)
- zaměstnanec ČD s řidičem vyplní formulář Zpráva o stavu vozidla před naložením a zapíše si údaje o vozidle

### **Příprava k nkládce**

Na pokyn zaměstnance ČD se řidič přesune k nakládací rampě a připraví silniční vozidlo:

- odmontuje ze střechy automobilu nosiče lyží, držáky na kola, schránky na zavazadla a umístí je do automobilu, demontuje nebo zasune anténu tak, aby výška vozidla nepřesahovala 1,5 m.
- deaktivuje alarm a především deaktivuje satelitní sledování ukradených vozů po dobu přepravy telefonicky prostřednictvím svého dispečinku (aby se zamezilo případným komplikacím na hranici)
- řidič, příp. i osádka vozidla, si připraví příruční zavazadla, která si berou s sebou do ubytovacího vozu, po naložení vozidla již není umožněn vstup osob na vůz

### **Nakládka**

- nakládku silničního vozidla pomocí nájezdové rampy provádí řidič sám za pomoci zaměstnance ČD, který řidiče naviguje a uděluje mu pokyny
- nakládky na železniční vůz se účastní pouze řidič, který dbá osobní bezpečnosti při pohybu na plošině vozu a nakládací rampě
- o umístění a pořadí vozidel na voze rozhoduje zaměstnanec ČD
- řidič zajistí vozidlo na voze ruční brzdou a zařazením rychlostí
- upevnění automobilu na voze zajistí zaměstnanec ČD
- přeprava motocyklů je možná pouze v relaci Praha - Poprad; nakládku si zajistí motocyklista sám za asistence zaměstnance ČD, upevnění motocyklu si zajišťuje motocyklista sám, vlastními upevňovacími popruhy podle instrukcí zaměstnance ČD na místě jím určeném

## **Ubytování v ubytovacím voze**

- po naložení silničního vozidla se řidič, případně i členové osádky automobilu, přemístí se svými osobními zavazadly do vyčleněného ubytovacího vozu k autovlaku, pokud mají do něho zakoupeny ubytovací příplatky
- spolucestující předloží průvodci ubytovacího vozu příslušné jízdní doklady a ubytovací příplatky (jízdní doklad řidiče je součástí jízdního dokladu pro přepravu vozidla)
- vyčleněný vůz pro osádky vozidel se zpravidla nachází v blízkosti terminálu autovlaků
- rozdělení řidičů a osádek do jednotlivých oddílů ubytovacího vozu řídí průvodce vozu - zaměstnanec JLV nebo WS (řidič nemá vyčleněný oddíl pro sebe, pokud takový standard požaduje, může si zakoupit ubytovací příplatek do lůžkového vozu v kategorii singl)
- spolucestující příp. řidiči, kteří mají zakoupeny ubytovací příplatky do jiného vozu, než do vyčleněného vozu k autovlaku, se společně se svými zavazadly přesunou na nástupiště a vyčkají příjezdu soupravy vlaku, na kterém je přepravováno jejich vozidlo
- osádka vozidla může do vyčleněného ubytovacího vozu k autovlaku, pokud do něj mají zakoupeny ubytovací příplatky, nastoupit buď přímo v terminálu autovlaků nebo až na nástupišti po přistavení soupravy příslušného vlaku
- při cestě denním autovlakem EC 121/120 si řidič musí zakoupit místenku na uvedený spoj, spolucestující musí mít platné jízdenky a místenky do vlaku EC 121/120 (do 1. nebo 2. třídy)

## **Výstup v cílové stanici autovlaku**

- vůz pro přepravu silničních vozidel a vyčleněný ubytovací vůz vlaku EN 425/424 budou v cílové stanici přesunuty do prostoru vykládky i s cestujícími a jejich zavazadly
- osádky vozidel, které cestují v jiném ubytovacím voze, musí v cílové stanici vystoupit ze soupravy a pěšky se přesunout k terminálu autovlaků
- při vykládce vozidel v cílové stanici vykládá řidič své vozidlo sám za pomoci pokynů a navigování zaměstnance dopravce

## 1.7 Služby pro lyžaře

V zimní sezoně (v JŘ 2008/2009 10.1. – 29.3.) nabízejí České dráhy doplňkovou službu pro lyžaře pod obchodní názvem ČDSki. Tato služba platí pro vybrané areály v České republice, Slovenské Republice a ve Švýcarsku.

### 1.7.1 ČDSki Česká republika

Služba ČDSki v České republice platí pro areály Tanvaldský Špičák (Jizerské hory), Pec pod Sněžkou (Krkonose), Ostružná (Jeseníky) a Špičák (Šumava).

V zimním období (v JŘ 2008/2009 10.1. – 29.3.) poskytují provozovatelé lyžařských středisek slevu ve výši 10 % na celodenní permanentky všem návštěvníkům, kteří se prokážou jízdenkou ČD (jednoduchou, zpáteční, skupinovou včetně zlevněných variant těchto jízdenek a Kilometrickou bankou ČD) platnou v aktuální den s patřičnou cílovou stanicí nebo některou ze síťových jízdenek SONE+, ČD Net a REGIONet (bez uvedení cílové stanice).

K areálu v Peci pod Sněžkou jezdí ze stanice Trutnov hlavní nádraží návazné bezplatné skibusy (jednou ráno do a jednou odpoledne z areálu), které jsou určeny pouze pro přepravu cestujících vlaky Českých drah mířících do areálu SKI Pec. Podmínkou bezplatné přepravy je tedy jízdní doklad ČD a návštěva areálu SKI Pec (při cestě zpět se dokládá zakoupením např. denního skipasu). Návazný skibus jezdí v sobotu a neděli. Přeprava lyží, snowboardů, bobů a sáněk ve vlcích ČD a v návazném skibusu je zdarma. Skibus při cestě do Peci pod Sněžkou zastavuje pro výstup pouze v areálu SKI Pec (Pec pod Sněžkou-centrum, Pec pod Sněžkou-Javor. V případě dopravních problémů v sobotní špičce ve skiareálu SKI Pec ukončí jízdu na autobusovém nádraží Pec pod Sněžkou a dále pokračuje malý skibus). Při cestě zpět zastavuje skibus pro nástup pouze v areálu SKI Pec (Pec pod Sněžkou-Javor, Pec pod Sněžkou-centrum), pro výstup zastavuje pouze před nádražím ČD Trutnov hl. n.

Skibus jezdí pro cestující Českých drah i do lyžařského areálu Ostružná ze stejnomenné železniční stanice a to dvakrát dopoledne, zpět vede upravená lyžařská cesta od horní stanice vleků.

### 1.7.2 ČDSki Slovensko

Na Slovensku je možné využít službu ČDSki v areálech Štrbské pleso (Vysoké Tatry) a Donovaly (Velká Fatra).

Na jízdenku ČD s ubytovacím příplatkem do lůžkového vozu s cílovou stanicí Poprad-Tatry nebo Štrba (areál Štrbské pleso) nebo Banská Bystrica (Donovaly) lze v uvedeném období po předložení tohoto dokladu uplatnit nárok na 10 % slevu na jednodenní permanentku.

Z autobusového nádraží v Banské Bystrici je pro cestující Českých drah v sobotu a v neděli připraven bezplatný skibus, do/z lyžařského areálu Donovaly. Podmínkou je zakoupení jednodenního skipasu.

### **1.7.3 ČDSki Švýcarsko**

V rámci služby ČDSki lze získat v uvedeném období slevu 50 % na nákup jízdenky Swiss Transfer Ticket v síti Čedok po předložení jízdenky Praha – Curych přes Salzburg (JŘ 2008/2009 vlak R 207/206). Jízdenka Swiss Transfer Ticket umožňuje další cestu v síti švýcarského dopravního systému z nádraží v Curychu do libovolného skiareálu a zpět.



## **2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPLŇKOVÝCH SLUŽEB U OSTATNÍCH ŽELEZNIČNÍCH DOPRAVCŮ**

Pravidelnou osobní přepravu provozují v České republice mimo ČD a.s. i společnosti JHMD a.s. (Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, Jindřichův Hradec – Obrataň), VIAMONT a.s. (Trutnov – Svoboda nad Úpou, (Karlovy Vary Dolní n.) Sokolov – Kraslice (Zwotental), Karlovy Vary Dolní n. – Mariánské Lázně), VEOLIA TRANSPORT ČR a.s. (Šumperk – Sobotín/Kouty nad Desnou), RAILTRANS s.r.o., (Liberec – Hrádek nad Nisou – Zittau) a OKD Doprava a.s. (Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem).

Doplňkové služby jsou omezeny pouze na přepravu ručních zavazadel a spoluzavazadel. Důvodem je nejen provozování dopravy v malé míře a na malé vzdálenosti, ale i nevyjasněné majetkoprávní vztahy k nádražním budovám a jiné, dle dopravců nerovné, podmínky přístupu na trať, které omezují zavedení dalších služeb. Výjimkami jsou společnosti JHMD a.s. a OKD Doprava a.s., které jsou zároveň i provozovatelem tratí. Přepravu cestovních zavazadel a zásilek plánovala ve vlacích RT Expres v malé míře i společnost RAILTRANS s.r.o. S pádem projektu RT Expres padl i plán na tyto služby.

### **2.1 Viamont a.s.**

Zavazadla se ve vlacích přepravují společně s cestujícím pod jeho dohledem jako ruční zavazadlo nebo jako spoluzavazadlo. Manipulace a dohled náleží cestujícím.

#### **2.1.1 Ruční zavazadla**

Snadno přenosné zavazadlo, které lze umístit nad a pod místo, které cestující zaujímá, popř. tak, aby nepřekáželo ostatním cestujícím. Nesmí překročit ani jeden z rozměrů 900x600x400 mm. Cena za přepravu je zahrnuta v jízdním dokladu.

#### **2.1.2 Spoluzavazadla**

Jako spoluzavazadla lze přepravit jízdní kola, kočárky (s dítětem zdarma) a věci, u kterých je překročen jeden z rozměrů 900x600x400 mm, nebo které svým charakterem vyžadují umístění na zvlášť určeném místě ve vlaku.

Přeprava jízdních kol je povolena ve vlacích označených symbolem kola. U vlaků bez symbolu je umožněna přeprava kol na základě potvrzené předchozí rezervace, nebo rozhodne-li o tom pověřená osoba dopravce ve vlaku.

Cena za přepravu spoluzavazadel je uvedena v tabulce č. 5.

Tab. 5: Cena za přepravu spoluzavazadel v Karlovarském kraji

Spoluzavazadla		
kočárek s dítětem	0,00 €	0 Kč
kočárek, kolo, saně, lyže, boby	0,50 €	10 Kč
ostatní (za každých 15 kg)	0,50 €	10 Kč

Zdroj: [www.viamont.cz](http://www.viamont.cz)

Cena za přepravu spoluzavazadel v Královehradeckém kraji je 6 Kč.

Společnost Viamont a.s. považuje tyto služby za dostačující a v blízké době neplánuje rozšíření, nebo zavedení služby nové.

## 2.2 Veolia Transport ČR a.s.

### 2.2.1 Ruční zavazadla

Jedná se o zavazadla menších rozměrů než 300x400x600 mm, tvaru válce nepřesahující délku 1500 mm a průměr 100 mm, tvaru desky nepřesahující 800 x 1000 mm, nebo jejichž hmotnost nepřesahuje 25 kg.

### 2.2.2 Spoluzavazadla

Zavazadla, která svými rozměry přesahují rozměry ručního zavazadla (včetně dětského kočárku bez dítěte, snowboardu, saní a páru lyží s holemi) a vyžadují umístění na dopravcem zvlášť určeném místě ve vozidle, v prostoru pro cestující.

Cena za jedno spoluzavazadlo je 6 Kč, za jízdní kolo 15 Kč bez ohledu na vzdálenost.

## 2.3 Railtrans s.r.o.

### 2.3.1 Ruční zavazadla

Věci snadno přenosné, které lze uložit do prostoru nad sedadlem nebo pod sedadlem. Zavazadlo, které nelze do těchto prostor umístit, ale nepřekročí ani jeden z rozměrů 900 x 600 x 400 mm, se také považuje za ruční zavazadlo.

Mezi ruční zavazadla patří i pár lyží s holemi, snowboard, vak s golfovými holemi, malá živá zvířata v uzavřených schránkách s nepropustným dnem a předměty, které přesahují některý z rozměrů uvedených výše (nadměrné kusy). Nadměrné kusy lze přepravovat, pouze pokud nebrání volnému pohybu cestujících a pověřených osob Railtrans a dalších zaměstnanců obsluhy ve vlaku.

### **2.3.2 Spoluzavazadla**

RT přepravuje jako spoluzavazadla pouze jízdní kola, vozíky pro invalidy a dětské kočárky. Dětské kočárky a jízdní kola se přepraví, pokud je ve vlaku místo, dětské kočárky mají přednost. Vozík pro invalidy musí být přepraven vždy. Jako spoluzavazadlo nelze z technických důvodů přepravit dvojkolo a vícekolo. Přepravu většího množství kol je možná, doporučuje se ale předem projednat s RT alespoň 24 hodin předem. Přeprava spoluzavazadla je zdarma, cena přepravy jízdního kola je 20 Kč.

Při jízdě do nebo ze stanice na traťovém úseku, na kterém jiný dopravce zajišťuje drážní dopravu, je třeba spoluzavazadlo znovu odbavit v přestupní stanici.

Společnost provozuje jen čtyři páry vlaků pouze v pracovní dny, rozsah osobní dopravy a poskytovaných služeb v nejbližší budoucnosti nemíní rozšiřovat z důvodu, dle názoru vedení společnosti, neexistence tržního prostředí, nevypisování výběrových řízení za přijatelných podmínek a nesystémového financování Českých drah ze strany státu, reprezentovaného Ministerstvem dopravy.

## **2.4 OKD Doprava a.s.**

### **2.4.1 Ruční zavazadla**

Cestující s platným jízdním dokladem může vzít s sebou do vlaku bezplatně jako ruční zavazadla věci snadno přenosné, které lze uložit do prostoru nad sedadlem nebo pod sedadlem.

Zavazadlo, které nelze do těchto prostor umístit, ale nepřekročí ani jeden z rozměrů 900 x 600 x 400 mm, se také považuje za ruční zavazadlo; cestující takové zavazadlo uloží vhodně tak, aby nepřekáželo ostatním cestujícím, popř. postupuje podle pokynů obsluhy vlaku.

Mezi ruční zavazadla patří i pár lyží s holemi, snowboard, malá živá zvířata v uzavřených schránkách s nepropustným dnem a předměty, které přesahují některý z rozměrů uvedených výše (nadměrné kusy). Nadměrné kusy lze přepravovat, jen pokud nebrání volnému pohybu cestujících a zaměstnanců obsluhy ve vlaku.

## **2.4.2 Spoluzavazadla**

Společnost OKD Doprava a.s. přepravuje jako spoluzavazadla jízdní kola, vozíky pro invalidy a dětské kočárky a též věci překračující jeden z rozměrů 900 x 600 x 400 mm vyžadující umístění na zvlášť určeném místě. Cestující může přepravit tímto způsobem pouze jednu z výše uvedených věcí.

Spoluzavazadla se přepraví, pokud je ve vlaku místo, přičemž dětské kočárky mají přednost. Vozík pro invalidy musí být přepraven vždy. Jako spoluzavazadlo nelze přepravit dvoj a více kolo. Přepravu většího množství kol se doporučuje projednat alespoň 24 hodin předem osobně ve stanici Vrbno pod Pradědem nebo telefonicky.

Cena za přepravu spoluzavazadel na dráze Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem:

- za dětský kočárek 6 Kč,
- za jízdní kolo nebo vozík pro invalidy 15 Kč,
- za ostatní spoluzavazadla 15 Kč.

Při cestě ze stanice na dráze Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem do stanice na traťovém úseku, na kterém zajišťují drážní dopravu České dráhy, vydává společnost OKD Doprava a.s. jednodenní přepravní doklad pro spoluzavazadlo, jehož cena se řídí aktuálním tarifem Českých drah TR 10. Cestující musí spoluzavazadlo znovu odbavit v přestupní stanici, tzn. spoluzavazadlo přeložit a předložit přepravní doklad vydaný společností OKD Doprava a.s. nebo zaplatit za přepravu z přestupní do cílové stanice, pokud si cestující nechal vydat doklad jen do přestupní stanice. Stejným způsobem se postupuje i při přestupu z vlaku Českých drah na trať Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem.

## **2.4.3 Úschovna zavazadel**

Společnost OKD Doprava provozuje úschovnu zavazadel ve stanici Vrbno pod Pradědem.

Do úschovy se přijímají do vyčerpání kapacity úschovny dětské kočárky, jízdní kola a snadno přenosná zavazadla, jejichž hodnota nepřevyšuje 5 000 Kč (vyjma jízdních kol, společnost OKD Doprava a.s. ale uhradí případnou prokázanou škodu jen do 5000 Kč).

Za cenu uvedenou v ceníku bude zavazadlo uschováno po dobu maximálně pěti kalendářních dnů včetně dne, kdy bylo do úschovy uloženo.

#### **2.4.4 Přeprava zásilek**

Stanice Vrbno pod Pradědem je otevřena pro přepravu zásilek do a ze stanic zařazených do systému ČD-Kurýr. Zásilku je možné podat do/z Vrbna pod Pradědem z/do kterékoliv stanice zařazené do systému ČD-Kurýr.

Pro přepravu zásilek platí příslušná ustanovení Českých drah a.s.

Vlaky, kterými jsou zásilky přepravovány, jsou zveřejněny ve stanici Vrbno pod Pradědem. Zásilku k příslušnému vlaku je třeba podat nejpozději 20 minut (u ČD 30 minut) před pravidelným odjezdem.

Společnost OKD Doprava a.s. neplánuje v současné době rozšíření provozu osobní dopravy. Rozšiřování doplňkových služeb je jako jeden z mála soukromých dopravců a zároveň provozovatelů tratě schopna zajistit, není to ovšem v současné době „v centru zájmu“ společnosti.

### **2.5 JHMD a.s.**

#### **2.5.1 Ruční zavazadla**

Cestující s platnou jízdenkou může vzít s sebou do vozu bezplatně jako ruční zavazadlo věci snadno přenosné, které je možno umístit nad a pod místo cestujícího.

#### **2.5.2 Spoluzavazadla**

Předmět, který překročí jeden z rozměrů 900 x 600 x 400 mm, včetně jízdních kol a dětských kočárků (na rozdíl od ostatních dopravců se platí i za přepravu kočárku s dítětem, tato přeprava má ovšem přednost před ostatními). Přeprava lyží – v zimních měsících je velký zájem převážně mezi běžkaři – je zdarma.

Zavazadlo, které nelze umístit pod a nad místo cestujícího, je možné uložit ve voze tak, aby nepřekáželo ostatním cestujícím, v případě volné kapacity smí cestující toto zavazadlo uložit ve služebním oddíle vozu.

K přepravě spoluzavazadel je i možné si rezervovat jedno místo, půl vozu Balm (jeden oddíl) či celý vůz Balm v pravidelném vlaku. Tato služba je ovšem pro převoz spoluzavazadel využívána minimálně, využívá se spíše jako rezervace místa pro cestující.

Cena za přepravu spoluzavazadel a rezervace míst je uveden v tabulce č. 6.

### **2.5.3 Přeprava jízdních kol**

Je dovolena ve všech vlacích společnosti JHMD a.s., umožňuje-li to kapacita vozu. V letních měsících, kdy není výjimkou až 50 jízdních kol ve vlaku, je v soupravě zařazen speciální krytý úzkorozchodný nákladní vůz (zakoupený z Rumunska), upravený právě na tuto přepravu. V létě minulého roku (JŘ 2007/2008) bylo přepraveno okolo 50 000 jízdních kol.

Cestující předá jízdní kolo pověřenému zaměstnanci, a v místě výstupu si ho převezme zpět. Odbavení probíhá u vlaku, cestující před předáním jízdního kola k přepravě nevyplňuje doklad o jeho stavu, jediným dokladem který dostane je doklad o zaplacení jízdného. Dle propočtů dopravce je riziko vymáhání škod převáženo jednoduchostí a rychlostí celého procesu odbavení.

Jako novinku od minulého roku (JŘ 2007/2008) společnost JHMD a.s. nabízí zákazníkům týdenní traťovou jízdenku pro jízdní kolo. Ta opravňuje držitele k neomezenému počtu přeprav během období platnosti jízdenky.

Společnost JHMD a.s. spolupracuje spolu s ČD a.s. na projektu Půjčovny jízdních kol (kapitola 1.2.2). ČD a.s. provozuje půjčovnu v Jindřichově Hradci. Jízdní kolo, zde půjčené, může cestující vrátit v kterékoliv obsazené stanici provozované společností JHMD a.s. (doprovce pak zajistí přepravu kola zpět do Jindřichova Hradce na náklady ČD a.s.), kde dostane zpět vratnou zálohu. Přeprava tohoto jízdního je v rámci JHMD a.s. zdarma.

Tab. 6: Ceník rezervačních a ostatních poplatků

<b>Nadměrné zavazadlo / jízdní kolo</b>	<b>20,- Kč / jeden kus / jeden použitý vlak</b>
<b>Dětský kočár s dítětem</b>	<b>10,- Kč / jeden kus / jeden použitý vlak</b>
<b>Týdenní traťová jízdenka pro jízdní kolo</b>	<b>80,- Kč / jeden kus</b>
<b>Rezervace místa v pravidelném vlaku</b>	<b>10,- Kč / jedno rezervované místo</b>
<b>Rezervace 1/2 vozu Balm v pravidelném vlaku</b>	<b>230,- Kč / rezervovaný oddíl ve voze Balm (23 míst)</b>
<b>Rezervace celého vozu Balm v pravidelném vlaku</b>	<b>460,- Kč / rezervovaný vůz Balm (46 míst)</b>

Zdroj: [www.jhmd.cz](http://www.jhmd.cz)

## 2.5.4 Přeprava zásilek

Přeprava zásilek je v rámci JHMD a.s. možná pouze do a ze stanice Kamenice nad Lipou, která je zařazena do systému ČD-Kurýr (stanice Jindřichův Hradec je provozována společností ČD a.s.). Cenové a přepravní podmínky se řídí podmínkami společnosti ČD a.s.

Služba je využívána velmi zřídka, do/ze stanice je posláno jen několik zásilek ročně.

## 2.5.5 Rekreační ubytování

Společnost JHMD a.s. jako provozovatel tratí má na starosti mimo jiné i provoz staničních budov na trati. Vzhledem k technickému stavu obytných prostor a vzdálenosti stanic od obcí, nebyly volné či obytné prostory vhodné k trvalému pobytu a vzhledem k provozním podmínkám ani ke služebním účelům. Tyto prostory byly v některých staničních budovách zrekonstruovány na rekreační apartmány s celoročním provozem.

Jako první byla v roce 2003 zrekonstruována budova ve stanici Střížovice (apartmán č. 1: 4 + 5 lůžek a apt. č. 2: 5 lůžek). V současné době je i s dalšími čtyřmi zrekonstruovanými staničními budovami v provozu 10 apartmánů s dohromady 50 lůžky. Zbývající apartmány jsou ve stanicích Hůrky (apt. č. 3, 4, 5, každý 5 lůžek), Albeř (apt.č. 6: 4 lůžka), Nová Bystřice (apt. č. 7, 8, každý 4 lůžka) a Kunžak – Lomy (apt. č. 9: 5 lůžek, apt. č. 10: 4 lůžka). Pronajmout lze samostatný apartmán i celý objekt.

Tato služba je v současné době velice oblíbená, již nyní jsou v převážné části ubytovací kapacity obsazeny i pro rok 2010.

## 2.5.6 Vlaky na objednávku

Tato služba je hojně využívána hlavně v letních měsících. Průměrně je ročně vypraveno 30 – 40 vlaků na objednávku.

Standardní nabídka zahrnuje tři fotozastávky na trati, během nichž je možno pořídít fotografie a videozáznamy vlaku v plné jízdě, bufetový vůz s prodejem suvenýrů a průvodčí se stručným výkladem o trati.

Ceník standardní nabídky je uveden v tabulce č. 7, ceník volitelných doplňků v tabulce č. 8.

Tab. 7: Standardní nabídka

Trasa	CZK bez DPH	CZK s DPH
Jindřichův Hradec - Nová Bystřice a zpět	34.000,-	37.060,-
Jindřichův Hradec - Hůrky a zpět	32.000,-	34.880,-
Jindřichův Hradec - Kunžak a zpět	29.000,-	31.610,-
Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět	39.000,-	42.510,-
Jindřichův Hradec - Černovice u Tábora a zpět	36.000,-	39.240,-
Jindřichův Hradec - Kamenice nad Lipou a zpět	30.000,-	32.700,-

Zdroj: [www.jhmd.cz](http://www.jhmd.cz)

Tab. 8: Volitelné doplňky

Nabídka	CZK s DPH
Individuální trasa	1.000,-
Individuální jízdni řád	1.000,-
Čekání vlaku delší než dvě hodiny - za každou započatou hodinu	1.000,-
Každá další fotozastávka	50,-
Průvodce s výkladem o trati a okolí	500,-
Průvodce v historické uniformě	1.000,-
Exkurze do depa a dílen v Jindřichově Hradci - za osobu	20,-
Exkurze do historické tiskárny jízdenek v Kamenici n. L. - za osobu	10,-

Zdroj: [www.jhmd.cz](http://www.jhmd.cz)

Vlak je tažen některou z parních lokomotiv. Souprava je složena ze čtyř historických osobních vozů, bufetového vozu a zavazadlového vozu. Může být doplněna novějšími čtyřnápravovými osobními vozy Balm/ú nebo historickými nákladními vozy pro účely fotografování a filmování.

Počet míst k sezení je od 52 do 196, po dohodě může být navýšen.

V letních měsících je možnost uskutečnění doprovodných akcí, konferencí atp. v, k tomuto účelu zrekonstruované, budově bývalého skladiště a okolních prostor ve stanici Hůrky.

Po individuální domluvě je možné si objednat téměř jakoukoli jinou soupravu a trasu (v rámci možností JHMD a.s.). Každoročně v říjnu se tak uskutečňuje přeprava lodí speciální soupravou v úseku Jindřiš zastávka – Malý Ratmírov při příležitosti vodáckých závodů ČPV na Hamerském potoce.



### 3 NÁVRH ŘEŠENÍ VYBRANÝCH SLUŽEB

Jak je zmíněno výše, u společnosti ČD a.s. se do dokončení restrukturalizace o zavedení nové významné služby neuvažuje. Významnou okolností jsou také finanční možnosti. Plánuje se spíše v oblasti marketingových nabídek jako je spolupráce s partnery (slevy na jízdenku ČD, vzájemná propagace). V tomto duchu je i plánovaná novinka v podobě spolupráce s letními hudebními festivaly, u které vidím, a v kapitole 3.3 Spolupráce s letními festivaly i popisují, možnost a potenciál k rozšíření na „doplňkovou službu“ podobně jak tomu je u projektu ČDSki s provozem skibusů k vybraným lyžařským areálům.

Taktéž u většiny ostatních dopravců není v současné době prostor ani k rozšiřování, natož k zavedení služeb nových. Limitují je především rozsah provozu (na malé vzdálenosti na málo významných regionálních tratích jsou doplňkové služby kromě přepravy zavazadel nadbytečné) a především nevyjasněné majetkoprávní vztahy ke staničním budovám a jiné, dle dopravců nerovné, podmínky přístupu na trať. Nejvíce známi jsou případy společností Railtrans s.r.o. s dálkovými vlaky RTeXpress mezi Ostravou a Prahou (byly i uvedeny v jízdním řádu 2006/2007, na trať nikdy nevyjely, o znovuzavedení se neuvažuje) a Student Agency, která stále pracuje na projektu HighJet, datum zahájení ale z uvedených důvodů není známo. V tomto projektu se uvažuje i o zavedení služeb pro podnikatele jako např. konferenční místnost, připojení k internetu aj.

Jedním z částečných řešení této patové situace mělo být zavedení dceřiné společnosti Českých drah (vznikl by tedy holding ČD a.s., ČD Cargo a.s., a nová společnost), která by měla mít na starost právě provoz staničních budov, ke dni 1. 7. 2009, s pádem vlády se ovšem situace změnila a den vzniku je nyní nejasný.

Nejlepším řešením ovšem zůstává oddělit dopravce a provoz tratí a budov úplně, jak je tomu ve většině států Evropy včetně Slovenska.

Mé návrhy k řešení některých služeb jsou uvedeny níže v této práci a vzhledem k zmíněným důvodům přichází v úvahu jejich zavedení jen u ČD a.s. Uvedeny jsou jenom ty návrhy, u kterých je, s ohledem na současný stav, reálná možnost zavedení, což se týká hlavně finančních nákladů. Přírůstkové náklady jsou minimální, jedná se především o lepší využití možností železniční sítě a zaměstnanců a nepředpokládá se vznik nových pracovních míst. Jedinou výjimkou, co se hlavně finančních nákladů týká, je zavedení internetu a mobilního signálu (kapitola 3.5), což je ale dle mého názoru jedna z velkých možností jak čelit konkurenci autobusových dopravců zejména v relaci Praha – Brno.

### 3.1 Přeprava jízdních kol bez spolucestujícího

Po zrušení služby přepravy cestovních zavazadel probíhá veškerá přeprava zavazadel a jízdních kol pouze za přítomnosti cestujícího. Cestující mohou využít i služby úschovy během přepravy, pořád ale mají na starosti manipulaci s ukládanými věcmi, což jak už bylo zmíněno v kapitole 1.2.1 Přeprava jízdních kol, může vést i ke zpožděním a určitému „nepohodlí“ pro cestující.

Cestující-cyklista předá den předem své kolo do úschovny zavazadel, a druhý (popřípadě dle dohody) den si ho vyzvedne v cílovém místě.

Jak bylo zmíněno i v kapitole 1.1.4 Úschova zavazadel, je k fungování této služby potřeba úschoven zavazadel. Také je nutné vzhledem ke snížení finančních nákladů i provozních potřeb využít nejlépe jen přímých vlaků, popřípadě maximálně s jednou překládací manipulací. Proto služba nemůže fungovat plošně, ale jen ve vybraných stanicích na vybraných relacích, které uvádím níže.

1. Bohumín – Ostrava – Hranice na Moravě – Přerov – Kojetín – Vyškov na Moravě – Brno – Třebíč – Jihlava – Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Strakonice – Plzeň
2. Brno – Vyškov na Moravě – Prostějov – Olomouc – Hanušovice – Jeseník
3. Břeclav – Brno – Česká Třebová – Pardubice – Kolín – Praha
4. Břeclav – Hodonín – Staré Město u Uherského Hradiště – Otrokovice – Přerov – Ostrava
5. Praha – Neratovice – Všetaty – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald
6. Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Poděbrady – Hradec Králové – Jaroměř – Červený Kostelec – Trutnov
7. Praha – stejně jako relace č. 6 až po Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Letohrad – Lichkov
8. Praha – Beroun – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda
9. Praha – Beroun – Rokycany – Plzeň – Mariánské Lázně – Cheb – Františkovy Lázně
10. Praha – Ústí nad Labem – Teplice v Čechách – Bílina – Most – Chomutov – Kadaň – Ostrov nad Ohří – Karlovy Vary – Sokolov – Cheb
11. Praha – Kolín – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě (Vsetín) – Ostrava – Bohumín (Český Těšín – Havířov)

12. Praha – jako relace č. 11 až po Přerov – Hulín – Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Újezdec u Luhačovic – Luhačovice

S jedinou možnou překládkou ve stanici Praha hl. n. jsou všechny významné a velké aglomerace (vyjma Liberce) propojené s oblíbenými cykloturistickými a rekreačními oblastmi. Uvedené relace jsou platné pro jízdní řád 2008/2009 a mohou se měnit se změnou přímých vlaků.

I když v některých stanicích není úschovna zavazadel v provozu (například Praha hl. n. a Brno hl. n.), je zde dostatek provozu i personálu k zajištění této služby. Využít lze i prostor a personálu ČD-Kurýr.

Jediná možná překládka připadá v úvahu pouze ve stanici Praha hl. n. Jsou zde vhodné prostory a vždy nějaké vlaky patřičných relací zde končí, proto je zde i dostatek času na překládku. Vzhledem k tomu, že zákazník předá své jízdní kolo k přepravě den předem, je možné nalézt nejvýhodnější spojení (například: objedná-li si tuto službu cyklista či skupina cyklistů z Brna do Prahy nebo přes Prahu dále, můžou se kola přepravit i vlakem jedoucím přes Havlíčkův Brod).

Cenu za službu je vhodné určit do 100 Kč, měla by i zahrnovat přepravu dalším vlakem (jako spoluzavazadlo nebo v úschově během přepravy).

Přeprava jízdních kol bez účasti spolucestujícího by byla výhodná pro ty cestující, kteří plánují dovolenou na více dní se svým jízdním kolem, protože spolu s ním je potřeba převést další zavazadla s osobními věcmi na dobu pobytu, což by při převozu dohromady s jízdním kolem mohlo být například pro rodiny s dětmi značně obtížné. O své jízdní kolo ani o manipulaci s ním se během jízdy nemusí starat.

Službu mohou využít i zákazníci, kteří k přepravě využijí automobil, což je výhodné zejména pro větší skupiny, které by jinak nechtěly využít k přepravě vlak, protože na jeden osobní automobil lze naložit maximálně dvě jízdní kola.

Tato služba není z uvedených důvodů konkurencí pro půjčovny jízdních kol (kapitola 1.2.2), které se v oblíbených cykloturistických oblastech nacházejí, protože zde si lidé půjčují kola na krátkodobé výlety.

## **3.2 Služby pro vodáky**

Sjíždění řek je v České republice velice oblíbenou aktivitou, za kterou se vypravuje ročně desetitisíce vodáků, i bez vlastních lodí. Kolem nejnavštěvovanějších řek jako je

Vltava, Sázava a Ohře je velká konkurence půjčoven s vodáckým vybavením. Lidé si v místě začátku půjčí loď, kterou pak vrátí po proudu na předem určeném místě. Jako vhodný dopravní prostředek se potom jeví vlak, kdy odpadá nutnost vracení se pro osobní automobil, a vodáci mohou po vrácení lodí ihned nastoupit do vlaku. Výše zmíněné řeky mají výborné pokrytí železnicí. Při vhodné propagaci by jistě toto spojení mohlo přinést nové cestující na železnici.

Tato nabídka by opět mohla fungovat na způsob projektu ČDSki, který funguje tak, že provozovatelé se zaváží nabídnout 10 % (případně dle dohody) slevu na své služby návštěvníkům, kteří se prokáží jízdenkou ČD, a propagací dopravce (např. banner na webových stránkách, poskytnutí plochy pro reklamu v areálu). ČD a.s. sice nevytvoří přímo své finanční prostředky, zajistí ale propagaci areálů na svých webových stránkách, tištěných nabídkách a reklamních plochách. Pro ČD a.s. je tato forma spolupráce výhodná, protože nemusí vynakládat velké finanční prostředky a spíše využívá svých stávajících možností.

V březnu roku 2009, jsem provedl krátký telefonní průzkum u deseti významných půjčoven v okolí tří zmíněných řek. V březnu proto, že minulá sezóna je už definitivně zhodnocena a vrcholí přípravy na sezónu novou. Návrh na spolupráci byl pro tyto půjčovny zajímavý (až na jednu půjčovnu na Sázavě) a byly by ochotny se společností ČD a.s. jednat.

Železnice vzhledem ke zmíněnému dobrému pokrytí řek je vhodná i k přepravě lodí. Zde jsou ale limitující zejména rozměry a hmotnost lodí, proto vzhledem k současným možnostem nelze uvažovat například o přepravě bez účasti cestujícího. Využít lze ale služby úschova během přepravy. Pro delší pobyty je nejvýhodnější a nejjednodušší si půjčit loď na místě. Na území České republiky se ale v dosahu železnice koná mnoho hojně navštěvovaných víkendových vodáckých akcí, kam si lidé nejčastěji vozí své lodě sami a jedná se především o menší kajaky či nafukovací lodě, které snadno lze umístit do zavazadlových vozů. Stačí jen vhodná propagace (popřípadě i spolupráce s pořadateli) a případně navýšit kapacity vozů s úschovou během přepravy (za předpokladu zachování jízdních dob a dynamiky jízdy bez výměny hnacího vozidla za výkonnější) a vznikne příležitost k oslovení nové skupiny zákazníků.

Úspěšná spolupráce železnice a pořadatelů funguje například každoročně při vodáckých závodech ČPV na Hamerském potoce na Jindřichohradecku, kde společnost JHMD a.s. vypravuje speciální vlak pro lodě a jejich posádky z prostoru cíle (Jindřiš zastávka) zpět ke startu (Malý Ratmírov).

Z reakcí vodáků nejen na této akci vyplývá, že možnost přepravy lodí vlakem místo auta je pro ně zajímavá i k převozu na akci a zpět, ale o možnosti využití služeb úschovy během přepravy neví. Pro ČD a.s. je to další z možností jak s využitím svých možností s minimálními přírůstkovými náklady získat nové zákazníky.

### 3.3 Spolupráce s letními festivaly

Spolupráce s organizátory letních festivalů je jeden z plánů marketingového oddělení ČD a.s., který by měl platit omezeně už od léta 2009. Fungovat bude také na podobném principu jako spolupráce s provozovateli lyžařských areálů, kdy výměnou za propagaci by pořadatelé festivalů na jízdenku ČD poskytovaly slevu na vstupném.

Letní festivaly na území České republiky bývají hojně navštěvovány, výjimkou nejsou festivaly s účastí přes 10 000 návštěvníků. Organizátoři větších festivalů zajišťují většinou přímou autobusovou dopravu z významného dopravního uzlu, kde se zpravidla nachází i železniční stanice. Tento „svoz“ ovšem bývá za cenu vyšší než jízdné veřejné dopravy. Celková cena za jízdné se tak zvyšuje, a spousta návštěvníků festivalu volí raději cestu automobilem (už při počtu čtyř lidí na automobil je cena výrazně levnější než vlakem a následnou návaznou dopravou). Zde vidím reálnou možnost dalšího zapojení Českých drah.

Jako příklad uvádím situaci kolem letního festivalu Brutal Assault, který se pravidelně koná v Josefově u Jaroměře v srpnu a navštěvuje ho kolem 15 000 lidí. Organizátoři ještě v roce 2008 zajišťovali kyvadlovou dopravu z Hradce Králové vzdáleného 25 km od místa dění. Cena za přepravu byla 60 Kč, letos ji už ovšem kvůli náročnosti organizace (starost navíc, zavedení této služby nemá vliv na návštěvnost festivalu) a malého zájmu (lidé nebyli spokojeni s cenou přepravy) organizovat nebudou. Areál festivalu je ale vzdálen 5 km od železniční stanice Jaroměř, odkud ovšem návštěvníci festivalu musí pěšky. Vzhledem k tomu, že festival trvá tři dny, je cesta se všemi zavazadly (včetně stanu, spacích pytlů atd.) velmi náročná a lidé volí dopravu autem, popř. linkovými autobusy (vyhovuje jeden až dva spoje denně pouze z Hradce Králové), které je dopraví až na místo. Cestujících ochotných využít k cestě na festival vlak tak ubývá. S patřičným návazným spojením by ovšem cesta vlakem byla výhodná i rychlá. Cena za provoz nejrozšířenějšího autobusu značky Karosa se pohybuje kolem 22 Kč za kilometr, popřípadě 4000 Kč za den (minimální částka). Náklady tedy nejsou nijak vysoké a je zde tedy prostor pro jízdné zdarma pro držitele jízdenek ČD. Spojení by bylo výhodné i pro cestující, kteří by se rozhodli pro jízdu do Jaroměře autobusy (zastávka linkové dálkové dopravy Na Špici je vzdálena od železniční stanice do deseti minut

chůze), za poplatek úměrný vzdálenosti. Minimální ztráta (pokud vůbec) pro ČD a.s. by jistě byla vykompenzována návratem cestujících a dobrou reklamou, která je hlavním cílem těchto marketingových akcí. Podobných festivalů s podobnou situací je v letních měsících v České republice kolem deseti, je to tedy, dle mého názoru, výhodná možnost pro ČD a.s. nabídnout cestujícím novou službu.

### **3.4 Zavedení vlaků vyšší kvality do přepravy zásilek**

ČD-Kurýr využívá jen vlaky do kategorie R, je zde všem předpoklad a možnost využít vlaků vyšší kvality. I zde je možné využít stávajících provozních možností ČD a.s. a to zavedením statutu „malé zásilky“. Zásilky menších rozměrů by bylo možno přepravit ve služebních oddílech vlaků vyšší kvality (SC, EC, IC, Ex), kde má doprovod vlaku k dispozici přinejmenším jeden oddíl v oddílovém osobním voze. Některé vlaky vyšší kvality vezou i zavazadlové vozy, tudíž je možné i přepravit běžné zásilky. Předpokladem je dodržení pobytů vlaků ve stanicích, což lze vyřešit určením maximálního množství zásilek na vlak ve stanici. Zrychlila a zjednodušila by se tak například přeprava zásilek z Brna hl. n. do stanice Praha Holešovice, kdy je nutné zásilky překládat v Praze hl. n., protože mimo vlaků SC, EC, IC žádný vlak nezajíždí do stanice Praha Holešovice. Doba přepravy by se snížila ze 4 hodin a 54 minut o více než dvě hodiny. Z Brna hl. n. do Děčína hl. n. by se doba přepravy snížila o necelé tři hodiny a odpadly by dvě překládky v Praze hl. n. a Ústí nad Labem hl. n.

### **3.5 Internet a signál mobilních telefonů**

České dráhy prezentují v reklamách a nabídkách jízdu vlakem jako možnost, kdy je možné během jízdy pracovat a tím šetřit čas. V dnešní době ovšem čím dál více lidí k práci potřebuje stálý signál mobilního telefonu a připojení k internetu. To ovšem především ve vlacích vyšší kategorie, kterých se tato situace týká, není dostatečné. Zlepšení situace v blízké budoucnosti je ale nejasné.

Dle telefonních operátorů je síla signálu dostatečná a na vině je konstrukce železničních vagonů, jež se podobá Faradayově kleci. Signál se dovnitř může významněji šířit pouze okny, okenní skla u modernějších vagonů s klimatizací jsou ale pokovená, a to signál tlumí ještě více. Každý vůz má jiné vlastnosti a pro operátory je proto velmi složité vyvinout univerzální řešení, které by vyhovovalo všem vlakům a postupům používaných na jejich modernizaci.

Podle ČD a.s. se problémy s navazováním spojení projevují v osobních vozech i bez pokovení oken a podobná je situace i na stanovištích strojvedoucích hnacích vozidel bez anténního systému. Možnost navázání kvalitního spojení je limitována pokrytím tratí signálem, neboť operátoři dávají přednost silničním tahům, zejména dálniční síti a silnicím 1. třídy.

Jedním z možných řešení, které operátoři považují za nejlepší, je použití takzvaných repeatrů (opakovačů) tedy zařízení, které přenesou signál z vně vagonu do jeho vnitřku. Problém je ve financování. ČD a.s. nesouhlasí se spolufinancováním zavedení repeaterů, protože výnosy z provozování služby mají jen operátoři, pokrytí silnic a obcí není také nikým jiným hrazeno (a například u pokrytí pražského Metra místní dopravní podnik naopak požaduje poplatky za umístění technologií v prostorách Metra). Operátoři argumentují tím, že vylepšení signálu na silnicích je realizováno na náklady majitelů vozidla, kteří si ke svým hands-free sadám kupují externí antény, pokud chtějí kvalitně telefonovat za jízdy. A na těchto nákladech se operátor také nepodílí.

Vhodné není ani využití systému GSM-R, který se na tratích nově zavádí. GSM-R je klasickému GSM podobné jen technologicky, fakticky pracuje na jiné frekvenci, kterou běžné mobilní telefony neumí použít. Technické úpravy jsou nad rámec možností všech zúčastněných.

K připojení k internetu se ovšem repeatr nehodí, možnosti měly České dráhy a.s. začít testovat na jaře roku 2009. České dráhy a.s. již dříve rozhodly, že přednost v osazení osobních vozů sítí pro rozvod signálu internetu budou mít vozy 1. třídy jednotek řady 680 (Pendolino). Na dodání vzorku systému s tímto určením je připravována veřejná obchodní soutěž a pro účely stanovení podmínek soutěže a následně pro její vyhodnocení byla vybrána nezávislá společnost, která není obchodně ani technicky zainteresována na řešené problematice.

Rychlé vyřešení této situace je předpokladem k získání nových zákazníků z řad podnikatelů, manažerů a jiných podobných profesí.

## ZÁVĚR

Rozsah doplňkových služeb je zejména u ČD poměrně rozsáhlý, přesto je zde pořád prostor pro zavedení služeb nových, případně pro úpravu a zefektivnění služeb stávajících. České dráhy a.s. oprávněně vyčkávají na dokončení a následný výsledek restrukturalizace, protože se nevyplatí investovat tam, kde provoz může v brzké době převzít jiná společnost, což se týká převážně provozu staničních budov a personálu v nich.

Mé návrhy jsou navrženy tak, aby byly co nejméně závislé na výsledku restrukturalizace a bylo možné je zavést co nejdříve s minimálními zásahy do provozu vlaků a tratí.



## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- 1) *České dráhy, a.s.* [online]. c2009 [cit. 2009-04-15]. Dostupné z: <http://www.cd.cz>
- 2) *Nabídkové brožury ČD a.s.*
- 3) *Interní materiály ČD a.s.*
- 4) BÁRTLOVÁ, E. *Logistické služby v rámci ČD (dopravního podniku)*.  
Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. 64 s.
- 5) *Viamont a.s.* [online]. c2009 [cit. 2009-04-17]. Dostupné z: <http://www.viamont.cz>
- 6) *Veolia Transport* [online]. c2009 [cit. 2009-04-17]. Dostupné z:  
[http://www.veolia-transport.cz/tmpl/ExtensionPage\\_\\_\\_\\_30155.aspx?epslanguage=ML](http://www.veolia-transport.cz/tmpl/ExtensionPage____30155.aspx?epslanguage=ML)
- 7) *RAILTRANS – osobní přeprava* [online]. c2009 [cit. 2009-04-17].  
Dostupné z: <http://www.railtrans.info/osobni.php>
- 8) *Interní materiály OKD Doprava a.s.*
- 9) *JHMD* [online]. c2009 [cit. 2009-04-20]. Dostupné z: <http://www.jhmd.cz>

## SEZNAM TABULEK

Tab. 1: Ceník rezervačních dokladů.....	15
Tab. 2: Tabulka maximálních rozměrů zásilky ČD-Kurýr.....	20
Tab. 3: Ceník dovozného systému ČD-Kurýr.....	21
Tab. 4: Rozdělení stanic systému InterKurýr do pásem.....	24
Tab. 5: Cena za přepravu spoluzavazadel v Karlovarském kraji.....	34
Tab. 6: Ceník rezervačních a ostatních poplatků.....	39
Tab. 7: Standardní nabídka.....	40
Tab. 8: Volitelné doplňky.....	40

## SEZNAM ZKRATEK

ČPV	Český pohár vodáků
ČR	Česká republika
EC	Euro City
EN	Euro Night
Ex	Expres
IC	Inter City
Os	Osobní vlak
OTP	Osvědčení o technickém průkazu
R	Rychlík
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
SC	Super City
Sp	Spěšný vlak

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha 1: Ekonomický vývoj půjčoven z let 2003 – 2005

Příloha 2: Průběh podaných zásilek a tržeb ČD-Kurýr

# **PŘÍLOHY**

**Příloha 1: Ekonomický vývoj půjčoven z let 2003 – 2005**  
(v tisících Kč)

žst.	pořizovací náklady, náklady na údržbu a opravy				tržby				rozdíl
	2003	2004	2005	celkem	2003	2004	2005	celkem	
<b>ZS Ostrava</b>									
Frenštát p.Radhoštěm	0	0	50	50	0		15,5	15,5	<b>-34,5</b>
Ostravice	0	0	50	50	0		11	11	<b>-39</b>
Litovel předměstí	0	0	57	57	0		12,5	12,5	<b>-44,5</b>
Olomouc hl.n.	0	0	29	29	0		5,5	5,5	<b>-23,5</b>
<b>ZS Hradec Králové **</b>									
Tanvald	0	47	0	47	0	5,4	12	17,4	<b>-29,6</b>
Turnov	48	14	9	71	48,5	65	78,5	192	<b>121</b>
Jičín	48	0	0	48	15	5	9,5	29,5	<b>-18,5</b>
Česká Skalice	0	47	0,5	47,5	0	5,5	16,5	22	<b>-25,5</b>
<b>ZS Plzeň</b>									
České Velenice	22	9	6	37	23	21	23,5	67,5	<b>30,5</b>
Jindřichův Hradec	0	21,5	0,5	22	0	15,5	21	36,5	<b>14,5</b>
Tábor	0	24	0,5	24,5	0	10,5	18	28,5	<b>4</b>
Třeboň	0	26,5	1	27,5	0	9	19,5	28,5	<b>1</b>
Veselí nad Lužnicí	0	24	0	24	0	6	13	19	<b>-5</b>
<b>ZS Praha</b>									
Lysá n. Labem *			0	0			2,5	2,5	2,5
<b>celkem ČD</b>	<b>118</b>	<b>213</b>	<b>203,5</b>	<b>534,5</b>	<b>86,5</b>	<b>142,9</b>	<b>258,5</b>	<b>487,9</b>	<b>-46,6</b>

\* bez nákupu vlastních kol, pronajata za 50% půjčovního

\*\* predispozice kol podle  
poptávky

## Příloha 2: Průběh podaných zásilek a tržeb ČD-Kurýr

	01/08	02/08	03/08	04/08	05/08	06/08	07/08	08/08	09/08
podané	24 295	22 797	25 371	27 905	25 365	24 681	24 553	24 809	25 738
tržba za dovozní	3 314 850	3 119 380	3 450 810	3 730 100	3 395 030	3 330 670	3 160 000	3 296 610	3 520 760
<b>živé</b>	<b>3 673</b>	<b>3 232</b>	<b>3 803</b>	<b>3 937</b>	<b>3 125</b>	<b>2 978</b>	<b>2 585</b>	<b>3 488</b>	<b>3 600</b>
% podíl na celkem	15,1	14,2	15,0	14,1	12,3	12,1	10,5	14,1	14,0
	<b>10/08</b>	<b>11/08</b>	<b>12/08</b>	<b>Celkem</b>	<b>01/09</b>	<b>02/09</b>	<b>03/09</b>	<b>04/09</b>	
podané	28 276	27 645	27 204	308 639	20 978	22 449	25 138	23 743	
tržba za dovozní	3 742 880	3 598 810	3 615 690	41 275 590	3 228 760	3 196 410	3 655 040	3 447 300	
<b>živé</b>	<b>3 290</b>	<b>3 416</b>	<b>3 802</b>	<b>40 929</b>	<b>5 055</b>	<b>4 293</b>	<b>5 061</b>	<b>3 806</b>	
% podíl na celkem	11,6	12,4	14,0	13,3	24,1	19,1	20,1	16,0	
<b>Cargo</b>	<b>1351</b>	<b>1835</b>	<b>1346</b>	<b>1219</b>					
<b>stejnokroje</b>	<b>724</b>	<b>1701</b>	<b>1733</b>	<b>2531</b>					
<b>SŽDC</b>	<b>79</b>	<b>159</b>	<b>102</b>	<b>106</b>					
<b>Grand Princ</b>	<b>754</b>	<b>1478</b>	<b>1540</b>	<b>415</b>					
externí	18 070	17 276	20 417	19 472					