TEXT A FOTO: JIŘÍ JUŘÍK



Jak se jezdí s kolem ve vlaku



Jde o poměrně častou a především lákavou kombinaci – nechat se i s kolem odvézt vlakem na začátek výletu nebo z jeho konce unavený domů. České dráhy pro rok 2014 právě v možnostech přepravy jízdních kol udělaly několik změn. Posuďte sami, zda k lepšímu či naopak.

V posledních letech prožívají České dráhy (ČD) poněkud neradostné období, které doprovází úbytek zakázek, a to nejen v rámci nákladní dopravy, ale i v přepravě osob, a tak přicházejí se změnami, které by jednak měly u veřejnosti zvýšit zájem o cestování vlaky, ale také by měly do pokladen ČD přinést více peněz. Pokud zůstaneme u současného slovníku, lze změny, které pro nás ČD připravily, označit jako hardwarové a softwarové, tedy změny ve vozovém parku a v tarifech, přepravních a jízdních podmínkách.

NEJEN NOVÉ VAGÓNY

Jistě jste zaznamenali, že již nejezdíme ve třech druzích vlaků. Před časem jste si mohli vybrat buď stísněný Panťák (čili pantografová souprava pro příměstskou dopravu) či osobák s ulepenou koženkou, nebo „luxusní“ ušmudlaný semiš v první třídě. Nyní můžete vlakem jet v řadě nových, případně modernizovaných vozů a souprav. Koženku nahradily moderní textilie, občas nedržící okna vystřídala klimatizace, na WC se díra do kolejiště změnila v podtlakové splachování atd. Nechceme dělat neplacenou reklamu ČD, ale co se týká osobních vozů, kultura cestování se v naprosté většině z asi 6 700 denně vypravených vlaků zlepšila. K tomu ještě nutno připočíst budování koridorů, výměny kolejí, napřimování tratí atd. Tedy všechny stavební a technologické úpravy, které mají za účel jediné – abyste o nich za hladké jízdy bez drncání a naklánění ani nevěděli.

JAK TOTO POZNÁ CESTUJÍCÍ S KOLEM?

Cestování s kolem vlaky ČD třeba rozdělit na dvě základní skupiny, na cestu s úschovou během přepravy, kdy kolo odevzdáte do služebního vozu nebo oddílu, a na spoje s rozšířenou přepravou spoluzavazadel, především jízdních kol, to znamená, že se v takovémto spoji o kolo staráte po celou dobu sami. V prvním případě se mnohé nedá zlepšit, snad jen úpravou nástupiště lze snížit hranu nakládání a pracovníkům naordinovat úsměv a dobrou náladu.

V případě druhém, kdy je vše ve vašich rukách, je rozdílů mnohem více. Především jde o kapacitu ve vozech pro přepravu kol. Dříve se mnohdy do celého vlaku vešla oficiálně pouze čtyři kola, dvě na první a dvě na poslední plošinu soupravy. Samozřejmě v praxi se jich uvezlo i více, vše ale záleželo na pochopení průvodčího. Dnešní vozový park ČD zahrnuje několik typů vozů určených pro přepravu jízdních kol, u kterých hledejte dveře s příslušným symbolem kola, za kterými naleznete prostor určený pro jejich přepravu. Co typ vagónu, to jiný způsob převozu kol, a opět můžeme provést dělení. Buď jde o přestavbu nebo o původní řešení. V případě přestaveb, tedy modernizací stávajících vozů se nejčastěji setkáte s prostorem pro kola odděleným od míst na sezení. Toto řešení naleznete například u přípojných vozů malých motoráků, ale i u dálkových rychlíkových spojů. Konkrétně se můžete setkat s modernizovanými vozy odborně označenými Bbdgmee, (kombinovaný vůz 2. třídy, v kterém je 12 míst pro kola) a Bdmpee (velkoprostorový vůz 2. třídy se



4mi místy pro kola), které jsou nasazovány ve vlacích kategorie EC/IC, kde je pak celkem 12 až 16 míst pro kola. Do konce roku 2014 by ČD měly zařadit dalších asi 180 těchto vozů.

Druhou možnost nabízí menší soupravy, například vlaky Regionova (motorová jednotka řady 814). Kola se zde přepravují ve voze, kde je WC i prostor pro invalidní vozík, ale především je nízkopodlažní, což podstatně usnadňuje manipulaci s kolem.

Uvnitř všech vozů pak máte obdobné možnosti, jak vlastní kolo umístit. Podle okolností můžete kolo ponechat stát na podlaze a nemusíte jej zdvihat do držáků, které jsou umístěny buď ve zvláštních oddílech, nebo v prostoru pro cestující. Toto je případ Regionovy a souprav známých jako Elefant. Zde pak často dochází ke







I přes výše uvedené změny především ve zpoplatnění přepravy kola ve vlaku stále platí:

- *Za kolo se platí přímo u průvodčího ve vlaku.*
- *Po území Prahy se ve vlacích zařazených do systému PID za přepravu jízdního kola neplatí.*
- *Pokud kolo předáváte do úschovy během přepravy, musí mít odstraněny všechny snadno oddělitelné věci (brašny, počítač, světla, pumpička pod.).*
- *Kolo lze přepravovat ve vozech s příslušným označením, případně v některých spojích na první a poslední plošině soupravy.*

Podrobné informace naleznete na: www.cd.cz, v záložce:„Vlakem po ČR“, odkaz:„Přeprava zavazadel a zvířat“.

kompromisům, protože zavěšená kola zablokují několik sklopných sedaček a naopak obsazené, tedy sklopené sedačky znemožňují použití držáků na kola. Vše je pak potřeba řešit s ohledem na spolucestující, případně se poradit s průvodčím.

CO ZA TO, ANEB ZMĚNY TARIFŮ

A jsme u druhé skupiny změn, tedy „softwarových“, při kterých dojde na naše peníze, protože každé zlepšení se musí zaplatit a ČD jsou firma hrající o zisk. V přepravě jízdních kol ve svých vlacích připravily ČD zásadní změnu ve zpoplatnění této služby. Do konce roku 2013 se za kolo a jednu jízdu platilo 26 Kč, případně 50 Kč za celý den. Od začátku roku 2014 platí následující tabulka vpravo:

Nyní tedy nebudeme platit podle počtu jízd, tedy přestupů, ale podle ujeté vzdálenosti. Ačkoliv i laikovy to zní logicky, tato změna v důsledku znamená, že většinou sáhneme hlouběji do kapsy. Toto zdražení je však relativní, protože většina cest na jednodenní výlety je dlouhá do 50 km, a zde se poplatek nemění. Dokonce může nastat i zlevnění, a to pokud budete několikrát přestupovat.

Další tarifní a organizační změny pro rok 2014 se týkají rychlíkových spojů s povinnou rezervací pro přepravu jízdních kol. Tato povinnost se nově rozšíří i do více spojů, ale již není nutné ji provádět několik hodin předem, ale třeba i deset minut před nasednutím do již jedoucího spoje, pochopitelně pokud je v něm na vaše kolo místo.

CYKLISTICKÉ SPECIÁLY

Samostatnou kapitolou v dopravě jízdních kol jsou speciální, nejčastěji sezónní cyklovlaky. Jedná se o spoje jezdící po atraktivních cykloturistických lokalitách, kde jednak zkracují vzdálenosti, ale především odstraňují stoupání do hor. Ve Středočeském kraji jezdí cyklovlak z Prahy přes Okoř do Slaného. Další podobné spoje naleznete například v Krušných horách, kde jezdí do Moldavy po zdejší horské dráze. Cyklovlaky můžete využít i na Šumavě, z Liberce do Tanvaldu, mezi Vsetínem a Velkými Karlovicemi nebo jihomoravský cyklovlak Velo Podyjí. Ovšem pozor, těchto speciálních spojů je několik druhů. Můžete se projet lokálkou, kde bude zařazen speciální vagonek umožňující přepravu až několika desítek kol, ale také vlakem, který se ničím od ostatních spojů neliší.

Tarifní kilometry	*Zavazadlo, v našem případě jízdní kolo*	*Jednorázový poplatek za úschovu během přepravy za každý vlak*
1 – 50	25 Kč	10 Kč
51 – 100	35 Kč	
101 – 150	45 Kč	
151 – 200	55 Kč	
201 – 250	60 Kč	
251 – 300	65 Kč	
301 – 350	70 Kč	
351 a více	75 Kč	

www.cd.cz (Vlakem po ČR – Přeprava zavazadel a zvířat)