

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti zavedení nočních dálkových vlaků
v České republice

David Bříza

Bakalářská práce

2015

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: David Bříza
Osobní číslo: D12120
Studijní program: B3709 Dopravní technologie a spoje
Studijní obor: Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů
Název tématu: Možnosti zavedení nočních dálkových vlaků v České republice
Zadávací katedra: Katedra technologie a řízení dopravy

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

Úvod

1. Analýza provozu nočních dálkových vlaků
2. Návrh nového vedení nočních dálkových vlaků

Závěr

Rozsah grafických prací: 2 - 3

Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

(1) Mojžíš, V. et al. Kvalita dopravních a přepravních procesů. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2003. ISBN 80-86530-09-4.

(2) Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy. [online] Ministerstvo dopravy ČR. 2006 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: <http://www.mdcrcz/cs/verejna-doprava/plan-dopravni-obsluhy-uzemi/plan-dopravni-obsluhy-uzemi.htm>

(3) Drdla, P. Osobní doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. ISBN 8071946303.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Ondřej Štěpán

Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2015

Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2015



doc. Ing. Ivo Drahošský, Ph.D.

děkan

L.S.



doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.

vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2015

Prohlášení

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.

Nesouhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Havlíčkově Brodě 29. 05. 2015

David Bříza

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'D. Bříza', with a long horizontal flourish extending to the right.

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce Ing. Ondřeji Štěpánovi za trpělivost, konzultace a poskytnuté rady při vypracování bakalářské práce. Rovněž bych rád poděkoval Ing. Janu Hrabáčkovi, Ph.D. za poskytnutá data.

ANOTACE

Práce se zabývá analýzou současného stavu nočních dálkových vlaků v České republice. Analyzovány jsou trasy nočních dálkových vlaků a kvalita vlaků. Dále je pro účely srovnání provedena analýza nočních dálkových vlaků na Slovensku. Cílem práce je na základě analýzy upravit trasy nočních dálkových vlaků a také navrhnout nové trasy.

KLÍČOVÁ SLOVA

železnice, noční vlaky, jízdní řady, kvalita

TITLE

The possibility of introducing long-distance night trains in Czech Republic

ANNOTATION

This work is concerned with analysis actual state night long-distance trains in Czech Republic. Analysed are the routes and qualitative requirements for these trains. The aim of this work is adjust the routes of long-distance night trains and suggest the new routes.

KEY WORDS

railway, night trains, timetables, quality

OBSAH

SEZNAM TABULEK.....	9
SEZNAM OBRÁZKŮ	10
SEZNAM ZKRATEK.....	11
ÚVOD	12
1 ANALÝZA PROVOZU NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ	13
1.1 Obecná definice nočních dálkových vlaků	13
1.2 Analýza jízdního řádu v ČR.....	13
1.2.1 Analýza jízdního řádu 2011/2012	14
1.2.2 Analýza jízdního řádu 2012/2013	18
1.2.3 Analýza jízdního řádu 2013/2014	24
1.2.4 Obsazenost lůžkových a lehátkových vozů.....	29
1.3 Analýza jízdního řádu Slovensko 2013/2014	31
1.4 Shrnutí vedení nočních dálkových vlaků	34
1.4.1 Shrnutí vedení nočních dálkových vlaků v ČR a na Slovensku.....	34
1.4.2 Porovnání stavu v ČR a na Slovensku.....	38
2 NÁVRH NOVÝCH TRAS NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ V ČR.....	40
2.1 Geograficko-demografické uspořádání ČR.....	40
2.2 Gravitační dopravní model.....	42
2.3 Vedení nových tras nočních dálkových vlaků	43
2.3.1 Severní Čechy – Jižní Morava	43
2.3.2 Západní Čechy – Jižní Morava	43
2.3.3 Ostravsko – Praha.....	44
2.3.4 Ostravsko – Praha – západní Čechy	45
2.3.5 Jižní Čechy – Praha – Ostravsko.....	46

2.3.6 Severní Čechy – Praha – Ostravsko/jižní Morava.....	46
2.4 Shrnutí navržených opatření	47
2.5 Kvalita nočních dálkových vlaků.....	48
ZÁVĚR	50
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	51

SEZNAM TABULEK

Tab. 1: <i>jízdní řád EN 444/445</i>	14
Tab. 2: <i>Jízdní řád EN 476/477</i>	16
Tab. 3: <i>Jízdní řád R 440/441</i>	17
Tab. 4: <i>Jízdní řád R 444/445</i>	19
Tab. 5: <i>Jízdní řád R 476/477</i>	21
Tab. 6: <i>Jízdní řád R 440/441</i>	23
Tab. 7: <i>Jízdní řád EN 444/445</i>	24
Tab. 8: <i>Jízdní řád R 476/477</i>	26
Tab. 9: <i>Jízdní řád R 440/441</i>	28
Tab. 10: <i>počty cestujících</i>	29
Tab. 11: <i>Jízdní řád R 800/801</i>	31
Tab. 12: <i>Jízdní řád R 614/615</i>	32
Tab. 13: <i>Jízdní řád lůžkového vozu</i>	33
Tab. 14: <i>Úprava jízdního řádu</i>	44

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: <i>Počty cestujících</i>	30
Obr. 2: <i>Trasa vlaků 2011/2012 na mapě ČR</i>	35
Obr. 3: <i>Trasa vlaků 2012/2013 na mapě ČR</i>	36
Obr. 4: <i>Trasa vlaků 2013/2014 na mapě ČR</i>	37
Obr. 5: <i>Trasa nočních vlaků na mapě Slovenska</i>	38
Obr. 6: <i>Hlavní oblasti turistického ruchu</i>	41
Obr. 7: <i>Přepravní proudy</i>	42
Obr. 8: <i>Návrh tras nočních vlaků</i>	48

SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
EN	EuroNight
ČD, a. s.	České dráhy, akciová společnost
hl. n.	hlavní nádraží
R	rychlík

ÚVOD

Součástí dálkových vlaků jezdících v České republice jsou i noční dálkové vlaky, které nabízejí cestujícím možnost cestovat v lůžkových a lehátkových vozech. Většina nočních dálkových vlaků, které jezdí v České republice, je ale primárně určena pro mezistátní přepravu. Některé noční vlaky nejsou pro vnitrostátní přepravu vhodné, a to především díky nevhodným dobám, kdy vlak vjíždí na území České republiky nebo naopak kdy toto území opouští. Z těchto důvodů těmito vlaky cestuje minimum cestujících jedoucích vnitrostátně. České dráhy, a. s. nakoupily od Rakouských spolkových drah nové lehátkové vozy. Je tedy zřejmé, že České dráhy, a. s. mají zájem na provozování nočních vlaků. Aby se nákup nových vozů ale vyplatil, je zapotřebí, aby nočními vlaky cestující jezdili. V současné době jezdí nočními vlaky především cestující jedoucí mezistátně a cestující, kteří by chtěli v noci cestovat pouze po území České republiky, jsou opomíjeni. Některými vhodnými úpravami by ale bylo možné některé noční vlaky výrazně zatraktivnit a tak přilákat nové cestující.

Cílem bakalářské práce je na základě analýzy současného stavu provozu nočních dálkových vlaků v České republice a v zahraničí navrhnout nové trasy nočních vlaků, případně stávající trasy vlaků upravit. Provedené úpravy by měly zatraktivnit cestování v nočních dálkových vlacích cestujícím, kteří chtějí cestovat v těchto vlacích po území České republiky.

1 ANALÝZA PROVOZU NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ

V této kapitole je provedena analýza provozu nočních dálkových vlaků v České republice (ČR) a dalších vybraných státech Evropské unie (EU). Jsou zde popsány jednotlivé linky a rovněž provedena analýza kvality nočních vlaků.

1.1 Obecná definice nočních dálkových vlaků

Typickou kategorií vlaků v ČR, reprezentující noční dálkové vlaky, je kategorie EuroNight (EN). Definice nočních dálkových vlaků, potažmo vlaků kategorie EN, zní takto: *„noční vlaky vysoké kvality, které spojují největší města a hospodářská centra a vyznačují se vysokým cestovním komfortem s omezeným zastavováním od 0.00 do 6.00 h. s nejvyšší možnou přesností a zvláštními službami podle směrnic UIC“* (1).

České dráhy, a. s. (ČD, a. s.) na svých webových stránkách popisují vlaky EN takto: *„vlaky pro pohodlné noční cestování na dlouhé vzdálenosti především do zahraničí, bez příplatku (pro lůžkové a lehátkové vozy je třeba zakoupit lůžkový nebo lehátkový příplatek), vozy 1. a 2. třídy, ve vlacích jsou řazeny lůžkové a lehátkové vozy, občerstvení je možno zakoupit u průvodců lůžkových a lehátkových vozů, možnost rezervace míst“* (2).

Obecně lze tedy říci, že vlaky EN jsou dálkové vlaky s vysokým komfortem, které podstatnou část své cesty vykonají v nočních hodinách, přičemž počet jejich zastavení je nízký. Města, ve kterých tyto vlaky zastavují, jsou většinou důležitá centra a vlak v nich stojí často delší dobu, než bývá u ostatních osobních vlaků zvykem.

Noční dálkové vlaky však nejezdí jen v kategorii EN. V nočních hodinách jezdí i dálkové vlaky kategorie Rychlík (R). Ty se od vlaků EN liší například větším počtem zastavení a nižším komfortem.

V podkapitolách jsou analyzovány trasy vlaků a jejich kvalita. Po zhodnocení je uvedeno, zda je vlak vhodný pro použití lůžkových či lehátkových vozů pouze na území ČR. Jako dostatečná doba pro použití lehátkových nebo lůžkových vozů je uvažována doba 4 hodiny. V potaz jsou brány i další faktory.

1.2 Analýza jízdního řádu v ČR

V podkapitole 1.2 jsou analyzovány jízdní řády v ČR, konkrétně jízdní řády 2011/2012, 2012/2013 a 2013/2014.

1.2.1 Analýza jízdního řádu 2011/2012

V podkapitole jsou podrobněji analyzovány noční dálkové vlaky jedoucí po území ČR v jízdním řádu 2011/2012. Je zde popsána trasa vlaku, kvalita vlaku a zhodnoceno, zda je vlak vhodný pro použití lůžkových či lehátkových vozů pouze na území ČR. (3,6,7)

EN 444/445 Slovakia

Vlak EN 444 Slovakia jede v trase Košice (odjezd 21:01) – Praha hlavní nádraží (příjezd 6:44). Vlak EN 445 Slovakia jede v trase Praha hl. n. (odjezd 21:54) – Košice (příjezd 7:30). V tabulce 1 je uveden detail jízdy vlaků po území ČR:

Tab. 1: Jízdní řád EN 444/445

Stanice v ČR, v nichž vlak zastavuje	EN 444		EN 445	
	Příjezd	Odjezd	Příjezd	Odjezd
Bohumín	1:59	2:32	1:45	2:23
Ostrava hlavní nádraží	2:40	2:42	1:35	1:37
Olomouc hlavní nádraží	3:45	3:48	0:29	0:32
Pardubice hlavní nádraží	5:18	5:20	22:58	23:00
Kolín	5:45	5:48	22:33	22:35
Praha hlavní nádraží	6:44			21:54

Zdroj: (7)

Z tabulky 1 vyplývá, že vlak 444 projíždí české území 4 hodiny 45 minut. Pro cestující, kteří chtějí využít ubytovacích služeb vlaku, je tato doba tedy dostatečně dlouhá a vlak má potenciál pro cestující jedoucí pouze na území ČR. Z tabulky 1 dále vyplývá, že vlak 445 projíždí české území 4 hodiny 29 minut. Tato doba jízdy je tedy dostačující, nicméně problém je ten, vlak odjíždí z poslední stanice na českém území v 2:23. Z tohoto důvodu tento vlak nemá dostatečný potenciál pro cestující jedoucí pouze po českém území.

Vlak v úseku Bohumín – Praha hlavní nádraží (dále jen hl. n.) měl řazené lůžkové a lehátkové vozy těchto relací:

(Moskva Belorusskaja/Sankt Petersburg Vitebskii – Minsk Passajirskij) – Bohumín – Praha hl. n. – (Cheb): Na této relaci jsou řazené moderní vozy ruských železnic. Vozy mají maximální rychlost 160 km/h, klimatizaci a uzavřený systém WC. Jeden vůz dále přechází na R 606 Ohře a pokračuje až do stanice Cheb. České území tak projíždí 9 hodin 42 minuty.

Na této trase je dále řazen jeden lůžkový vůz běloruských železnic. Vůz nedisponuje klimatizací, má však již uzavřený systém WC.

(Košice) – Bohumín – Praha hl. n.: Na této relaci jsou řazeny moderní slovenské lůžkové vozy, které mají maximální rychlost 200 km/h, klimatizaci i uzavřený systém WC. Dále je v soupravě řazen jeden slovenský lehátkový vůz řady Bcmh s maximální rychlostí 160 km/h. Vůz prošel rekonstrukcí, má uzavřený systém WC, avšak nedisponuje klimatizací. Posledním vozem řazeným v soupravě je lůžkový vůz WLAB společnosti ČD, a. s. Jde o vůz vyrobený ve Východním Německu v 80. letech. Vůz je konstruován na 160 km/h, nemá však klimatizaci ani uzavřený systém WC. Ve vlaku jsou také řazeny vozy DDm určené pro přepravu osobních automobilů a motocyklů. Pro vnitrostátní přepravu však tyto vozy nelze použít, neboť naložení aut probíhá ve stanici Košice, resp. ve stanici Poprad-Tatry.

Vlak EN 444/445 Slovakia má tedy potenciál pro cestující jedoucí pouze po území ČR, nicméně u tohoto vlaku je vyloučena vnitrostátní přeprava cestujících.

EN 456/547 Phoenix

Vlak EN 456 Phoenix jede v trase Praha hl. n. (odjezd 18:29) – Berlin Ostbahnhof (příjezd 23:18). Vlak EN 457 Phoenix jede v trase Berlin Ostbahnhof (odjezd 4:57) – Praha hl. n. (příjezd 9:26). Vlaky EN 456/457 Phoenix nemají v rámci ČR potenciál pro přepravu cestujících v lůžkových a lehátkových vozech, ať již z důvodu krátké cestovní doby (1:32, resp. 1:33) nebo z důvodu času, kdy vlak vstupuje, resp. vystupuje na/z území ČR.

EN 459 Canopus

Vlak EN 459 Canopus jede v trase Zürich Hauptbahnhof (odjezd 19:42) – Praha hl. n. (příjezd 10:30). Vlak EN 459 Canopus nemá v rámci ČR potenciál pro přepravu cestujících v lůžkových a lehátkových vozech, a to z důvodu krátké cestovní doby (1:37) a také z důvodu času, kdy jede po území ČR.

EN 476/477 Metropol

Vlak EN 476 Metropol jede v trase Budapest-Keleti pályaudvar (odjezd 20:05) – Berlin Hauptbahnhof (příjezd 9:10). Vlak EN 477 Metropol jede v trase Berlin Hauptbahnhof (18:13) - Budapest-Keleti pályaudvar (8:35) V tabulce 2 je uveden detail jízdy vlaků po území ČR:

Tab. 2: Jízdní řád EN 476/477

Stanice v ČR, v nichž vlak zastavuje	EN 476		EN 477	
	Příjezd	Odjezd	Příjezd	Odjezd
Břeclav	23:55	0:23	3:56	4:44
Brno hl. n.	0:56	1:00	2:56	3:19
Pardubice hl. n.	2:40	2:48	1:15	1:17
Praha hl. n.	3:59	4:29	23:26	0:05
Praha-Holešovice	4:37	4:38	23:16	23:17
Ústí nad Labem hl. n.	5:42	5:45	22:11	22:13
Děčín hl. n.	6:02	6:04	21:53	21:56

Zdroj: (7)

Z tabulky 2 je patrné, že vlak 476 jede po území ČR 6 hodin 9 minut. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej využívali i cestující jedoucí pouze v úseku Břeclav – Děčín. Vhodný je i čas příjezdu a odjezdu na a z českého území. Oproti tomu vlak 477 jede na českém území 6 hodin 51 minutu. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej využívali i cestující jedoucí pouze v úseku Děčín – Břeclav. Vhodný je i čas příjezdu a odjezdu na a z českého území.

Vlak v úseku Břeclav – Děčín hl. n. a zpět měl řazené lůžkové a lehátkové vozy těchto relací:

(Budapest-Keleti pályaudvar) – Břeclav – (Bohumín - Warszawa Wschodnia): Vozy přecházejí na R 406 Chopin a projíždějí české území pouze 2 hodiny 36 minut, Nemají tedy pro cestující jedoucí pouze na území ČR dostatečný potenciál.

(Budapest-Keleti pályaudvar/Wien Westbahnhof) – Praha hl. n. – (Berlin Hauptbahnhof): Na této relaci jsou řazené lůžkové vozy dopravce ČD a. s., přičemž se jedná o moderní vozy řady WLABmz, které jsou konstruovány na rychlost 200 km/h. Vozy disponují klimatizací, uzavřeným systémem WC a několika sprchami. Dále jsou ve vlaku řazené dva maďarské lehátkové vozy Bcmz. Jde o moderní vozy s maximální rychlostí 200 km/h. Vůz disponuje klimatizací a uzavřeným systémem WC.

(Budapest-Keleti pályaudvar/Burgas/Varna/Bánská Bystrica) – Břeclav – (Praha hl. n.): Některé vozy ve stanici Pardubice hlavní nádraží přecházejí na R 718 a přijedou do Prahy v 6:20. Na českém území tak vozy jedou 6 hodin 25 minut, což má vysoký potenciál pro cestující jedoucí z Břeclavi/Brna pouze do Prahy. V opačném směru se vozy na vlak

připojí už ve stanici Praha hl. n. a české území projíždějí 5 hodin 28 minut, což je doba dostatečně dlouhá pro cestující jedoucí v trase Praha – Břeclav.

Praha hl. n. – (Berlin Hauptbahnhof): Jeden lehátkový vůz jede v trase Praha hl. n. – Berlin Hauptbahnhof (ale ne zpět). Vůz projíždí české území 2 hodiny 5 minut, z tohoto důvodu jej nelze pro vnitrostátní přepravu cestujících uvažovat.

Vlak R 406/407 Chopin

Vlak R 406 jede v trase Wien Westbahnhof (odjezd 22:08) – Warszawa Wschodnia (příjezd 7:23). Vlak 407 jede v trase Warszawa Wschodnia (odjezd 20:57) – Wien Westbahnhof (příjezd 6:22). Vlak R 406/407 Chopin nemá v rámci ČR potenciál pro přepravu cestujících v lůžkových a lehátkových vozech, ať již z důvodu krátké cestovní doby, nebo z důvodu času, kdy vlak vstupuje, resp. vystupuje na/z území ČR.

Vlak R 440/441 Excelsior

Vlak R 440 jede v trase Košice (odjezd 18:07) – Cheb (příjezd 9:41). Vlak R 441 jede v trase Cheb (odjezd 18:14) – Košice (příjezd 9:53). V tabulce 3 je uveden detail spojení po území ČR:

Tab. 3: Jízdní řád R 440/441

Stanice v ČR, v nichž vlak zastavuje	R 440		R 441	
	Příjezd	Odjezd	Příjezd	Odjezd
Třinec	22:27	22:28	5:31	5:32
Český Těšín	22:36	22:38	5:22	5:24
Ostrava hl. n.	23:19	23:23	4:36	4:40
Olomouc hl. n.	0:47	0:52	2:49	2:53
Pardubice hl. n.	2:18	2:21	1:20	1:22
Praha hl. n.	3:44	5:19	22:41	0:12
Ústí nad Labem hl. n.	6:40	6:48	21:07	21:13
Karlovy Vary	8:47	8:49	19:02	19:05
Cheb	9:41			18:14

Zdroj: (7)

Z tabulky 3 je patrné, že vlak 440 jede po území ČR 11 hodin 14 minut. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej využívali i cestující jedoucí pouze v relaci Ostravsko – Praha – Karlovy Vary – Cheb. Vhodný je i čas příjezdu a odjezdu na a z českého území.

Dále je z tabulky 3 patrné, že vlak 441 jede po území ČR 11 hodin 18 minut. Tyto doby jsou tedy dostatečně dlouhé na to, aby jej využívali i cestující jedoucí pouze v relaci Cheb – Karlovy Vary – Praha – Ostravsko. Vhodné jsou i časy příjezdu a odjezdu na a z českého území.

Vlak v úseku Třinec – Cheb a zpět měl řazené lůžkové a lehátkové vozy těchto relací:

(Košice) – Praha hl. n. – Cheb: Jedná se o jeden český lůžkový vůz WLAB konstruovaný pro maximální rychlost 160 km/h. Vůz je celkově zastaralý. Nedisponuje klimatizací ani uzavřeným systémem WC. Na relaci je dále řazen slovenský lehátkový vůz řady Bc. Vůz je rovněž zastaralý, nedisponuje uzavřeným systémem WC ani klimatizací.

(Košice) – Praha hl. n. – Plzeň – Cheb: Dva vozy přejdou z vlaku R 440 na R 752 (resp. z R 756 na R 441) a jedou přes Plzeň do Chebu. Příjezd/odjezd do/z Chebu se od R 440/441 příliš neliší (9:27, resp. 18:33). I tyto vozy tak mohou využít cestující jedoucí pouze po území ČR.

Vlak R 442/443 Šírava

Vlak R 442 jede v trase Humenné (odjezd 19:40) – Praha hl. n. (příjezd 7:38). Vlak R 443 jede v trase Praha hl. n. (odjezd 22:13) – Humenné (příjezd 10:23).

Časy jízdy vlaků je pro využití lůžkových a lehátkových vozů v úseku Třinec – Praha hl. n. dostatečné (5 hodin 13 minut, resp. 5 hodin 6 minut), nicméně časy příjezdu, resp. odjezdu z/do pohraniční stanice Třinec jsou nevhodné. Z tohoto důvodu vlak nemá potenciál pro cestující jedoucí v trase Třinec – Praha hl. n.

1.2.2 Analýza jízdního řádu 2012/2013

V této podkapitole jsou podrobněji analyzovány noční dálkové vlaky jedoucí po území ČR v jízdním řádu 2012/2013. Je zde popsána trasa vlaku, kvalita vlaku a zhodnoceno, zda je vlak vhodný pro použití lůžkových či lehátkových vozů pouze na území ČR. (4,6,8)

Vlak EN 444/445 Slovakia

Vlak EN 444 Slovakia jede v trase Košice (odjezd 21:06) – Praha hl. n. (příjezd 6:44). Vlak EN 445 Slovakia jede v trase Praha hl. n. (odjezd 21:40) – Košice (příjezd 7:34). V tabulce 4 je uveden detail trasy po území ČR:

Tab. 4: Jízdní řád R 444/445

Stanice v ČR, v nichž vlak zastavuje	EN 444		EN 445	
	Příjezd	Odjezd	Příjezd	Odjezd
Bohumín	2:11	2:36	1:40	2:24
Ostrava hl. n.	2:44	2:46	1:30	1:32
Olomouc hl. n.	3:44	3:47	0:27	0:30
Pardubice hl. n.	5:14	5:17	22:57	23:00
Kolín	5:42	5:48	22:32	22:34
Praha hl. n.	6:44			21:40

Zdroj: (8)

Z tabulky 4 vyplývá, že vlak 444 projíždí české území 4 hodiny 33 minuty. Pro cestující, kteří chtějí využít ubytovacích služeb vlaku, je tato doba tedy dostatečně dlouhá. Z tabulky 1 dále vyplývá, že vlak 445 projíždí české území 4 hodiny 44 minuty. Tato doba jízdy je tedy dostačující, nicméně problém je ten, vlak odjíždí z poslední stanice na českém území v 2:24. Z tohoto důvodu tento vlak nemá dostatečný potenciál pro cestující jedoucí pouze po českém území.

Vlak v úseku Bohumín – Praha hl. n. měl řazené lůžkové a lehátkové vozy těchto relací:

(Moskva Belorusskaja/Sankt Petersburg Vitebskii – Minsk Passajirskij) – Bohumín – Praha hl. n. – (Cheb): Na této relaci jsou řazené moderní lůžkové vozy ruských železnic. Vozy s označením WLABmee jsou konstruovány pro maximální rychlost 160 km/h, mají klimatizaci a uzavřený systém WC. V relaci jede dále jeden běloruský lůžkový vůz WLABm. Vůz má uzavřený systém WC, nedisponuje ale klimatizací. Jeden z ruských vozů dále přechází na R 606 Ohře a pokračuje až do stanice Cheb. České území tak projíždí 9 hodin 30 minut.

(Košice – Poprad-Tatry) – Praha hl. n.: V této relaci je řazen jeden lehátkový vůz slovenských železnic. Vůz nese označení Bcmh. Již prošel rekonstrukcí a disponuje uzavřeným systémem WC, nemá však klimatizaci. Dále je ve vlaku řazeno několik slovenských lůžkových vozů, nejčastěji se jedná o moderní vozy řady WLABmee, pro maximální rychlost až 200 km/h, s uzavřeným systémem WC a klimatizací. Místo jednoho vozu WLABmee může být v některých případech řazen vůz WLAB. V tomto případě se jedná o velké snížení kvality, neboť jde o zastaralé vozy, které nemají klimatizaci

ani uzavřený systém WC. Ze stanice Poprad-Tatry je řazen jeden slovenský a jeden český vůz WLABmee. Jde o moderní lůžkové vozy s klimatizací i uzavřeným systémem WC. Ve vlaku jsou rovněž řazeny dva vozy DDm utčené pro převoz osobních automobilů a motocyklů. Pro vnitrostátní přepravu však tyto vozy nelze použít, neboť naložení aut probíhá ve stanici Poprad-Tatry.

Vlak EN 456/457 Phoenix

Vlak EN 456 Phoenix jede v trase Praha hl. n. (odjezd 18:29) – Hannover Hauptbahnhof (příjezd 1:33). Vlak EN 457 Phoenix jede v trase Berlin Ostbahnhof (odjezd 4:53) – Praha hl. n. (příjezd 9:26). Vlak EN 456/457 Phoenix nemá v rámci ČR žádný potenciál pro přepravu cestujících v lůžkových a lehátkových vozech, ať již z důvodu krátké cestovní doby (1:31, resp. 1:33) nebo z důvodu času, kdy vlak vstupuje, resp. vystupuje na/z území ČR.

Vlak EN 459 Canopus

Vlak EN 459 Canopus jede v trase Zürich Hauptbahnhof (odjezd 19:42) – Praha hl. n. (příjezd 10:29). Vlak EN 459 Canopus nemá v rámci ČR žádný potenciál pro přepravu cestujících v lůžkových a lehátkových vozech, a to z důvodu krátké cestovní doby (1:36) a také z důvodu času, kdy vlak vstupuje, resp. vystupuje na/z území ČR.

Vlak EN 476/477 Metropol

Vlak EN 476 Metropol jede v trase Budapest-Keleti pályaudvar (odjezd 20:05) – Berlin Hauptbahnhof (příjezd 9:10). Vlak EN 477 Metropol jede v trase Berlin Hauptbahnhof (18:10) - Budapest-Keleti pályaudvar (8:35) V tabulce 5 je uveden detail spojení po území ČR:

Tab. 5: Jízdní řád R 476/477

Stanice v ČR, v nichž vlak zastavuje	EN 476		EN 477	
	Příjezd	Odjezd	Příjezd	Odjezd
Břeclav	23:53	0:18	3:56	4:42
Brno hl. n.	0:55	1:10	2:55	3:18
Pardubice hl. n.	2:46	2:52	1:14	1:16
Praha hl. n.	4:09	4:29	23:26	0:01
Praha-Holešovice	4:38	4:39	23:16	23:17
Ústí nad Labem hl. n.	5:41	5:43	22:11	22:13
Děčín hl. n.	6:01	6:04	21:53	21:56

Zdroj: (8)

Z tabulky 5 vyplývá, že vlak 476 jede po území ČR 6 hodin 11 minut. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej využívali i cestující jedoucí pouze po území ČR. Vhodný je i čas příjezdu a odjezdu na a z českého území. Naproti tomu vlak 477 jede na českém území 6 hodin 46 minut. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej využívali i cestující jedoucí pouze v úseku Břeclav – Děčín. Vhodný je i čas příjezdu a odjezdu na a z českého území.

Vlak v úseku Břeclav – Děčín hl. n. a zpět měl řazené lůžkové a lehátkové vozy těchto relací:

(Wien Westbahnhof) – Břeclav – Praha hl. n. – (Berlin Hauptbahnhof): Na relaci je řazen jeden český lůžkový vůz řady WLABmz. Jde o moderní vůz konstruovaný pro maximální rychlost 200 Km/h, je klimatizovaný a disponuje uzavřeným systémem WC. Na jednom představku vozu se nachází také sprcha, několik sprch je pak také umístěno v některých kupé. Na relaci je také zařazen maďarský lehátkový vůz Bcmz. Jedná se o moderní vůz s maximální rychlostí 200 km/h, disponuje klimatizací i uzavřeným systémem WC.

(Budapest-Keleti pályaudvar) – Praha hl. n. – (Berlin Hauptbahnhof): Na této relaci jedou totožné vozy jako ze stanice Wien Westbahnhof, tedy jeden český vůz WLABmz a jeden maďarský lehátkový vůz Bcmz. Kritéria kvality jsou rovněž totožné jako u předchozí relace.

(Budapest-Keleti pályaudvar) – Pardubice hl. n. – (Praha hl. n.): Na této trase jede jeden český vůz řady WLABmz, tedy lůžkový vůz pro rychlost 200 km/h, s klimatizací

i uzavřeným systémem WC. Dále je zde řazen jeden český lehátkový vůz řady Bc. Jde o zastaralý vagon, který nemá klimatizaci ani uzavřený systém WC. Tyto dva vozy ve stanici Pardubice hl. n. přecházejí na R 718 Jan Kašpar a přijedou do stanice Praha hl. n. v 6:23. Na území ČR tak jedou 6 hodin 30 minut, což je dostatečná doba pro cestující jedoucí pouze po území ČR. Tyto vozy tak budou využívat hlavně cestující, kteří pojedou pouze do stanice Praha hl. n. V opačném směru jedou tyto vozy na EN 477 Metropol už ze stanice Praha hl. n.

R 402/403 Silesia

Vlak R 402 jede v trase Kraków Glówny (odjezd 22:11) – Bohumín (příjezd 1:20). Vlak R 403 jede v trase Bohumín (odjezd 3:07) – Kraków Glówny (příjezd 6:35). Vlak R 402/403 Silesia nemá v rámci ČR žádný potenciál pro přepravu cestujících v lůžkových a lehátkových vozech, ať již z důvodu krátké cestovní doby, nebo z důvodu času, kdy vlak vstupuje, resp. vystupuje na/z území ČR.

Vlak R 406/407 Chopin

Vlak R 406 jede v Trase Wien Westbahnhof (odjezd 22:16) – Warszawa Wschodnia (příjezd 7:17). Vlak 407 jede v trase Warszawa Wschodnia (odjezd 20:53) – Wien Westbahnhof (příjezd 6:32). Vlak R 406/407 Chopin nemá v rámci ČR žádný potenciál pro přepravu cestujících v lůžkových a lehátkových vozech, ať již z důvodu krátké cestovní doby, nebo z důvodu času, kdy vlak jede po území ČR.

Vlak R 440/441 Excelsior

Vlak R 440 jede v trase Košice (odjezd 18:15) – Cheb (příjezd 9:41). Vlak R 441 jede v trase Cheb (odjezd 18:14) – Košice (příjezd 9:45)

V tabulce 6 je uveden detail spojení po území ČR:

Tab. 6: Jízdní řád R 440/441

Stanice v ČR, v nichž vlak zastavuje	R 440		R 441	
	Příjezd	Odjezd	Příjezd	Odjezd
Třinec	22:29	22:31	5:22	5:23
Český Těšín	22:39	22:42	5:13	5:15
Ostrava hl. n.	23:24	23:28	4:30	4:34
Olomouc hl. n.	0:54	0:59	2:49	2:53
Pardubice hl. n.	2:23	2:29	1:22	1:24
Praha hl. n.	3:48	5:16	22:40	0:06
Ústí nad Labem hl. n.	6:39	6:48	21:07	21:13
Karlovy Vary	8:47	8:49	19:02	19:05
Cheb	9:41			18:14

Zdroj: (8)

Z tabulky 6 je patrné, že vlak 440 jede po území ČR 11 hodin 12 minut. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej využívali i cestující jedoucí pouze v úseku Třinec – Cheb. Vhodný je i čas příjezdu a odjezdu na a z českého území. Z tabulky 6 dále vyplývá, že vlak 441 jede po území ČR 11 hodin 9 minut. Tyto doby jsou tedy dostatečně dlouhé na to, aby jej využívali i cestující jedoucí pouze v trase Cheb – Třinec. Vhodné jsou i časy příjezdu a odjezdu na a z českého území.

Vlak v úseku Třinec – Cheb a zpět měl řazené lůžkové a lehátkové vozy těchto relací:

(Košice) – Cheb: Na této relaci je řazen jeden slovenský lůžkový a jeden lehátkový vůz řady WLAB/Bc. Jde o zastaralé vozy bez klimatizace a uzavřeného systému WC.

(Zvolen osobná stanica) – Pardubice hlavní nádraží – (Praha hl. n. – Cheb): Jeden lůžkový vůz řady WLAB společnosti ČD, a. s. se ve stanici Pardubice hl. n. odpojí a přechází na vlak R 718 Jan Kašpar. Do stanice Praha hl. n. přijede v 6:23, cestující jedoucí do Prahy by tak české území projížděli 7 hodin 54 minuty. To je tedy dostatečně dlouhá doba a tento vůz se tedy vyplatí využít hlavně cestujícím do Prahy. Vůz se dále přepojí na vlak R 606 Ohře a dojde do stanice Cheb v 11:41. České území tak projíždí 13 hodin 12 minut. Na zpáteční cestě vůz jede na R 441 přímo ze stanice Cheb.

(Košice) – Praha hl. n. – (Plzeň hlavní nádraží – Cheb): Ve stanici Praha hl. n. se odpojí jeden český lehátkový vůz řady Bc a jeden slovenský lůžkový vůz řady WLAB a přejdou na R 752 a přijedou do stanice Cheb v 9:27. České území tak projíždí 10 hodin

58 minut. Na opačné cestě jedou vozy na R 765 s odjezdem z Chebu v 18:33 a na vlak R 441 se připojí ve stanici Praha hl. n. České území projíždí 10 hodin 50 minut.

R 442/443 Šírava

Vlak R 442 jede v trase Humenné (odjezd 19:40) – Praha hl. n. (příjezd 7:36). Vlak R 443 jede v trase Praha hl. n. (odjezd 22:29) – Humenné (příjezd 10:26).

Časy jízdy vlaků je pro využití lůžkových a lehátkových vozů v úseku Třinec – Praha hl. n. dostatečné (4 hodiny 54 minuty, resp. 5 hodin 6 minut), nicméně časy příjezdu, resp. odjezdu z/do pohraniční stanice Třinec jsou nevhodné. Z tohoto důvodu vlak nemá potenciál pro cestující jedoucí v trase Třinec – Praha hl. n.

1.2.3 Analýza jízdního řádu 2013/2014

V této podkapitole jsou podrobněji analyzovány noční dálkové vlaky jedoucí po území ČR v jízdním řádu 2013/2014. Je zde popsána trasa vlaku, kvalita vlaku a zhodnoceno, zda je vlak vhodný pro použití lůžkových či lehátkových vozů pouze na území ČR. (5,6,9)

EN 444/445 Slovakia

Vlak EN 444 Slovakia jede v trase Košice (odjezd 21:01) – Praha hl. n. (příjezd 6:49). Vlak EN 445 Slovakia jede v trase Praha hl. n. (odjezd 21:53) – Košice (příjezd 7:41). V tabulce 7 je uveden detail trasy po území ČR:

Tab. 7: Jízdni řád EN 444/445

Stanice v ČR, v nichž vlak zastavuje	EN 444		EN 445	
	Příjezd	Odjezd	Příjezd	Odjezd
Bohumín	2:11	2:36	1:45	2:29
Ostrava hlavní nádraží	2:44	2:46	1:37	1:39
Olomouc hlavní nádraží	3:44	3:47	0:34	0:37
Pardubice hlavní nádraží	5:14	5:17	23:09	23:12
Kolín	5:42	5:48	22:43	22:46
Praha hlavní nádraží	6:44			21:53

Zdroj: (9)

Z tabulky 7 vyplývá, že vlak 444 projíždí české území 4 hodiny 33 minuty. Pro cestující, kteří chtějí využít ubytovacích služeb vlaku, je tato doba tedy dostatečně dlouhá. Z tabulky 7 dále vyplývá, že vlak 445 projíždí české území 4 hodiny 36 minut. Tato doba

jízdy je tedy dostačující, nicméně problém je ten, vlak odjíždí z poslední stanice na českém území v 2:29. Z tohoto důvodu tento vlak nemá dostatečný potenciál pro cestující jedoucí v úseku Bohumín – Praha.

Vlak v úseku Bohumín – Praha hlavní nádraží měl řazené lůžkové a lehátkové vozy těchto relací:

(Warszawa Wschodnia) – Praha hl. n.: Na této relaci je řazen polský lehátkový vůz řady Bcmnouz. Jde o rekonstruovaný vůz konstruovaný na rychlost 160 km/h, vůz disponuje klimatizací i uzavřeným systémem WC. Dále je na relaci řazen polský lůžkový vůz WLABou. Jedná se o zastaralý vůz konstruovaný pro maximální rychlost 160 km/h. Vůz nedisponuje klimatizací.

(Zvolen osobná stanica/Košice – Poprad-Tatry) – Praha hl. n.: V této relaci je řazen jeden lehátkový vůz slovenských železnic. Vůz nese označení Bcmh, již prošel rekonstrukcí a disponuje uzavřeným systémem WC, nemá však klimatizaci. Dále je ve vlaku řazeno několik slovenských lůžkových vozů, nejčastěji se jedná o moderní vozy řady WLABmee, pro maximální rychlost až 200 Km/h, s uzavřeným systémem WC a klimatizací. Ze stanice Zvolen osobná stanica je řazen jeden český vůz WLAB. Ve vlaku jsou rovněž řazeny dva vozy DDm utčené pro převoz osobních automobilů a motocyklů. Pro vnitrostátní přepravu však tyto vozy nelze použít, neboť naložení aut probíhá ve stanici Poprad-Tatry.

Vlak EN 456/457 Phoenix

Vlak EN 456 Phoenix jede v trase Praha hl. n. (odjezd 18:29) – Amsterdam Centraal (příjezd 10:01). Vlak EN 457 Phoenix jede v trase Amsterdam Centraal (odjezd 19:01) – Praha hl. n. (příjezd 9:27). Vlak EN 456/457 Phoenix nemá v rámci ČR žádný potenciál pro přepravu cestujících v lůžkových a lehátkových vozech, ať již z důvodu krátké cestovní doby (1:31, resp. 1:34) nebo z důvodu času, kdy vlak vstupuje, resp. vystupuje na/z území ČR.

Vlak EN 459 Canopus

Vlak EN 459 Canopus jede v trase Zürich Hauptbahnhof (odjezd 19:42) – Praha hl. n. (příjezd 10:31). Vlak EN 459 Canopus nemá v rámci ČR žádný potenciál pro přepravu cestujících v lůžkových a lehátkových vozech, a to z důvodu krátké cestovní doby (1:38) a také z důvodu času, kdy vlak vstupuje, resp. vystupuje na/z území ČR.

Vlak EN 476/477 Metropol

Vlak EN 476 Metropol jede v trase Budapest-Keleti pályaudvar (odjezd 20:05) – Berlin Hauptbahnhof (příjezd 9:08). Vlak EN 477 Metropol jede v trase Berlin Hauptbahnhof (18:22) – Budapest-Keleti pályaudvar (8:35) V tabulce 8 je uveden detail spojení po území ČR:

Tab. 8: Jízdní řád R 476/477

Stanice v ČR, v nichž vlak zastavuje	EN 476		EN 477	
	Příjezd	Odjezd	Příjezd	Odjezd
Břeclav	23:53	0:15	3:54	4:40
Brno hl. n.	0:52	1:03	2:44	3:15
Pardubice hl. n.	2:39	2:44	1:00	1:03
Praha hl. n.	4:03	4:29	23:27	23:45
Praha-Holešovice	4:38	4:39	23:17	23:18
Ústí nad Labem hl. n.	5:40	5:42	22:11	22:13
Děčín hl. n.	6:00	6:04	21:53	21:56

Zdroj: (9)

Z tabulky 8 vyplývá, že vlak 476 jede po území ČR 6 hodin 11 minut. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej využívali i cestující jedoucí pouze po území ČR. Vhodný je i čas příjezdu a odjezdu na a z českého území. Naproti tomu vlak 477 jede na českém území 6 hodin 44 minuty. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej využívali i cestující jedoucí pouze v úseku Břeclav – Děčín. Vhodný je i čas příjezdu a odjezdu na a z českého území.

Vlak v úseku Břeclav – Děčín hlavní nádraží a zpět měl řazené lůžkové a lehátkové vozy těchto relací:

(Wien Westbahnhof) – Břeclav – Praha hl. n. – (Berlin Hauptbahnhof): Na relaci je řazen jeden český lůžkový vůz řady WLABmz. Jedná se o moderní vůz konstruovaný pro maximální rychlost 200 km/h, je klimatizovaný a disponuje uzavřeným systémem WC. Na jednom představku vozu se nachází také sprcha, několik sprch je pak také umístěno v některých kupé. Na relaci je také zařazen maďarský lehátkový vůz Bcmz. Jde o moderní vůz s maximální rychlostí 200 km/h, disponuje klimatizací i uzavřeným systémem WC.

(Budapest-Keleti pályaudvar) – Praha hl. n. – (Berlin Hauptbahnhof): Na této relaci je řazen jeden český lůžkový vůz WLABmz.

(Budapest-Keleti pályaudvar) – Pardubice hl. n. – (Praha hl. n.): Na této trase jede jeden český vůz řady WLABmz, tedy lůžkový vůz pro rychlost 200 km/h, s klimatizací i uzavřeným systémem WC. Dále je zde řazen jeden český lehátkový vůz řady Bcmz. Vůz prošel rekonstrukcí, disponuje klimatizací i uzavřeným systémem WC. Tyto dva vozy se ve stanici Pardubice hl. n. přepojí na R 718 Jan Kašpar a přijedou do stanice Praha hl. n. v 6:23. Na území ČR tak jedou 6 hodin 37 minut, což je dostatečná doba pro cestující jedoucí pouze po území ČR. Tyto vozy tak budou využívat hlavně cestující, kteří pojedou pouze do stanice Praha hl. n. V opačném směru jedou tyto vozy na EN 477 Metropol už ze stanice Praha hl. n.

Vlak R 402/403 Silesia

Vlak R 402 jede v trase Kraków Główny (odjezd 22:08) – Bohumín (příjezd 1:19). Vlak R 403 jede v trase Bohumín (odjezd 3:06) – Kraków Główny (příjezd 6:23). Vlak R 402/403 Silesia nemá v rámci ČR žádný potenciál pro přepravu cestujících v lůžkových a lehátkových vozech, ať již z důvodu krátké cestovní doby, nebo z důvodu času, kdy vlak vstupuje, resp. vystupuje na/z území ČR.

Vlak R 406/407 Chopin

Vlak R 406 jede v Trase Wien Westbahnhof (odjezd 22:12) – Warszawa Wschodnia (příjezd 8:03). Vlak 407 jede v trase Warszawa Wschodnia (odjezd 20:07) – Wien Westbahnhof (příjezd 6:34). Vlak R 406/407 Chopin nemá v rámci ČR žádný potenciál pro přepravu cestujících v lůžkových a lehátkových vozech, ať již z důvodu krátké cestovní doby, nebo z důvodu času, kdy vlak jede po území ČR.

Vlak R 440/441 Excelsior

Vlak R 440 jede v trase Košice (odjezd 18:08) – Cheb (příjezd 9:38). Vlak R 441 jede v trase Cheb (odjezd 18:16) – Košice (příjezd 9:52)

V tabulce 9 je uveden detail spojení po území ČR:

Tab. 9: Jízdní řád R 440/441

Stanice v ČR, v nichž vlak zastavuje	R 440		R 441	
	Příjezd	Odjezd	Příjezd	Odjezd
Třinec	22:24	22:26	5:26	5:27
Český Těšín	22:33	22:37	5:16	5:19
Ostrava hl. n.	23:29	23:23	4:19	4:22
Olomouc hl. n.	1:00	1:05	2:49	2:53
Pardubice hl. n.	2:29	2:35	1:22	1:24
Praha hl. n.	3:55	3:15	22:40	0:04
Ústí nad Labem hl. n.	6:40	6:48	21:07	21:13
Karlovy Vary	8:46	8:49	19:02	19:05
Cheb	9:38			18:16

Zdroj: (9)

Z tabulky 9 je patrné, že vlak 440 jede po území ČR 11 hodin 14 minut. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej využívali i cestující jedoucí pouze v úseku Třinec – Cheb. Vhodný je i čas příjezdu a odjezdu na a z českého území. Z tabulky 9 dále vyplývá, že vlak 441 jede po území ČR 11 hodin 11 minut. Tyto doby jsou tedy dostatečně dlouhé na to, aby jej využívali i cestující jedoucí pouze v trase Cheb – Třinec. Vhodné jsou i časy příjezdu a odjezdu na a z českého území.

Vlak v úseku Třinec – Cheb a zpět měl řazené lůžkové a lehátkové vozy těchto relací:

(Košice) – Cheb: Na této relaci je řazen jeden slovenský lůžkový a jeden lehátkový vůz řady WLAB/Bc. Jde o zastaralé vozy bez klimatizace a uzavřeného systému WC. Vozy jsou konstruované pro maximální rychlost 160 km/h.

(Košice) – Praha hl. n. – (Plzeň hlavní nádraží – Cheb): Ve stanici Praha hl. n. se odpojí jeden český lůžkový vůz řady WLAB a přejde na R 766 Kynžvart. Vůz přijede do stanice Cheb v 9:28. České území tak projíždí 11 hodin 4 minuty. Na opačné cestě jede vůz na R 767 s odjezdem z Chebu v 18:33 a na vlak R 441 se připojí ve stanici Praha hl. n. České území projíždí 10 hodin 54 minuty.

Praha hl. n. – (Košice): Na R 441 bývá ze stanice Praha hl. n. řazen jeden lehátkový vůz společnosti ČD, a. s. Jedná se buď o zastaralý vůz řady Bc nebo moderní klimatizovaný vůz řady Bcmz s uzavřeným systémem WC.

R 442/443 Šírava

Vlak R 442 jede v trase Humenné (odjezd 19:28) – Praha hl. n. (příjezd 7:37). Vlak R 443 jede v trase Praha hl. n. (odjezd 22:26) – Humenné (příjezd 10:34).

Časy jízdy vlaků je pro využití lůžkových a lehátkových vozů v úseku Třinec – Praha hl. n. dostatečné (4 hodiny 54 minuty, resp. 5 hodin 14 minut), nicméně časy příjezdu, resp. odjezdu z/do pohraniční stanice Třinec jsou nevhodné. Z tohoto důvodu vlak nemá potenciál pro cestující jedoucí v trase Třinec – Praha hl. n.

1.2.4 Obsazenost lůžkových a lehátkových vozů

V této podkapitole jsou zpracovány data o počtu cestujících využívajících ubytovacích služeb v nočních vlacích 441, 443 a 445 za období leden až červen 2014. (11)

Data jsou zpracována pro tyto oblasti:

- oblast Prahy, kam náleží stanice Praha hl. n. a Praha-Holešovice.
- Oblast středních Čech, kam spadají stanice Kolín, Roudnice nad Labem a Kralupy nad Vltavou.
- Oblast Ústecka, kam patří stanice Bílina, Chomutov, Chomutov město, Jirkov zastávka, Kadaň-Prunéřov, Lovosice, Most, Teplice v Čechách a Ústí nad Labem hl. n.
- oblast Karlovarska, kam spadají stanice Cheb, Chodov, Karlovy Vary, Klášterec nad Ohří, Kynšperk nad Ohří, Ostrov nad Ohří a Sokolov.

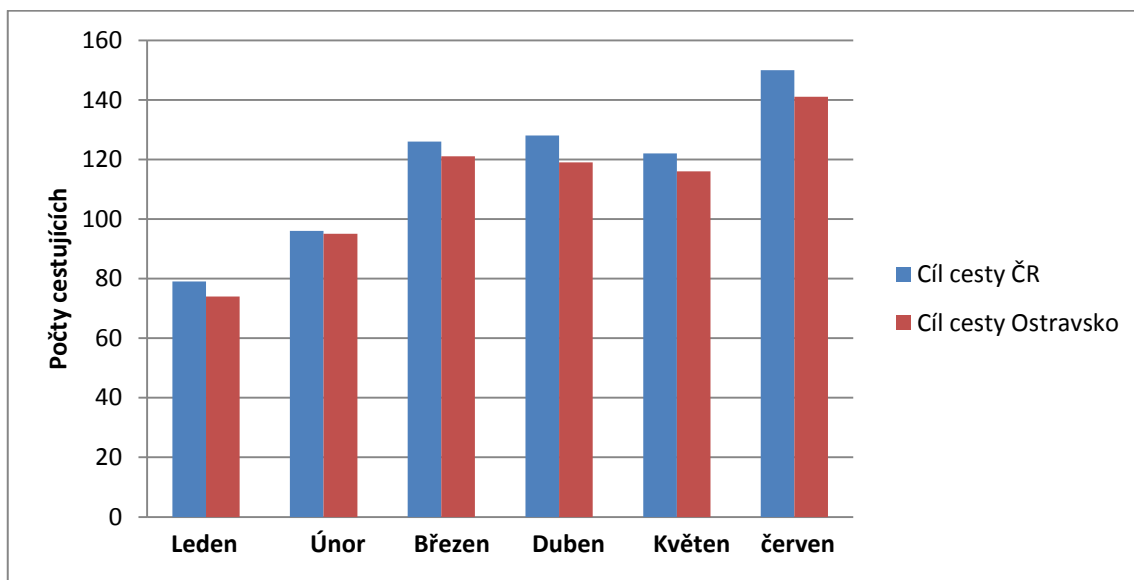
Jedná se o počty cestujících, kteří v těchto stanicích nastupovali a cestovali do některé destinace nacházející se na území ČR. Počty těchto cestujících jsou uvedeny v tabulce 10.

Tab. 10: počty cestujících

Měsíce 2014	01/2014	02/2014	03/2014	04/2014	05/2014	06/2014	Celkem
Oblasti	osoby	osoby	osoby	osoby	osoby	osoby	osoby
Praha	44	58	39	48	41	65	296
Střední Čechy	0	0	18	6	0	5	29
Ústecko	12	13	44	31	39	26	178
Karlovarsko	22	21	22	31	25	41	162
Celkem	79	96	126	128	122	150	701

Zdroj: (11)

Z tabulky 10 jsou patrné počty přepravených cestujících za období leden až červen 2014. Na obrázku 1 je zobrazen graf, ve kterém je porovnán počet cestujících, kteří měli cílovou destinaci Ostravsko, s počtem cestujících, kteří měli cílovou destinaci libovolné místo v ČR.



Obr. 1: Počty cestujících

Zdroj: autor s využitím (11)

Z grafu na obrázku 1 je patrné, že v lednu cestovalo cestujících nejméně. Postupně počet cestujících s příchodem jara a léta stoupá, výjimkou je měsíc květen, kdy cestujících oproti dubu mírně ubylo. Nejvíce cestujících cestovalo v měsíci červnu. Data z druhé poloviny roku nejsou k dispozici, lze však očekávat podobnou obsazenost vozů jako v první polovině roku. Tedy nejvíce cestujících přepravených v letních měsících, s příchodem podzimu a zimy postupný úbytek cestujících.

Z dat uvedených v grafu zobrazeném na obrázku 1 je patrné, že v lednu až červnu 2014 ze 701 cestujících cestovalo do Ostravska 666 cestujících. To znamená, že přibližně 95% všech cestujících, kteří používali vlaky 441, 443 a 445 pro vnitrostátní přepravu v lůžkových a lehátkových vozech cestovalo ze západních a středních Čech na Ostravsko.

Měsíce leden až červen mají dohromady 181 den. Každý den bylo tedy ve vnitrostátní přepravě v lůžkových a lehátkových vozech přepraveno v průměru 3,87 osob. Je třeba vnitrostátní noční přepravu zatraktivnit a nabídnout lepší trasy nočních vlaků tak, aby cestujících přibýlo. V uvedených datech je uveden i vlak 443. Je však velmi pravděpodobné, že díky nevhodným jízdním časům jej využilo minimum těchto cestujících.

1.3 Analýza jízdního řádu Slovensko 2013/2014

V podkapitole 1.3 jsou podrobněji analyzovány noční dálkové vlaky jedoucí po území Slovenska v jízdním řádu 2013/2014. Podkapitola 1.3 je vypracována především za účelem srovnání jízdního řádu v ČR a jsou zde popsány pouze noční vlaky, které lze pro cestování na území Slovenska v lůžkových a lehátkových vozech použít. (5,6,10)

R 800/801 Poľana

Vlak R 800 jede v trase Prešov (odjezd 21:26) – Bratislava hlavní stanice (příjezd 5:25). Vlak R 801 jede v trase Bratislava hlavní stanice (odjezd 23:49) – Prešov (příjezd 7:40)

V tabulce 11 je uveden detail spojení po území Slovenska:

Tab. 11: Jízdní řád R 800/801

Stanice na Slovensku, v nichž vlak zastavuje	R 800		R 801	
	příjezd	odjezd	příjezd	odjezd
Prešov		21:26	7:40	
Kysak	21:42	21:46	7:22	7:23
Košice	21:58	22:20	7:00	7:08
Rožňava	23:23	23:25	5:48	5:50
Lučenec	0:58	0:59	4:06	4:07
Zvolen osobná stanica	1:55	2:16	2:57	3:16
Galanta	4:45	4:47	0:26	0:27
Bratislava hlavní stanice	5:25			23:49

Zdroj: (10)

Z tabulky 11 je patrné, že vlak 800 jede po území Slovenska 7 hodin 59 minut. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej cestující využívali. Vhodný je i čas odjezdu z výchozí stanice a příjezdu do cílové stanice. Z tabulky 11 dále vyplývá, že vlak 801 jede po území Slovenska 7 hodin 51 minutu. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej cestující využívali. Vhodný je i čas odjezdu z výchozí stanice a příjezdu do cílové stanice.

Vlak v úseku Prešov – Bratislava hlavní stanice a zpět měl řazené lůžkové a lehátkové vozy těchto relací:

Prešov – Bratislava hlavná stanica: Na této relaci jsou řazeny dva slovenské lůžkové vozy řady WLAB. Jde o zastaralé vozy bez klimatizace a uzavřeného systému WC. Vozy jsou konstruované pro maximální rychlost 160 km/h.

Košice – Bratislava hlavná stanica: Ve stanici Košice se připojují dva slovenské lůžkové vozy řady WLAB. Oba tyto vozy však jezdí pouze ve vybrané dny a pouze ve směru Košice – Bratislava hlavná stanica. V opačném směru vozy řazeny nejsou. (Zdroj:5,6)

R 614/615 Zemplín

Vlak R 614 jede v trase Humenné (odjezd 21:28) – Bratislava hlavná stanica (příjezd 6:05). Vlak R 801 jede v trase Bratislava hlavná stanica (odjezd 23:40) – Humenné (příjezd 8:34)

V tabulce 12 je uveden detail spojení po území Slovenska:

Tab. 12: Jízdní řád R 614/615

Stanice na Slovensku, v nichž vlak zastavuje	R 614		R 615	
	příjezd	odjezd	příjezd	odjezd
Humenné		21:28	8:34	
Trebišov	22:11	22:23	7:34	7:46
Košice	23:10	23:59	5:52	6:50
Poprad-Tatry	1:15	1:21	4:32	4:38
Liptovský Mikuláš	2:00	2:02	3:51	3:53
Žilina	3:07	3:19	2:26	2:45
Trenčín	4:35	4:37	1:07	1:09
Trnava	5:33	5:35	0:09	0:11
Bratislava hlavná stanica	5:25			23:40

Zdroj: (10)

Z tabulky 12 je patrné, že vlak 614 jede po území Slovenska 7 hodin 57 minut. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej cestující využívali. Vhodný je i čas odjezdu z výchozí stanice a příjezdu do cílové stanice. Z tabulky 12 dále vyplývá, že vlak 615 jede po území Slovenska 8 hodin 54 minuty. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej cestující využívali. Vhodný je i čas odjezdu z výchozí stanice a příjezdu do cílové stanice.

Vlak v úseku Humenné – Bratislava a zpět měl řazené lůžkové a lehátkové vozy těchto relací:

Humenné – Bratislava hlavná stanica: Na této relaci jsou řazeny slovenské lůžkové vozy řady WLAB. Jde o zastaralé vozy bez klimatizace a uzavřeného systému WC. Vozy jsou konstruované pro maximální rychlost 160 km/h. Dále jsou v soupravě zařazeny dva slovenské lehátkové vozy řady Bcmh. Vůz je konstruován na maximální rychlost 160 km/h. Vůz prošel rekonstrukcí, má uzavřený systém WC, nedisponuje však klimatizací. Vlak veze také jeden vůz určený pro přepravu osobních automobilů a motocyklů.

R 442/702 – R 443/703 Polom

Na vlaku 442 Šírava jede v trase Humenné – Žilina jeden lůžkový vůz, který se ve stanici Žilina z vlaku odpojuje a následně připojuje na vlak 702 Polom. V opačném směru jede jeden lůžkový vůz na vlaku 703 a ve stanici Žilina se odpojuje a následně připojuje na vlak 443. V tabulce 13 je uveden detail jízdy vozu:

Tab. 13: Jízdní řád lůžkového vozu

Stanice na Slovensku, v nichž vlak zastavuje	R 442/R 702		R 703/R 443	
	příjezd	odjezd	příjezd	odjezd
Humenné		19:28	10:34	
Trebišov	20:11	20:23	9:34	9:46
Košice	21:10	22:08	7:52	8:50
Poprad-Tatry	23:23	23:26	6:35	6:38
Liptovský Mikuláš	0:08	0:10	5:51	5:53
Žilina	1:15	5:19	22:41	4:45
Trenčín	6:35	6:37	21:22	21:24
Trnava	7:33	7:35	20:24	20:26
Bratislava hlavná stanica	8:05			19:55

Zdroj: (10)

Z tabulky 13 je patrné, že vlak lůžkový vůz jede v trase Humenné – Bratislava hlavná stanica 12 hodin 37 minut. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej cestující využívali. Z tabulky 13 dále vyplývá, že vlak lůžkový vůz jede v trase Bratislava hlavná stanica – Humenné 14 hodin 39 minuty. Tato doba je tedy dostatečně dlouhá na to, aby jej cestující využívali.

Jedná se o slovenský lůžkový vůz řady WLAB. Jde o zastaralý vůz bez klimatizace a uzavřeného systému WC. Vozy jsou konstruované pro maximální rychlost 160 km/h

Dlouhý pobyt v Žilině je pro cestující výhodný z toho důvodu, že se výrazně prodlouží jízdní doba, což je u lůžkového vozu žádoucí. Je však třeba dbát na správné odstavení vozu ve stanici tak, aby byla zajištěna bezpečnost i pohodlí cestujících.

1.4 Shrnutí vedení nočních dálkových vlaků

V podkapitole 1.2 je provedena analýza nočních dálkových vlaků v ČR a v podkapitole 1.3 je provedena analýza nočních dálkových vlaků na Slovensku. Cílem analýzy bylo vybrat noční dálkové vlaky, které budou vhodné pro využití ubytovacích služeb lůžkových a lehátkových vozů pro vnitrostátní cestování.

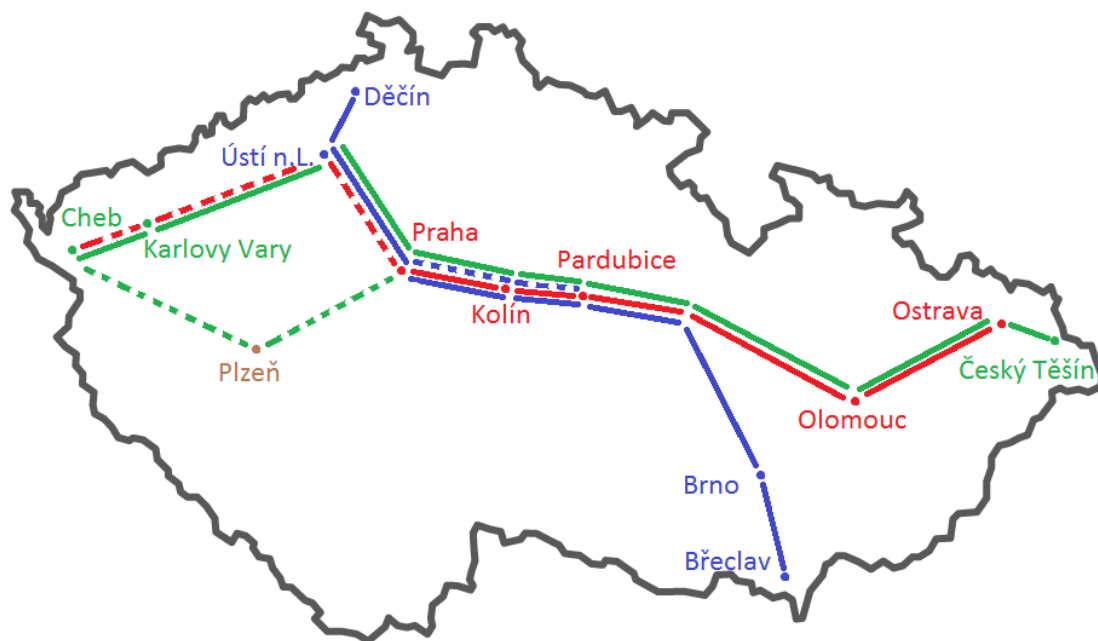
V podkapitole 1.4 je provedeno závěrečné shrnutí vedení nočních dálkových vlaků, a to jak pro ČR, tak pro Slovensko.

1.4.1 Shrnutí vedení nočních dálkových vlaků v ČR a na Slovensku

V podkapitole 1.4.1 jsou analyzovány trasy nočních vlaků, které lze použít pro cestování pouze po území ČR. Pro každý analyzovaný jízdní řád je zpracována jednoduchá mapa spojů, přičemž každá barva znamená jiný vlak. Plná čára znamená samotný vlak a přerušovaná čára lůžkové či lehátkové vozy, které se z vlaku odpojují a pokračují v cestě na jiném vlaku.

Shrnutí tras vlaků jízdního řádu 2011/2012

Z provedené analýzy jízdního řádu 2011/2012 se jako vhodné pro jízdu po území ČR jeví vlaky EN 444/445, EN 476/477 a R 440/441. Trasy vlaků a jejich přímých vozů jsou znázorněny na obrázku 2.



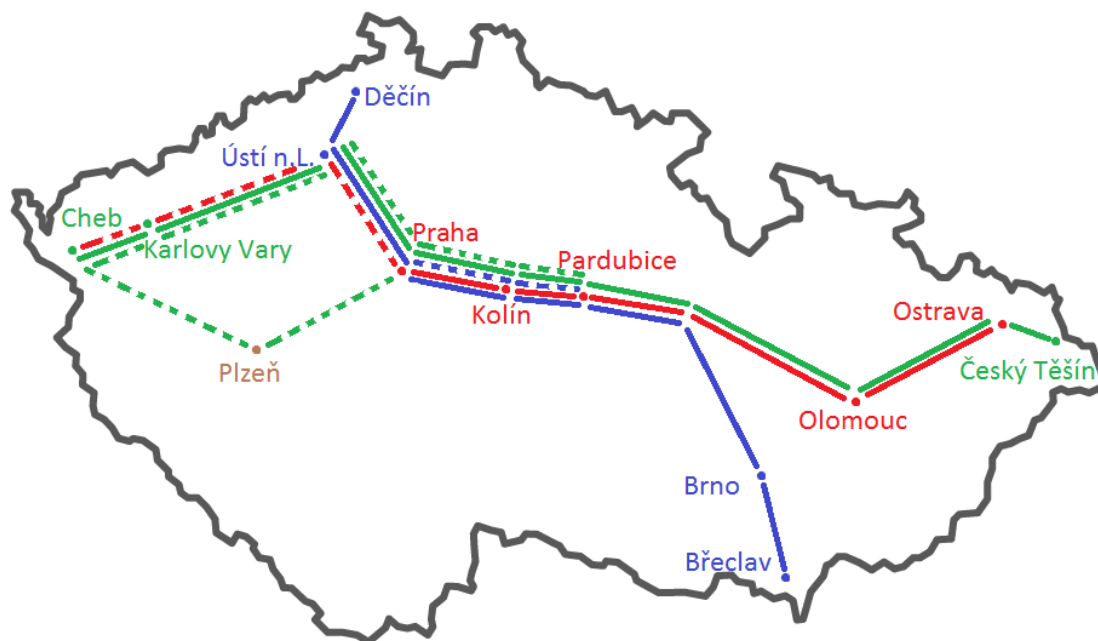
Obr. 2: Trasa vlaků 2011/2012 na mapě ČR

Zdroj: autor s využitím (7,12)

Z obrázku 2 je patrné, že vlaky 444/445, 476/477 a 440/441 obsluhují ty nejdůležitější města jako Prahu, Brno, Ostravu, Olomouc, Plzeň, Pardubice, Ústí nad Labem či Karlovy Vary. Zároveň je patrné, že je těmito nočními vlaky obsluhována především centrální část ČR a především jižní Čechy a severní hornaté oblasti nejsou nočními vlaky vůbec obslouženy. Jedná se přitom o turisticky významné oblasti s velkými městy, jako jsou Liberec nebo České Budějovice. Naproti tomu v západních Čechách jsou obslouženy dvě důležité tratě.

Shrnutí tras vlaků jízdního řádu 2012/2013

Z provedené analýzy jízdního řádu 2012/2013 se jako vhodné pro jízdu po území ČR jeví vlaky EN 444/445, EN 476/477 a R 440/441. Trasy vlaků a jejich přímých vozů jsou znázorněny na obrázku 3.



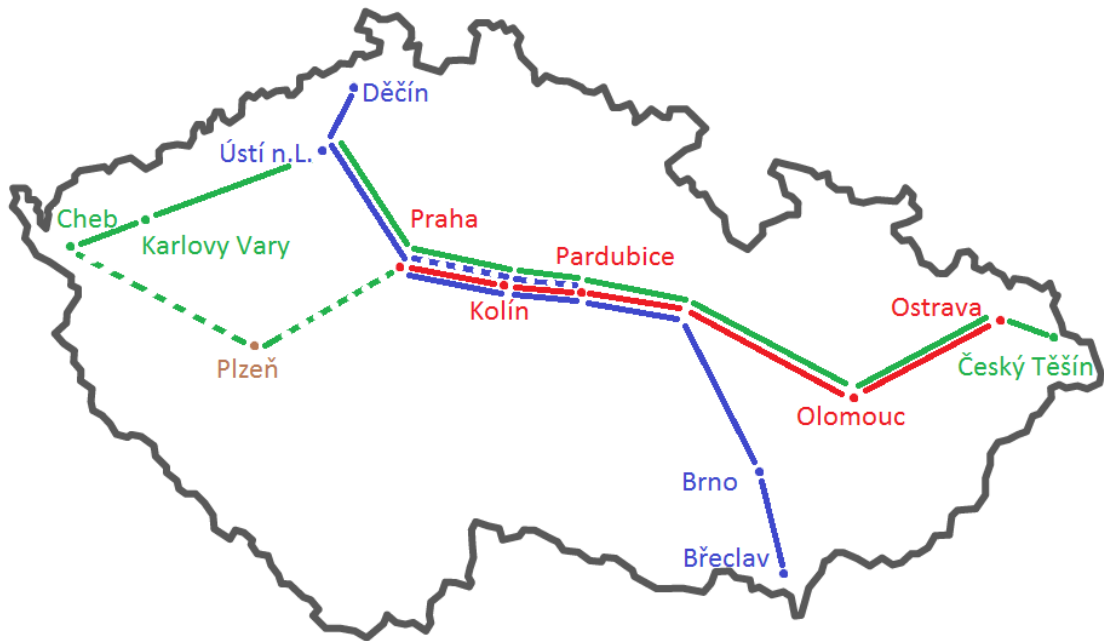
Obr. 3: Trasa vlaků 2012/2013 na mapě ČR

Zdroj: autor s využitím (8,12)

Obrázek 3 je velmi podobný jako obrázek 2. Jediný rozdíl je v zavedení lůžkového vozu, který se odpojuje ve stanici Pardubice hl. n. Vlaky v jízdním řádu 2012/2013 obsluhují stejné území ČR jako v jízdním řádu 2011/2012.

Shrnutí tras vlaků jízdního řádu 2013/2014

Z provedené analýzy jízdního řádu 2013/2014 se jako vhodné pro jízdu po území ČR jeví vlaky EN 444/445, EN 476/477 a R 440/441. Trasy vlaků a jejich přímých vozů jsou znázorněny na obrázku 4.



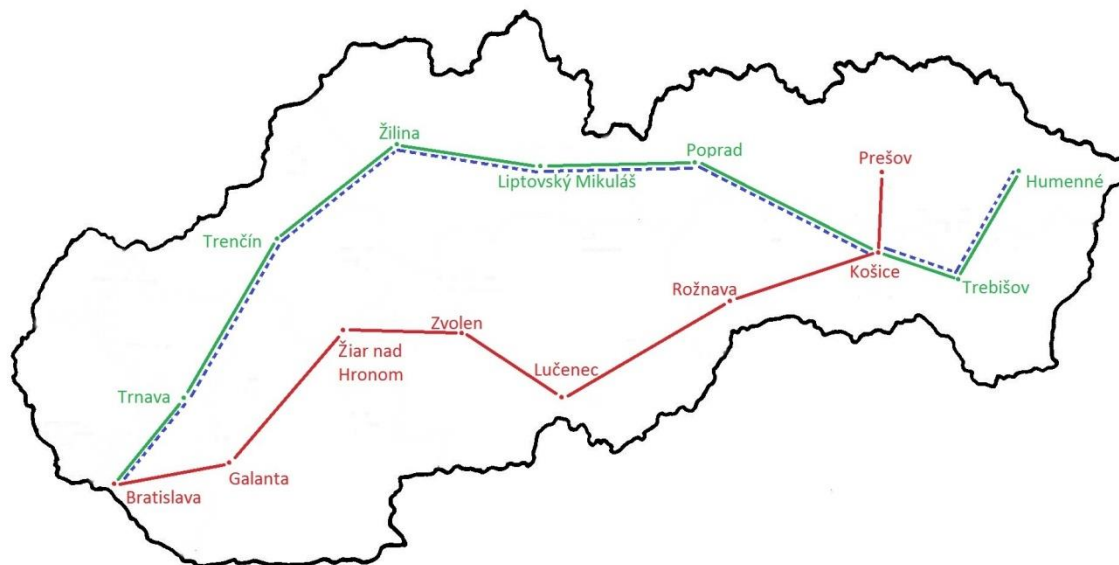
Obr. 4: Trasa vlaků 2013/2014 na mapě ČR

Zdroj: autor s využitím (9,12)

Obrázek 4 je velmi podobný jako obrázek 2 a 3. Je zde určitý rozdíl v trasování samotných lůžkových a lehátkových vozů, ale vlaky v jízdním řádu 2013/2014 obsluhují stejné území ČR jako vlaky v jízdním řádu 2011/2012 a 2012/2013.

Shrnutí tras vlaků Slovenska

V podkapitole 1.3 jsou uvedeny všechny vlaky, které se dají použít pro cestování na Slovensku v lůžkových a lehátkových vozech. Z provedené analýzy slovenského jízdního řádu 2013/2014 se jako vhodné pro jízdu po území Slovenska jeví vlaky R 614/615, R 800/801 a lůžkový vůz jedoucí na vlcích R 442/702 – R 443/703. Trasy vlaků a jejich přímých vozů jsou znázorněny na obrázku 5. Každá barva znamená jiný vlak. Plná čára znamená samotný vlak a přerušovaná čára lůžkový vůz, který se z vlaku odpojuje a pokračuje v cestě na jiném vlaku.



Obr. 5: Trasa nočních vlaků na mapě Slovenska

Zdroj: autor s využitím(10,13)

Z obrázku 5 je dobře patrné, že vlaky 614/615, 800/801 a lůžkový vůz řazený na vlacích 442/443 – 702/703 obsluhují sever i jih Slovenska. Těmito spoji jsou propojeny dvě největší města na Slovensku, tedy Bratislavu a Košice. Na severní i jižní trase jsou dále obsluhovaná další důležitá města, jako Zvolen, Žilina, Poprad či Trnava. Vlaky 614/615 a lůžkový vůz řazený na vlacích 442/443 – 702/703 obsluhují i turisticky významnou destinaci Vysoké Tatry. Vzhledem k časům příjezdu vlaků do stanice Poprad-Tatry lze pro obsluhu Vysokých Tater uvažovat pouze lůžkový vůz řazený na vlacích 442/702, který má odjezd ze stanice Poprad-Tatry 23:26. V relaci Poprad-Tatry – Humenné nemají lůžkové a lehátkové vozy pro cestující žádný potenciál. Obecně lze říci, že trasy nočních vlaků na území Slovenska i jejich jízdní řády jsou sestaveny tak, že obsluhují podstatnou část Slovenska.

1.4.2 Porovnání stavu v ČR a na Slovensku

Ve všech jízdních řádech, které jsou analyzovány v podkapitole 1.3, se jeví jako vhodné pro cestování na území ČR vždy stejné vlaky. Vlaky obsluhují především centrální část ČR a některé části ČR nejsou nočními vlaky obslouženy vůbec. Všechny noční spoje jsou vedeny jako mezinárodní.

Je zapotřebí zmínit také to, že v jízdním řádu ČR 2014/2015 byl zrušen vlak R 440/441 Excelsior a R 442/443 Šírava byl přejmenován na vlak R 442/443 Bohemia, jeho jízdní řád však nebyl výrazně upraven.

Naproti tomu na Slovensku jezdí i vnitrostátní noční vlaky, které obsluhují severní i jižní část Slovenska. Také obsluhují důležitá centra i turisticky atraktivní oblasti.

Z porovnání obou zemí vyplývá, že Slovensko více podporuje noční přepravu po svém území, vzhledem k zavedení vnitrostátních nočních vlaků. Na Slovensku je také nočními vlaky obsloužena severní i jižní strana země a všechny důležitá centra, na českém území jsou některá důležitá centra vynechána.

Kvalita vozů nočních dálkových vlaků je u obou zemí podobná a značně kolísavá. Obecně lze říci, že lepší kvalitu mají vlaky EN, horší situace je u vlaků kategorie R. Vozy jedoucí na vlcích kategorie EN mají většinou klimatizaci, uzavřený systém WC a jsou novější. Naproti tomu vozy jedoucí na vlcích kategorie R bývají starší, bez klimatizace nebo uzavřeného systému WC. Slovenské dráhy však nedisponují lůžkovými vozy se sprchou, ČD a. s. takové vozy mají.

2 NÁVRH NOVÝCH TRAS NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ V ČR

V této kapitole je vypracován návrh nových tras nočních dálkových vlaků na území ČR. Návrhy vychází z analýzy současného stavu, která je popsána v kapitole 1, dále z geografického uspořádání ČR, plánu ministerstva dopravy o dopravní obslužnosti území a gravitačního dopravního modelu.

2.1 Geograficko-demografické uspořádání ČR

Rozloha ČR je 78 867 km². Je rozdělená na 14 krajů a hlavním městem je Praha. Počet obyvatel k 31. 12. 2014 činil 10 538 275. Nejsevernější bod ČR je bod o souřadnicích 51° 03' severní šířky, který leží v katastru Lobendava. Nejjižnějším bodem je bod o souřadnicích 48° 33' 09" severní šířky, který leží v katastru obce Vyšší Brod. Nejzápadnější bod ČR je bod o souřadnicích 12° 05' 33" východní délky, který leží v katastru obce Krásná u Aše a nejvýchodnějším bodem je bod o souřadnicích 18° 51' 40" východní délky, který leží v katastru obce Bukovec. (14,15)

Největší města a aglomerace

Zde je uvedeni 10 největších měst v ČR. Města jsou seřazeny podle počtu obyvatel od největšího po nejmenší a v závorce je uveden počet obyvatel, který je čerpán ze statistik z roku 2011. Čísla z roku 2015 se tedy mohou mírně lišit, nicméně na seřazení měst to vliv nemá. (18)

Hlavním a největším městem je Praha (1 272 690), následuje Brno (384 277), Ostrava (302 456), Plzeň (169 688), Liberec (102 247), Olomouc (100 043), Ústí nad Labem (95 003), Hradec Králové (94 242), České Budějovice (93 883) a Pardubice (91 073).

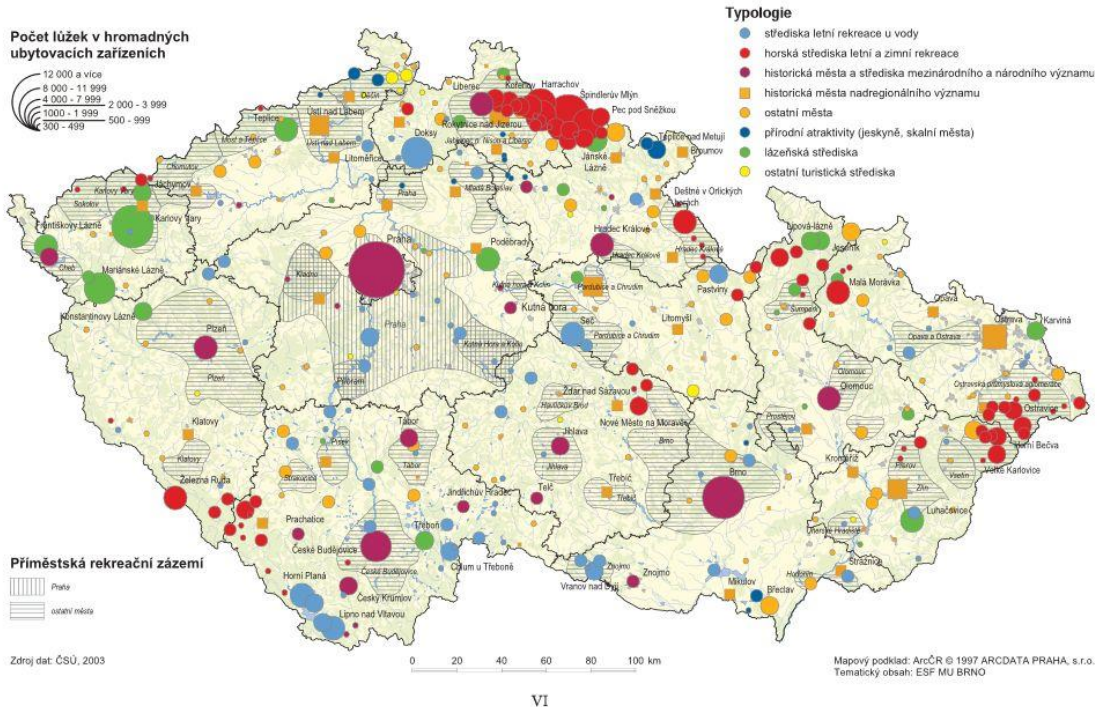
Některá města také nejsou důležitá jen sama o sobě, ale spolu s dalšími městy tvoří velké aglomerace. Typickým příkladem může být například Ostravská aglomerace, kterou tvoří Ostrava a další města jako Havířov, Frýdek-Místek a další. Dalším příkladem může být aglomerace Pardubic a Hradce Králové. Aglomeraci také tvoří města na severu Čech, kam patří například Most, Chomutov, Duchcov, Bílina a další. Je tedy důležité nezaměřovat se pouze na dopravní obsluhu samotných měst, ale i aglomerací. (16)

Turisticky atraktivní oblasti

Mezi turisticky nejatraktivnější oblasti patří Praha, Brno a jižní Morava, Krkonoše, Ostravsko, jižní Čechy a Karlovarsko. Na obrázku 6 jsou vyznačeny hlavní centra rekreace.

Jedná se o historická města, lázeňská střediska, horské rekreační oblasti, přírodní atraktivní oblasti nebo oblasti pro rekreaci u vody.

HLAVNÍ OBLASTI A CENTRA VÍKENDOVÉ A POBYTOVÉ REKREACE A CESTOVNÍHO RUCHU



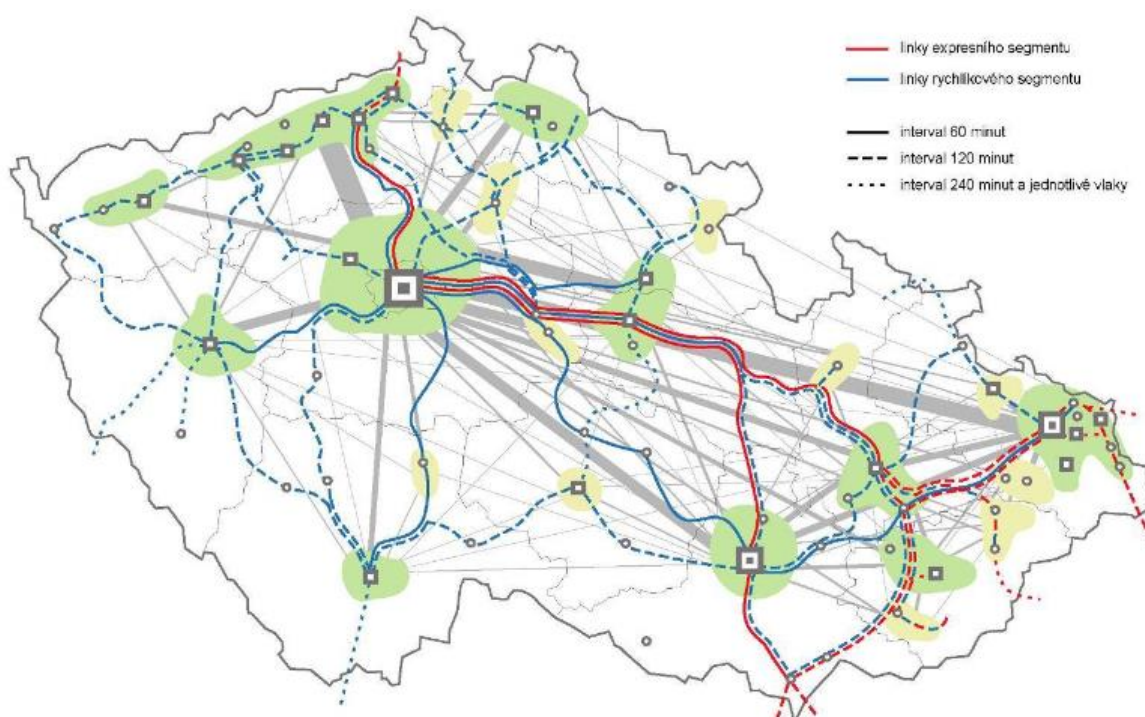
Obr. 6: Hlavní oblasti turistického ruchu

Zdroj: (17)

Oblasti vyobrazené na obrázku 6 jsou turisticky atraktivní a navštěvovány domácími i zahraničními turisty. Jde o oblast Prahy, která je atraktivní především díky historickým památkám a je navštěvována po všechna roční období. Dále jde o oblast jižních Čech, kterou tvoří město České Budějovice, Český Krumlov, vodní nádrž Lipno a jiné přírodní zajímavosti. Tato oblast je pro turisty atraktivní především v letních měsících. Další turisticky atraktivní oblastní jsou západní Čechy, především díky lázeňství. Mezi nejvýznamnější centra západních Čech patří Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně. Tato oblast je navštěvována po všechna roční období. Mezi turisticky významné oblasti také patří oblast Krkonoš a města Liberce. Tato oblast je navštěvována jak v zimních měsících, tak i v letních měsících lidmi vyhledávajícími horskou turistiku. Další významnou oblastí je oblast Ostravska a Valašska. I tyto oblasti jsou navštěvovány po celý rok. (17)

Plán o dopravní obslužnosti území

V návrhové části je dále vycházeno z plánu ministerstva dopravy o dopravní obslužnosti území. Jedná se o dokument pro zásady objednávky dálkové dopravy a jsou v něm popisovány jednotlivé linky dálkové a nadregionální dopravy. Z tohoto konceptu lze také vycházet, a to i přesto, že v dokumentu jsou uvažovány především denní spoje. Jde hlavně o určení důležitých destinací, kam má být železniční doprava provozována. Na obrázku 6, který je převzatý právě z plánu o dopravní obslužnosti území, jsou vyznačeny destinace v ČR a přepravní proudy mezi těmito destinacemi.



Obr. 7: Přepravní proudy

Zdroj: (19)

Na obrázku 7 jsou vidět přepravní proudy po železnici v ČR. Nejsilnější proudy probíhají mezi Prahou a ostatními velkými regiony, jako jsou Karlovarsko, Ústecko, České Budějovice, Pardubice a Hradec Králové, Brno, Ostrava a Olomouc. (19)

2.2 Gravitační dopravní model

Návrhová část bakalářské práce dále vychází z gravitačního dopravního modelu, neboli modelu přitažlivosti. „Metoda je založena na podobnosti s fyzikálním principem vzájemného působení hmotných těles gravitační silou (Newtonův gravitační zákon). Silové působení je zde nahrazeno intenzitou přepravního proudu v závislosti na dostupnosti zdrojového okrsku a atraktivitě okrsku cílového.“ (20) Tato metoda tedy říká, že podobně jako

se tělesa navzájem přitahují, tak jsou k sobě přitahováni obyvatelé regionů – a čím jsou regiony větší a atraktivnější, tím větší přepravní proudy mezi nimi probíhají. Zde vystupuje jednak síla oblasti z hlediska rezidentů, tak z hlediska nabídky pracovních příležitostí a turistických cílů. Na obrázku 7 je patrné, že tato metoda funguje, neboť mezi velkými destinacemi probíhají větší přepravní proudy než mezi menšími. Metoda dále popisuje, že na velikost přepravních proudů nemá vliv pouze vzdálenost destinací, ale i to, jak je náročné cestu vykonat. Bude-li tedy zajištěno kvalitní spojení bez nutnosti přestupu, měl by proud cestujících růst. (20)

2.3 Vedení nových tras nočních dálkových vlaků

Návrh nových tras vychází z tras, které jsou již používány. Protože většina přepravních proudů, které na železnici probíhají, začínají nebo končí v Praze, je zřejmé, že všechny nově navrhované trasy by měly přes Prahu vést. Současně provozované noční vlaky již obsluhují většinu významných destinací, ať už se jedná o velká města nebo turisticky atraktivní oblasti. Některé destinace ale ještě obslouženy nejsou. Jedná se především o jižní Čechy (České Budějovice, Český Krumlov a Šumava) a severní Čechy (Liberec, Krkonoše).

2.3.1 Severní Čechy – Jižní Morava

Protože vlaky jedoucí v úseku Děčín – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Břeclav a zpět jsou vhodné pro cestování v lůžkových nebo lehátkových vozech na území ČR, je počítáno v návrhové části s jejich zachováním ve stávající trase. Tato trasa je shodná s vlakem EN 476/477 Metropol. Zároveň je vhodné zachovat i lůžkový vůz, který je odpojen ve stanici Pardubice a do Prahy přijede později. Tento vůz je vhodný pro cestující, kteří cestují pouze do Prahy. Prodlouží se tím čas cesty a cestující se mohou déle vyspat. V opačném směru bude vůz připojený už ve stanici Praha hl. n., protože připojování v Pardubicích s sebou nenese žádné výhody.

Tento vlak obsluží významné oblasti, kterými jsou Ústecko, Praha, Pardubice a jižní Morava. Tento vlak lze využít pro cestu oběma směry, nicméně pro cestu na jižní Moravu by bylo vhodné jízdní dobu prodloužit o přibližně jednu hodinu, čímž by se spoj stal pro cestující atraktivnější.

2.3.2 Západní Čechy – Jižní Morava

Pro zajištění spojení západních Čech a jižní Moravy by bylo vhodné uvažovat lůžkový či lehátkový vůz, který by byl připojen, resp. odpojen ve stanici Ústí nad Labem na/z vlaku

spojující severní Čechy a jižní Moravu. Čas příjezdu do Chebu by se pohyboval okolo deváté hodiny ranní, čas odjezdu ze stanice Cheb by se měl pohybovat okolo sedmé hodiny večerní. Pro spojení západních Čech a jižní Moravy by bylo vhodné vůz přistavit ve stanici Brno hl. n. již kolem desáté hodiny večerní, aby cestující mohli nastupovat a prodloužila se tak doba, po kterou mohou cestující spát. Pro lepší dopravní obslužnost jižní Moravy by bylo možné uvažovat i s tím, že by vůz začínal svou jízdu v Břeclavi okolo deváté hodiny večerní. Vůz by následně jel do Brna, kde by mohli nastoupit další cestující. V Brně by stál vůz odstavený, následně by byl kolem jedné hodiny ranní připojen na vlak jedoucí do Prahy. Stejně tak by pro opačný směr bylo vhodné po odpojení vozu v Brně zde nechat vůz odstavený do přibližně šesté hodiny ranní. Poté by vůz mohl pokračovat v jízdě ještě do stanice Břeclav.

2.3.3 Ostravsko – Praha

Vlak v trase Ostravsko – Praha je ponechán, pouze jsou upraveny časy příjezdu. Tyto časy vycházejí z jízdního řádu vlaku EN 444/445 Slovakia v jízdním řádu 2014/2015, nicméně se příliš neliší od jízdních řádů v minulých letech.

Po úpravě časů odjezdu z některých stanic na Slovensku by měl být posunut i čas odjezdu z Bohumína. V tabulce 14 je uvedeno srovnání současného stavu s navrhovaným stavem.

Tab. 14: Úprava jízdního řádu

Stanice, kde vlak zastavuje	Současný stav		Navrhovaný stav	
	příjezd	odjezd	příjezd	odjezd
Žilina	23:41	0:05	23:41	23:50
Bohumín	1:30	2:10	1:15	1:20
Ostrava hl. n.	2:17	2:19	1:27	2:19

Zdroj: autor s využitím (21)

V tabulce 14 je navrhována úprava jízdního řádu, která spočívá pouze v posunutí času odjezdu ze Žiliny a posunu odjezdu z Bohumína. Tyto úpravy se nedotknou celkové doby jízdy vlaku, ale ztraktivní vlak pro cestující, kteří budou chtít nastoupit ve stanici Ostrava hlavní nádraží, neboť vlak do této stanice přijede o 50 minut dříve oproti původnímu stavu.

Aby byl vlak pro cestující ještě atraktivnější, bylo by třeba posunout čas odjezdu z Ostravy na dobu kolem půlnoci. To je však problém z hlediska toho, že vlak je mezinárodní a musí být také atraktivní pro cestující, kteří jedou přes hranice. Tento problém by bylo možné vyřešit buď tím, že by Slovenská strana přistoupila na takovou úpravu jízdního řádu,

kteřá by znamenala dřívější odjezd z Košic o přibližně jednu hodinu. Jiným řešením by bylo zavést na trase Ostrava – Praha lůžkový vůz nebo skupinu lůžkových a lehátkových vozů, které by byla přistaveny ve stanici Ostrava hl. n. a byl by umožněn nástup cestujících již před půlnocí. Tím by se zvýšila doba, po kterou mohou cestující spát. Čas příjezdu do Prahy okolo sedmé hodiny ranní je vyhovující.

V opačném směru není pro cestující tento vlak atraktivní, a to ani změnou některých časů odjezdu. Aby se vlak stal atraktivním, bylo by zapotřebí prodloužit jízdní dobu vlaku na území ČR. Zde je však třeba brát v úvahu, že se jedná o vlak v kategorii EN a je určen především pro mezinárodní dopravu. Prodlužování jízdních dob na území ČR by tak znamenalo, že se vlak stane méně atraktivním pro cestující, kteří cestují na Slovensko. Z těchto důvodů je tento vlak uvažován pro vnitrostátní cesty v lůžkových a lehátkových vozech pouze v trase Bohumín – Ostrava – Praha, a ne v opačném směru. Jediným možným řešením by opět bylo zavedení přímých vozů do Ostravy, kde by byly vozy odpojeny a cestujícím by byl umožněn výstup až do šesté hodiny ranní.

Tento vlak obsluhuje velká centra jako Ostravsko, Olomouc, Pardubice a Prahu.

2.3.4 Ostravsko – Praha – západní Čechy

V návrhové části je také počítáno se zachováním lůžkových a lehátkových vozů do stanic Ústí nad Labem hl. n., Karlovy Vary a Cheb.

Pokud by byly zavedeny přímé vozy z Ostravska do Prahy, nebylo by potřeba pro skupinu vozů jedoucích z Ostravska do západních Čech uvažovat vhodné časy příjezdu do Prahy. Tato skupina vozů by měla odjíždět z Ostravy okolo půlnoci, okolo půl páté by odjížděla z Prahy a kolem deváté hodiny ranní by vozy dojelely do Chebu. V opačném směru by tato skupina vozů odjížděla okolo desáté hodiny večerní z Chebu a okolo sedmé hodiny ranní by byla v Ostravě.

Jeden lůžkový vůz by měl jezdit v této skupině vozů v trase Ostravsko – Praha – západní Čechy s tím, že nepojede v trase Praha – Ústí nad Labem – Cheb, ale Praha – Plzeň – Cheb. Tento vůz by vyjížděl z Chebu okolo desáté hodiny večerní a v Praze by se připojil ke skupině vozů, která jela přes Karlovy Vary. Toto řešení by znamenalo, že vůz by v Praze přibližně jednu hodinu čekal. Při cestě z Ostravy do Chebu by se tento vůz ve stanici Praha odpojil a do Chebu by přijel o přibližně hodinu později než vozy, které jely přes Karlovy Vary.

Tato skupina vozů obsluhuje Ostravsko, Pardubice, Prahu, Ústecko a západní Čechy. Vůz, který se v Praze odpojuje, místo Ústecka obsluhuje Plzeň.

2.3.5 Jižní Čechy – Praha – Ostravsko.

Z vypracované analýzy vyplývá, že noční vlaky neobsluhují jižní Čechy. Z toho důvodu by bylo dobré zavést jeden lůžkový vůz z/do Českých Budějovic.

Jeden lůžkový vůz by měl jet v trase České Budějovice – Praha, zde být odpojen a následně připojen na skupinu vozů jedoucích v trase Praha – Ostrava. Stejně tak v opačném směru by měl vůz jet spolu se skupinou vozů jedoucích z Ostravska a ve stanici Praha hl. n. být odpojen a připojen na vlak jedoucí do Českých Budějovic.

Vůz by měl odjíždět z Českých Budějovic okolo dvacáté hodiny večerní. Přibližně o půl jedenácté večer by byl vůz v Praze. V opačném směru by vůz odjížděl z Prahy o půl šesté ráno a v Českých Budějovicích by byl okolo osmé hodiny ranní.

Tento vůz obsluhuje oblast jižních Čech, Prahu, Pardubice, Olomouc a Ostravsko.

Vůz z Českých Budějovic by mohl jezdit místo na Ostravsko také na jižní Moravu, to by ovšem pro cestující nebylo výhodné, protože cesta lůžkovým vozem přes Prahu by znamenala výrazné prodloužení trasy a tedy i zvýšení ceny jízdného.

2.3.6 Severní Čechy – Praha – Ostravsko/jižní Morava

Další významnou oblastí, která není nočními vlaky obsluhována, je oblast severních Čech. Z toho důvodu by bylo vhodné i do tohoto regionu zavést jeden lůžkový či lehátkový vůz.

Lůžkový vůz jedoucí ze stanice Liberec by byl ve stanici Praha hl. n. odpojen a následně připojen buď na skupinu vozů mířících na Ostravsko, nebo na jižní Moravu. Stejně tak v opačném směru by byl lůžkový vůz ve stanici Praha hl. n. odpojen a připojen na vlak jedoucí do Liberce. V tomto případě se nejvíce jedná o skupinu vozů jako výhodnější. Bylo by také možné vozy z Liberce vypravit dva, přičemž jeden by jel na Ostravsko a druhý na jižní Moravu.

Vůz z Liberce by jel do Prahy přes Turnov a Mladou Boleslav, kde by bylo cestujícím umožněno do vozu přistoupit. Protože cesta z Liberce přes Turnov do Prahy trvá přibližně 2,5 hodiny, tedy podobně jako cesta z Prahy do Českých Budějovic, bylo by možné uvažovat

podobné časy příjezdů a odjezdů vozu jako v případě vozu jedoucího z/do Českých Budějovic.

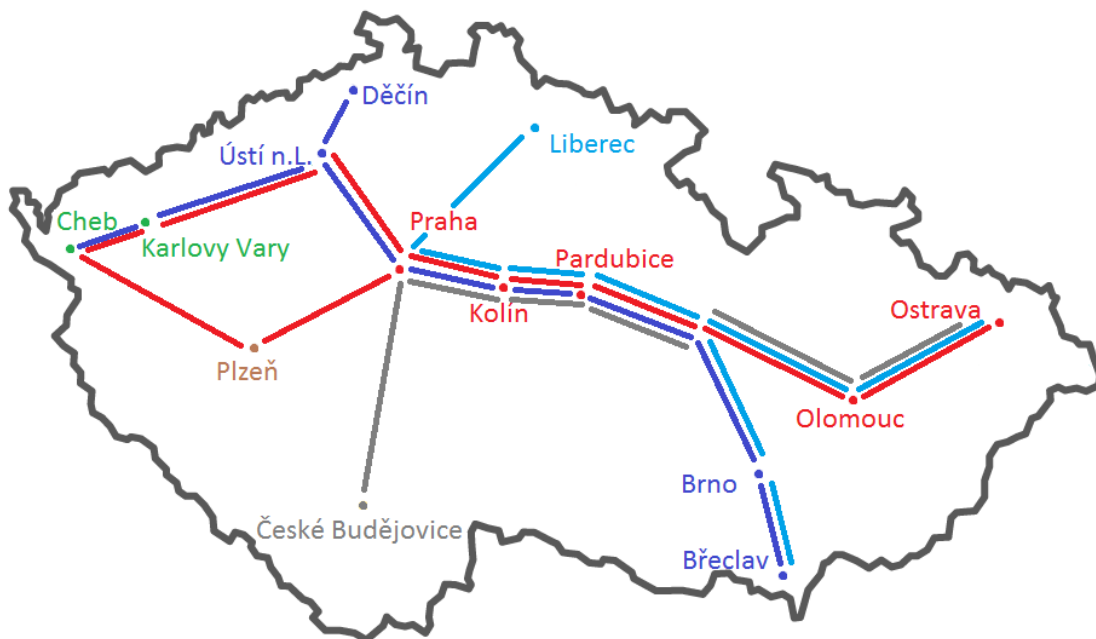
Tento vůz obsluhuje oblast Liberecka a přilehlou oblast Krkonoš, dále Prahu a Pardubice. Při cestě na Ostravsko by vůz dále obsloužil Olomouc a Ostravsko, při cestě na jižní Moravu oblast jižní Moravy.

2.4 Shrnutí navržených opatření

V podkapitole 2.3 jsou navrhnuté změny, které by zatraktivnily přepravu v lůžkových a lehátkových vozech na území ČR. Návrh spočívá především v zavedení lůžkových či lehátkových vozů, které by byly připojeny na některé vlaky, a jezdily pouze po území ČR. Zavedením takových vozů ze zatraktivní vnitrostátní přeprava nočními vlaky, neboť tyto vozy mohou být přistavené ve výchozích stanicích a tím se prodlouží doba spánku cestujících. Stejně tak po odpojení vozu z vlaku v koncové stanici je možné nechat vůz ve stanici odstavený, pokud vlak přijede do koncové stanice příliš brzy.

Návrh také spočívá v úpravě jízdních řádů některých mezinárodních nočních vlaků. Cílem úpravy jízdních řádů je to, aby vlaky přijížděly na území ČR v dřívějších hodinách a naopak aby území ČR opouštěly co nejpozději.

Na obrázku 8 je vyobrazená mapa ČR s vyznačenými trasami, které jsou v této bakalářské práci navrhovány. Na obrázku 8 není rozlišováno, zda se jedná o vlak nebo o jednotlivé vozy, jde pouze o zobrazení celkové dopravní obslužnosti. Z obrázku 8 je patrné, že v návrhu je počítáno se zachováním všech tras, které byly v analýze vybrány jako vhodné pro vnitrostátní noční přepravu. Naopak přibyly dvě nové trasy, a to do Liberce a do Českých Budějovic. Tímto opatřením je zlepšena celková dopravní obslužnost ČR nočními vlaky.



Obr. 8: Návrh tras nočních vlaků

Zdroj: autor s využitím (12)

2.5 Kvalita nočních dálkových vlaků

Protože kvalita vlaků je u cestujících veřejnosti čím dál více sledována a protože moderní vlaky přitahují cestující více než vlaky zastaralé a nmoderní, je třeba věnovat pozornost i kvalitě vozů pro noční přepravu. Jak je zřejmé z kapitoly 1, kde je provedena mimo jiné i určitá analýza kvality vozů, tak tato kvalita je značně kolísavá. Je možné z této analýzy vyjmout ty nejlepší vozy, jež se následně nastaví jako standard, kterého je žádoucí dosáhnout.

Lůžkové vozy

Za standard lůžkových vozů lze v současné době považovat klimatizaci, uzavřený systém WC, maximální konstrukční rychlost vozu 160 – 200 km/h a sprchu. Příkladem takového vozu může být vůz řady WLABmz, který je konstruovaný na rychlost 200 km/h. Vůz disponuje klimatizací, uzavřeným systémem WC a také sprchami. Jedna sprcha se nachází na představku vozu, další sprchy jsou umístěny v některých oddílech. V současné době ČD, a. s. rozlišují kategorie single (jeden cestující v kupé), double (dva cestující v kupé), tourist (tři cestující v kupé) a Deluxe ve variantách single double a tourist (WC, sprcha v kupé a bonusové služby). (6,22)

Lehátkové vozy

Za standard lehátkových vozů lze stanovit vůz konstruovaný na rychlost 160 – 200 km/h, disponující klimatizací a uzavřeným systémem WC. Jako příklad takového vozu lze uvést vůz řady Bcmz. Jedná se o lehátkový vůz konstruovaný na 200 km/h. Vůz disponuje klimatizací a uzavřeným systémem WC. České dráhy, a. s. v současné době již takové vozy vlastní, jedná se však o již ojeté vozy zakoupené od rakouských spolkových drah. České dráhy, a. s. rozlišují kategorie čtyřmístného a šestimístného uspořádání lehátek v jednom oddíle. (6,22)

ZÁVĚR

V této bakalářské práci byla v první kapitole provedena analýza jízdnicích řádů v ČR. Konkrétně šlo o jízdnicích řády 2011/2012, 2012/2013 a 2013/2014. Pro porovnání byla vypracována také analýza tras nočních dálkových vlaků na Slovensku. Na základě této analýzy byly vybrány noční dálkové vlaky, které jsou vhodné pro cestování v lůžkových či lehátkových vozech vnitrostátně. V analýze všech jízdnicích řádů v ČR vyšlo, že jako vhodné noční vlaky pro cestování na území ČR se jeví jeden vlak jedoucí v trase severní Čechy – jižní Morava a dva vlaky jedoucí v trase západní Čechy – Ostravsko. Z analýzy slovenského jízdnicích řádu především vyplynulo, že na Slovensku jsou provozovány i vnitrostátní noční vlaky, zatímco v ČR nikoliv. U vybraných vlaků byla také analyzována kvalita vozů, kde byly sledovány především maximální konstrukční rychlost vozu, zda vůz disponuje klimatizací, uzavřeným systémem WC a sprchou. Na základě dopravcem ČD, a. s. poskytnutých dat o přepravených cestujících v nočních vlacích vyplynulo, že cestujících jedoucích vnitrostátně bylo každý den v průměru 3,87 osob. Na základě této analýzy, dále na základě geograficko-demografického uspořádání ČR a na základě plánu ministerstva dopravy o dopravní obslužnosti byly navrženy nové trasy nočních dálkových vlaků. Navrženy nebo upraveny byly tyto trasy:

- severní Čechy – jižní Morava
- západní Čechy – jižní Morava
- Ostravsko – Praha
- Ostravsko – západní Čechy
- jižní Čechy – Ostravsko
- severní Čechy – Ostravsko/jižní Morava

S těmito návrhy by mohlo být dále pracováno, například v diplomové práci, aby byly na základě výpočtů či průzkumů navrženy konkrétnější opatření pro navržené trasy.

Podle názoru autora bakalářské práce se cíle, které byly v úvodu vytyčeny, tedy vypracovat analýzu současného stavu, a následně navrhnout opatření, která by zatraktivnila noční dálkovou dopravu, podařilo naplnit.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) ČD Katalog D2 , předpis pro organizování a provozování drážní dopravy, změna č.3, účinnost od 1.3.2008, článek 185
- (2) *České dráhy, a.s.* [online]. 2014 [cit. 2015-01-04]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/nase-vlaky/-3528/>
- (3) *Želpage* [online]. 2011 [cit. 2015-01-04]. ISSN 1801-5425. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/razeni/>
- (4) *Želpage* [online]. 2012 [cit. 2015-01-04]. ISSN 1801-5425. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/razeni/>
- (5) *Želpage* [online]. 2013 [cit. 2015-01-04]. ISSN 1801-5425. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/razeni/>
- (6) Popisy vozů. *Vagonweb* [online]. 2014 [cit. 2015-01-04]. Dostupné z: <http://www.vagonweb.cz/popisy/>
- (7) Železniční vlakový jízdní řád ČD 2011/2012. *Jízdní řády ČD a ČSD* [online]. 2012 [cit. 2015-05-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/?page=jizdni-rady-2011-2012>
- (8) Železniční vlakový jízdní řád ČD 2012/2013. *Jízdní řády ČD a ČSD* [online]. 2013 [cit. 2015-05-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-2012-2013>
- (9) Železniční vlakový jízdní řád ČD 2013/2014. *Jízdní řády ČD a ČSD* [online]. 2014 [cit. 2015-05-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-2013-2014>
- (10) Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy 2013/2014. *Železnice Slovenskej republiky* [online]. 2014 [cit. 2015-05-26]. Dostupné z: http://www.zsr.sk/slovensky/cestovny-poriadok-2013-2014.html?page_id=2732
- (11) České dráhy, a. s.

- (12) Slepé mapy ČR. *Metodický portál RVP* [online]. 2011 [cit. 2015-05-25]. Dostupné z: http://wiki.rvp.cz/Kabinet%2FMapy%2FMapa_%C4%8CR%2FSlep%C3%A9_mapy_%C4%8CR
- (13) Obrysové (slepé) mapy. *Geoped* [online]. 2009 [cit. 2015-05-25]. Dostupné z: <http://www.geoped.sk/album/obrysove-slepe-mapy/slovensko-obrys-jpg/>
- (14) Česká republika. *Geografický web* [online]. 2014 [cit. 2015-05-25]. Dostupné z: <http://www.hajduch.net/ceska-republika>
- (15) Stav obyvatel ve vybraném území - časová řada. *Český statistický úřad* [online]. 2015 [cit. 2015-05-25]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?voa=tabulka&cislotab=DEM1030CU&&kapitola_id=368
- (16) České aglomerace. *Česká a světová ekonomika* [online]. 2013 [cit. 2015-05-26]. Dostupné z: <http://makroekonomika.wz.cz/aglomerace.htm>
- (17) Cestovní ruch. *Socioekonomické geografie České republiky* [online]. 2010 [cit. 2015-05-25]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pdf/js13/geograf/web/pages/08-cestovni-ruch.html#data>
- (18) Počet obyvatel měst České republiky. *Mapa České republiky* [online]. 2011 [cit. 2015-05-25]. Dostupné z: <http://www.mapaceskerepubliky.cz/pocet-obyvatel-mest>
- (19) Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy. In: *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. 2011 [cit. 2015-05-25]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/90D75F36-3966-4555-8115-F19BE04DED54/0/MaterialProPMDPlanDopravniObsluhyUzemi.pdf>
- (20) BULÍČEK, Josef. *Modelování technologických procesů v dopravě*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2011, 220 s. ISBN 978-80-7395-442-0.
- (21) Železniční vlakový jízdní řád ČD 2014/2015. *Jízdní řády ČD a ČSD* [online]. 2015 [cit. 2015-05-26]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-2014-2015>

(22) ČESKÉ DRÁHY, A. S. *Noční spoje-pohodlné cestování nočními vlaky*
[online]. 2015 [cit. 2015].