

Železničář

7. LEDEN 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



1

ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Ondřej Páleník, ředitel Odboru centrálního nákupu a logistiky



11-14 TĚMA

Vlakotramvaje. Měly velkou budoucnost, u nás se ale zatím neprosadily. Proč? A jak se jim daří ve světě?



15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Mohl vydělávat velké peníze, ale zlákal ho koleje. **Michal Koptár.**

16-17 RECENZE

Train Simulator 2016. Vyzkoušeli jsme novinku na poli železniční simulace. Jak dopadl redakční test?



18-19 CESTOPIS

Tak dlouho ji hledal, až ji našel. Ztracená láska? Pojd'te se s námi ohřát do prosluněné **Itálie.**

20-21 HISTORIE

Spojnice Ostravy a Frýdlantu vznikla jako důlní dráha. Co se po ní vozí dnes?



Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 000 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Václav Rubeš | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Zdeněk Ston | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Jakub Smetana | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a.s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE: České dráhy, a.s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002



SLOVO ÚVODEM

Ačkoli byl rok 2015 pro České dráhy náročný, připomeňme četné výluky SŽDC, spory s konkurenty nebo arbitráž se Škodou Transportation, pokračujeme dál v plnění našich strategických záměrů. Jejich smyslem je vybudovat plně konkurenceschopnou firmu, která bude hospodařit vyrovnaně, bude řízeně snižovat své zadlužení a dokáže postupně vyřešit problémy z minulosti. A těch je, bohužel, dost. Ať už jde o různé nemovitostní projekty, nebo táhnoucí se soudní spory. To vše představuje nejen administrativní zátěž, ale především finanční rizika, s nimiž musíme počítat. Loni jsme obhájili rating společnosti v investičním pásmu a uděláme vše pro to, abychom ho přes zmíněné nesnáze nadále udrželi. Představenstvo Českých drah v těchto dnech dolaďuje Podnikatelský plán na rok 2016, průběžně aktualizujeme Strategii Skupiny ČD i Střednědobou investiční strategii a činíme kroky k tomu, abychom se do budoucna mohli plně věnovat třem základním oblastem podnikání – osobní dopravě, nákladní dopravě a podpůrným činnostem. K těm patří hlavně opravárenství, kde můžeme díky vyšší efektivitě a využívání vlastních kapacit hodně ušetřit. Zároveň jednáme s objednateli o další spolupráci po roce 2019, kdy končí platnost desetiletých smluv, díky nimž se podařilo zásadně modernizovat vozidlový park, zejména v regionální dopravě.

Další změny v tomto směru nás čekají v letošním roce. Například v podobě zmodernizovaných vozů pro linku Praha – Berlín – Hamburk nebo wi-fi v railjetech a ve dvacítce vozů druhé třídy pro spoje EuroCity. Orgány společnosti také schválily vypsání tří důležitých soutěží na dodávku nových vozidel pro dálkovou dopravu. Vedle elektrických a motorových jednotek, potřebných pro tendry ministerstva dopravy, budeme hledat dodavatele až padesáti nových vozů klasické stavby pro dálkové vlaky. Věřím, že to jsou dobré zprávy nejen pro zákazníky, ale rovněž pro zaměstnance, kteří díky pokračující modernizaci mohou cestujícím poskytovat profesionální servis v příjemném prostředí.

Stojíme na prahu nového roku, který pro nás bude klíčový. Očekáváme, že dojde ke schválení zásadních právních norem, jimiž se bude řídit liberalizace železnice a které definují postavení národního dopravce. Považuji za mimořádně důležité, abychom se mohli soutěžit o vlakové spoje provozované ve veřejném zájmu účastnit za stejných podmínek jako naši konkurenti a aby byl proces otvírání trhu řízený jasnými pravidly.

České dráhy mají na trhu dominantní postavení, díky němuž jsou strategickým partnerem pro celou českou ekonomiku. O to, abychom si ho udrželi, se musíme přičinit všichni. Uvědomuji si, že to často není jednoduché, a proto bych chtěl poděkovat zaměstnancům za to, že odvádějí svou práci odpovědně, obětavě a s vysokou profesionální úrovní. Vážím si také podpory příznivců Českých drah. I díky ní pro nás bude rok 2016 jistě úspěšný. Přeji všem hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a úspěchů.



Pavel Krtek

generální ředitel Českých drah

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Mezi strojvedoucími Českých drah se ukrývají opravdoví umělci. Tyto atmosférické snímky ze stanoviště nám poslal **Jaroslav Makrlík**. Poznáte odkud jsou?



KALEIDOSKOP

Druhý prosincový pátek v Přerově zástupci města předali veřejnosti jedenáct metrů vysokou skleněnou věž ve tvaru dvanáctiúhelníku, která je ve skutečnosti jakýmsi trezorem na kola. Parkovací systém umožní bezpečné odložení bicyklů, včetně zavazadel v bezprostřední blízkosti terminálu veřejné dopravy, tedy železničního, ale i autobusového nádraží. Úložné na 24 hodin činí pouhých 5 Kč, kapacita je 120 kol. ČD jsou partnerem projektu. (MAH)

V Přerově otevřeli parkovací dům pro kola

Prezident Zeman si prohlédl Legjovlak

Česko-slovenská obec legionářská uspořádala loni unikátní expozici Legjovlaku na sedmi místech země – v Českých Budějovicích, Jihlavě, Brně, Zlíně, Břeclavi, Bratislavě a ve Slavkově u Brna. Poslední osmou zastávkou se stal Stochov na Kladensku. Vlak tažený parní lokomotivou zastavil na nádraží v neděli 13. prosince. Expozice se zúčastnil i prezident Miloš Zeman, jehož přivítala starostka Stochova Miloslava Becherová. (RED)

Rychlík nese jméno židovského chlapce

Petr Ginz. Tak se jmenuje pár rychlíků R 684/685 spojujících pražské Masarykovo nádraží s hlavním nádražím v Děčíně. Vlak, který nese jméno všestranně nadaného chlapce nejprve vězněného v Terezíně a později zavražděného v Osvětimi, byl v pondělí 14. prosince 2015 slavnostně vypraven za účasti hostů v čele s izraelským velvyslancem jeho eminencí Gary Korenem nebo prezidentem Česko-izraelské obchodní komory Pavlem Smutným. (HOL)

České opraví el kou jednot dolino 680.0 nou při loňské Studénce. Renov za cca 210 milionů předběžně vyčíslila fi lila dozorcí rada ČD. Ná robcem vlaku zahájil pod řejných zakázkách jednání vyrobí nová vozová skříň, sho ním. Pro opravu budou použity jako podvozky, trakční měniče ne vozu by se souprava mohla vrátit k

Poničené Pendolino ze S

dráhy elektrické Pen-03 poniče-nehodě veovací čelního vozu korun, kterou rma Alstom, schvá-rodni dopravce s vý-le pravidel zákona o ve-o konečné ceně. V Itálii se odná s původním provede-některé původní komponenty bo hydraulika naklápění. Do pro-ncem roku 2017. (MAH)

tuđenky čeká oprava



Cestujícím se líbí tapety s námětem koupelny



České dráhy hod-lají vylepšit vzhled toalet ve vlcích. Uspořádaly mezi cestujícími anke-tu o jejich nejlepší grafickou úpravu. Mohli si vybírat ze čtyř námětů, dvou různě barevných návrhů koupe-len a dvou verzí lesa. Mezi cestujícími zvítězila ta-peta s námětem modré koupelny. Cestující udělili celkem 8 864 hlasů. Kvalita toalet ve vlcích ČD vzrostla. Už v přibližně 1 200 vozech se nachází na 2 000 WC s uza-vřeným systémem. (PEŠŤ)

Dětská onkologie získala šek na 250 tisíc



Člen předsta-venstva ČD pro osobní do-pravu Michal Štěpán a sportovní rybář Jakub Vágner předali zástupcům Kliniky dětské onkologie a hematologie 2. LF UK a FN Motol šek na 250 000 ko-run. Převzali jej vedoucí lékař transplantační jednot-ky Petr Sedláček a šéf laboratorního centra a la-boratoře molekulární genetiky Jan Trka. Část-ku na zakoupení diagnostiky dětských akutních leukemií se podařilo získat při akci World Carp Classic Junior, jejímž partnerem byly ČD. (MN)

Skauti rozváželi Betlémské světlo

Betlémské světlo, symbol Vá-noc, přivezli v sobotu 12. pro-since už tradičně tuzemští skauti railjetem ČD na spoji 370 Joseph Haydn z Vídně do Brna. Betlémské světlo se do Čech přepravuje každoročně po železnici z rakouské met-ropole, kde ho rakouští junáci předávají delegacím z celé Ev-ropy. V sobotu 19. prosince se pak začal plamínek pokoje a míru rozvážet za pomoci vla-ků ČD do všech koutů republi-ky. Vyzvednout si ho mohl každý: skauti světlo rozvážejí nejen vlakem, ale umísťují ho i do různých institucí. (RED)



Hlavním přínosem nákupu musí být úspora a operativnost

Zastávat pozici vrchního nákupčího u největšího železničního dopravce v zemi znamená umět sehnat prakticky všechno, na co si vzpomenete. Od šroubku přes propisku, až po trakční elektromotor. Levně, včas a transparentně. Jak protichůdné požadavky to leckdy jsou, dobře ví ředitel Odboru centrálního nákupu a logistiky. Co nejvíce pálí Ondřeje Páleníka?

AUTOR: VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: MICHAL MÁLEK

Jak se řeší nákup v tak velké společnosti, jako jsou České dráhy? Lze říci, že cokoli vezmou zaměstnanci Českých drah do ruky, nese – obrazně řečeno – podpis vašeho odboru?

Teoreticky ano. Odbor centrálního nákupu a logistiky zajišťuje veškeré nadlimitní veřejné zakázky vyjma investic do kolejových vozidel. Tato problematika je řešena na Odboru investičním. Do našeho portfolia dále patří celá škála podlimitních veřejných zakázek či zakázek malého rozsahu výhradně pro Zásobovací centrum Česká Třebová, kde mají České dráhy sklady s náhradními díly. Na tomto detašovaném pracovišti se řeší 400 až 500 výběrových řízení ročně. Musím však zmínit, že existuje Směrnice strategického nákupu, která určuje pravidla pro všechny organizační složky. Společnost velikosti národního dopravce musí být operativní a proces nákupu probíhá prakticky kontinuálně. Proto i výkonné jednotky do systému nákupu vstupují a samostatně řeší svou spotřebu. Nesmí ale jít o nadlimitní veřejné zakázky. Náš odbor tedy funguje i metodicky, neboť sledujeme trendy, hledáme cesty efektivních úspor a tyto pak promítáme například právě do zmíněné směrnice.

Zaklínadlem doby jsou úspory a šetření je i jedním z hlavních kritérií činnosti vašeho odboru. Je stále prostor ke snižování výdajů na nákup a logistiku? Jinými slovy: je stále ještě možné pořídit za méně peněz hodně muziky?

Myslím si, že prostor je stále, samozřejmě se vyvíjí v čase. Obecně platí, že příznivý finanční efekt generuje slučování menších zakázek do jednoho „balíku“. Největších úspor jsme dosahovali v letech 2011 až 2012, tedy záhy po vzniku odboru. I tehdy šlo zejména o sloučení zakázek, měli jsme například několik dodavatelů zajišťujících ostrahu majetku a bezpečnost Českých drah. Dnes na bezpečnost dohlíží jedna agentura v celé zemi. Úspory nemusí být definovány jen nižší sumou, ale i druhotným efektem. Například zefektivněním zmiňované bezpečnosti došlo ke snížení nákladů na odstranění graffiti z posprejovaných vozidel.

Úspora je možné i nadále dosahovat v oblasti komodit. Podařilo se nám sjednat například nižší cenu za dodávky plynu a uhlí. Podobně se budeme snažit uspořit i na trakční naftě, nicméně je nutno si uvědomit, že v případě komodit jde o ceny, které jsou vázány na vývoj burzovních ukazatelů. Přesto, že světové trhy jsou

často nevyzpytatelné, snahou odboru zůstává snížení tzv. obchodní marže.

Příznivější vývoj předpokládáme například v cenách za servisní činnosti. Mám na mysli zejména úklidové služby ve vozidlech, ale i depech. Díky lepšímu definování požadavků (předmětu plnění) v budoucnu očekáváme též úsporu v oblasti jízdních dokladů.

Lze spořit také v oblasti náhradních dílů, například využitím tzv. druhovýroby?

U zavedených vozidlových řad se dařilo a daří ceny snižovat. V případě zcela nových vozidel zjišťujeme, kteří výrobci jsou schopni vozy dodávat v potřebné kvalitě. V oblasti kolejových vozidel je však situace poněkud složitější, existují náhradní díly, které díky unikátnímu výrobnímu postupu nelze odebrat od alternativních dodavatelů, neboť na výrobu konkrétního dílu nemá technologii nikdo jiný než primární výrobce. Druhovýroba je sice řešitelná u řady konstrukčních celků, nicméně kde ji rozhodně neakceptujeme, je v souvislosti s bezpečností. Národní dopravce si nemůže dovolit riskovat zdravím svých cestujících ani zaměstnanců. Odbor kolejových vozidel proto disponuje seznamem, který přesně definuje, jaký díl je nahraditelný z druhovýroby, a jaký nikoli.

Takřka sedmdesátiprocentní úsporou, a tedy velkým úspěchem, skončilo soutěžení zakázky na dodávku brzdového obložení. Předpokládáme až třicetiprocentní snížení cen za gelové baterie. Dokončili jsme také výběrové řízení na dodávku výstrojních součástí. Tam dosáhneme snížení nákladů nejen díky nižší ceně, ale i racionalizací počtu položek. Těch bude méně, avšak zbylé budou kvalitnější. Celkově můžeme říci, že výstrojní součástky budou k dispozici ve vyšší kvalitě, za kterou České dráhy zaplatí menší peníze. Do skladů by se měly dostat v květnu letošního roku.

Naopak zakázkou, jejíž soutěžení nás čeká, je železničářský „evergreen“ – brzdové špalíky. Tam očekáváme, že se nám podaří dosáhnout nižších nákladů díky elektronické aukci.

Elektronické aukce se staly před několika lety účinným nástrojem, jak uspořit. Pořád přináší efekt?



Národní dopravce si nemůže dovolit riskovat zdravím svých cestujících ani zaměstnanců. Odbor kolejových vozidel proto disponuje seznamem, který přesně definuje, jaký díl je nahraditelný z druhovýroby, a jaký nikoli.





ONDŘEJ PÁLENÍK

Vzdělání získal v oboru Služby logistiky (Univerzita obrany; 2006–2009) a Mezinárodní vztahy a evropská studia (Metropolitní univerzita Praha; 2010–2013). Do společnosti České dráhy nastoupil v roce 2009 jako projektový manažer (např. projekt centrálního nákupu), od prosince roku 2010 působil jako zástupce ředitele Odboru centrálního nákupu a logistiky. V listopadu 2015 byl na základě usnesení představenstva ČD obsazen do pracovní pozice ředitele odboru. Mezi jeho záliby patří rodina, zvířata, motocykl, judo, tenis, golf, internet a samozřejmě obchod.

Elektronické aukce jsou stále účinným nástrojem, nicméně u nákupů opakujících se položek je jejich efekt čím dál nižší. Ideálním způsobem, jak zlepšit šance na dobrý výsledek, je měnit strategii například změnou způsobu vyhodnocení. Důležitým aspektem je také jasné definování zadávacích podmínek. Čím detailněji jsme schopni potenciálním uchazečům definovat naše potřeby, tím lepší cenu dostaneme. Elektronickou aukci jsme také využili nejen z pozice kupujícího, ale i jako prodejce. Díky tomuto nástroji České dráhy prodaly svůj park osobních automobilů a proti původnímu očekávání utržily takřka o sto procent více finančních prostředků.

Poslední dobou se stává fenoménem napadání výsledků soutěží u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Jak zajišťujete transparentnost veřejných soutěží? Lze vůbec tímto událostem předcházet?

Případy, kde ÚOHS může shledat pochybení, jsou zejména dvojího charakteru. Prvním je procesní chyba, tedy porušení zákona během procesu samotné zakázky. K té ze strany našeho odboru, a zde musím „zaklepat“, nikdy nedošlo. Druhým je podezření, že došlo k diskriminaci některého z uchazečů. V tom případě by šlo o chybu v přípravě soutěže. České dráhy přistupují k veřejným soutěžím nejen velmi zodpovědně, zadávací podmínky jsou k dispozici všem potenciálním uchazečům včas a v potřebné kvalitě, ale v některých případech jdeme i nad rámec zákona o veřejných zakázkách. Například zveřejňujeme i některé podlimitní zakázky, kde si nejsme jisti nejlepším cenou. Vysokou míru transparentnosti nám pomáhá udržovat i nástroj eCordion, který poskytuje metodický návod na realizaci veřejných zakázek včetně kontroly postupů dle Směrnice strategického nákupu. Letos navíc dojde k několika zásadním změnám. Největší z nich je novela zákona o veřejných zakázkách, která se dotkne nejen Odboru centrálního nákupu a logistiky, ale celých Českých drah. S tím souvisí upgrade nástroje eCordion na nástroj Tender Arena, který přinese více kontrolních a reportovacích prvků v oblasti nákupu. Měl by také eliminovat některé byrokratické procesy, které jsou největším nepřítelem naší pružnosti. Změn dozná i Směrnice o strategickém nákupu. Všech cca 300 kolegů zainteresovaných v problematice nákupu a výběru dodavatelů čeká náročný rok. Odbor centrálního nákupu a logistiky se bude snažit o to, aby byla interpretace novinek co možná nejuplněnější a nejpochopitelnější. ◆

ZPRAVODAJSTVÍ

AUTOR: VĚRA NADĚJOVÁ | FOTO: VÁCLAV RUBEŠ

České dráhy podporují studium na dopravních školách a rozvoj odborných dovedností žáků, kteří vědí, kam chtějí profesně směřovat, a mají zájem uplatnit se v oblasti železniční dopravy.

České dráhy vyhlásily výběrové řízení do 8. běhu Stipendijního programu ČéDés. Cílem stipendijního programu je přilákat mladé na železnici, získat potenciální nové zaměstnance a zlepšit věkovou strukturu zaměstnanců. Průměrný věk u technických a provozních profesí je u národního dopravce vysoký, generace kvalifikovaných zaměstnanců odchází do důchodu a je nutné ji nahradit generací novou.

Stipendijní program byl zahájen 1. 9. 2009 a na jaře roku 2016 se uskuteční již 8. běh výběrového řízení. Uchazeč, který bude úspěšný při ústním pohovoru, bude odeslán na zdravotní prohlídku ke specializovanému lékaři. Vybraným uchazečům pak bude nabídnut stipendijní program. Žák, který podepíše „stipendijní smlouvu“, získá během studia mnohé finanční výhody a benefity a zároveň se zaváže nastoupit do pracovního poměru k Českým drahám na dobu minimálně pět let.

O stipendijní program se mohou ucházet žáci 9. ročníku základní školy a žáci, kteří již na partnerské škole vybraný maturitní obor studují. Tento program je určen pro žáky, kteří mají zájem uplatnit se u společnosti České dráhy na pozici strojvedoucí a nově také vlakvedoucí.

Pro uchazeče o pozici vlakvedoucí jsou určeny maturitní obory Provoz a ekonomika dopravy se zaměřením Železniční doprava a přeprava a Železniční provoz. Stipendisté s předpokládaným nástupem na pozici vlakvedoucí se budou již v průběhu studia připravovat ke složení odborných zkoušek Českých drah, zúčastní se také odborných seminářů a konzultací k odborným zkouškám.

Do stipendijního programu budou vybíráni výlučně žáci, kteří mají velký zájem o železnici a vysokou motivaci pracovat u společnosti České dráhy. Důležitým výběrovým kritériem je také dosavadní studijní prospěch. Každoroční velký



Byl vyhlášen 8. běh Hledáme strojvedoucí a vlakvedoucí

CO OČEKÁVÁME:

- dobré studijní výsledky na střední škole
- úspěšné absolvování maturitního oboru na partnerské střední škole
- úspěšné složení odborných zkoušek ČD
- výborný zdravotní stav
- samostatnost, spolehlivost, odpovědnost, týmového ducha
- nástup do pracovního poměru k ČD

CO NABÍZÍME:

- měsíční příspěvek na studium do výše až 1 500 Kč (výše příspěvku odstupňována dle ročníku)
- příspěvek na učební pomůcky 1 000 Kč (jedenkrát za školní rok)
- příspěvek na ubytování na domově mládeže (měsíčně 1 200 Kč)
- jízdní výhody
- profesní a osobnostní růst
- odbornou praxi v provozu ČD a jisté pracovní uplatnění

Seznam partnerských škol, na kterých je možné studovat vybraný maturitní obor se stipendijním programem, najdete na našem webu.

zájem o stipendijní program jednoznačně poukazuje na to, že České dráhy jsou vnímány jako stabilní a perspektivní zaměstnavatel.

V loňském roce nastoupilo do pracovního poměru u ČD 15 absolventů stipendijního programu. Tři pracují na pozici vlakvedoucí osobních vlaků, jeden nastoupil na pozici elektromechanik a 11 stipendistů nastoupilo na pozici strojvedoucí v přípravě, aby mohli nastoupit na pracovní pozici strojvedoucí.

Příhlašku do stipendijního programu je možné posílat do 28. února 2016. Více informací o ČéDésu, podmínkách výběrového řízení a přihlášku ke stažení najdete na webu www.ceskedrahy.cz v sekci Kariéra. V případě dotazů nás kontaktujte na e-mailu stipendium@gr.cd.cz nebo na telefonním čísle 972 232 763.

DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Novinky v drážní legislativě

Drážní úřad jakožto národní bezpečnostní orgán pro železnici upozorňuje na důležitá ustanovení v legislativě:

od 1. ledna 2016 neplatí na dráze celostátní a regionální průkaz způsobilosti typu C. S výše zmíněným průkazem způsobilosti lze nadále řídit drážní vozidlo na vlečce. Dle aktuálního

zákona o dráhách stále nelze řídit drážní vozidlo na vlečce s licencí strojvedoucího.

Při řízení s licencí strojvedoucího je nezbytné mít vystavené tzv. doplňkové osvědčení strojvedoucího od dopravce, pro kterého se v danou chvíli výkon činnosti strojvedoucího provádí. Při výkonu státního dozoru v roce 2016 bude kladen vyšší důraz na dodržování zákonných povinností při řízení

včetně způsobů vydávání osvědčení. Úspěšnost i počet žadatelů o licenci strojvedoucího se mírně zvyšuje. V roce 2015 vyzkoušel Drážní úřad 736 žadatelů o licenci strojvedoucího s úspěšností 52 %. Žadatelů o průkaz způsobilosti na vlečku bylo 444 a dosáhli úspěšnosti 88 %. Pro srovnání, v roce 2014 bylo zkoušeno 577 uchazečů o licenci s úspěšností 51 % a 430 o průkaz způsobilosti s 88 % úspěšností. (DÚ)

Energetická certifikace nás zavazuje nejen k úsporám

Národní dopravce na konci loňského roku završil náročnou etapu v certifikační problematice. Ve velmi krátké době se podařilo Českým drahám úspěšně připravit k externímu auditu na systém managementu hospodaření s energií podle normy ISO 50001. Jako jedna z mála společností tak České dráhy dostaly během několika měsíců novému požadavku zákona, který ukládá certifikaci všem velkým podnikům nad 250 zaměstnanců a 50 milionů eur obratu.



AUTOR: JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Požadavek zákona vychází z dokumentu EU Cíle strategie Evropa 2020, jehož cílem je snížení emisí skleníkových plynů minimálně o 20 % ve srovnání se stavem v roce 1990, zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů na 20 % a energetické účinnosti o 20 %.

JAK SE MĚŘÍ ENERGIE

U každé z veličin probíhají samostatné odpočty a evidence nejen na organizačních a výkonných jednotkách, ale také v rámci vyhodnocení na úrovni generálního ředitelství.

Na každém z dotčených útvarů (Správa majetku, Kolejová vozidla) je realizována kontrolní činnost, jak na centrále, tak v regionech.

V rámci certifikace ISO 50001 bude každý rok docházet k přezkoumání hospodaření s energiemi, k centrálnímu sběru dat a výpočtu ukazatele energetické náročnosti firmy ČD.

Nyní je vstupní analýza zpracována na hodnoty spotřeby energie v MWh, celý systém ISO 50001 totiž nehodnotí ekonomické dopady spotřeby energie, ale pouze spotřebu jako takovou a její optimalizaci respektive snižování spotřeby energie v certifikované firmě.

Od 1. 8. 2016 dojde k analýze jednotlivých oblastí nejen v MWh, ale také v měrných jednotkách a výpočtu spotřeby na jednotku za danou oblast.

Spotřeba energie v prostředí největšího železničního dopravce v zemi je realizována průřezově v mnoha oblastech. Po provedení analýzy nakládání s energiemi u Českých drah byly definovány čtyři oblasti, v rámci kterých dochází ke spotřebě různých druhů energií nebo se na řízení spotřeby energií přímo podílejí.

V tomto případě hovoříme o kolejových vozidlech, budovách, licencovaných činnostech a autodopravě.

Ačkoli si České dráhy nevedou v energetickém hospodářství vůbec špatně, přesto by se daly další úspory hledat například v položkách kolejová vozidla a nemovitosti. Klíčovou otázkou je samozřejmě plynulost dopravy – spotřeba trakční energie je řádově nižší při dodržování jízdních dob než při krácení zpoždění.

U nemovitostí je to o něco složitější – do úspory energií nebyly dlouhodobě alokovány žádné významnější prostředky a na úpravy vedoucí k úspoře energií nebylo možné čerpat ani ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

Audit také ukázal, že pozornost je nutné nadále věnovat fakturaci od Správy železniční energetiky (SŽE), respektive Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) za spotřeby energií tak, aby dopravce věděl, za co platí, kolik a proč.

U Českých drah je v současné době ke spotřebě energií přístupováno nejen z ekonomického hlediska, ale důležitým aspektem je i ekologie. Primárním cílem je snížení nákladů a to tak, aby úspora nestála v ideálním případě žádné investice.



MICHAL ŠTĚPÁN
člen představenstva ČD

Efekty energetické synergie se prolínají napříč úsekem osobní dopravy. Budeme Ipět na snižování energetické náročnosti národního dopravce. Neobejdeme se bez zvyšování povědomí o hospodaření s energií u všech zaměstnanců. Zařadíme informování o hospodaření s energiemi do vzdělávacích procesů a budeme vyhodnocovat přínos do hospodaření s energiemi na úrovni organizačních jednotek.

Oblast energií se pak řeší jen v rámci celkového hospodaření konkrétních jednotek. Systém ISO 50001 přináší proto změnu i v tomto ohledu.

Tři roky analyzování

Platnost certifikátu činí tři roky. Aby ho národní dopravce obhájil i v dalších obdobích, musí mít pečlivou energetickou strategii. Ta je v tuto chvíli nastavena ve dvou úrovních. První počítá s tím, že každý rok budou probíhat takzvané Dozorové audity, v rámci kterých bude nutné auditorům opakovaně dokázat, že se systémem společnost pracuje efektivně a aktivně ho vyvíjí.

Každá ze zvolených oblastí tak bude ještě podrobena důkladné analýze spotřeby energií, výstupem by měly být vždy návrhy na možná zlepšení stavu. Postupně by se tak měly naplňovat nové zásady energetické politiky ČD.



FRANTIŠEK BUREŠ
člen představenstva ČD

Kolejová vozidla a budovy váží největší část vlastního energetického hospodářství. Výsledky auditu jsou pro nás potěšením, ale i závazkem. Klíčovým úkolem je nalezení efektivnějších způsobů měření, vyhodnocení spotřeb a nalezení funkčního modelu úspor. Velký kus práce je ještě před námi.

Víme, kolik energie stojí

Auditní orgán se přesvědčil, že národní dopravce České dráhy dobře ví, kolik energie spotřebuje na svícení, teplo, provoz vlaků a vůbec celá energetická režie ČD. Přímou v terénu byly provedeny pečlivé kontroly elektroměrů, plynoměrů nebo čípkového systému evidence v DKV. Lehce měřitelné jsou i spotřeby jednotlivých druhů energií u provozovaných objektů.

ZPRAVODAJSTVÍ

AUTOR: MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Původní řadu Btm(e), později Bp²⁸² třetí výrobní série z roku 1991, vyrobila tehdejší moravskoslezská vagonka ve Studénce pro maximální rychlost 120 km/h. V té době šlo o poměrně moderní vozidla, která byla vybavena například kotoučovými brzdami. Modernizací všech 62 původních vozů zároveň zanikne kompletně řada Bp²⁸². První vozy byly loni na podzim zařazeny do zkušebního provozu s cestujícími na vybraných rychlících na trati Praha – Plzeň – Cheb, od nového jízdního řádu jsou k vidění naopak na mezinárodní lince Praha – Brno – Bratislava – Budapešť. Po další dodávce by zhruba od května měly vozy Bdp^{ee}²³¹ vyjet na trasu Praha – Plzeň – Železná Ruda a poslední dodávka vozů umožní na přelomu června a července rychlikovou vozbu z Prahy přes Tábor a České Budějovice do hornorakouského Lince.

Interiér se zcela proměnil

Zákazníci ocení celkovou změnu interiéru s novými pohodlnými sedačkami ve velkoprostorovém uspořádání. Sedadla jsou uspořádána po čtveřicích a vybavena rozkládacími stolkami pro pohodlné čtení, odložení občerstvení nebo práci na notebooku či tabletu. Jinak jsou koncipovány zásuvky – jedna se nachází pod stolem u okna a druhá na noze stolu směrem do uličky. Tím odpadne leckdy nepříjemné přetahování kabelů od počítačů přes sedačky spolucestujících. K dispozici jsou i toalety s uzavřeným systémem a vůz je plně klimatizován. Navíc je uprostřed interiéru umístěna velkoobjemová police pro nadrozměrná zavazadla.



Modernizované velkoprostory omladí tvář rychlíků a spojů EuroCity

Prvních třináct modernizovaných vozů Bdp^{ee}²³¹ z šumperské továrny Pars nova obdržely České dráhy k novému jízdnímu řádu 2016. V polovině března letošního roku by národní dopravce měl mít k dispozici už celkem 31 modernizovaných vozů. Díky opci na rekonstrukci stejného počtu vozů bude celá flotila kompletní v srpnu 2016.

Nosiče kol i pro dlouhá provedení

Vozy jsou vybaveny pěti nosiči jízdních kol, z čehož dva jsou určeny pro kola o velikosti devětadvacet palců, která se do běžných držáků ve stávajících vozech jednoduše nevejdou. Zásadní vnější vizuální změnou je i výměna původních nástupních skládacích dveří na kliku za nové přesuvné dveře. Také původní stahovací okna nahradila plná s determálními skly. Podle odborníků z Odboru kolejových vozidel ČD prochází postupně šedesátka vozů zásadní technickou modernizací splňující standardy

RIC, takže jsou nově způsobilé pro provoz po celé Evropě s maximální rychlostí 160 km/h. Díky tomu jsou vozidla vybavena účinnými elektropneumatickými a také magnetickými brzdami. Nedílnou součástí modernizovaných vozů je nová elektrická výzbroj a také WTB (Wire Train Bus) komunikace pro přenos dat, která umožňuje jejich provoz s řídicími vozy a nasažení do souprav push-pull. A jedna zajímavost na závěr – vozy řady Bdp^{ee}²³¹ splňují navíc specifické konstrukční podmínky pro provoz v tunelech o délce do pěti kilometrů.

KRÁTCE

Cestujícím v Poděbradech slouží opravená výpravní budova

České dráhy dokončily opravu unikátní historické výpravní budovy ve stylu prvorepublikového funkcionalismu v lázeňském městě Poděbrady. Náročnost rekonstrukce podtrhla památková ochrana objektu i skutečnost, že se prováděla za plného provozu. Náklady na opravu dosáhly 12 milionů korun. Při rekonstrukci stavbaři dokončili povlakové krytiny střechy a umístění klempířských prvků, opravili fasádu a budovu zateplili. Vyměnili také poškozené vstupní dveře jejich replikou. Rekonstrukcí prošla pro zrak cestujících skrytá kotelná výpravní budova. Od září do prosince se uskutečnila i oprava bytového domu sousedícího s výpravní budovou. Rozsah obnovy byl podobný jako u výpravní budovy a týkal se opravy fasády, výměny otvorových výplní, které představují repliky původních oken a dveří, rekonstrukci balkónů, úpravy vstupů, květníků a ostatních konstrukcí vnějšího obvodového pláště. Náklady stavby činily 2,4 mil. Kč. (PEŠT)

Dceřiná společnost Cargo získá od ČD celkem třiadvacet Peršingů

České dráhy prodají dceřiné společnosti ČD Cargo celkem třiadvacet lokomotiv řady 163. Jedná se o stroje, které už národní dopravce nepotřebuje. Transakce je řešena v tomto období. Cargo tento nákup umožní omlazení stárnočního parku. Výkonnější a také rychlejší Peršingy nahradí lokomotivy řady 122, které jsou v provozu bezmála půlstoletí. Národní dopravce stále více využívá jednotky, které nahrazují klasické soupravy. Díky tomu potřebuje méně lokomotiv než dříve. Důvodem je i zvyšující se rychlost v osobní dopravě, a proto lokomotivy s maximální rychlostí 120 km/h postupně vyklízejí pozice rychlejších strojů. ČD Cargo vlastní v současnosti přes 800 lokomotiv, jejich stáří však dosahuje mnoha desítek let. I proto se firma rozhodla pořídit si nové lokomotivy, aby mohla lépe obstát v ostrém konkurenčním boji. Cargo zatím nevyhlásilo vítěze soutěže na nové lokomotivy, do které se nepřihlásil český výrobce Škoda. (RED)

Vyjel nový posilový rychlík na trati Mariánské Lázně – Praha

Zájem o vlaky SuperCity Pendolino na západě Čech neustále roste. O jejich velké oblibě svědčí také vytíženost špičkových spojů. A proto nyní národní dopravce přišel s novinkou. Od začátku platnosti Jízdního řádu 2016 v polovině prosince mohou cestující využívat i nedělní posilový Rx 763 Berounka, který odjíždí 3 minuty za odpoledním Pendolinem z Mariánských Lázní v 15.07 a zastavuje ve všech rychlíkových stanicích na trase. Do Prahy přijíždí v 17.41. Mezi zákazníky Českých drah tolik oblíbené jednotky Pendolino se na západě Čech poprvé objevily teprve v roce 2012, a to na trati z Bohumína do Františkových Lázní. Jednalo se o dva spoje kategorie SC. O rok později mohli cestující využít čtyři vlaky SC z Bohumína do Františkových Lázní a také jeden víkendový pár SC z Prahy do Františkových Lázní. Loni jezdily dva spoje SC z Ostravy hl. n. do Chebu a stejný počet vlaků této kategorie z Bohumína do Františkových Lázní. (RED)



VLAKOTRAMVAJ: projekt, který čeká na další šanci

Začátkem devadesátých let se v aglomeraci západoněmeckého Karlsruhe podařilo úspěšně prosadit do života projekt dvousystémové městské tramvaje, která navazuje na železnici bez zbytečných přestupů. Později se objevily další podobné projekty i v dalších městech, například v Saarbrückenu, Chemnitzu či Kasselu, ale také ve francouzském Mulhouse a dalších regionech Francie. Systém, který dostal anglické pojmenování Tram-Train, se u nás ujal pod názvem vlakotramvaj.

AUTOR: MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR, PETR POKORNÝ, ALSTOM, WIKIMEDIA

Problematika systému vlakotramvaje, neboli systému Tram-Train, je poměrně složitá už jen proto, že spojuje dva systémy donedávna fungující separátně. Tím jsou myšlena železniční a tramvajová vozidla. Jsou ale známé případy, kdy byly kolejové sítě některých tramvajových provozů využívány pro převoz nákladních železničních vozů. Šlo zpravidla o dvounápravové nákladní vagony, které byly v dobách minulých přepravovány po síti městských tramvají bez jakýchkoli parametrů pasivní bezpečnosti.

Premiéra v Karlsruhe

První systém vlakové tramvaje vznikl v roce 1992 v Karlsruhe, třetím největším městě spolkové země Bádensko – Württembersko. Propojila se zde tramvajová síť o stejnosměrném napětí 750 V se státní železnicí Deutsche Bahn, která používá střídavé napětí 15 kV. V Karlsruhe se ale dodnes jezdí na základě specifických opatření. Důvod je nasnadě. Tramvajová vozidla využívající okolní železniční síť, kde jezdí například i rychlovlaky ICE, nesplňují jednu zásadní podmínku – pasivní bezpečnost. Zjednodušeně řečeno: tramvajová karoserie není tak



odolná vůči nárazu jako skříň vlakové soupravy. Další otázkou je systém zabezpečovacího zařízení, které je pochopitelně u drážních vozidel na jiné úrovni než u tramvají. Mezi další rozdílné technické aspekty patří odlišný napájecí systém na tramvajové a na železniční dráze, takže vlakotramvaj musí být vícesystémová. Tramvaje navíc nemají stoprocentní zastupitelnost například v tom, že by mohly zabezpečovat plnohodnotnou náhradu třeba za desetivozový vlak InterCity. A stejně je tomu pochopitelně i naopak.

Největším úskalím je styk kolo-kolejnice

Zcela odlišné požadavky jsou kladeny na konstrukci železničních vozidel i tramvají. Asi největším úskalím je pro vlakové tramvaje kontakt kola a kolejnice. Tramvaje používají zpravidla malé okolky. Ty jsou v provozu všude tam, kde jsou ve městech úzké a mělké žlábkové kolejnice. A právě do těchto žlábkových kolejnic se kolo železničního vozidla jednoduše nevejde. Pokud se totiž u železničního vozidla vyrobí okolek užší a nižší, tedy se přizpůsobí tramvajovým kolejím, přestává splňovat kritéria bezpečnosti proti vykolejení na standardní železniční trati. ▶

TÉMA

Existují ale pochopitelně i města, která používají široké žlábkové koleje. Takovým příkladem může být v České republice Ostrava, kde by teoreticky mohla vlakotramvaj jezdit. Dokonce se svého času začalo uvažovat o systému Tram-Train do Hlučína na Opavsku nebo naopak do Orlové na Karvinsku.

Ale nic ještě není zcela ztraceno, neboť britskému Ústavu železničního výzkumu (Institute of Railway Research) se podařilo vyvinout univerzální kola schopná jízdy po železničních i tramvajových kolejkách. Unikátnost řešení spočívá v tom, že budoucí vlakotramvaj dokáže využít stávající tramvajové a železniční tratě bez zvláštních omezení. Podle představitelů IRR vytvořili pro anglické město Sheffield a jeho aglomeraci pilotní projekt, v němž chtějí letos propojit příměstskou železniční a tramvajovou dopravu speciálními vozidly, které byly pro styk kolo-kolejnice modelovány počítačovou simulací dynamického chování kolejových vozidel s akcentem na kontaktní plochu mezi kolem a kolejemi. Úspěšnost řešení pochopitelně prověří až samotný provoz.

Začátky a konce systému Tram-Train v Česku

V roce 2000 bylo takřka jisté, že první vlakotramvaj se rozjede do několika málo let mezi Libercem a druhým největším městem v Libereckém kraji Jabloncem nad Nisou a bude dále pokračovat do Tanvaldu. Na projekt nazvaný jako RegioTram Nisa vznikla o rok dříve studie proveditelnosti a na jejím základě byly zpracovávány desítky oponentur. Po skončení oponentního řízení se studie ujal v roli koordinátora li-



Systém Tram-Train se plánoval na mnoha místech Česka. Diskutovalo se o možnosti vlakotramvaje mezi Karlovými Vary a Mariánskými Lázněmi, projektoval se systém na Ostravsku a Opavsku a také i trasa z Mostu na Moldavu.

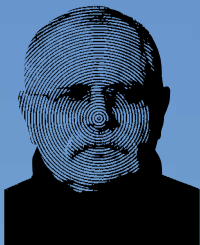


berecký krajský úřad. Ten zadal provedení studie s názvem „Příprava projektu RegioTram“, kde se konkrétně specifikovaly další projekční práce a zároveň nastínily etapy přípravy realizace samotného provozu.

Kraj měl velký zájem, aby regionální tramvajový vlak zajížděl směrem z Liberce do centra Jablonce nad Nisou a dále jím projížděl ve směru na Tanvald. Vlakotramvaj mohla být provozována ve formě elektrické, ve hře byla i lehká motorová nízkopodlažní jednotka, která v rám-



NÁZOR



Vlakotramvaje přináší komfort v regionální dopravě, což dokládá jejich provoz v zahraničí. Technické řešení by nemělo být žádnou překážkou. Naopak zavedení takového systému, který využívá výhody tramvajového a konvenčního železničního vozidla, je výhodou jak v nižších pořizovacích nákladech za vozidlo, tak v efektivitě provozu. Jsem přesvědčen, že v ČR by takový systém měl najít uplatnění.

prof. Václav Cempírek

Dopravní fakulta Jana Pernera



Lyon

ci systému RegioTram Nisa mohla návazně zajišťovat dopravu z terminálu v Jablonci nad Nisou do Smržovky a Tanvaldu. Z celého systému však o několik let později sešlo a dnes se na trase z Liberce do Jablonce provozuje paralelně jak tramvajová, tak železniční doprava na z větší části modernizovaných kolejových trasách odlišného rozchodu.

System Tram-Train se plánoval ale i na dalších místech Česka. Diskutovalo se o možnosti vlakotramvaje mezi Karlovými Vary a Mariánskými Lázněmi, projektoval se již zmíněný systém na Ostravsku a Opavsku a také i trasa z Mostu na Moldavu. Mostecký Tram-Train měl z větší části využívat meziměstské tramvajové rychlodráhy mezi Mostem a Litvínovem s nupo-

jením na stávající horskou železniční trať na Moldavu a dále do Německa, kde by se musel obnovit dlouhá léta zrušený přeshraniční traťový úsek. Vzhledem k tomu, že v české legislativě, technických normách a prováděcích vyhláškách není systém Tram-Train zcela jednoznačně dořešen, jeho další vývoj se zastavil.

Různá města, odlišná řešení

Bývalé východoněmecké město Zwickau zahájilo v roce 1999 pilotní projekt kombinované železniční a tramvajové dopravy dvou různých rozchodů. V městské části jde o provoz na kolejové splítke 1 000/1 435 mm, kde se střídají v pravidelných intervalech městské tramvaje na metrovém rozchodu s motorovými jednot-



Villefontaine

kami společnosti Vogtlandbahn, které směřují přes Klingenthal a Falkenstein až do českých Kraslic. Standardní železniční vozidla typu RegioSprinter musela být upravena pro provoz na městské tramvajové dráze, doplněna řadou komponentů jako například zadními brzdovými a odrazovými světly, ovladačem pro přestavování výhybek, ale také omezovačem pro max. rychlost 40 km/h. Nejde o zcela typický příklad vlakotramvaje, ale o jedno z možných řešení. Kombinace motorového a elektrického provozu byla dovedena do dokonalosti naopak v Nordhausenu, kde se nyní běžně používají elektrické tramvajové jednotky, které po vyjetí z města využívají na jedenáctikilometrové trase do Ilfeldu diesellový pohon.

Opačným způsobem k systému Tram-Train přistoupili v Saské Kamenici neboli Chemnitzu. Železnice má pro Chemnitz a potažmo celý tamní region velký význam. V roce 1997 byla založena dceřiná společnost dopravního podniku CVAG a regionálního autobusového dopravce Autobus GmbH Sachsen CityBahn Chemnitz a postupně přebírala provoz na čtyřech železničních tratích s motorovým provozem v okolí Chemnitzu. Zásadním projektem se stala vlakotramvaj, která byla v roce 2002 zřízena na bývalé opuštěné železniční trati do Stollbergu. Trať byla z větší části rekonstruována a elektrizována stejnosměrnou soustavou 750 V, vybavena zabezpečovacím zařízením a kolejovým propojením na místní tramvajovou síť, která používá trolejové napětí 600 V. Na trase jezdí obousměrně vlakotramvaje typu Variobahn, které jsou včleněny do městského tramvajového systému a od těch běžných je odlišuje jen červený nátěr.

Stranou nezůstala ani Francie, kde v současnosti najdeme již několik fungujících systémů Tram-Train. První vlašťovkou se stal v roce 2006 provoz v pařížské aglomeraci na osmikilometrové trase Bondy - Aulnay-sous-Bois, která je částečně vedena na původně opuštěné železniční trati a částečně v ulicích tamních měst. O čtyři roky později v alsaském městě Mulhousu a jeho přilehlém regionu rozjíždí první „skutečná“ vlakotramvaj. Ta využívá jak městské pouliční sítě s trolejovým napětím 750 V, tak současně jednokolejné železniční trati SNCF v úseku Lutterbach - Thann, která je elektrizována střídavou soustavou 25 kV/50 Hz. Francouzská národní železniční společnost SNCF pořídila pro vlakotramvajovou linku jednotky Siemens Avanto, které mohou dosáhnout na městské síti max. rychlosti 70 a naopak na železniční trati až 100 km/h.



Karlsruhe



Nordhausen

Tram-Train opět z Vídně do Bratislavy?

Již v roce 1914 vznikla místní elektrická dráha spojující Vídeň a Bratislavu (tehdy nazývanou jako Pozsony nebo Pressburg), která byla obdobou dnešní vlakotramvaje. Dráha se bohužel stala obětí politického vývoje v Evropě a ve čty-

řicátých letech minulého století zanikla. V současnosti se připravuje nový projekt vlakotramvaje, podle něhož by se mohla propojit slovenská metropole s konečnou stanicí příměstské elektrické dráhy S-Bahn ve Wolfsthalu. Vzdálená je pouhých deset kilometrů od bratislavského

sídlíště Petržalka, kam se právě dokončuje nová tramvajová trať z centra města. Trasa do Petržalky se staví již se čtyřmi kolejemi, kde bude možný provoz jak na metrovém rozchodu, který využívají městské tramvaje, tak na standardním rozchodu 1 435 mm. Využít by jej mohly lehké rakouské elektrické jednotky. Nový systém Tram-Train mezi Vídní a Bratislavou by byl výhodný především pro obyvatele a návštěvníky Hainburgu a přilehlého regionu, kteří tam z Bratislavy dojíždí za prací, školou, či nákupy. Rakušané z tohoto kraje by pak ekologický dopravní prostředek mohli využít pro dojíždění za kulturou či nákupy do Bratislavy.

Aktuálně by se vlakotramvaje mohli dočkat i cestující v dánském Aarhusu, kde se plánuje výstavba dvanáctikilometrové městské tramvajové dráhy. Nová vozidla by měla splňovat parametry vlakové tramvaje tak, aby mohla využívat takřka sto kilometrů okolních regionálních železničních drah. Projekt financuje ze 47 procent dánský stát, město Aarhus se podílí 47,8 procenty a zbytek peněz doplatí tamní region.

(ZDROJE: EISENBAHN ÖSTERREICH, IRJ, HYBRID.CZ)



Provozované systémy vlakotramvajů v Evropě

VELKÁ BRITÁNIE

- Sheffield (plán v roce 2016)

NIZOZEMÍ

- Den Haag – Rotterdam (RandstadRail)

NĚMECKO

- Karlsruhe
- Saarbrücken (včetně trasy do francouzského Sarreguemines)
- Nordhausen
- Chemnitz
- Zwickau
- Kassel

FRANCIE

- Mulhouse
- Paris (Île de France, trať Bondy – Aulnay-sous-Bois)
- Lyon (sít' De l'Ouest lyonnais a trať Rhône Express)
- Nantes

ITÁLIE

- Sassari

ŠPANĚLSKO

- Alicante



Strojvůdcovské řemeslo je nabité emocemi

Peníze nejsou všechno. To si řekl v Londýně nadějný finanční analytik a podlehl volání, které bylo bez nadsázky osudové. Zpět do české kotliny ho přitáhly koleje. Nejprve tramvajové, jeho cílem ale bylo posadit se za pult „dospělé“ mašiny. Michal Koptár dobrovolně vyměnil dobře padnoucí oblek za strojvůdcovský šat a burzovní noviny za olejovou vůni „pucvoly“. Nelituje. Železnice mu poskytuje emoce, které na světových finančních trzích nenajde.

AUTOR: VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: AUTOR A ARCHIV M. KOPTÁRA

Železničářské ságy jsou zpravidla jako přes kopírák – ajzboňácké řemeslo se dědí z generace na generaci. Příběh mladého strojvedoucího je ale přeci jen trochu jiný. Dráží nemocí ho sice nakazil tatínek, který sloužil jako vlakvedoucí nákladních vlaků v rodném Rakovníku, ale po studiích se rozhodl věnovat kariéře ve finančnictví. Úspěšně. Jenže letité



život přeci jen spojil, byť zatím jen s těmi v ulicích. Tři roky řídil v Praze tramvaje. Částečně ho to naplňovalo, železnice však stále zůstávala mocným afrodisiakem. Klaplo to až loni v létě. Po nezbytných zdravotních a psychologických vyšetřeních došlo na seznámení s provozem, pak na kurz a jízdní zácvik. Před Vánoce mi už sedlal, zatím samozřejmě pod dohledem, motorové vozy a vypadalo to, že „zákonitou“ bude skládat právě pro motorovou trakci. Další dějový zvrat na sebe nenechal dlouho čekat. Jako novici se skvělými výsledky mu bylo nabídnuto absolvovat zácvik a finální přezkoušení rovnou na elektrické trakci. Vysněné angažmá na stanovišti stále podmanivé sto(jedna)pedesátky je tak na dosah ruky.

Zachycuje železničářské příběhy

Absolutní fascinace železnicí má u Michala ještě další zajímavý rozměr. Při setkání tváří v tvář s její rozmanitostí si uvědomil, že kouzlo dráhy je „in natura“ ještě mocnější. „Depa, útluky, vozmistrovské místnosti, o stanovištích ani nemluvě – všechna tato místa mají ohromující atmosféru, které stojí za to předávat dál,“ říká.

Zrodila se další vášně – projekt Okřídlená kola. Nastávající strojvedoucí se rozhodl natáčet videospoty, jejichž ústředními motivy budou zajímavé osudy železničářů. Začal příběhem strojvedoucího Vladimíra, který do uzávěry tohoto čísla shlédlo přes 11 tisíc lidí.

A hodlá v tom pokračovat: „Na první pohled to tak nevypadá, ale železnice je velmi emotivní záležitost. Dokáže uchvátit pětáctiletého chlapa i pětáctiměsíční batole. V tom spatřuji její fenomén. Je škoda nepodělit se o příběhy, které dokáže napsat jen železná dráha, s dalšími lidmi. Ostatně, jsou to právě lidé, kteří železnici vdechli život a denně roztácejí její kola. Okřídlená kola.“

”

Krása a síla přírody se bije se silou stroje, který strojvedoucí vede. Jeho vahou, délkou a rychlostí. Tento absolutně intenzivní pocit mě neustále nutí lapat po dechu!



dětské sny o tom, jak vyšplhá na stanoviště stroje a rozjede se po ocelových stužkách v čele těžkého rychlíku, se připomínaly s razancí, kterou prostě nešlo ignorovat. Po roce v Londýně, kde ho podle všeho čekala velmi slušná životní úroveň, časem možná i finanční svoboda, se rozhodl si dětské sny splnit.

Na „tramvaje“ přes tramvaje

Jenže osud jako by si chtěl vyzkoušet, jestli to myslí opravdu vážně. První pokus stát se strojvedoucím Českých drah nevyšel. V roce 2011, kdy poprvé žádal o zařazení na tuto pozici, jich bylo dost. Proč to nezkusil u soukromé konkurence? „Bude to znít pateticky, ale přesně kvůli dovětku, který mají České dráhy pod logem. Železnice je pro mě i záležitost národní hrdosti a národní dopravce je jen jeden.“ S koleje mi ale



MICHAL KOPTÁR

Po maturitě na Střední průmyslové škole strojní v Rakovníku v roce 2007 se vrhl do finanční sféry. Pracoval jako finanční analytik, v roce 2011 se rozhodl zasvětit svůj profesní život železnici. V letech 2012–2015 pracoval jako řidič tramvaje v Dopravním podniku hlavního města Prahy. Od léta 2015 je strojvedoucím Českých drah, tč. v zácviku. Je autorem projektu Okřídlená kola (facebook.com/okridlenakola). Kromě železnice se věnuje sportu (půlmaratony) a militární simulaci.



TRAIN SIMULATOR 2016

Revoluce se odkládá na neurčito

Tuček, Šlajs! Za tři! Stejně chyby, stejné známky... Nestárnoucí replika z filmu Marečku, podejte mi pero! do recenze na vlakový simulátor nepatří jen zdánlivě. Přesně totiž vystihuje dojem, který novinka na simulačním poli budí. Oproti předchůdci nepřináší prakticky nic nového, i když tvůrci lákali na řadu inovací. Očekávaná revoluce se k nelibosti fanoušků v tichosti odkládá.

AUTOR: VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: RAILSIMULATOR.COM

Na podzim 2015 se všichni příznivci virtuálních vlaků a kolejí těšili na další pokračování simulační série Train Simulator, tentokrát s dovětkem 2016. Od dob staříčkého Microsoft Train Simulatoru z roku 2001 udělala desktopová železniční simulace obrovský skok nejen v grafickém zpracování, ale i v oblasti reálnosti a fyziky. „Štafetový kolík“ od Microsoftu (kde nesprávně seznali, že vlaková simulace nemá budoucnost) převzali noví tvůrci (railsimulator.com) v roce 2008 a vytvořili již několik pokračování. Od té doby nová generace železniční simulace dílem přetáhla i fandů původního Train Simulatoru a to zejména v zahraničí, neboť česká komunita stále nehodlá opustit letité ale reálné tratě a vozidla vytvořená zejména v minulém desetiletí na starou platformu. Fanoušci nové generace simulátoru se proto těšili na další pokračování a Train Simulator 2016 sliboval pokračující zlepšení ve všech ohledech, grafickým zpracováním počínaje a přesnějším fyzikálním modelem konče. Marketingový slogan se opřel o „extrémní výzvu“, kterou měla novinka přinést. Podle reakcí celosvětové komunity však sedí jen přívlastek, výzvu vystřídal zklamání.

Nová grafika má zpoždění

Je přitom zajímavé, že jedním z hlavních důvodů zklamání je vlastnost, která před několika lety přinutila řadu i skálních fanoušků staříčkého Microsoft Train Simulatoru dát tomuto křemíkovému kmetovi vale – grafika. Jenže běh času nelze zastavit a progresu se dožadují i uživatelé, kterým kdysi stačily koleje, vlaky, tratě a nádraží jako z omalovánky. Vývojáři volání po sofistikovanějším grafickém zpracování registrovali a už v roce 2014 vypustili do světa zprávu, že Train Simulator 2016 „poběží“ na moderním Unreal Engine 4. Pro řadu fanoušků pak bylo hořkým zklamáním, že nová generace disponuje už trošku „vousatým“ enginem z předchozích ročníků. Nepatrně se sice zlepšilo ztvárnění atmosférických jevů (bouřka, déšť, sněžení atp.), virtuální slotu si ovšem užijí jen majitelé opravdu „nadupaného“ hardwaru. Uživatel s průměrně výkonným počítačem tak vlastně nezaznamená změnu. Tedy tu k lepšímu. Nepříjemným „překvápkiem“ je fakt, že novinka se ve srovnání s předchůdcem nahrává asi dvojnásobnou dobu.

Šetříme na uživateli aneb reinkarnace tratí

Když už skousnete, že simulátor nepřináší po stránce zobrazení nic moc nového, zato je hardware náročnější, shovívavě se usadíte před obrazovkou a očekáváte nálož nových tratí a vozidel. Předem varujeme, že slabší povahy mohou v tu chvíli utrpět psychickou újmu. Grobiáni pak dost možná i finanční – při nákupu vzteky rozmlácených počítačových periferií. Šetří se všude a nejvíc na těch, co už zaplatili. Tudíž, pokud jste si již v minulosti zakoupili nějakou verzi Train Simulatoru, po aktualizaci hry najdete novinek, co by se za nehet vešlo. O moc lépe na tom ale nejsou úplně noví uživatelé. Producenti



se příliš nezabývali tvorbou nového a neokoukaného obsahu, mezi tratěmi najdete reinkarnace štrek, které se tváří jako nové, ale ve skutečnosti jsou jen zasazené do jiných časových období (třeba Riviera Line na jihu Anglie byla předlo-

49%



CELKOVÉ HODNOCENÍ

Ačkoli tvůrci série Train Simulator slibovali v ročníku 2016 změnu grafického enginu, simulátor se dočkal jen drobných vizuálních změn. Náročného fanouška nepotěší ani stále se opakující lokace, ježdění po podobných tratích začíná být trošku nuda. Celkový dojem je proto jen průměrný. Milovníci českých vozidel a tratí ať si z hodnocení odečtou dalších 25 procent.



+ Model řady 155 DB

- Vyšší hardwarové nároky

- Minimální grafické změny

- Malá rozmanitost tratí

- Opakování vozidlového parku z předchozích ročníků



ni publikována v aktuální podobě, nyní nabízí atmosféru parního provozu z 50. let 20. století). Dojem nezlepší ani stále stejná místopisná „rozmanitost“. Jedna trať z Německa (Köln - Koblenz), jedna z Británie (již zmíněná Riviera Line

z Exeteru do Kingswearu) a dvě z USA (Sherman Hill ve Wyomingu a uhelná Norfolk Southern v Pensylvánii). Žádnou vysokorychlostní pecku z Japonska nebo Číny, exotiku z Afriky, či dokonce dotek domoviny nečekejte.

Chcete víc? Zruinujte konta!

Podobně neveselý výčet panuje v oblasti vozidlového parku. Budete mít dojem, že všechna stanoviště jste už na svých monitorech prošmejdili, většinu mašin projeli. S jednou výjimkou. Tou je řada 155 DB, šestnápravový nákladní dříč z Německa s velmi pěkně zpracovaným stanovištěm, uvěřitelnými vlastnostmi a solidně zpracovanou funkcí vlakového zabezpečovače PZB 90. Ten není možné vypnout v režimu kariéry a zjet úkol bez bodové penalizace je opravdu obtížné. Mně se to nepovedlo ani jednou a přitom jsem si pomáhal i velmi pepnými výrazy, nikoli nepodobnými výkřikům zoufalství u skutečných strojvedoucích, když se úplně nedaří. Tady jde simulace do zajímavých detailů, ovšem spíše jako vedlejší produkt. Díky nové řadě 155 při vozbě nákladů v údolí Rýna vás novinka alespoň na pár hodin zabaví. Plánujete-li ale strávit dovolenou ve víru virtuálních šichet při vozbě několika druhů vlaků na rozmanitých tratích, nezbyde vám nic jiného než sáhnout do peněženky a zakoupit některý z komerčních add-onů. Anebo ušetřit a zůstat u verze 2015 či starší. Absencí Train Simulatoru 2016 na vašich pevných discích totiž bez nadsázky o nic zásadního nepřijdete.



NAŠEL JSEM JI

aneb hledání ztracené pláže

Je to už pár let, co jsme během jednoho autobusového zájezdu na jihu Itálie zcela náhodně zastavili na odstavném parkovišti, abychom si mezi borovicemi udělali malou „čůrací“ pauzu. A přitom jsme ji objevili. Ukrytou za skalisky, pokrytou černým lávovým pískem a omývanou průzračnou tyrkysovou vodou Tyrhénského moře. Magickou pláž, kterou znala jen hrstka místních.

AUTOR: ZDENĚK STON | FOTO: AUTOR

Když jsem se o pár let později rozhodl onu náhodně objevenou pláž znovu navštívit a užívat si potápění mezi pískovcovými skalami a proláklinami plnými barevných rybiček, byl jsem si jist, že to nebude problém. Vždyť nad pláží podél silnice vedla i hlavní trať spojující Neapol s kalábrijským jihem a sicilským Palermem. A u odbočky jsem tenkrát zahlédl ukazatel „Diamante“. Skutečnost ale prozradila, že hledání čehokoli na tak členitém pobřeží v délce stovky kilometrů nebude nikterak snadné.

Proč to dělat jednoduše

Naše letadlo přistálo v Říme s časovým náskokem, popadl jsem příruční kufřík a bez problémů se přesunul Leonardo Expressem na Roma Centrale. Zde mi zbývaly dvě hodiny času, ideálně na to, abych si u přepážky stačil ověřit, že mi na cestu vysokorychlostní Frecciarossou do Neapole stačí jen rezervace bez globálního příplatku. Italové jsou však mistři organizovaného chaosu. Postavil jsem se do davu u pokladen, abych po pěti minutách zjistil, že zde funguje „lístečkový“ systém. Následovalo hledání onoho automatu na lístečky. Po dalších pěti minutách jsem zjistil, že k automatu na lístečky vede poměrně dlouhá fronta. Za dvacet minut jsem měl lísteček v ruce a spořádaně čekal, než na mě přijde řada u pokladen. Stý v pořadí. Vydržel jsem to 90 minut, zbývalo nějakých třicet čísel přede mnou, pak jsem to riskl a naskočil na poslední chvíli do vlaku. Průvodčí při kontrole tak dlouho hleděl na mou v Česku vydanou jízdenku, až mi ji s nechutí vrátil a už se neobjevil. Dobrá zpráva, dá se cestovat i bez globálního příspěvku.

Ubytování v Neapoli jsem zvolil z ryze praktických důvodů. Jednak vyjde ve stejné kategorii podstatně levněji než v Římě, Neapol není tak přeplněná turisty, dýchá svou vlastní živelnou jižanskou atmosférou, zrodila se zde jed-

na ze slavných světových kuchyní a hlavně se z ní dají podnikat zajímavé jednodenní výlety a přitom nemusí jít jen o Vesuv. A taky je blíž na jih k mé vytoužené pláži. Takže popořadě. Neapol je především poměrně hlučná a v prvních dnech i chaoticky působící třímilionová metropole plná nervózních řidičů aut a mopedů nemajících s chodci slitování. Přesto má své kouzlo, krásná zákoutí a výhledy na rušný Nea-

polský záliv a mohutný dřímající Vesuv kousek za městem. A kuchyně? Tu nejlepší původní prý objevíte v prostých jídelnách. Pokud to platí o Neapoli, místní pizza nijak nenadchla, dokonce se dala najít i taková zvěrstva jako pizza s klobásou, hranolky a tatarkou a třeba proslulé sma-





žené friture chutnaly jako hutná sytá bezbarvá hmota. A možná se mi jen změnila chuť. Italská kuchyně je ve své podstatě jednoduchá, vychází z kvalitních surovin, současně je poměrně nudná a nerafinovaná.

Úspěch rovná se trpělivost

Měl jsem tři dny, tedy tři pokusy vydat se vlakem po západním pobřeží na jih a objevit to, proč jsem sem vlastně přijel. První den jsem vystoupil přímo v Diamante a zažil zklamání, v centru se nacházela přeplněná pláž a snahy vyjít za městečko se ukázaly jako téměř nemožné. Podél pobřeží žádná byt jen vyšlapaná stezka nevedla a úzká silnička se svodidly a silným provozem, kde na vás každý řidič troubí jak na zaběhnutého psa, představovala spíš adrenalinový zážitek. Za to jsem na vlastní kůži zjistil, co znamená slovo migranti, v Čechách známé jen z médií. Byli všude. Ne že by na italském jihu šlo o takové novum, ale vždy se jednalo o míru jaksi snesitelnou. Teď polehávali na nástupištích i v podchodech větších i menších měst, kde jste o ně doslova zakopávali. Byli krojovaní i prostí, špinaví i „adidas“ vystavjovaní. Většina z nich ležela bez zjevného pohybu zachumlaná ve spacácích nebo plachtách a jako by odevzdaná svému osudu. Život a odhodlání



FRECCIAROSSA

Nejvyšší kategorie vlaků italského železničního dopravce Trenitalia, která společně s kategoriemi Frecciargento a Freccibianca nahradila původní vysokorychlostní vlaky Eurostar. Spoje Frecciarossa jsou obsluhovány jednotkami ETR 500 a ETR 1000, umožňují maximální rychlost 300 km/h a mají 4 třídy: standard, premium, business a executive.

FRECCIARGENTO

Kategorie vlaků těžící z výhod naklápěcích skříní souprav Pendolino ETR 485, ETR 600 a ETR 610 s maximální rychlostí 250 km/h, provozované na vysokorychlostních i klasických tratích.

FRECCIABIANCA

Jedná se o klasické vozy tažené lokomotivou (i v dvojnásobné trakci) nebo naklápěcí soupravy ETR 460 provozované do rychlosti 250 km/h, zaručují vysoký komfort a rychlost mimo vysokorychlostní tratě.

signalizovaly snad jen smutné oči jejich neviných synků a dcerek a kýbl s čistou vodou pro nejnnutnější hygienu. Nikdo, včetně policie, si jich nevšiml, jako by všem byli ukradení, jako by nevěděli, co si mají počít, jako by kolemjdoucí tížilo vědomí, že když na chvíli pomohou jednomu, další stovky nebo tisíce stejně zůstanou bez pomoci.

Na to reagovali i průvodčí ve vlacích, v těch regionálních se sotva během jízdy zjeví, asistovali jen u výpravy. A když už se rozhodli vlakem projít, předem to z informačního systému dali všem cestujícím na vědomí. Snad aby ti neplatící měli šanci na reakci. Aspoň se něco dělo, protože několikahodinové přejezdy na jih mne uspávaly. Nekonečná stužka vinoucích se bíle natřených kolejnic, relativně fádňí krajina jen občas okořeněná výhledy na mořské pobřeží. A tunely, krátké, ale i dlouhé a pro diváka nekonečné. Tady podle mapy měla trasa vést podél moře, místo toho se jen z polootevřených oken nesl nepříjemný hluk rychle jedoucího vlaku. Alespoň že rychle, v tomhle jsou Italové opravdoví mistři železnic.

Japonec na konec

Ani podruhé se mi onu pláž nepodařilo najít. Vystoupil jsem stanicí před Diamante a stanicí za Diamante a vždy prošel několik set metrů pobřeží z obou stran. Když jsem se po dalším neúspěchu vrátil ten den zpátky do Neapole, všiml jsem si cestou jedné nebo dvou na první pohled opuštěných zastávek. Večer jsem stáhnul pořádnou google fotomapu a taky offline italské rozšíření z aplikace Můj vlak. A měl jsem ji! Byl jsem si na sto procent jistý, že je to ona. V té opuštěné zastávce totiž stavělo jen několik spojů denně. Trošku krkolomná cesta s několika přestupy, ale vyrazil jsem hned brzy zrána, takže v poledne jsem se už tetelil v příjemném lávovém písku, vychutnával červené Taurasi a objevil malou podmořskou jeskyni. Moje Grotta Azzurra. Co vám budu vyprávět, jediný průhled nekonečnou modří a pohled nahoru k prosluněnému nebi skrze prohřátou mořskou hladinu nabije na několik měsíců. A nic na tom nezmění ani autobus japonských turistů, který v podvečer, když jsem se šplhal strání k poslednímu spoji, zastavil u krajnice kousek nad pláží. Když si první Japonec začal otevírat poklopec a chystal se močit, zařval jsem na něj z lesíku tak výhrůžně, že naskočil zpátky do autobusu a brzy po něm zbyl jen oblak prachu. Tohle je MOJE Grotta Azzurra, la Grotta Nostra!

HISTORIE

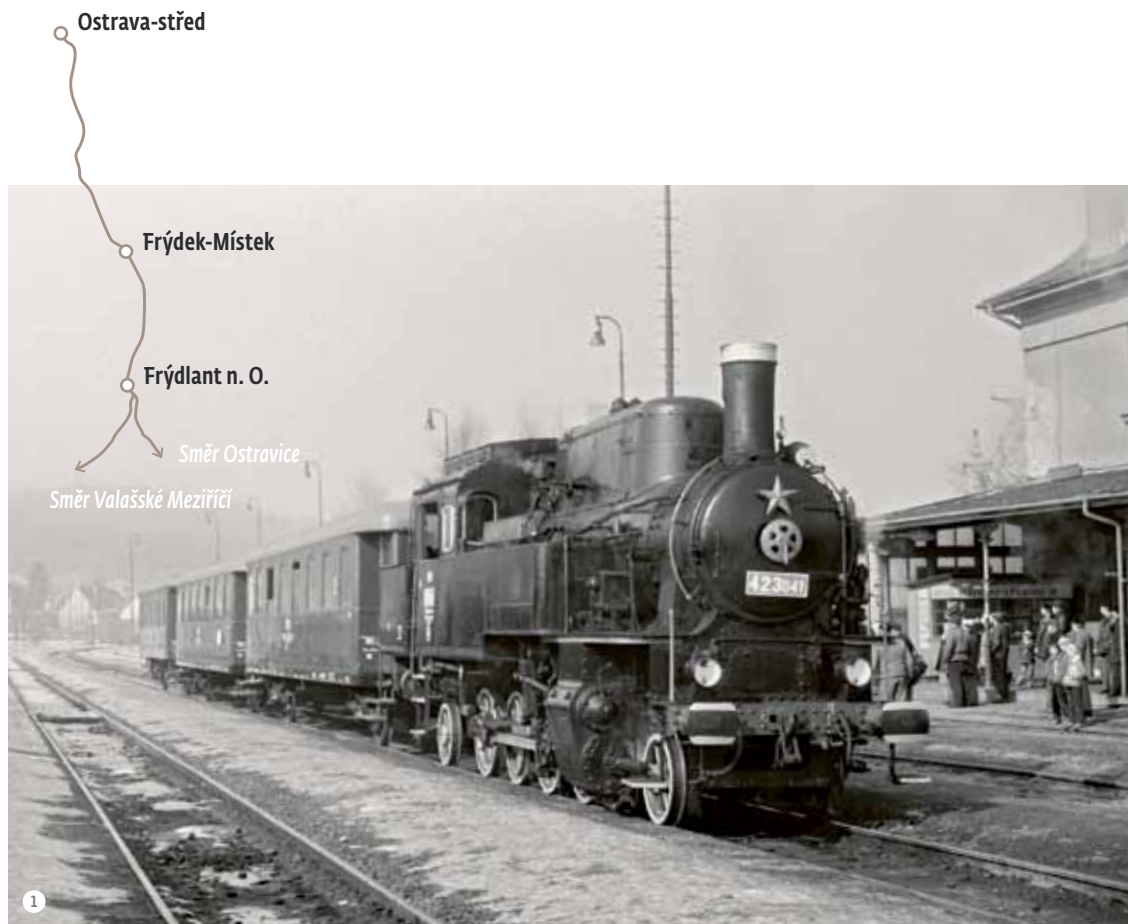
AUTOR: PAVEL SLÁDEK

Ke vzniku Ostravsko-frýdlantské dráhy se musíme vrátit do poloviny šedesátých let 19. století, kdy vláda vydala takzvaný koncesní zákon. Tím se vracela k podpoře soukromého podnikání v návaznosti na skutečnost, že se jednalo o období po ukončení prusko-rakouské války. Stavby nových tratí tak měly přispět k větší zaměstnanosti, oživit válkou zpustošenou krajinu a v neposlední řadě byla zmírněna i hospodářská kritéria, která povolovala výstavbu tratí jen se zaručenými výnosy. Také Severní dráha císaře Ferdinanda v roce 1868 započala s vyměřováním této trati, ale později od její výstavby ustoupila.

O udělení koncese nezbytné pro provoz na železnici požádali Alois Scholz, ředitel železáren v Sobotíně, Ignaz Wondraczek, vlastník uhelných dolů v Lazech, Anton Honvéry, technik z Vídně a Maxmilián Steiger, odborný poradce z Vídně. Císař František Josef I jim 2. ledna 1869 udělil koncesní listinu k výstavbě trati z Moravské Ostravy do Frýdlantu v podhůří Beskyd, tehdy už známé obci s hutěmi a železárnami. A 1. července téhož roku vznikla akciová společnost pod označením K. k. privilegierte Ostrau-Friedlander-Eisenbahn se sídlem ve Vídni. Koncesní listina měla krom obvyklých podmínek i ustanovení, že dráha může být „prozatímně budována“ o jedné koleji.

Dráha sledovala zemskou hranici

Trasa dráhy byla projektována údolím řeky Ostravice, která zde tvořila hranici mezi Moravou a rakouským Slezskem. Veřejného projednání o vedení trasy se tak zúčastnili zástupci obou zemí a přilehlých obcí, kteří se snažili vést trasu ve svůj prospěch. Nakonec byla schválena varianta slezská, na jejímž území mělo být 72,25 % její trati, a výstavbou pověřena firma bratří Kleinů. Samotné práce byly zahájeny v srpnu 1869 a úsek mezi Ostravou (dnes stanice Ostrava-střed) a Frýdlantem byl otevřen 1. ledna 1871. Technicko-policejní zkouška se uskutečnila



SPOJNICE OSTRAVY A FRÝDLANTU

Jak se Moravská Ostrava postupně rozrůstala v důsledku rozmachu průmyslu, vyvíjela se také potřeba vhodné dopravy pro odbyt výrobků, přísun surovin i pro přepravu zaměstnanců do dolů a hutí. Přívozské nádraží bylo daleko a zástupci města si začali příliš pozdě uvědomovat, že se kdysi poněkud nerozumně stavěli proti umístění nádraží blíže městu. Až v roce 1869 svítila naděje na otevření vlastního nádraží, když se začala společnost Ostravsko-frýdlantské dráhy zajímat o stavbu železnice spojující Moravskou Ostravu s Frýdlantem.



28. prosince 1870 a komise rozhodla, že určité nedostatky nejsou na závadu pro zahájení provozu, a povolila nákladní dopravu v celém úseku trati z Uhelného nádraží do Frýdlantu a pro osobní z dnešní stanice Ostrava-střed. Po dostavbě druhé koleje z nádraží v Přívoze byla celá dnešní trať pro osobní dopravu dána do provozu 21. května 1871.

Provoz na vzpomínané dráze zajišťovala svými lokomotivami Severní dráha císaře Ferdinanda a personálem její výtopna v Moravské Ostravě-Přívoze. Celá dráha měla v počátcích tyto stanice a zastávky: Moravská Ostrava-Přívoz (dnes Ostrava hl. nádraží), Ostrava-Vitkovice (dnes Ostrava-střed), Velké Kunčice nad Ostravicí (dnešní Ostrava-Kunčice) a Ratimov (dnes Vratimov), kde bylo nádraží otevřeno v roce 1884 po vzniku celulóžky. Dále následoval Paskov, Lipina-Karlova huť (dnešní Lískovec), Frýdek-Místek, Baška a Pržno, kde byla nádražní budova otevřena v roce 1894. Jako poslední následoval Frýdlant, přičemž od roku 1911 dostala stanice název Frýdlant nad Ostravicí. A stejně se jmenuje i nyní.



FRÝDLANTU VZNIKLA JAKO HUTNÍ DRÁHA

Obchodní důvody vítězily

Dráha byla v té době stavěna hlavně z důvodů podnikatelských záměrů, lepšího propojení hutních a textilních podniků kolem trati, a tím i lepším přísunem materiálu a odbytem hotových výrobků. Umožnila také obyvatelům tohoto kraje pod horami lepší spojení za prací, která jim zajišťovala obživu. Již od roku 1833 pracovala v Lískovci Karlova huť patřící Těšínské komoře, od roku 1832 továrny na sukno ve Frýdku, hutě v Bašce, kde byla roku 1806 dána do provozu vysoká pec se slévárnou, a v neposlední řadě Frýdlantské železářny, kde mezi lé-

ty 1618–1620 byly vystavěny první hamry. Ty se v roce 1675 zmodernizovaly, a Frýdlant se tak stal významným centrem hutní výroby a předchůdcem železáren ve Vítkovicích.

Některé budovy přežily

Z počátků provozu můžeme dodnes spatřit některé původní stavby, i když někde upravené, a to: ve stanici Ostrava-střed část výpravní budovy s pokladnami a Železničním muzeem moravskoslezským, nádražní budovu ve stanici Paskov, i původní výpravní budovu ve Frýdku-Místku a Frýdlantu, později přestavěnou pro bytové účely. Přestavbou dále prošly budovy ve Vratimově, Lískovci, Bašce a Pržně. Zastávka v Ostravě-Kunčičkách byla otevřena po vzniku jámy Alexandr a nádražní budova ve stanici

Ostrava-Kunčice vystavěna nově. Dnešní výpravní budovy ve Frýdku-Místku a Frýdlantu nad Ostravicí pocházejí z roku 1888, kdy byla dána do provozu trať z Kojetína do Bílska, a tak se úsek mezi Frýdkem a Frýdlantem stal její součástí. V té době byla ve Frýdku vystavěna i nová výtopna, která měla průjezdnou remízu i půlkruhovou rotundu a dvě ruční točny, z níž jedna je v provozu dodnes. Zajímavostí u této stanice je bezpochyby fakt, že od svého vzniku v roce 1871 nese název Frýdek-Místek, i když se tenkrát jednalo o dvě samostatná města. V současné době je tato trať významným spojením jak pro cestující, kteří pravidelně dojíždějí za prací, ale také pro studenty mířící do škol. Hojně se využívá i při cestách za aktivním odpoczynkem do blízkých Beskyd.



DRÁHA V KOSTCE

Ostravsko-frýdlantská dráha (německy k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn) byla privátní společnost, která postavila železniční trať mezi stanicemi Ostrava-střed a Frýdlant nad Ostravicí a místní dráhu mezi Ostravou-Kunčicemi a Havířovem s napojením na trať Košicko-bohumínské dráhy. Dopravu na jejich trasách ale od počátku smluvně zajišťovaly jiné železniční společnosti.

1. Frýdlant nad Ostravicí v únoru roku 1981.

FOTO: IVO MAHEL

2. Frýdlant nad Ostravicí kolem roku 1930.

FOTO: SBÍRKA LUŽKA ČADY

3. Ostrava-Vítkovice kolem roku 1913.

FOTO: SBÍRKA AUTORA

4. Dnešní stav výpravní budovy Ostrava-střed.

FOTO: MARTIN HARÁK

Bezplatná přeprava může výrazně urychlit renesanci železnice

V Železničáři číslo 24/2015 mě zaujal článek pana Štáhlavského, který shrnul dosavadní zkušenosti s bezplatným cestováním ve vlacích ZSSK. Jsem studentem vysoké školy a podobný nápad bych uvítal i v tuzemsku. Ale ne jen kvůli osobnímu profitu. Jak ukazují zkušenosti, které jsou v článku popisovány, ve vlacích od zavedení bezplatného systému cestuje radikálně více lidí. České železnice by to mohlo přinést ještě větší renesanci, což by ve svém důsledku znamenalo i oživení ekonomiky – vyšší mobilita obyvatelstva znamená zisk pro cestovní ruch a potřeba vozidel zase šanci pro tuzemské výrobce. Přeci jen – spousta lidí vlakem nejela už léta a do této skupiny patří i lidé, kteří mají hlouběji do kapsy. Mám na mysli seniory a studenty. Slovenské know-how by se dalo ještě vylepšit o cateringový servis. Jistě by se našlo spousty hladovců, kteří by si na dálkových spojích koupili za pár korun bagetu nebo půllitrovku oranžády. A cena jízdenky by byla rázem zpět. Jsem si vědom, že toto téma je spíše pro Ministerstvo dopravy ČR, potažmo vládu ČR. Ale s nápadem na změnu může přijít i národní železniční dopravec a jednat jménem všech cestujících.

JOSEF KALIVODA

Proč jste obrátili řazení souprav dálkových vlaků?

Všiml jsem si, že od nového jízdního řádu jsou soupravy dálkových spojů řazeny opačně, než tomu bylo v minulosti. Nejprve jsem si myslel, že se tato změna dotkla jen spojů, kterými jezdím častěji, ale zjistil jsem, že se řazení obrátilo snad u všech dálkových vlaků. Proč se tak stalo?

VLADIMÍR PICKA

Odpověď: S novým JŘ 2015/2016 se změnilo řazení většiny dálkových vlaků. Vlaky, u kterých byli cestující zvyklí na řazení vozu 1. třídy nebo restauračního vozu v přední části soupravy, najdou nově tyto vozy na konci soupravy a naopak. Oproti dosavadní zvyklosti jezdily v opačném řazení již v minulém JŘ jednotky ČD railjet, a to z provozních důvodů týkajících se průjezdu přes raskouský Semmering. V tomto úseku je vzhledem k velkému stoupání potřeba, aby souprava byla ve směru z Vídně do Grazu lokomotivou tažena, nikoli tlačena. Otočením railjetů ale nastala situace, kdy dálkové vlaky z Prahy ve směru Brno měly 1. vozovou třídu jednou na začátku soupravy a jednou na konci podle toho, zda se jednalo o klasickou soupravu nebo jednotku railjet. Proto byly otočeny nejen tyto soupravy, ale také soupravy pro většinu ostatních dálkových vlaků, včetně Pendolin. Je to i kvůli minimalizaci přestupní doby, aby cestující z 1. třídy měli co nejkratší přestup do vozu 1. třídy přípojného dálkového vlaku.

PETR VONDRÁČEK

Odbor obchodu osobní dopravy ČD

Adresní štítek mi poškodil jedno z čísel Železničáře

Byl jsem nemile překvapen, když mi bylo doručeno číslo 24 loňského ročníku Železničáře. Po otevření obalu jsem totiž zjistil, že adresní nálepka je nalepena na první straně časopisu, nikoli na obalu, tak jako dosud. Uvítal bych, aby byla adresní nálepka lepena opět na obal, protože nový časopis (na který se mimochodem moc těším) bude mít na titulní straně určité hezký barevný obrázek železničního vozidla. Případným nalepením až na časopis by došlo k nevratnému poškození. Doufám, že toto nedopatření bylo skutečně ojedinělé a další čísla v novém formátu již budou opět bez tohoto zbytečného znehodnocení.

JAROMÍR JEDLIČKA

Odpověď: K problému, který popisujete, bohužel skutečně došlo. Podle vyjádření tiskárny, která zajišťuje i balení a distribuci čtrnáctideníku Železničář, šlo o výjimečnou aplikaci adresního štítku přímo na výtisk z důvodu většího objemu tiskovin v zásilce (Železničář + plakát + dopis předplatitelům) a z technologických důvodů nebylo možné provést standardní polepení balíčku na ochranný obal. Omlouváme se a na problematiku se zaměříme, aby k podobným znehodnocením výtisků již nedocházelo. Děkuje se za Vaši připomínku.

REDAKCE ŽELEZNIČÁŘE



Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: zeleznicar@cd.cz

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Finanční úřad rozhodl, že České dráhy porušily zákon o cenách. Na dvou tisícovkách železničních zastávek bez pokladen nevyvěsily podrobné ceníky jízdného do různých koutů země, a pasažéři se tak nemohou předem dozvědět, za kolik mohou cestovat. A mají tak ztíženou roli při rozhodování, jestli se vlakem svezet, nebo ne. Cenu jízdenky se dozvědí teprve ve vlaku, když se zeptají průvodčího. České dráhy se závěry kontroly nesouhlasí. Argumentují především tím, že ceník je dostupný na internetu a každý se před nástupem do vlaku může na cenu zeptat průvodčího. Kauza se bude řešit i na půdě Evropské unie, protože zajímá i další evropské země. Státní dopravce už navíc našel i prvního zastávce: podpořil ho Mezinárodní železniční přepravní výbor (CIT) se sídlem ve švýcarském Bernu, podle kterého je rozhodnutí českého finančního úřadu v rozporu s evropským právem.

AKTUÁLNĚ.CZ, HN 15. 12. 2015

Roman Šulc, Odbor obchodu osobní dopravy: *Se závěry Specializovaného finančního úřadu se neztotožňujeme a prostřednictvím právního odboru jsme jejich závěry rozporovali a pokusili se je vyvrátit, neboť se domníváme, že i stávající právní úprava platná v ČR předvídá možnost zveřejnit ceny i jiným způsobem, není-li to možné v místě poskytování služby. Jsme přesvědčeni, že kontrolní orgán jedná v rozporu i s evropskou legislativou, dle které plně postačuje, pokud dopravce na neobsazené stanici vyvěsí pro cestující informaci, kde lze cenu získat před nástupem do vlaku. Tuto povinnost ČD beze zbytku plní a takovou vývěsku (dříve nazývanou T3) s informací, že ceny lze získat na kontaktním centru telefonem, na www.cd.cz a pomocí aplikace Můj vlak, máme vyvěšenou a je předmětem pravidelných kontrol.*

České dráhy si stěžují, že kvůli množství oprav přicházejí o cestující. Navíc letos zaplatí enormní částku za náhradní autobusy. Ty by podle drah měl platit stát. Společnost letos nasazovala autobusy po celé ČR. Byl jich rekordní počet. Podle odhadů za ně zaplatí mezi 600 a 700 miliony korun. Mimořádně velká částka, kterou za alternativní dopravu musely ČD zaplatit, vzbuzuje nevoli. Musí ji totiž zajišťovat kvůli opravám, které má v gesci SŽDC, ta by ji proto měla podle Českých drah i platit. „Každá tato aktivita nás zasahuje v hospodářském výsledku. Je jasné, že za námi mají jít náklady za něco, co zaviníme sami; když se porouchá lokomotiva, ale třeba i za živelní pohromy. Ale co se týká oprav, ať už jsou to investice plánované nebo neplánované, byli bychom rádi, kdyby nás to nezatěžovalo,“ vysvětluje člen představenstva ČD Michal Štěpán. Peníze by jinak České dráhy investovaly například do údržby nebo do zvyšování komfortu vlaků a služeb.

LN 14. 12. 2015

Vláda schválila dlouhodobě připravovaný převod nádraží z Českých drah na SŽDC. Dopravce má podle návrhu za více než 1500 budov získat 3,24 miliardy korun, což je cena stanovená znaleckým posudkem společnosti PricewaterhouseCoopers. Tuto cenu akceptuje i Evropská komise, na kterou se kvůli obavě z možného podezření z neoprávněné podpory obrátilo ministerstvo dopravy. S převodem majetku musí ještě souhlasit řídicí orgány ČD. „Je to logický krok, který je předpokladem pro dokončení transformace Českých drah. Majetek ve stanicích bude spravován jednotně a stát do něj bude moci systematicky investovat. České dráhy se mohou plně věnovat své hlavní aktivitě, tedy dopravě na železnici,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok. ČD původně očekávaly, že za nádraží dostanou minimálně dvojnásobek nyní uvažované částky. Cenu kolem tří miliard kritizují železniční odbory, které už avizovaly, že jejich zástupci pro prodej ruku v dozorčí radě nevezdou.

ČTK 21. 12. 2015

NABÍDKA ČD TRAVEL



Dotovaný katalog léto 2016

V těchto dnech vychází katalog pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky. Najdete ho na našich stránkách www.cdtravel.cz pod odkazem „Pro zaměstnance SŽDC a skupiny ČD“.



Albánie

Jako novinku jsme pro vás připravili týdenní letecké pobyty v Albánii, kterou čeští turisté znovuobjevují. Tří a čtyřhvězdičkové hotely nedaleko historického centra jsou buď s polopenzí nebo s all inclusive. Ceny již od 9 900 Kč po dotaci.



Řecko – Peloponés

Další naše letošní novinka vás zaveče na Peloponéský poloostrov do romantického městečka Tolo. Dvuhvězdičkové hotely nebo studia jsou buď s polopenzí nebo vlastní stravou. Ceny již od 9 550 Kč po dotaci.



Zakarpatská Ukrajina a Lvov

Procestujte území bývalého Československa po 12ti letech obnoveným přímým vlakovým spojem. Termín zájezdu je 10.–15. 5. 2016. Cena 3 590 Kč zahrnuje 2x lůžkový příplatek ve vlaku, 3x ubytování se snídaní, služby vedoucího zájezdu, cena nezahrnuje vlakovou jízdenku, místní dopravu, vstupy do památek, případnou úschovu zavazadel a pojištění.



Kouzelná historická města severní Itálie

Poznávací zájezd na staré FIP
Termín zájezdu je 1.–6. 3. 2016. Cena 4 990 Kč zahrnuje 4x místenku, ubytování se snídaní, služby vedoucího zájezdu, cena nezahrnuje vlakovou dopravu, místní dopravu (bus, loď), případnou úschovu zavazadel a vstupy, za příplatek jsou lehátka T6 (T4), Wien – Venezia – Wien.



Švýcarsko – Léto v Bernských Alpách

Poznávací zájezd
Termín zájezdu je 19.–24. 7. 2016. Cena 5 990 Kč zahrnuje 4x místenku, 3x nocleh se snídaní, služby vedoucího zájezdu, cena nezahrnuje vlakovou dopravu, místní dopravu – lanovky, loď, autobus, případnou úschovu zavazadel a pojištění, za příplatek jsou lehátka T6 (T4) Wien – Zürich – Wien.



ČD travel, s.r.o., 28.října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h
pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861 | provozní doba: 1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h, sobota 9.00–14.00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

HLEDÁME

Vedoucí Oddělení analýz kontroly a optimalizace

Místo výkonu profese: Praha, Oddělení analýz, kontroly a optimalizace

Úloha pozice: vedení oddělení analýz, kontroly a optimalizace

Požadujeme: SŠ/VŠ vzdělání ekonomického, právního nebo technického směru, odborná praxe v oboru vítána.

Specifické znalosti: vedení týmu, organizační a řídicí schopnosti, samostatnost, zodpovědnost, flexibilita. Znalost AJ nebo NJ výhodou.

Hlavní zodpovědnosti a klíčové aktivity:

- Zpracovává a zajišťuje pravidelný souhrnný reporting v rámci oddělení členu Představenstva zodpovědného za řízení úseku techniky, servisu a majetku
- Organizuje a řídí chod Oddělení analýz, kontroly a optimalizace
- Spolupracuje s příslušnými úseky a odbory v rámci Úseku pro techniku, servis a majetek
- Zodpovídá za činnost oddělení a pracovní výstupy

Systémový specialista – nákupní procesy, výběrová řízení

Místo výkonu profese: Praha, Oddělení analýz, kontroly a optimalizace

Úloha pozice: kontrolní činnost v oblasti nákupních procesů, výběrových řízení a nákupní efektivity

Požadujeme: SŠ/VŠ vzdělání ekonomického, právního nebo technického směru, odborná praxe v oboru vítána.

Specifické znalosti: veřejné zakázky, smluvní agenda, nákupní procesy, samostatnost, zodpovědnost, flexibilita. Znalost AJ nebo NJ výhodou

Hlavní zodpovědnosti a klíčové aktivity:

- kontrola vybraných činností útvarů GR ČD v Úseku techniky, servisu a majetku (ÚTSM)
- kontrola nákupních procesů, výběrových řízení a nákupní efektivity útvarů GR ČD a OS ČD v ÚTSM
- kontrola výběrových řízení; kontroly realizace projektů (stavby, smlouvy, controlling, ekonomické ukazatele, garance)

Systémový specialista – kontrola smluv a efektivity

Místo výkonu profese: Praha, Oddělení analýz, kontroly a optimalizace

Úloha pozice: kontrolní činnost v oblasti kontroly plnění smluv a vyhodnocování efektivity

Požadujeme: SŠ/VŠ vzdělání ekonomického, právního nebo technického směru, odborná praxe v oboru vítána.

Specifické znalosti: veřejné zakázky, smluvní agenda, nákupní procesy, samostatnost, zodpovědnost, flexibilita. Znalost AJ či NJ výhodou

Hlavní zodpovědnosti a klíčové aktivity:

- kontrola činností útvarů GR ČD v ÚTSM
- kontroly nákupních procesů, výběrových řízení a nákupní efektivity útvarů GR ČD a OS ČD v ÚTSM
- kontroly uzavřených smluv, zejména nájemních a kupních
- kontrola developerských projektů zejména z hlediska smluvní úpravy
- kontrola plnění smluv, vyhodnocování efektivity jednotlivých plnění, penalizace, škody

Systémový specialista – strategické projekty a rozvoj

Místo výkonu profese: Praha, Oddělení analýz, kontroly a optimalizace

Úloha pozice: zajišťování činností v oblasti strategických projektů a rozvoje

Požadujeme: SŠ/VŠ vzdělání ekonomického nebo technického směru, praxe v oboru vítána.

Specifické znalosti: samostatnost, zodpovědnost, flexibilita. Znalost AJ nebo NJ výhodou

Hlavní zodpovědnosti a klíčové aktivity:

- zpracování návrhů rozvoje útvarů GR ČD v ÚTSM
- zpracování návrhů na optimalizační opatření útvarů GR ČD v ÚTSM
- řízení strategických projektů útvarů GR ČD v ÚTSM
- vyhodnocování úspor v rámci útvarů GR ČD v ÚTSM
- nastavení manažerského controllingu útvarů GR ČD v ÚTSM
- zajištění pravidelného reportingu útvarů GR ČD v ÚTSM a jeho vyhodnocování

Termín nástupu: dohodou | Strukturovaný životopis a motivační dopis zasílejte v elektronické podobě na adresu: carmine@gr.cd.cz | Termín zaslání přihlášky: 22. 1. 2016
VŘ bude probíhat ve dvou kolech, v prvním kole bez účasti kandidátů na základě zaslanych životopisů, druhé kolo bude probíhat formou ústního pohovoru s výběrovou komisí.

KAM JET



Na prohlídku drážďanského Muzea dopravy

Letos začínají v Německu tradiční zimní výprodeje (takzvané Winterschlussverkauf, zkráceně WSV) v pondělí 25. ledna. Cílem českých koupěchtivých turistů se stávají v tomto období hlavně Drážďany, snadno dosažitelné vlakem. Pokud do saské metropole zavítáte na nákupy s dětmi, zprjemněte jim výlet návštěvou Muzea dopravy (Verkehrsmuseum). Najdete ho na náměstí Neumarkt vedle kostela Frauenkirche v budově Johanneum. Otevřeno je od 10 do 18 hodin denně kromě pondělí. Z železničních exponátů zmíníme alespoň repliku parní lokomotivy Saxonia z roku 1838, která se stala symbolem první německé železniční trati z Drážďan do Lipska. Pokud malé návštěvníky nezajímou technické unikáty, pak je jistě ohromí rozlehlé modelové kolejiště s 625 metry kolejí, po nichž jezdí 26 lokomotiv se 115 vagony. V muzeu nechybí ani dětský koutek s dopravním hřištěm.

Nejblíže železniční stanice: Dresden Hbf



PO CELÝ ROK 2016



Jak si v Roztokách u Prahy žili „luftáci“?

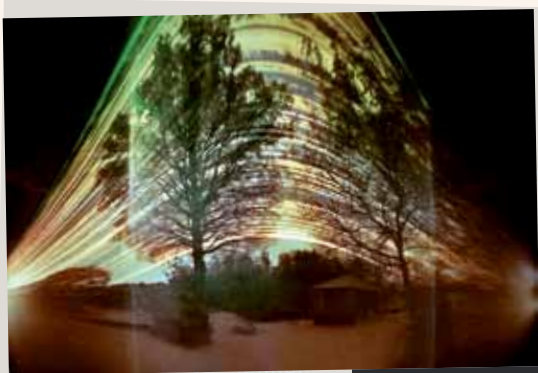
Zámek v Roztokách u Prahy je přístupný po celý rok. Prohlédnout si v něm můžete dvě zajímavé expozice. První přibližuje, jak se žilo na zámku v době, kdy v Roztokách spravovali panství vrchnostenská úředníci. Na přelomu 19. a 20. století se z Roztok stalo oblíbené letovisko bohatých Pražanů. Přispělo k tomu i zprovoznění železnice mezi Prahou a Drážďany, po níž se do Roztok mohli tzv. luftáci snadno dopravit po kolejích. Jak byly zařízeny letní vily zámožných továrníků a obchodníků, prezentuje druhá zámecká expozice. Do 28. března je v zámecké galerii k vidění také výstava Maurice Pellé – Zdenka Braunerová. Věnována je významné české malíci a grafičce, která si v Roztokách v letech 1903–1904 postavila malebný ateliér, a jejímu francouzskému příteli, diplomatu a generálovi. Z Prahy do Roztok se lze svěřt vlakovými linkami S4 a S41 pražského Eska.

Nejblíže železniční stanice: Roztoky u Prahy

FOTO: ARCHIV STŘEDOČESKÉHO MUZEA V ROZTOKÁCH U PRAHY



DO 28. BŘEZNA 2016



DO KONCE LEDNA 2016

Sluneční dráhy nad úzkokolejkami

V jindřichohradecké kavárně Kolonial si do konce ledna můžete prohlédnout výstavu jedinečných snímků vytvořených takzvanou solarografií. Autorem fotografií je polský astronom Maciej Zapior. Ten má přes svou českou manželku osobní vztah k Černovicím u Tábora, kde se nachází jedna ze stanic jindřichohradeckých úzkokolejek. V srpnu 2014 nechal Zapior v prostorách úzkokolejek nainstalovat 14 solarografických kamer. Roční exponování přečkalo osm z nich a jimi pořízené snímky společně s dalšími autorovými solarografiemi, které vznikly na Baleárských ostrovech, jsou od zimního slunovratu k vidění v kavárně Kolonial v ulici Na Hradbách č. 48. Solarografie je fotografická technika založená na principu dírkové komory, která snímá pohyb Slunce na obloze. Protože má dírka minimální světelnost a fotopapír malou citlivost, lze expozici protáhnout až na několik měsíců.

Nejblíže železniční stanice: Jindřichův Hradec

FOTO: MACIEJ ZAPIOR

PO CELÝ ROK 2016



Projděte se Betlémskou cestou po Třešti!

Po celý rok je v Třešti v Schumpeterově domě, v budově turistického informačního centra v Rooseveltově ulici, zpřístupněna stálá expozice betlému vyrobených hlavně z papíru a dřeva. Letos ji do 2. února doplňuje výstava Vánoce z křišťálu. Pokud se do Třeště vydáte do první únorové soboty, můžete se také projít tzv. Betlémskou cestou. Vede po třeštských domácnostech, v nichž jsou k vidění rodinné poklady – opečované betlémy. Jesličky udivují nejen počtem figurek, ale také kaskádovitě upravenou krajinou vytvořenou zpravidla z přírodních materiálů. Na jejím vrcholu je umístěn takzvaný lončoft, tedy namalované pozadí betléma. Plánek Betlémské cesty najdete na www.trest.cz (Turistika a volný čas – Betlémy – Betlémská cesta, aktuální plánec 2015–2016). Na mapce je vyznačeno i vlakové nádraží. Dobře tak poslouží k orientaci ve městě, přijedete-li do Třeště po kolejích.

Nejblíže železniční stanice: Třešť

FOTO: ARCHIV TIC TŘEŠŤ