



České dráhy drží krok v segmentu informačních technologií. Přijíždí datová revoluce

V poslední době mohou cestující Českých drah sledovat, jakým tempem pokročily investice národního železničního dopravce v oblasti IT technologií. Stačí se podívat na práci vlakových čet během jízdy. Zatímco v nedávné minulosti začali naši zaměstnanci kontrolovat jízdní doklady pomocí aztéckého kódu, žhavou novinkou se staly jízdenky v podobě kódu v SMS zprávě. V příštích měsících se dočkáme i první stovky přenosných osobních pokladen, na kterých ČD umožní cestujícím platbu kartou.

Stále více cestujících používá při nákupu jízdních dokladů Českých drah eShop. Tento moderní způsob oslovuje naše zákazníky zejména úsporou času. Cestující už totiž nemusí vystát frontu u pokladny a hlavně chodit dopředu na nádraží. Stačí si pohodlně zadat přes internet data – a je hotovo. Dnes už není potřeba jízdenku ani tisknout, ani si brát s sebou do vlaku notebook, tablet či takzvaný chytrý mobilní telefon s velkým displejem. Vše se dá zařídit pomocí obyčejné textové zprávy, tedy přes SMS.

Papírově nebo elektronicky? Vyberte si, co se vám líbí

Cestující Českých drah mají po nákupu v eShopu několik možností. Tradiční volbou je tisk dokladu do papírové podoby. To lze udělat i pohodlně doma nebo v kanceláři. Platnost dokladu vlaková četa ověří pomocí tzv. aztéckého kódu, který České dráhy zavedly na jízdních dokladech zhruba před dvěma lety po výměně jehličkových tiskáren za termotiskárny na všech pokladnách. Druhou možností je využít jízdenku nakoupenou přes mobilní web ve formátu PDF a následně ji ukázat vlakové četě na přenosném elektronickém zařízení (např. notebooku či tabletu). Zde ČD předpokládají, že cestující disponuje „chytrým“ mobilním telefonem (jinak by se na mobilní web nedostal), takže jízdenka obsahuje kromě jiného opět aztécký kód.

Třetí možností je požádat o zaslání SMS s transakčním kódem. To jistě uví-

tají i cestující se standardním mobilním telefonem. Uvedená služba představuje novinku, kterou České dráhy nabízejí teprve několik týdnů. Cestující nemusí předkládat samotný jízdní doklad, stačí ukázat nebo nadiktovat získaný kód, který se mimochodem nachází na všech jízdních dokladech nakoupených v eShopu. Aby byl výčet úplný, čtvrtou variantou je předložení In Karty, jejíž číslo cestující uvedl během nákupu v eShopu. Vlaková četa pak přes POP načte všechny platné jízdenky zakoupené na In Kartě na daný den a také den následující.

V každém případě pomůže vlakové četě telefon

Je tu ovšem jedno malé „ale“. Současná zařízení POP komunikují s centrálním systémem, kde jsou uložena data o jízdenkách, jednou za 15 minut. Kromě toho se tzv. white list s daty o zakoupených jízdenkách generuje z archivu primárních dat rovněž každých 15 minut. V praxi to znamená, že nejpozději do 30 minut by se informace o nákupu jízdního dokladu měla v POP zobrazit. Pokud si však cestující koupí jízdní doklad těsně před jízdou a jeho transakční kód z SMS zprávy na POP nefunguje, nemusí si zoufat. Vlaková četa se totiž telefonicky spojí s Help Deskem, kde pracovník podle čísla kódu ověří existenci a platnost jízdenky. Totéž platí, když nastane jiný technický problém (např. špatné pokrytí tratě signálem).

→ Pokračování na straně 2

SLOUPEK

Ladili jsme noty se slovenskými kolegy

Na nedávném pracovním setkání se zástupci ZSSK jsme odstartovali další etapu spolupráce v oblasti mezinárodních vlaků spojujících Česko a Slovensko. Aktuálně nás trápí hygienický stav některých slovenských souprav, naproti tomu slovenští kolegové kritizují časté nedodržování řazení souprav Českých drah. Shodli jsme se, že v minulosti probíhala z větší části písemná komunikace – ta však nápravu stavu nepřinesla.



Michal Štěpán
náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu

Naše jednodenní setkání v Žilině nastartovalo řešení mnoha problémů. Jsem přesvědčen, že si toho rychle všimnou nejen naši zaměstnanci vlakových čet i dep kolejových vozidel, ale hlavně zákazníci. Vstřícné jednání se promítlo také do modelu zajištění mezinárodní dopravy na lince Praha – Bratislava – Budapešť od roku 2015. Se slovenskými kolegy jsme probírali možné varianty nasazení lokomotiv řady 380 ČD a řady 361 ZSSK. Řešení směřujeme tak, aby nepoškodilo ani jednoho z dopravců. Dořešili jsme také otázky vedení nového posilového spoje EuroCity mezi Prahou a Bratislavou, který by jezdil v pátek a neděli. Otevřeli jsme i možnost zlepšení ranního spojení z Ostravska do Žiliny. Zde budeme čekat na rozhodnutí slovenské strany zhruba do poloviny února. Hodnotili jsme i obsazenost ubytovacích vozů a využití autovlaků.

Pro jízdní řád 2015 řešíme nasazení autovozu až do Humenného a posílení stávajících autovlaků v turistické sezoně. Máme i náměty na další destinace, podmínky pro úpravy nájezdových ramp budou prověřeny oběma stranami. Shodu jsme našli i v oblasti potřeby nasazení klimatizovaných spacích vozů. To však do začátku roku 2015 nestihneme. Optimistickým cílem je léto příštího roku.

INFORMUJEME

Loni s námi cestovalo o půl milionu lidí více

Růstová tendence zájmu o spoje a služby Českých drah pokračovala i v roce 2013, kdy národní dopravce přepravil rekordních 169,3 milionu cestujících. Oproti roku 2012 do spojů ČD usedlo o půl milionu lidí více. A to i navzdory červnovým povodním, které výrazným způsobem poškodily železniční infrastrukturu a řada vlaků proto nemohla vyjet nebo jela jen na části tratě.

Není bez zajímavosti, že nárůst počtu přepravených cestujících nepolevuje již třetím rokem. Zatímco v roce 2010 využilo služeb Českých drah 163 milionů lidí, o rok později to bylo již 166 milionů lidí. Rok 2012 byl uzavřen s bilancí téměř 169 milionů přepravených cestujících.

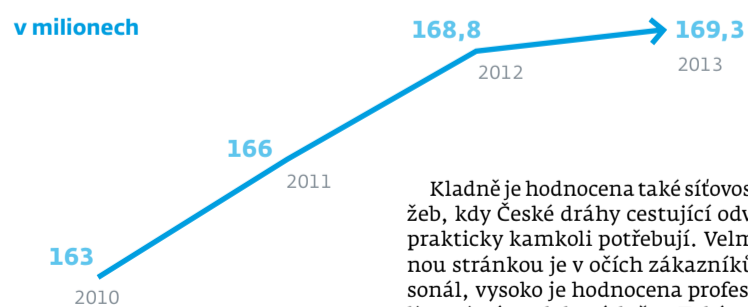
Spokojenost potvrzují průzkumy

Jakkoli je statistika přepravených osob dostatečně výmluvná, neposkytuje jasnější obraz toho, ve kterých oblastech by zákazníci rádi viděli další zlepšení tak, aby se růstový trend nezastavil či alespoň stagnoval na současné úrovni. České dráhy se proto snaží tuto zpětnou vazbu od cestujících získat průzkumy, jež jsou důležitým nástrojem marketingu národního dopravce. Podle posledního průzkumu, který proběhl v čtyřech vlnách v prosinci 2013 a celkově bylo osloveno 5 253 respondentů, vnímají lidé České dráhy jako tradičního dopravce, kterého znají a cítí se s ním bezpečně.

Záslouhou moderních vozidel i obchodní politiky

„Meziroční srovnání s rokem 2012 je rovněž ovlivněno skutečností, že rok 2012 byl přestupný. I když jde jen o jeden den, představuje to 300–500 tisíc cestujících. Přepavní výkon se meziročně zvýšil o 17 milionů osobokilometrů,“ říká náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Michal Štěpán. Největší nárůst je zejména v dálkové a příměstské dopravě, přičemž průměrná délka jedné jízdy cestujícího činí 41 kilometrů.

POČTY CESTUJÍCÍCH ČESKÝCH DRAH



Nejvýznamnějšími faktory, které podporují růstovou tendenci a zvyšující se zájem o cestování vlakem, jsou podle národního osobního dopravce zejména masivní nákup nových a modernizace starších vozidel. Ovšem není to jen vzrůstající počet pohodlných souprav, které mění názor lidí na cestování vlakem. „Významnou roli hraje také aktivní obchodní politika, akční nabídky a cílení produktů na konkrétní skupiny cestujících,“ dodává Michal Štěpán.

Kladně je hodnocena také síťovost služeb, kdy České dráhy cestující odvezou prakticky kamkoli potřebují. Velmi silnou stránkou je v očích zákazníků personál, vysoko je hodnocena profesionalita zejména vlakových čet. Také gastronomické služby patří k těm segmentům, které jsou vnímány velmi pozitivně. Naopak za největší problém považují dotazovaní zpoždění, které však dopravce ve většině případů nemůže ovlivnit. I přesto se globální míra spokojenosti cestujících Českých drah pohybuje kolem 80 procent, ve spojích, jako je SC Pendolino, přesahuje spokojenost dokonce 90 procent. Pokud vás zajímá, jak jsou na tom České dráhy v celoevropské měřítku, určitě nepřehlédněte vnitřní dvoustranu v tomto čísle.

VÁCLAV RUBEŠ

Jak jsou lidé spokojeni na evropské železnici

Přinášíme výsledky velkého průzkumu mezi cestujícími ve 26 státech EU.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



PRO ZAMĚSTNANCE



Příjíždí datová revoluce: České dráhy drží krok...

→ Pokračování ze strany 1

Změna Předpisu FIP ve vybraných státech

Na základě změny Předpisu FIP došlo k opravě znění předpisu ČD Ok 12 – přílohy. Změny se týkají železničních společností Makedonie, Republiky Srpska a švýcarských železničních společností BLS, SBB-CFF a SP. Podrobnější informace k výše uvedeným změnám jsou k dispozici na personálních útvarcích podle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD na adrese: <http://albatros.cd.cz/documenty/O10Gr/dokum.nsf> v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevírat/Server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální. (šp)

Mimořádná změna jízdního řádu

Od 3. února začala platit mimořádná změna jízdního řádu. Stalo se tak na základě žádosti ČD a krajů. Změny se týkají následujících spojů.

- Na trati 087 Česká Lípa – Lovosice vlak 6176 nově zastavuje ve stanici Žalhostice. Dále byl upraven odjezd vlaku 6543 ze stanice Lovosice.
- Na trati 089 Varnsdorf – Seifhensdorf byla uvedena do provozu zastávka Varnsdorf-pivovar Kocour.
- Na trati 114 Postoloprty – Lovosice došlo k úpravě příjezdu vlaku 6543 do stanice Lovosice.
- Na trati 220 byly v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice zrušeny vlaky 8202, 8203, 8205 a v celé své trase pak vlaky 8210, 8232, 8235, 8237. Poloha vlaku 8234 se posunula o 12 minut.
- Na trati 261 Svitavy – Žďárec u Skutče všechny vlaky nově zastavují v Pomezí místo v Pomezí zastávce. (tis)

KAM JET

Víkendové jízdy na Kozí dráze



Vydejte se na Jarní prázdniny s Kozí dráhou. Tak zní název víkendových jízdy zvláštních vlaků na části tratě 132 mezi Děčínem hlavní nádraží a Telnicí od 1. února do 9. března. Už pár let zde pravidelná doprava nefunguje. Provoz zajišťuje město Děčín s obcemi na trati. Trojice vlaků odjíždí z Děčína v 8.48, 12.10, 14.37 h. Další spoje jsou v jedné. V rámci masopustu v Děčíně budou 15. února navíc zavedeny vlaky 26607 a 26607, které jezdí jinak pouze v letní sezoně (17.35 z Děčína a 18.30 z Telnice). Další informace najdete na www.kozidraha.cz. (mn)

Výše uvedené postupy je možné použít u většiny vnitrostátních dokladů kroupených v eShopu. Týká se to jednosměrných nebo zpátečních jízdenek (ať už základních nebo zákaznických), Včasných, Akčních, Celodenních, Skupinových nebo Skupinových víkendových jízdenek včetně doplatku do 1. třídy. Výjimkou jsou traťové jízdenky k In Kartě – zde je potřeba, aby si zákazník po nákupu v eShopu aktualizoval In Kartu u libovolné pokladní přepážky ČD.

Chytřejší POPky jsou už na cestě Zřejmě už v dubnu dostanou vlakové čety 100 kusů nových zařízení POP – CASIO IT-9000. Přenosné pokladny budou v rámci testovacího režimu distribuovány do vybraných RCVD. Další stovky kusy nakoupíme v průběhu letošního a příštího roku. Nová zařízení jsou výkonnější, lépe zpracovávají bezpečnostní data a jejich baterie vydrží delší dobu. Z těchto důvodů na nich ČD chtějí v budoucnu umožnit cestujícím platbu kartou. Chytřejší POPky proto zamíří přednostně na nevytíženější tratě v republice, například mezi Prahou a Ostravou či Brnem, kde jezdí hodně cizinců zvyklých na bezhotovostní nákupy.

Za tímto účelem vlakové čety ještě dostanou přenosný platební terminál, který bude během nákupu s POPkou bezdrátově komunikovat (přes bluetooth). „Přesný termín, kdy tuto službu pro zákazníky spustíme, ale zatím potvrdit

nemůžeme. Musíme nejdříve vyřešit všechny technické a legislativní otázky s tím spojené,“ vysvětluje Adolf Mazurka z Odboru informatiky. Aktuální dodávka zařízení CASIO IT-9000 už ale nyní umožní, že stovka stávajících POPEk zamíří k využití do dep jako terminál vlakové dokumentace TVD. Tam nahradí obdobná zařízení předchozí generace. V praxi to znamená výrazné zlepšení zpracování informací.

Výměna mobilních telefonů

Letos na jaře také dostanou vlakové čety Českých drah chytré mobilní telefony. Mezi důvody této investice patří i „srovnání kroku“ s cestujícími. „Nezřídka se totiž stává, že zákazník má lepší telefon než naše vlakové čety. A když si přes internet vyhledává informace o mimořádnostech na trati, tak toho paradoxně občas ví více než průvodčí,“ vysvětluje Adolf Mazurka. Důvodů pro nákup mobilních

telefonů je ale více. „Uvažujeme o tom, že by vlakové čety na nových mobilech používaly aplikace Můj vlak a Mimořádnosti nebo elektronickou poštu. Rovněž by se přes ně dostávaly k aktualizované verzi předpisů,“ pokračuje Mazurka s tím, že tím dojde k odlehčení dnes již relativně přetížených POPEk. Navíc mobilní telefony budou připojeny on-line, zatímco data na přenosných pokladnách se aktualizují jednou za čtvrt hodiny.

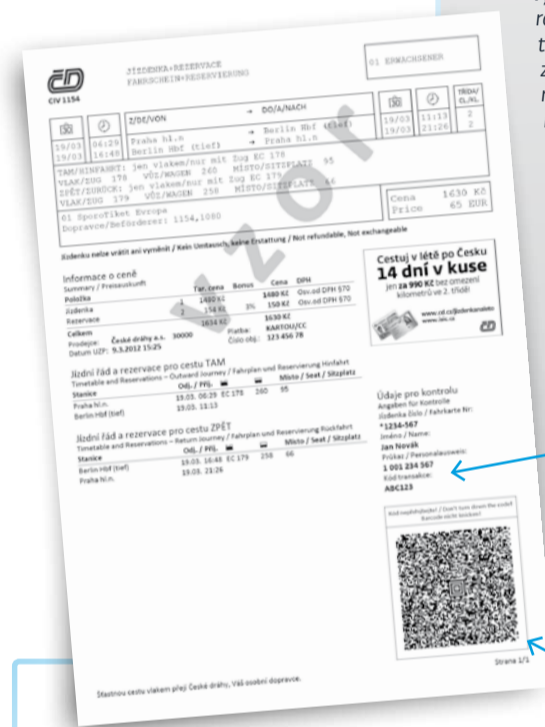
Co také umí/zobrazí POP

- Kontrola dokladů z eShopu
- Kontrola In Karet
- Vlakové dokumentace
- Předpisy*
- Knižní jízdní řád*
- Mimořádnosti*
- Rezervace

* ČD plánují přesun do chytrých mobilních telefonů (u Mimořádností jen částečně).

POP CASIO IT-9000

Multifunkční zařízení, kterým by měly vlakové čety disponovat zřejmě v dubnu, poskytuje řadu funkcionalit. Například konektivitu k 3G dalším bezdrátovým sítím, vysokorychlostní tisk a čtečku čárových kódů nové generace. Kromě toho je vybaveno rozšířením funkcí zabezpečení pro lepší ochranu přenášených dat. Dokáže načíst bezkontaktní čipové karty. Robustní tělo je speciálně navrženo pro použití v náročných podmínkách dopravních společností. Je mimochodem nástrojem palubního personálu velkých leteckých společností.



Kód transakce: ABC123

Aztécký kód

Ověření platnosti dokladu z eShopu

1. Přes POP pomocí transakčního kódu
Zasílá se jako novinka v SMS na všechny typy mobilních telefonů.
2. Přes POP pomocí aztéckého kódu
Na jízdních dokladech ČD se používá asi dva roky.
3. Pomocí pracovníka Help Desku na telefonu
Vlaková četa může telefonicky požádat o kontrolu v archivu primárních dat.

Digitalizace dokumentů pro strojvedoucí

V letošním roce ČD plánují rovněž kompletní digitalizaci dokumentů, které musí mít u sebe strojvedoucí při výkonu služby. Jedná se zejména o předpisy a jízdní řády. Předpokládá se nákup asi 4 tisíc čteček. „Pro ČD to znamená snížení nákladů na tisk a distribuci velkého množství papírových dokumentů, vyšší pružnost při aktualizaci in-

formaci i zlepšení pracovních podmínek strojvedoucích, kteří nebudou muset nosit těžké dokumenty v papírové podobě a získají rychlejší přístup k novinkám,“ řekl tiskový mluvčí Petr Štáhlavský. Čtečky byly zvoleny proto, že oproti tabletům jsou citlivější k očím zaměstnanců a mají delší výdrž baterie.

Zřejmě už v dubnu dostanou vlakové čety 100 kusů nových zařízení POP – CASIO IT-9000. Přenosné pokladny budou v rámci testovacího režimu distribuovány do vybraných RCVD. Další stovky kusy nakoupíme v průběhu letošního a příštího roku.

Nákup místenek bude plynulejší Další novinkou pro cestujícího, která se váže k POP, chystají České dráhy na příští rok. Týká se nákupu rezervací neboli místenek. V současné době platí, že když cestující požádá během jízdy o nákup místenky, musí zaměstnanec vlakové čety nejdříve zavolat pracovníkovi oddělení rezervací. Teprve po ověření, zda je konkrétní místo volné, může doklad vytisknout. V novém systému, který připravujeme, ses rezervacním systémem (ARES) spojí samotné zařízení POP. Podle zkušeností z provozu o místenku během jízdy žádají především dvě skupiny zákazníků. Jsou to cestující, kteří nastoupí do silně obsazeného vlaku, ve kterém sice najdou volné místo, ale současně si ho chtějí „pojistit“, aby nemuseli volnit sedadlo někomu dalšímu. Druhý případ se týká cestujících, kteří ve vlaku plánují přestup a místenku si kupují do následujícího spoje. (Petr Horálek)

Chceme čistější vozy na dálkových spojích ze Slovenska

Zástupci vedení českého a slovenského národního železničního dopravce, společnosti České dráhy a ZSSK Slovensko, se sešli v posledním lednovém týdnu ve středoslovenské Žilíně. Hledali cesty k řešení palčivých problémů týkajících se kultury cestování a hygieny ve slovenských vlakových soupravách, které spojují českou metropoli s řadou míst na Slovensku. Řeč se ale stčila také na neuzavřené otázky z přípravy jízdního řádu pro rok 2015 a další problémy z oblasti osobní dopravy. Součástí setkání byla praktická vypravaňování některých souprav, které jsou vypravovány ze Žiliny směrem do České republiky.

vzájem poskytnutí České dráhy a ZSSK, s akcentem na nedostatky, kterých si je slovenská strana plně vědoma. „Nedostatky řešíme pochopitelně nejen vlastními silami, ale to, na co nemáme kapacitu, jako je například umývání vozových skříní vlaků v zimním období, jsme si objednali u našich českých partnerů. Mimo to jsme řešili provozní údržbu našich vlaků, které směřují do Česka, kde fungují jako spoje ČD. Důvodem je slabá technická základna naší společnosti. Železniční společnost Slovensko sice nakoupila v posledních letech řadu nových či modernizovaných vozů, ale bohužel zanedbala jejich technicko-hygienické zázemí,“ řekl Igor Krško. Snad se ale blyská na lepší časy. Pomocí eurofondů, případně z vlastních zdrojů, chce slovenský národní dopravce v letech 2014 až 2020 vybudovat šest pracovišť technicko-hygienické údržby plošně. Jedno z nich se má nacházet v Žilíně, kde



Jednání se týkala zejména čistoty vozů na soupravách ze Žiliny. FOTO AUTOR

končí řada spojů z České republiky. „Současný stav je totiž neudržitelný, což si plně uvědomujeme,“ dodal provozní ředitel Igor Krško.

Na pracovní schůzce v Žilíně zazněly i výtky slovenské strany k řazení českých souprav na mezistátních vlacích kategorie EuroCity. Kvůli nedostatku vozů

jsou v nich zařazovány vozy jiných řad, což působí nemalé problémy cestujícím s předem zakoupenými místenkami. Ne vždy splňují zařazené vozy standard vlaků kategorie EuroCity. Zejména jde o vozy řady Bmee. Nedostatky v čistotě českých vozů se vyskytují pochopitelně také, ale jen v menší míře.

Zapojíme kapacity na ONJ v Praze

Delegaci Českých drah vedl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Michal Štěpán. „V posledních dnech jsme přijali opatření vedoucí ke zvýšení kontrol kvality cestování a prověřujeme technologii hygienického ošetření souprav v depech. Padly jasné úkoly a termíny. Oceňuji, že při setkání se slovenskými partnery jsme projednali možnosti smluvního zajištění hygienické údržby jejich souprav na Odstavném nádraží jih v Praze, neboť je pro nás nepřijatelné, aby na větší části páteřní linky Praha – Ostra-

va jezdily spoje kategorie EuroCity ve zcela odlišném standardu. Činíme tak kroky, aby naši zákazníci neměli jakýkoli důvod přemýšlet nad změnou dopravce,“ zdůraznil Michal Štěpán. Zástupci obou národních železničních dopravců se dohodli, že budou úkoly řešit následně v pracovních skupinách tak, aby nejspíše k 1. březnu letošního roku všechny domluvy začaly fungovat i v praxi.

Další část setkání se týkala jízdního řádu 2015, kde dojde k úpravě tras vlaků v noční dopravě. Zároveň byly projednány detaily vedení zcela nového posilového spoje EuroCity mezi Prahou a Bratislavou. „Dotkli jsme se i tématu rozšíření autovlaků mezi vybranými českými a slovenskými městy. V loňském roce jsme přepravili rekordní množství automobilů a motocyklů a bylo hodně dní, kdy plánovaná kapacita autovozů byla naplněna,“ doplnil Michal Štěpán. (Martin Harák)

Jedním z duchovních otců Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje je Jiří Horský, který dnes pracuje ve funkci ředitele společnosti KORDIS JMK. Od nasmělých začátků, kdy mezi cestujícími panovaly velké emoce, se dnes jižní Morava může pochlubit propracovaným systémem provázané železniční, autobusové a městské dopravy v rámci celé České republiky s přesahem nejen do sousedních krajů, ale i do Rakouska a na Slovensko.

Integrace v Jihomoravském kraji expanduje už deset let

Jihomoravský kraj a statutární město Brno založily v roce 2002 organizátora integrovaného dopravního systému, firmu KORDIS JMK. V této době zde pracoval i Jiří Horský, který s Květoslavem Havlíkem, Kamilem Novákem a dalšími stál u zrodu patrně nejpropracovanějšího integrovaného dopravního systému v České republice. Ten byl postupně uváděn do života v několika etapách a letos v lednu již oslavil desáté výročí svého trvání.

Vzpomenete si na úplné začátky integrace na jižní Moravě?

První etapa jihomoravské integrace začala přesně 1. ledna 2004 a zahrnovala především Brno a jeho severní okolí, konkrétně Tišnovsko a Blanensko. Byl to revoluční den z hlediska organizace veřejné dopravy, zejména na železnici a u regionálních autobusů. Příprava této etapy byla hodně náročná. Během poměrně krátké doby bylo potřeba připravit dopravní řešení včetně jízdních řádů, tarifní systém, pravidla dělení tržeb, ekonomiku a další organizační záležitosti připravované integrace. Na to navázala rozsáhlá a časově náročná osvěta plánované integrace, kdy jsme s kolegy jezdili do jednotlivých obcí, setkávali se se starosty a vysvětlovali, jak bude doprava do jejich obcí fungovat. S blížícím se termínem integrace k tomu přibývala i v pozdních odpoledních a večerních hodinách zasedání zastupitelstev a setkání s občany, kde jsme před plnými sály nedůvěřivých občanů vysvětlovali, jaké změny to při cestování do jejich obcí přinese. Leckdy se stalo, že jsme během večera museli absolvovat i dvě veřejné besedy s občany a časově jsme to stěží stíhali.

Co vám vlastně lidé v kraji vyčítali? Čemu nevěřili?

V první řadě jsme je museli přesvědčit o tom, že IDS JMK je systém přestupní a páteřním dopravním systémem se stane železnice. Rozbuškou se stalo rušení přímých autobusových linek z Tišnova do Brna, kde jejich úlohu převzaly místní autobusové linky, které měly začít navážet cestující k regionálním vlakům. Přístup z autobusu na vlak se zdál některým lidem neakceptovatelný a nechtěli se s ním smířit. Řada lidí sice vnímala, jaké výhody by jim připravovaný systém přinesl, ale nevěřili tomu, že by IDS JMK mohl v našich podmínkách fungovat. Nedovedli si představit, že by autobusová a železniční doprava vzájemně spolupracovali a že by cestující mohli jet s přestupem na jeden doklad a k tomu rychleji.

Navíc někteří autobusová dopravci tvrdili, že zrušení přímých linek, mimo chodem paralelních s vlakem, pro ně znamená výrazný ekonomický propad. Bohužel i lekteři řidiči linkových autobusů začali šířit různé fámy o nereálnos-

ti připravovaného systému s tím, že se určité během několika měsíců zhroutí. Pochopitelně řada cestujících v té chvíli uvěřila fidičům, protože je navíc znala třeba z každodenní cesty do práce, a ne naši osvětě.

S čím jste se ještě museli potýkat v prvních letech, kdy se dopravní integrace rozšiřovala po jednotlivých etapách?

V prvních letech po zahájení provozu IDS jsme řešili jak provozní záležitosti v oblastech již zintegrováných, tak přípravu nových etap. V řadě případů bylo potřeba vybudovat přestupní uzel mezi vlakem a autobusem. Od roku 2005 do současnosti se podařilo nově postavit či opravit 21 přestupních terminálů v přednádražních prostorech. Podařilo se rovněž vybudovat více než 120 elektronických panelů, kde se zobrazují aktuální odjezdy jak vlaků, tak autobusů či tramvají. První byly instalovány na nové zastávce Brno-Lesná. I při rozšiřování jsme se potýkali s nedůvěrou jak k jednotnému tarifu, tak k IDS všeobecně.

Vzpomenu jeden případ ze začátku roku 2005, kdy v jedné obci, vzdálené asi 25 kilometrů od Brna, na nás na setkání občanů doslova křičeli, že není pravda, že na jízdenku IDS, se kterou přijedou do Brna vlakem nebo autobusem, mohou dál cestovat městskou dopravou po městě. A to v té době již integrace kolem Brna běžela více než rok a bylo možné si každý den ověřit, že to v praxi takto funguje. To je jen k dokreslení některých nálad a atmosféry.

JIŘÍ HORSKÝ

Po absolvování studia na Vysokém učení technickém v Brně odešel v roce 2001 pracovat na Útvar dopravního inženýrství ve společnosti Brněnské komunikace, kde se věnoval mimo jiné i plánování dopravní integrace. Ihned po založení společnosti KORDIS JMK v roce 2002 přechází do této firmy nejprve jako specialista v dopravě, následně jako vedoucí dopravního oddělení a posléze jako vedoucí dopravního odboru. Od roku 2012 pracuje ve funkci ředitele společnosti.

Odkud jste si brali vzor pro budování jihomoravské integrace?

Pochopitelně že jsme si před samotným projektováním analyzovali a čerpali zkušenosti z řady již fungujících systémů. Byla to například pražská integro-

vaná doprava s jejím pásmovým tarifem či vídeňský nebo mnichovský systém. Hledali jsme takový systém, který by byl pro jižní Moravu nejvíce vyhovující a plnil funkce, které se od něj očekávaly.

Prioritou byla jednoduchost a přehlednost, aby cestující při nákupu netápali, mohli jet čímkoli na jednu jízdenku, a také aby nedocházelo k výrazným disproporcím mezi cenou jízdného a ujetou vzdáleností. Vzhledem k záměru postupně zintegrovat celý kraj, což se do roku 2010 podařilo, bylo jasné, že nemůžeme použít pásmový tarif fungující kolem Prahy.



FOTO AUTOR

MARTIN HARÁK



Od roku 2005 do současnosti se podařilo nově postavit či opravit 21 přestupních terminálů v přednádražních prostorech.

Zmínil jste, že základem IDS JMK jsou vlaky. Jak se železnice na jižní Moravě za těch uplynulých deset let změnila?

Možná si leckdo ani nevzpomene, že až se zahájením integrace byla zavedena intervalová doprava se systematickými průjezdy osobních vlaků přes brněnské hlavní nádraží, jak ji známe nyní až již od Tišnova ve směru na Břeclav, či následně od Blanska na Sokolnice. Navíc se tím ulevilo silně zatíženému brněnskému železničnímu uzlu, což umožnilo s rozšiřující se integrací přidání dalších potřebných vlaků. Takovým výrazným zlomem pro železnici bylo v souvislosti s integrací Břeclavska a Hodonínska zavedení rychlíků a spěšných vlaků z Hodonína přes Břeclav do Brna označovaných jako linka R5. Ta zajišťuje velmi rychlé a atraktivní spojení z Hodonína a Břeclavska.

Na této lince dnes můžete běžně vidět soupravy s moderními řídicími vozy Sysel. S řídicími vozy řady 954 se zase můžete setkat na většině vlaků na lince S41. Poměrně značný nárůst cestujících kolem Brna nás vedl k postupnému zkracování intervalů na nejzatíženějších směrech linek S2 a S3, takže například dnes vlaky ve špičkách pracovních dní jezdí ve čtvrt hodinovém intervalu mezi Brnem a Blanskem, respektive Tišnovem a částečně i Hrušovany u Brna. V neposlední řadě letos v létě očekáváme dodávku prvních moderních elektrických jednotek RegioPanter, které obslouží nejsilnější přepravní proudy v IDS.

KRÁTCE

Tenisoví mistři jeli do Ostravy Pendolinem



V neděli 26. ledna proběhla ve stanici Ostrava-Svinov tisková konference u příležitosti konání Davis Cupového utkání mezi Nizozemskem a Českou republikou. Naši hráči a realizační tým, jak je již jejich zvukem, na ni dorazili spojem SC 505 Pendolino. Hráči si pochvalovali komfort cestování vlakem na dlouhých cestách. Také díky tomu, že Radek Štěpánek s Tomášem Berdychem dokázali ovládnout poslední dva ročníky týmové soutěže, mohli si cestující a novináři v Ostravě prohlédnout vystavenou trofej pro vítěze. České dráhy jsou partnerem letošního ročníku Davis Cupu.

Železniční plesání znělo v taktu samby



Reprezentační ples železničářů, v pořadí již dvacátý druhý, se tentokrát uskutečnil pod hlavičkou SŽDC. Prestižní společenská akce proběhla tradičně v Národním domě na pražských Vinohradech v sobotu 25. ledna. Motto letošního ročníku znělo: V taktu samby. Role moderátora se ujal Vojtěch Bernatský, kterého znáte jako sportovní komentátora z televize. Na jevišti vystoupili mimo jiných Leona Machálková, Ilona Czáková, Petr Kolář. Jako největší hvězda večera se objevila zpěvačka Helena Vondráčková, která si jako překvapení přivedla kolegu Jiřího Korna. Fotogalerii z plesu si můžete prohlédnout na webu Železničáře.

Tiskoví mluvčí ČD mezi nejcitovanějšími

Tiskoví mluvčí Českých drah patřili v loňském roce mezi nejcitovanější zástupce firem ze soukromého sektoru v internetových médiích. Tvrdí to aspoň analýza agentury Media Tenor. Petr Štáhlavský je dokonce v uvedené kategorii nejvytíženějším tiskovým mluvčím: agentura zachytila 3 993 slov, která mu média zveřejnila. Jeho kolega Radek Joklík se dostal na šesté místo (3 394 slov). Vůbec nejcitovanější jsou ale tiskoví mluvčí z veřejného sektoru, kde hned první tři místa obsadili policejní mluvčí (Gabriela Holčáková, Jana Rösslerová a Jaroslav Ibehej). Zástupci Policie ČR se do první desítky dostali dokonce šestkrát. Agentura Media Tenor své výsledky opřela o údaje ze zpravodajských stránek iDNES.cz, IHNED.cz, E15.cz, Novinky.cz a Aktuálně.cz. (hop, hc)

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

KORIDOR MEZI BRANDÝSEM A CHOČNÍ BUDE LEVNĚJŠÍ

Z 15 miliard před krizí se náklady na koridor mezi Chočnínem a Ústím nad Orlicí snížily na 5 miliard. Po stanici Ústí nad Orlicí budou správci železnice vylepšovat navazující úsek koridoru přes Brandýs nad Orlicí do Chočně. Stát ho chce mít dostavěný do roku 2020, kdy vychnou zdroje neboli skončí programovací období EU. Je to poslední mezistanční úsek 1. tranzitního železničního koridoru v ČR, který čeká na modernizaci. Minimální varianta by stála 1,7 miliardy, nejdražší 15 miliard. Zvolený kompromis znamená investici 4,8 miliardy korun. Podíl prostředků EU může dosahovat 65 až 75 procent z celkových investičních nákladů. Studie počítá s návrhovou traťovou rychlostí 110 až 160 kilometrů za hodinu. Na trase jsou navrženy tři tunely o délce 691, 561 a 379 metrů. MF DNES 17. 1. 2014

PO PRAZE JELO LONI VLAKEM O DESETINU VÍCE LIDÍ

Vlak k přepravě po Praze využil loni o deset procent lidí více než v roce 2012. V pracovních dnech vlak jako dopravní prostředek pro jízdu po městě volilo v průměru 113,5 tisíce cestujících proti 103 tisícům v předchozím období. Vyplynulo to z každoročního zjišťování Regionálního organizátora pražské integrované dopravy (ROPID). Nárůst počtu cestujících ve vlacích byl zaznamenán i přes to, že rozsah železničních spojů po Praze se loni proti roku 2012 výrazně neměnil. „Ve svém důsledku to může přinést zklidnění automobilové dopravy na území hlavního města,“ uvedl k číslům pražský radní pro dopravu Jiří Pařízek. Jedinou zásadnější změnou bylo zavedení linky S34 mezi Masarykovým nádražím a Čakovicemi, která zkrátí hodinový interval vlaků na trati vedoucí z Prahy do Mladé Boleslavi na půl hodiny. DENIK.CZ 20. 1. 2014

ZAÚJALO NÁS

Pokud plán ministerstva dopravy projde, budou rychlovlaky na cestě z Prahy do Brna projíždět Benešovem, Vlašimí, Jihlavou a Velkým Meziříčím. Brňané budou v Praze za hodinu. Takové investice ve světě vycházejí na 100 miliard korun.

MF DNES 21. 1. 2014

REFERENDUM O PŘESUNU NÁDRAŽÍ V BRNĚ SE NEKONÁ

Brněnští zastupitelé nepřijali návrh na vypsání referenda o poloze hlavního nádraží. Lidové hlasování chtěla vyvolat Strana zelených. Její brněnský předseda Martin Ander řekl, že přesun nádraží není dobrým krokem pro cestující ani pro obyvatele Brna. Náměstek primátora Robert Kotzian (ODS) označil Anderův postoj za snahu získat politické body. Podle předkládaného návrhu by se referendum o poloze nádraží konalo v rámci komunálních voleb letos v říjnu, aby mělo dostatečnou účast a bylo platné. „Odsunem nádraží by se cestujícím prodloužila doba cestování. Nádraží by mělo stát okolo dvaceti miliard korun, ale stovky milionů z rozpočtu města znamená už jen příprava odsunu a další náklady. A o takové investici by měli rozhodovat lidé,“ uvedl Ander. FINANČNÍ NOVINY 21. 1. 2014

ČESKO MÁ PRVNÍ ZASTÁVKU POSTAVENOU SOUKROMNÍKEM

Majitel varnsdorfského pivovaru Josef Šusta se stal prvním soukromníkem v Česku, který postavil na tuzemské železnici zastávku z vlastních zdrojů. Po třech letech od původního nápadu už v jeho minipivovaru zastavují všechny vlaky mezi Libercem a saským Seifhensdorffem. Bylo ale potřeba získat povolení od zhruba 40 institucí. Klíčový byl souhlas Správy železniční dopravní cesty, která trať vlastní a provozuje. Vzhledem k tomu, že jde o koncový úsek tratě s malým významem, neměl správce železniční infrastruktury závažnější připomínky. Zastavování vlaků v pivovaru objednal Ústecký kraj. Nová zastávka se jmenuje Varnsdorf-pivovar Kocour. Ve městě tak mají už jednu železniční stanici a dvě zastávky – kromě té v pivovaru ještě Varnsdorf staré nádraží. NOVINKY.CZ 24. 1. 2014

Jména vlaků jako billboard?

Pozorně sledujeme slovenský experiment

Jména firem a značky jejich zboží se už dostávají nejen do názvů sportovních utkání, hal nebo hudebních hitparád, ale ve stále větší míře pronikají i do dopravy, železnici nevyjímaje. Na Slovensku se rozhodli, že z finančních důvodů vyjedou vlaky reklamě vstříc, a tak ZSSK přejmenovala na základě obchodních smluv řadu spojů. Půjdou touto cestou také České dráhy?

Od začátku jízdního řádu už cestující na Slovensku zřejmě uslyší například i následující hlášení: „K druhému nástupišti přijel opožděný rychlík 601 Horalky Sedita z Bratislavy do Košic, cestující do Kysaku a Košic mohou přestoupit do vlaku InterCity 501 Martinus-bodka-es-ká směr...“ Po rychlících a spojích InterCity totiž získaly svá jména i regionální vlaky. Nové názvy ovšem mají sloužit jako reklama na konkrétní značku.

Více peněz za méně důstojnosti?

Reklama v podobě názvu vlaku musí být účinná. Jinak by o ni firmy ani nejevily zájem. Z tohoto důvodu slovenský dopravce sliboval, že zajistí jak opakování jména na různých místech, tak viditelné vyobrazení značky na vozecích (tzv. obrandování). Zatímco firma získá balíček mediálních výhod, dopravce si vylepší příjmy. V konečném důsledku to vytváří prostor pro snížení plateb ze strany objednatelů vlakových spojů. Jenže druhá věc je, jak pronikání reklamy na železnici vnímá cestující. I proto Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) požádala nejprve o vyjádření majoritního akcionáře – ministerstva dopravy. Na jaře loňského roku byla stanovena pravidla s tím, že padlo nařazení ponechat si čtyři zeměpisné názvy vlaků na ramenu Bratislava – Košice a tři na vlnách mezi Bratislavou, Levicemi a Banskou Bystricou.

Slováci získali dodatečný příjem okolo 100 tisíc eur

Byli jsme zvědaví, kolik přibližně pojmenování jednoho vlaku stojí, jaký je mezi firmami zájem, jak jsou nastavena pravidla pro používání názvů, případně obsah jmen (webové adresy). Také jsme chtěli vědět, jak se nová jména osvědčila v prvních týdnech nového jízdního řádu a jaký byl pro dopravce ekonomický přínos. Vše jsme odeslali předepsaným protokolem tiskovému mluvčímu ZSSK. Odpovědi nám však stále nedorazily. Tak jsme vyhledali alespoň některé údaje v tisku.

Na všechny jednotky nám přispěla Evropská unie. Prezentace moderní jednotky proběhla za účasti zástupců Českých drah, Karlovarského kraje, místních samospráv a také médií. Během jízdy do Hranic v Čechách zhodnotil ředitel KČOD Karlovy Vary Vladimír Omelka její přínos pro kraj: „V současné době pokrýváme moderními vozidly až 85 procent regionálních spojů, což řadí Karlovarský kraj mezi špičku všech regionů v republice.“ Náměstek hejtmána Karlovarského kraje Petr Navrátil zase vyjádřil přesvědčení, že obměna vozidlového parku Českých drah je velmi příjemným důkazem



U SOUSEDŮ. ZSSK se prodeji komerčních jmen vlaků nebrání. Otázkou je, zda to vadí cestujícím.

FOTO MARTIN HARÁK (2x)



Jaké vlaky jezdily dříve u ČD

- Mladý svět (SC Praha – Zlín střed)
- Budvar
- Královský lev (R 756/757 Plzeň – Praha – Hradec Králové – Letohrad)
- Klidná síla* (R 756/757 Plzeň – Praha – Hradec Králové – Jeseník)
- Emanuel Rádl, Luna (Praha – Louny – Most)
- Rádio Kiss Jižní Čechy
- Český rozhlas Region (Sp 1890 Praha Masarykovo nádraží – Rakovník)
- Náchodský primátor
- Žatecký chmel
- Přerovský zubr
- Portáš

* Název Klidná síla odkazoval na politický slogan. Vlak s tímto jménem vyjel poprvé 14. 12. 2005 po trase dlouhé 374 km. KDU-ČSL za to zaplatila Českým drahám 80 tisíc korun.

„Cílem je jednoznačně zvýšení našich tržeb a zlepšení hospodářského výsledku,“ odpověděl v železničních ozvenách ředitel sekce marketingu ZSSK Stanislav Kočí. Dopravce očekává příjmy z tohoto prodeje, který mezi drahami a zákazníkem obstarávají partnerské mediální spo-

lečnosti, přibližně 70–120 tisíc eur (okolo 3 milionů korun) s tím, že později by ještě měly vzrůst. ZSSK zároveň vyvrací názory některé části veřejnosti, že názvy cestujících pletou, překáží jim a obtěžují. Jedná se prý jen „o mýty, které žádný ze seriózních průzkumů nepotvrdil“.

Zatím jsme opatrní

Komerční jména vlaků, a to i včetně poněkud krkolomných webových adres s tečkou a národní koncovkou, které se v hlášeních musejí také vyslovovat, mají i jinde, třeba u jižních sousedů v Rakousku. V letech nedávno minulých mohli slyšet názvy jako Mladý svět, Budvar, Královský lev a další i cestující na českých kolejích. Bude se tato obchodní praxe vracet? A pokud ano, tak za jakých podmínek?

Reklama na železnici má na Slovensku tradici

Od prosince 2007 jezdil v relaci Bratislava – Košice na Slovensku komerčně pojmenovaný vlak IC Slovenka. Železničná spoločnosť Slovensko od 1. dubna 2008 pronajala komerčním subjektům jména dalších vlaků Šariš (IC 402/403, do-sud Gerlach), Avízo (R 610/611, dřívě Považan) a Quelle (R 601/612, dřívě Váh).



Komerční názvy vlaků u ZSSK

- Horalky Sedita (R 601, dřívě Váh)
- Lyonesse (IC 507/502 Gerlach, Kriváň)
- Martinus.sk (IC 501, Tatra)
- OKAY Elektro (R 612, Ružín)
- Shoppie.cz (R 606, Liptov)
- Dooxbet (IC 505, dřívě Rysy)
- Union poisťovňa (IC 503/506)



Jméno musí být v rámci evropských vlaků jedinečné, nesmí propagovat násilí, hazard či pornografii a zároveň nesmí nikoho urážet.

To jsou otázky pro vedoucí oddělení obchodu a produktů Odboru obchodu osobní dopravy Zuzanu Čechovou, která vše shrnuje do jasných stanoviska. „Nemyslím si, že komerční pojmenování by bylo úplně špatné. Domnívám se, že je to dobrá věc, ale zároveň to musí mít určitá pravidla. A dopravce by měl mít právo veta. Aby České dráhy byly tou stranou, která nakonec rozhodne, zda ano či ne. Tedy abychom se vyvarovali všech nepraktických názvů, které pak nebudou fungovat v dopravním světě, třeba při vyhlašování vlaků. Dokážu si představit, že bude jezdit vlak s názvem pivovaru, se jménem, které bude mít zvuk, bude se dobře skloňovat a nebude mít negativní konotaci u cestujících, ale už hůře si umím představit názvy webových stránek včetně tečky uprostřed názvu. Ty asi nelze používat jako komerční označení,“ míní Zuzana Čechová s tím, že cestu, kterou se v poslední době ubírá slovenský národní dopravce, nepovažuje zrovna za nejvhodnější pro české prostředí.

Nejprve je třeba stanovit pravidla

Určitě by pravidla neměla někoho diskriminovat, ale názvy musí respektovat zásady snadné vyslovitelnosti, skloňovatelnosti a dobré zapamatovatelnosti. Jméno musí být v rámci evropských vlaků jedinečné, nesmí propagovat násilí, hazard či pornografii a zároveň nesmí nikoho urážet. Čili by nemělo být spojeno s oblastmi, které nechceme propagovat. „Dokážu si představit i obchodní značky, ale asi by to nemělo být spojeno s webovými stránkami nebo e-mailové adresy, pojmenování nesmí být příliš dlouhá a nesmí tam být nevyhovující znaky. Nemůže to být zkrátka něco, co funguje dobře jenom na papíře,“ upřesňuje Zuzana Čechová.

Nejprve tedy musí nastavit Odbor obchodu osobní dopravy ve spolupráci s Odborem marketingu jasná pravidla. Podmínky, jejichž obecný rámec jsme naznačili výše, se v současnosti u Českých drah definují. Až budou pravidla hotová, pak národní dopravce může začít nabízet komerční názvy vlaků obchodním partnerům. MARTIN NAVRÁTIL

Flotila západočeských RegioSharků je již kompletní

Poslední z osmi nových motorových jednotek RegioShark určených pro západní Čechy slavnostně vplula na koleje. Vozidla, která Českým drahám dodal polský výrobce PESA Bydhoř, přijížděla do Karlovarského kraje od září 2012 a poslední byla do provozu zařazena na konci loňského roku. Právě osmý RegioShark, konkrétně vozidlo číslo 844.024, se stal hlavním aktérem zvláštní jízdy z Chebu přes Aš do Hranic v Čechách a zpět, která proběhla v předposlední lednový den.

Na všechny jednotky nám přispěla Evropská unie

Prezentace moderní jednotky proběhla za účasti zástupců Českých drah, Karlovarského kraje, místních samospráv a také médií. Během jízdy do Hranic v Čechách zhodnotil ředitel KČOD Karlovy Vary Vladimír Omelka její přínos pro kraj: „V současné době pokrýváme moderními vozidly až 85 procent regionálních spojů, což řadí Karlovarský kraj mezi špičku všech regionů v republice.“ Náměstek hejtmána Karlovarského kraje Petr Navrátil zase vyjádřil přesvědčení, že obměna vozidlového parku Českých drah je velmi příjemným důkazem

zvýšující se kvality přepravy. „Komfortní cestování a zároveň zkrácení přepravních časů by v budoucnu mohly příznivě ovlivnit počty lidí, kteří zatím dopravu po železnici využívají,“ řekl Petr Navrátil.

Jako zástupce Regionálního operačního programu (ROP) Severozápad, který zprostředkoval finanční příspěvek EU na všech osm jednotek, zároveň ujistil, že problémy tohoto programu – způsobené rozsáhlou úplatkářskou aférou – se poda-

řilo překonat, takže České dráhy dostanou příspěvky v dohodnuté výši (až 40 procent pořizovací ceny). O historii konceptu nákupu nových vozidel pro regionální dopravu hovořila Luďka Hnulíková z Odboru obchodu osobní dopravy ČD, která stála na samém počátku projektu.

Dravci vypluli na čtyřech tratích

Při slavnostní jízdě nejnovějšího Žraloka přišla řeč také na to, že na elektrizovaných tratích České dráhy provozují motorovou trakci. Ředitel Vladimír Omelka přítomným vysvětlil, že pořizovací náklady na elektrické jednotky by byly téměř dvojnásobné z důvodu nutnosti provozu na obou napájecích soustavách. Důvodem, proč zvítězily motorové jednotky byly ryze ekonomicko-provozní.

Počet tratí, na kterých RegioSharky v Karlovarském kraji operují, se s postupujícími dodávkami rozšiřoval. Nejprve se objevily na páteřních „lázeňských“ spojích z Mariánských Lázní přes Cheb do Karlových Varů, kde je nyní turnusováno pět Žraloků, a současně na společné lince karlovarského a ústeckého kraje z Karlových Varů do Chomutova a Mostu (nasazen jeden karlovarský a jeden ústecký RegioShark). Poslední dvě jednot-

ky se objevují na spojích z Chebu do Aše města, některé zajíždějí až do Hranic v Čechách. Svězt se s nimi mohou cestující také na trati Cheb – Luby u Chebu a díky efektivnějšímu využití oběhů také v jednom páru vlaků na trati Karlovy Vary – Johannegeorgenstadt.

A jak se RegioSharky osvědčily v provozu? „Je bez diskuse, že úroveň komfortu v těchto jednotkách se ve srovnání s původně nasazenými vozidly radikálně zvýšila. A to i přes počáteční dětské nemoci, kterými jednotky trpěly, například poruchy klimatizace. Díky své dvouagregátové koncepci vynikají Žraloci operabilitou, takže v případě poruchy spalovacího motoru lze do cíle dojet na druhý agregát. Vyzdvihl bych také výborná sedadla od firmy BORCAD,“ komentuje ředitel Vladimír Omelka. O kvalitách těchto vozidel z Polska svědčí mimo jiné i skutečnost, že největší evropský dopravce Deutsche Bahn si jich objednal několik stovek kusů. Možná že nakonec budou čeští a němečtí Žraloci lovit ve společných vodách. VÁCLAV RUBEŠ



V ZÁBĚRU. Na slavnostní jízdu přijel i štáb České televize.

FOTO AUTOR



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

Cargo

KRÁTCE

Generální ředitelství cel i nadále partnerem

Dne 12. prosince 2013 podepsali předseda představenstva ČD Cargo Oldřich Mazánek a generální ředitel Generálního ředitelství cel Pavel Novotný aktualizovanou dohodu o spolupráci. Hlavní náplní dohody je zachování celního dohledu nad přepravovaným zbožím při minimalizaci dopadu na plynulost a včasnost přeprav. Následně byl 14. ledna 2014 podepsán prováděcí protokol k této dohodě. Svými podpisy jej potvrdili obchodní ředitel ČD Cargo Václav Andryšek a ředitelka Odboru dohledu cel Veronika Samsonová. V protokolu jsou stanovena pravidla pro výkon kontrolní činnosti celních orgánů v železniční dopravě a také podmínky spolupráce v proškolení zaměstnanců, poskytování informací a dokladů o přepravovaném zboží, včetně přístupu do potřebných informačních systémů. Z tohoto základního dokumentu vycházejí i prováděcí protokoly na regionální úrovni. Během schůzky se hodnotila dosažitelná spolupráce za uplynulý rok. Zástupci ČD Cargo ocenili zejména proškolení vybraných zaměstnanců z novinek v celní legislativě, pravidelné schůzky pracovní skupiny e-Customs a minimální vliv kontrol na železniční provoz.

Podmínky pro jazykové kurzy 2014

Zaměstnanci, kteří se v létě 2013 přihlásili do jazykových kurzů organizovaných pod hlavičkou ČD Cargo, budou moci využívat těchto služeb i v letošním roce. Budou pro ně platit podmínky, které platily na počátku školního roku 2013/2014. To znamená, že i nadále trvá povinnost zaměstnanců ze se na výuce finančně podílet. Do kurzu na druhé pololetí se mohou přihlašovat i další zaměstnanci. Upozorňujeme, že všechny potřebné informace najdete na portálu ČD Cargo v dokumentu Opatření k výuce jazyků ve školním roce 2013/2014. S případnými dotazy se lze obracet na e-mailovou adresu hrprojekty@cdcargo.cz nebo na zaměstnance oddělení personálního rozvoje v Odboru lidských zdrojů.

Novinky v tarifu pro vozové zásilky

Na internetových stránkách ČD Cargo byl zveřejněn Tarif pro přepravu vozových zásilek ČD Cargo platný pro rok 2014. Oproti loňskému roku dochází k těmto hlavním změnám:

- zvýšení sazeb v tabulkách a sazebních dovozných o 2 % a sazeb vlečného o 4 %
- zvýšení finanční hodnoty vybraných poplatků doplňujících v závislosti na provedených kalkulacích – zejména práce zaměstnanců ČD Cargo, posun náležitosti ČD Cargo a poplatek za odřeknutí vozu
- zařazení tarifních podmínek pro přepravu zboží do/ze stanic se zvláštními podmínkami do smluvní oblasti (§ 17 Dílu I TVZ)
- u cisteren ČD Cargo je sjednocena bezplatná doba pobytu s ostatními vozy na 24 h
- poplatky za projednání přepravy mimořádných zásilek jsou zvýšeny v souladu s cenovým výměrem SŽDC podle kategorie mimořádné zásilky
- doplnění textu poplatků doplňujících v souvislosti s přesunem příslušné problematiky z přepravního a tarifního věstníku (plomby, palety)
- celková redakce textu tarifu v souvislosti s vývojem nákladní přepravy a vztahů k zákazníkům.

Úplné znění tarifu na rok 2014 je zveřejněno na adrese www.cdcargo.cz v sekci Čím se řídíme – Tarify – TVZ-tarif pro přepravu vozových zásilek. (čdc, rub)



Náš prozákaznický obchodní plán zaznamenal loni úspěch

Podle předběžných dat přepravily nákladní vlaky ČD Cargo za loňský rok 70,2 milionu tun zboží, což znamená splnění stanoveného plánu na 99,7 procenta. Na obdobné úrovni byl naplněn i ukazatel tržby z vlastní přepravy. Plán byl téměř splněn i přesto, že od září jeho plnění negativně ovlivňovalo ukončení přeprav energetického uhlí do Elektrárny Chvaletice, což představuje úbytek asi 200 tisíc tun měsíčně.

Obchodní plán ČD Cargo se v loňském roce podařilo splnit na téměř 100 procent. Agresivním přístupem jsme využili slabé stránky jiných dopravců (horší kapacita či provozní kvalita), převzali jsme řadu přeprav s potenciálem i pro rok 2014. Zároveň se nám podařilo získat i zcela nové přepravy, které byly realizovány i mimo území České republiky, a navýšit objemy ve stávajících relacích. Těmito kroky jsme vykompenzovali některé ztráty.

Železo

V komoditě železo byl plán mírně překročen a situaci lze považovat za stabilní. Ve větším množství byly, díky realizaci nových obchodních případů, přepravovány jak železná ruda, tak hutnické výrobky. Při jejich přepravách, např. u zákazníka EVRAZ VÍTKOVICE STEEL, se ale

vodem nesplnění plánu je celkový pokles stavební výroby v České republice spojený s omezením výroby cementu u téměř všech tuzemských výrobců.

Pokles vykazaly rovněž přepravy šterku z Lobodíc do Polanky nad Odrou, kde část přeprav převzala silniční doprava. Díky realizaci celé řady spotových přeprav se však nepříznivé faktory podařilo alespoň částečně eliminovat. Důležitý je i fakt, že v této komoditě nedošlo k převzetí žádného významnějšího obchodu jinými železničními dopravci.

Pevná paliva

Mezi dominantními komoditami zůstávají pevná paliva. U hnědého uhlí došlo ke ztrátě díky ukončení přeprav do Elektrárny Chvaletice loni v září. Je však nutné zdůraznit, že jsme v konkurenčním boji získali nové přepravy tohoto pa-

liva napřeli i do získání nových tranzitních přeprav zejména ve směru z Polska do Maďarska a Rumunska. Na základě palivové zkoušky z května byla v závěru loňského roku realizována další přeprava uhelných kalů z Walbrzychu do Elektrárny Poříčí.

Chemické produkty

Bohužel se nepodařilo zvrátit situaci v přepravě chemických produktů. Důvodem jsou především nízké ceny soukromých dopravců, restrukturalizace, resp. optimalizace zbožíových toků ze strany zákazníků a přechod části přeprav na vlastní nákladní automobily, např. v případě stlačených plynů. Podařilo se získat nové přepravy hnojiv ze Slovenska do různých stanic v České republice, navýšily se rovněž dovozové přepravy solí. Pro další období byla zpracována řada nabídek, jejichž realizace se očekává na počátku roku 2014. Aktivně jsme se účastnili všech vyhlášených výběrových řízení, ale to ostatně platí i pro všechny další komodity.

Dřevo a papírenské výrobky

Pozitivní nálada panovala po celý rok v komoditě dřevo a papírenské výrobky. Klesaly sice vnitrostátní přepravy dřeva, byly však nahrazeny vyššími objemy ve vývozu (nedostatek dřeva a jeho vysoká cena v Rakousku) a v dovozu (dřevo z Polska a Pobaltí do České republiky). Tyto

obilí nakládáno do soukromých vozů, má ČD Cargo jen velmi malou šanci tyto přepravy získat, zejména s ohledem na velice nízké ceny jiných dopravců. Dalšími důvody neplnění jsou celkové poklesy přeprav sladů a také neuskutečnění přeprav cukrové řepy v kontejnerech InnoFreight do cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou. Zde dal odběratel přednost nákladním automobilům. Ale abychom nebyli jen negativní. Poměrně významně narostly přepravy minerálních vod, kde jsme se v loňském roce stali spolehlivým partnerem společnosti PEPSICO při přepravách z Teplic nad Metují do Prahy. Pozitivně musíme hodnotit i přepravy různých biopaliv – olivky, peletek apod.

Ostatní komodity

V komoditě ostatní se dařilo již od začátku roku. Důvodem byla jak prohlubující se spolupráce s Českou poštou – se zákazníkem, pro kterého zajišťujeme logistické služby na míru, tak realizace značného objemu přeprav vojenské techniky na cvičení. Jednalo se třeba o přepravy nizozemské armády do Polečnice a Podbořan nebo Armády ČR do Německa. V důsledku stabilizace výroby narostly rovněž přepravy nákladních automobilů Tatra z Kopřivnice a užitkových automobilů Fiat. Podařilo se také uskutečnit zkušební přepravy kotlů z obnovy tratě a vlečky INDUSTRY PLANT LG (dříve LEGIOS) z Horního Slavkova.

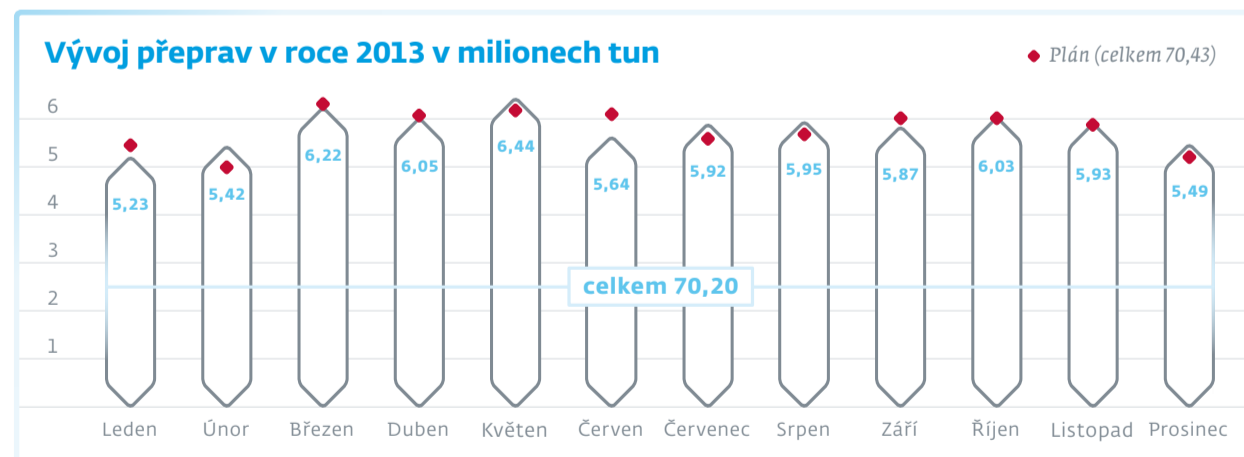
Kombinovaná doprava

V kombinované dopravě výkony i v roce 2013 stouply, téměř rovnocenně se na této skutečnosti podíleli všichni operátoři kombinované dopravy. Postupně se stabilizoval provozní model ve vztahu k novému kontejnerovému terminálu společnosti METRANS v České Třebové. V srpnu odvezlo ČD Cargo rekordní počet 1 285 ucelených vlaků kombinované dopravy, přičemž stále největší podíl má operátor METRANS. Ve spolupráci s dceřinou společností ČD Interport byly úspěšně realizovány zkušební přepravy rozložených automobilů Škoda v kontejnerech z Mladé Boleslavi do Nižného Novgorodu. Síť spojů kombinované dopravy se v loňském roce rozšířila mimo jiné o spoje v relaci Charleroi – Lovosice, přepravující silniční návesy, nebo Bremerhaven – Vratimov.

Automotive

Zatímco v první polovině loňského roku se na plánu v komoditě automotive negativně projevil pokles zájmu o automobily Škoda zejména v západní Evropě, v druhém pololetí naopak prodeje výrazně stouply a s tím i přeprava v této komoditě. Negativně se projevila pouze ztráta přeprav automobilů Škoda do Polska. Významnou událostí bylo lednové zahájení tranzitních přeprav automobilů mezi Polskem a Itálií, které se uskutečňují zejména díky aktivitám dceřiné společnosti CD Generalvertretung GmbH ve Frankfurtu nad Mohanem a které dříve na našem území realizoval dopravce PKP Cargo.

MICHAL ROH



bohužel stále více prosazuje kamionová konkurence. Důvodem nekonkurenceschopnosti cen je především vysoká cena zahraničních úseků spojená s nízkou flexibilitou zahraničních dopravců. V konkurenčním boji se soukromými dopravci (AWT, IDS) se podařilo získat přepravy šrotu z Křince do Německa nebo vývozy šrotu z Ostravy na Slovensko.

Stavebniny

Výsledky v komoditě stavebniny negativně ovlivnila nerealizace přeprav popílků v kontejnerech InnoFreight ze severních Čech ke skládání v Mydlovarech. Tyto přepravy by se měly uskutečnit v letošním roce, stejně jako několik dalších zakázek na přepravu odpadních zemin a podobných substrátů. Díky spolupráci s firmou InnoFreight máme velký potenciál k získání nových přepravních objemů a tržeb. Dalším dů-

livo do několika tuzemských energetických zdrojů a také vývozy hnědého uhlí do Polska. Výrazně narostly i přepravy tříděného uhlí ze severních Čech na Liberecko k další expedici po silnici do Polska. Obstáli jsme také při realizaci dovozních přeprav z Německa do Elektrárny Opatovice nad Labem na přelomu května a června loňského roku. Bohužel svůj díl na nesplnění plánu v této komoditě si vybrala série poruch a neplánovaných odstávek v Elektrárně Mělník.

Výkony v komoditě černé uhlí a koks odrážejí celkovou situaci na trhu, kde klesá cena černého uhlí i koksů v důsledku nárůstu vývozu levného černého uhlí z USA, kde je uhelná energie nahrazována energií z břidlicových plynů. Obchodní manažeři po celý rok pozorně monitorovali situaci okolo těžby uhlí v OKD, která má přímý dopad na výši přepravních objemů černého uhlí a koksů. Svě

přepravy byly v řadě případů realizovány formou ekonomicky výhodnějších ucelených vlaků. Výše přeprav v této komoditě je ale do značné míry závislá na dostatku vhodných vozů. Velmi pozitivně se vyvíjely přepravy papíru z Mondí Štětí do skladu ČD Cargo v Lovosicích, nové byly rovněž přepravy dřevní štěpky z Borohrádku a Březnice do Českých Budějovic k dalšímu zpracování v Domoradicích. Problémem, který přetrvával, je nízká profitabilita těchto přeprav, resp. celého segmentu jednotlivých vozových zásilek.

Potravinářství

Ambiciózně postavený plán v komoditě potravinářství se bohužel nepodařilo naplnit. Důvodem je především odsunutí vykládky sil až do podzimních měsíců, kdy při kumulaci nákladů bylo ČD Cargo jednoznačně limitováno počtem vozů vhodných pro tyto přepravy. Pokud je

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

04/2014

zeleznicar.cd.cz

7

Eurobarometr poodhalil míru spokojenosti se službami na železnici

Co nejvíce trápí zákazníka při cestách po železnici? Kde je v rámci Evropské unie spokojenost nejvyšší a kde naopak nejnižší? Jak si na tom stojí České dráhy? Na tyto otázky odpovídá rozsáhlý průzkum, který si nechala provést Evropská komise. Dokument sice přináší zajímavé údaje k zamýšlení, nicméně se nedá brát doslova. Velkou nevýhodou je změna metodologie oproti předchozímu průzkumu z roku 2011.

Pročtená zpráva o výsledcích průzkumu Eurobarometr 777, který se týká spokojenosti s službami na železnici, byla zveřejněna v úterý 11. března 2014. Průzkum byl proveden v rámci Evropské unie a zahrnoval 28 členských států. Česká republika byla hodnocena na 17. místě z celkových 28 států. Průzkum byl proveden v období od listopadu 2013 do února 2014. Průzkum byl proveden v rámci Evropské unie a zahrnoval 28 členských států. Česká republika byla hodnocena na 17. místě z celkových 28 států. Průzkum byl proveden v období od listopadu 2013 do února 2014.

Informační systém ve stanicích



Snadnost nákupu jízdního dokladu



Výřizování střížnosti



Čistota a údržba na nádražích



ZÁKLADNÍ DATA O PRŮZKUMU

Souborové číslo průzkumu: 777. Průzkum byl proveden v období od listopadu 2013 do února 2014. Průzkum byl proveden v rámci Evropské unie a zahrnoval 28 členských států. Česká republika byla hodnocena na 17. místě z celkových 28 států. Průzkum byl proveden v období od listopadu 2013 do února 2014.

Porovnání s rokem 2011 je bohužel obtížné

Průzkum Eurobarometr 777, který se týká spokojenosti s službami na železnici, byl proveden v rámci Evropské unie a zahrnoval 28 členských států. Česká republika byla hodnocena na 17. místě z celkových 28 států. Průzkum byl proveden v období od listopadu 2013 do února 2014.

Průzkum Eurobarometr 777, který se týká spokojenosti s službami na železnici, byl proveden v rámci Evropské unie a zahrnoval 28 členských států. Česká republika byla hodnocena na 17. místě z celkových 28 států. Průzkum byl proveden v období od listopadu 2013 do února 2014.

Frekvence spojů



Integrovaný jízdní doklad



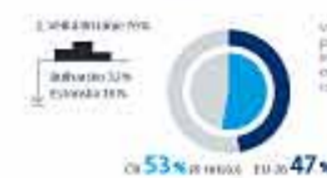
Bezbariérovost nádraží a nástupišť



Dodržování jízdního řádu (včetně příjezdů a odjezdů)



Informovanost během jízdy



Dostupnost vlakového personálu



Čistota a údržba vlaku



Otevřenost vůči jízdním kačkám



V průzkumu Eurobarometr 777, který se týká spokojenosti s službami na železnici, byla zveřejněna v úterý 11. března 2014. Průzkum byl proveden v rámci Evropské unie a zahrnoval 28 členských států. Česká republika byla hodnocena na 17. místě z celkových 28 států. Průzkum byl proveden v období od listopadu 2013 do února 2014.

Míra cílové spokojenosti

1. Švédsko	89%
2. USA a Estonsko	78%
3. Španělsko	76%
4. Francie	75%
5. Portugalsko	74%
6. Španělsko	73%
7. Španělsko	71%
8. Španělsko	70%
9. Španělsko	68%
10. Španělsko	67%
11. Česko	66%
12. Portugalsko	66%
13. Španělsko	65%
14. Španělsko	64%
15. Španělsko	63%
16. Španělsko	62%
17. Španělsko	61%
18. Španělsko	60%
19. Španělsko	59%
20. Španělsko	58%
21. Španělsko	57%
22. Španělsko	56%
23. Španělsko	55%
24. Španělsko	54%
25. Španělsko	53%
26. Španělsko	52%

Předplatte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090

Česká řada 380 získává v Maďarsku pevnou půdu pod nohama



Mezi pozitivy stanoviště strojvůdce Maďaři vyzdvihují kupodivu i maličkosti jako ovládání rolety na čelním skle tlačítkem nebo jednoduché ovládání kontroléru.

povolení k provozu od tamního drážního úřadu získal. Jedenáctka tak jen „pózovala a odpočívala“ v Komáromu.

Zaujalo i ovládání rolety

První reakce maďarských strojvůdců na nabýskaný nový stroj byly vesměs pozitivní. Na „český zázrak“ se dívají jako na povedenou a spolehlivou lokomotivu. Vzhled a řešení skříně působí na první pohled imponantně, stroj vůbec není nudný jako třeba Eurosprinter nebo Traxx. Ostatně v Maďarsku si škodovského designu vždy vážili.

Mezi pozitivy stanoviště Maďaři vyzdvihují i maličkosti jako ovládání rolety na čelním skle tlačítkem nebo jednoduché ovládání kontroléru. Trochu netradiční se jim zdá řešení podsvícení tlačítek na ovládacím pultu, které hlavně v nočních hodinách není úplně ideální (modré ledky). Jinak jsou spokojeni s řešením ovládacího pultu, kde je všechno potřebné po ruce. V neposlední řadě si maďarští strojvůdci pochvalují čistotu a kulturu stanoviště, které jsou na vysoké úrovni. Ani výhledu ze stanoviště se nedá nic vytknout. Jsou to povedené a spolehlivé lokomotivy, na kterých se dobře jezdí – slyšel jsem pozitivní reakce od strojvůdců MÁV.

Poslouží jako náhrada za Gorily?

Podle plánů má být otestováno všech dvacet kusů lokomotiv Českých drah řady 380 do konce února. Když půjde všechno hladce a povolení k provozu na síti MÁV dostanou všechny lokomotivy, mohly by v brzké budoucnosti nahradit slovenské Gorily (lokomotivy řady 350) na výkonech mezinárodních spojů EuroCity z Prahy až do Budapešti a zpět – a časem možná i dál. Zatím však tomuto kroku brání jedna maličkost. Lokomotivy řady 380 dnes nesmí být provozovány vlastní silou v úseku mezi Štúrovem a státní hranicí s Maďarskem. Padne-li však toto tabu, pak by se na našich strojích mohli maďarští strojvůdci objevovat pravidelně.

GABRIEL KORCSMÁROS



Další fotografie najdete ve webové verzi Zeleznice.cz.

Technicko-bezpečnostní zkoušky lokomotiv Českých drah řady 380 v Maďarsku úspěšně pokračují. Na konci ledna testy absolvovaly stroje čísel 380.003 a 380.014. Do konce února ale mají projít schvalovacím procesem další kusy vozidel řady, aby mohly být v budoucnu nasazeny v pravidelném provozu na mezinárodní vlaky EuroCity. Maďarští strojvedoucí byli s naší nejmodernější elektrickou lokomotivou spokojeni.

Elektrické lokomotivy řady 380, které České dráhy postupně přebírají od výrobce, jsou třísystémové. Znamená to, že jsou schopny provozu pod třemi hlavními napájecími systémy, které se v Evropě používají: 25 kV/50 Hz; 15 kV/16,7 Hz; 3 kV. K tomu, aby moderní stroje ze Škodovky tuto vlastnost v budoucnu v plné míře využily, je třeba úzké spolupráce železničních společností i jednotlivých států. Aktuálně to platí i pro naše kolegy z Maďarska.

Objevují koleje za Komárnem

Už řadu měsíců tam probíhají různé typové a technicko-bezpečnostní zkoušky. Na konci ledna jimí například procházely stroje 380.003 a 380.014. Do pohraniční stanice Komárno (SK)/Komárom (HU) se lokomotivy dostaly z Prahy 20. ledna. K samotným zkouškám těchto dvou lokomotiv došlo mezi stanicemi Komárom a Győršzentiván. Kromě sledování jízdních vlastností při rychlosti 160 km/h maďarští strojvedoucí, instruktoři a další odborní pracovníci testovali i funkčnost brzdového systému, samotnou elek-



trodynamicickou brzdou, různé brzdové vlastnosti, účinnost brzdových systémů u jednotlivých stupňů nastavení druhu vlaku. Také testovali správné fungování zabudovaného zabezpečovacího systému typu MIREL VZ1, který je kompatibilní s maďarským zabezpečovačem. Do konce ledna pak přijely další tři stroje této řady. Vše proběhlo v pořádku: lokomotivy testy absolvovaly úspěšně.

Poprvé loni v březnu

Není to poprvé, kdy se na maďarských tratích objevila moderní česká lokomotiva. Úplně prvním strojem řady 380, který překročil slovensko-maďarské hranice, byl 380.017 už na konci března loňského roku. I tato lokomotiva absolvovala technicko-bezpečnostní zkoušky v úseku Komárom – Győršzentiván. Aktuálně již disponuje schválením k provo-

zu na maďarských tratích. V srpnu loňského roku pak v Maďarsku proběhly zkoušky u stroje 380.011, který pak u soukromé společnosti v čele nákladních vlaků mezi Štúrovem a Curticí zkušebně najezdil více než 30 tisíc kilometrů. Podle všeho bez komplikací a závad. Zajímavostí posledních lednových zkoušek bylo, že z Prahy do Maďarska se v konvoji vezl i stroj 380.011, který už ovšem potřebná

Opakované poznání tratě už může probíhat přes počítač

Na svých obvyklých vozebních ramenech znají strojvedoucí ČD každý kámen. Bez nadsázky se dá říci, že každý z nich si dokáže před očima promítnout celou trať, všechny návěstidla, výhybky, stahovačky, vypínačky... Museli se jí totiž naučit nazpaměť. Jak takové učení probíhá? Oficiálně se tento proces nazývá poznání tratě. Jde o činnost, kterou muži (a dnes vlastně i ženy) na lokomotivách musí podstoupit vždy, než se na dosud neznámé koleje poprvé vypraví sami, bez znalého kolegy. Napoprvé musí každý z nich absolvovat alespoň dvě jízdy v obou směrech – jak za denního světla, tak v noci. Poté by měl být strojvedoucí připraven stanout zde v čele vlaku sám. Jenže lidská paměť není úplně dokonalá a potřebuje osvěžovat.

S důrazem na odklonové trasy

Povzbudit paměťové centrum strojvedoucího lze více způsoby. Jedním z nich je v případě opakovaného poznání i zhlédnutí cíleně natočeného videa přímo ze stanoviště. „Opakovaným seznáním by měl strojvedoucí projít ve chvíli, kdy překročí lůžtu 13 měsíců od chvíle, kdy na konkrétní trati naposledy vedl vlak, ale zároveň od překročení této lůžty ješ-

tě neuběhlo 25 měsíců“, osvětluje Otakar Fejfar z Odboru kolejových vozidel GŘ ČD základní princip. Správně určit rozsah znalostí tratových a místních poměrů je přitom dalším klíčovým faktorem. Může se totiž stát, že v případě mimo-

řádnosti a následně jízdy odklonem je jedinou překážkou k operativnímu řešení situace neznalost zamýšlené trasy strojvedoucí. Čas nutný k zajištění kolegy s patřičným seznáním pak operativní řešení situace značně degraduje.



JAKO POSLEPU. Každý strojvedoucí se musí naučit trať do posledního návěstidla. Lidskou paměť dnes už pomáhá osvěžit počítačový software. FOTO AUTOR

„Klademe důraz zejména na seznání možných odklonových tras,“ říká Otakar Fejfar. Video, která vnikla pro obnovu seznání, se proto zabývá zejména těmito tratěmi. Dnes si strojvedoucí mohou pomocí počítače připomenout přesnou podobu některých pražských spojek, trasy z Kolína přes Lysou nad Labem do Prahy hlavní nádraží, nebo z Nymburka hlavního nádraží do Poříčan. Zaznamenány byly i úseky z Brna hlavního nádraží do Holubic přes Křenovice, ale i varianta přes Blažovice. K dispozici je též video zachycující spojkou z Brna-Maloměřic přes Brno dolní nádraží do Modřic. „Ve fázi finalizace je zachycení další z využívaných odklonových tras: Choceň – Týniště nad Orlicí – Hradec Králové a dále do Velkého Oseka a přidání dalších pražských spojek,“ doplňuje Otakar Fejfar z Odboru kolejových vozidel.

Je to ještě realita?

Důvody, které vedly k zařazení speciálně natočených snímků do osnov seznání tratí strojvedoucí ČD, jsou velmi praktické. Jde zejména o šetření nákladů. Kupříkladu strojvůdci z DKV Olomouc nemusí kvůli poznání pražských spojek absolvovat několika hodinovou cestu pří-

mo na místo, ale připomenou si trasu přímo ve svém domovském depu u počítače. Národnímu dopravci přináší využívání této koncepce také finanční úsporu, protože mzdové náklady v porovnání s vynaložením financí na tvorbu takových snímků tvoří sumy řádově vyšší. A to i přesto, že natáčením videí pro se zabývá specializované studio vybavené filmářskou technikou vhodnou právě pro tento účel. České dráhy totiž mají v rámci maximální autenticity zvláštní požadavky na úhel zabíraný kamerou, její pozici, některé úseky stopáže jsou záměrně zpomaleny či zastaveny pro lepší zapamatovatelnost specifických znaků lokality.

Video program rovněž umožňuje převést zastavení nebo znovupřehrání dílčích úseků kdykoli podle potřeb uživatele. Jde zejména o zvláštnosti v umístění návěstidel a dalších technologických zařízení. Realita přenášená prostřednictvím počítačové obrazovky tak paradoxně dostává hlubší rozměr v teple domovského depa než přímo na stanovišti, kde může na schopnost člověka soustředit se a zapamatovat si důležité vjem působit mnoho rušivých faktorů.

VÁCLAV RUBEŠ



NEPOVEDENÉ DÍTĚ. Jednotky V 250 Albatros měly být v provozu již několik let před jejich skutečným dodáním. Vlivem neakceptovatelných technických závad nakonec nebudou jezdit vůbec. FOTO WIKIPEDIA (2x)

Italské Albatrosy neuspěly. Z Beneluxu je definitivně vracejí výrobci

Rychlé a komfortní spojení mezi Nizozemskem a Belgií mělo být spjato s jednotkami V 250 Albatros od italského výrobce AnsaldoBreda. Nizozemským železnicím (NS) a Belgickým státním drahám (SNCB) ale došla trpělivost a nespolehlivé nové soupravy vrátily výrobci. Mezi Amsterdamem, Rotterdamem, Antverpami a Bruselům proto budou nasazeny soupravy Benelux-plus a současně i vysokorychlostní vlaky Thalys. Kauza Albatros asi skončí u soudu.

Technické problémy Albatrosů se projevívaly minulou zimu. Jednotky musely být brzy po nasazení staženy z provozu. Ukázalo se, že nahromaděním sněhu došlo dokonce k odpadnutí části kapotáže vozidlové skříně. Nespolehlivé jednotky byly ke všemu dodány se zpožděním. Výrobce ale tvrdí, že Albatrosy vyžadovaly jen „drobné dílčí úpravy“, aby mohly být provozovány i v zimních podmínkách, a že je ochoten tyto úpravy nad rámec smlouvy i realizovat.

Nizozemské železnice ale 30. srpna 2013 zrušily svou objednávku s tím, že plán obnovy není proveditelný. Navíc Holanďané podali loni 25. září žalobu na společnost AnsaldoBreda a domáhají se zrušení smlouvy. A k tomu všemu chtějí po Italech vrátit již zaplacených 200 milionů eur. Současně požadují náhradu dodatečných nákladů souvisejících s technickými problémy – od deponie jednotek v lokomotivním depu Amsterdam Watergraafsmeer až po náklady spojené se zajištěním náhradního provozu. To ale italský výrobce odmítá a kontroval též podáním žaloby.

Neúspěšné Albatrosy nahaly cestující do rychlovlaků Thalys

Po ukončení provozu V 250 se zvýšila poptávka po vlacích Thalys. Na trati Amsterdam – Brusel se například v srpnu 2013 přepravilo o 44 procent cestujících více než za stejné období předešlého roku. Přitom původně měly vlaky Thalys sloužit pouze k dálkovým cestám až do Paříže a ne k „lokálnímu“ spojení mezi Amsterdamem a Bruselům. Od října tedy začalo na této trati jezdit místo devíti již jedenáct párů vlaků Thalys a od změny jízdního řádu v prosinci 2013 přibyl ještě



V zimním období narůstaly technické problémy a s nimi související zpoždění.



V srpnu 2012 byl dopravce s Albatrosy ještě spokojen. FOTO VRATISLAV ŠUK



Druhá třída jednotky V 250 byla vyvedena v modré, první třída v červené.

jeden další pár. Od dubna letošního roku by pak dva vlaky měly jezdit přes Brusel až do francouzského pohraničního města Lille. A od prosince 2015 se mezi Brusel a Amsterdamem počítá již s patnácti páry vlaků Thalys.

Koncem loňského září podepsaly firma Eurostar, nizozemská vláda a Nizozemské železnice dohodu o zavedení nových přímých spojů mezi Londýnem a Amsterdamem, kterou v nejbližších měsících ještě ratifikuje nizozemský parlament. Smluvní strany předpokládají, že tyto vlaky využijí i část ze tří milionů pasažérů leteckých linek, kteří cestu mezi oběma hlavními městy ročně absolvují. Ještě se ale musí dořešit otázky pasového a celního odbavení a kontroly zavazadel, neboť Velká Británie není součástí schengenského prostoru. V roce 2016 by pak měly být dodány a schváleny pro společnost Eurostar vysokorychlostní jednotky Velaro, které by měly být nasazeny na trasu Amsterdam – Brusel – Londýn. Mělo by se jednat o dva páry vlaků, které by uvedenou trať měly překonat za čtyři hodiny.

Klasická souprava jako náhradní řešení

Pod názvem Benelux-plus by na konci roku 2016 mělo zahájit provoz nové spojení mezi Amsterdamem a Bruselům, které bude trasováno přes Den Haag HS – Rotterdam – HSL Zuid do Bredy. Odtud pak vlaky budou směřovat přes Antverpy a bruselské letiště Mechelen na nádraží Brusel Centraal. Spojení Benelux-plus však nebude tak rychlé jako Albatrosy, které měly jezdit rychlostí až 250 km/h, neboť u těchto spojů se počítá s maximální

rychlostí 160 km/h. Cestující budou proto také platit jen běžný tarif bez poplatků za rezervace míst. Do doby, než bude nové spojení uvedeno do provozu, zajistí náhradní provoz klasické soupravy s víceúrovňovými lokomotivami řady 186. Denně by mělo být v provozu dvanáct párů vlaků. Pro stále narůstající počet vlaků budou muset Nizozemské železni-

Hlavní tratě v Belgii a v Nizozemsku



“
Holanďané podali loni 25. září žalobu na společnost AnsaldoBreda a domáhají se zrušení smlouvy. A k tomu všemu chtějí po Italech vrátit již zaplacených 200 milionů eur.

ce v následujících letech pronajmout postupně asi dvacet lokomotiv řady 186, které jsou známé pod označením Traxx.

Řídicí vozy a sendvičový provoz
Pro rychlou změnu směru v úvratěvých stanicích Breda se předpokládá i takzvaný „sendvičový“ provoz, což znamená, že všechny vlaky Benelux-plus budou mít na každém konci lokomotivu. Nicméně se již nyní zkouší i nasazení řídicích vozů řady ICRM, které jsou nyní odstaveny nebo provozovány na jiných tratích. Řídicí vozy představují pochopitelně levnější variantu než lokomotivy.

Z dlouhodobého hlediska Holanďané prověřují rovněž možnost pořízení nové generace motorových jednotek na rychlost 200 km/h. Tím by bylo možno zvýšit cestovní rychlost i na úsecích Lelystad – Zwolle (Hanzelijn) nebo Amsterdam – Utrecht. Pořízení nových vysokorychlostních vlaků jako bezprostřední náhrady za italské vlaky V 250 je toho času pouze vedlejším tématem. Nyní se pozornost soustřeďuje na posílení vozby jednotek Thalys na úseku Antverpy – Brusel a později na integraci vlaků Eurostar do této trasy.

STANISLAV HÁJEK

Podle Eisenbahn-Revue č. 12/2013

KRÁTCE

Startuje revitalizace další generace ICE

Po úspěšné revitalizaci rychlovlaků ICE první a druhé generace přistoupila společnost DB AG k podobnému kroku také u první generace vlaků ICE-T řad 411 a 415 s naklápěcí skříní. Do konce roku 2015 projde dílnami DB v Norimberku 31 sedmivozových a 11 pětivozových vlaků. Obnova jedné soupravy trvá 6 až 8 týdnů. Vyměněny budou koberce, přechalouněno 10 tisíc sedaček, dosazeno wi-fi, úpravami projde klimatizace, některé kabeláže. Náklady na modernizaci činí 30 milionů eur.

Úvěr z EIB má přesunout náklady ze silnic na koleje

Evropská investiční banka půjčila polské společnosti PKP Cargo 47 milionů eur (asi 1,3 miliardy korun) na modernizaci vozidlového parku. Díky půjčce si může nákladní dopravce nakoupit nové vozy a modernizovat stávající lokomotivy. Rozhodnutí Evropské investiční banky je motivováno podporou dopravních řešení šetrných k životnímu prostředí. Díky obnově vozidlového parku totiž stoupne konkurenceschopnost železnice jako takové, což má vést k přesunu části objemu nákladní dopravy ze silnic na koleje.

Škodoväcké nízkopodlažní tramvaje se rozjely včas

V maďarském Miskolci byl zahájen provoz nejnovější tramvaje z dílen Škody Transportation, a to o několik týdnů dříve, než určovala smlouva. Česká společnost sem má dodat 31 nízkopodlažních tramvajů za téměř dvě miliardy korun. Vozidla jsou obousměrná pěticlanková se třemi podvozky (dva krajní hnané, prostřední běžný). Vejde se do nich přes 300 cestujících, klimatizace i informační systém včetně LCD obrazovek. Design tramvaje využívá motiv zelených květin na bílém podkladu.

Zkušební provoz na rychlé trati pod Bosporem

Na nové vysokorychlostní trati mezi Ankarou a Istanbulem byl 27. prosince zahájen zkušební provoz. Jízdy probíhají mezi stanicemi Eskişehir a İnönü, tedy na úseku, který je prodloužením stávající vysokorychlostní tratě dlouhé 251 km mezi Ankarou a Eskişehirem otevřené v roce 2009. Nový úsek má být otevřen pro běžný provoz do konce března. Jízdní doba mezi Ankarou a Istanbulem se zkrátí až o čtyři hodiny. Od poloviny roku 2015 bude část spojů pod Bosporem směřována dál do Evropy.

Malá odbočka slouží pro testování ERTMS

Norský správce železniční infrastruktury Jernbanverket spustil pilotní projekt se zabezpečovacím zařízením ERTMS. Zajímavostí je, že projekt běží na odbočce Rakkestad – Sarpsborg na trati jihovýchodně od Osla, kde se pravidelná osobní doprava provozovala naposledy před deseti lety. Správce infrastruktury si zde zařízení ERTMS Level 2 vyzkouší, ještě než systém ERTMS zavede celostátně. Celá akce začala v polovině prosince minulého roku uzavřením hradla, které sloužilo uplynulých 53 let. (Peš, oz, acri)

NABÍDKA ČD TRAVEL

Vážení klienti,

dne 22. 1. jsme začali přijímat objednávky na letní rekreace s dotací od zaměstnavatele (SŽDC, ČD a ČD Cargo). Katalog je k dispozici v elektronické podobě na našich webových stránkách (www.cdtravel.cz) a na intranetech zaměstnavatelů. Snažíme se operativně reagovat na zájem klientů a doobjednat pokoje nebo letenky tam, kde je to možné. Například v Leptokárii jsme rozšířili nabídku na 7- a 14denní pobyty, protože na 11/12denní pobyty již nejsou letenky. Při objednávaní rekreace doporučujeme sledovat „obsazenost“ zájezdů na našich webových stránkách, kde zároveň aktualizujeme nabídky.

Děkujeme za váš zájem!
Vaše cestovní kancelář ČD travel



Česká republika

Luhačovice – wellness hotel Pohoda ****

MINIRELAX, termín: 26. 1.–2. 3. 2014

Cena: 3 990 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 4x ubytování, 4x polopenzí, uvítací přítpek, 1x bylinkovou relaxační koupel se zábalom, 1x perličkovou koupel se zábalom, 2x aromaterapeutickou masáž zad a šíje, 1x infračervenou kabínu, volný vstup do fitness a wellness (bazén, saunový svět).

Sleva na dítě do 15 let, dítě do 5 let zdarma



Česká republika

Rapotín u Velkých Losin – Holiday resort Losinka

SKI&DRINKS

Cena: 3 390 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 3 noci v pokojích nebo apartmánech (min. 4 osoby) s vlastním soc. zařízením, 3x polopenzí, 2denní skipass do skiareálu Kouty, inclusive drinks (zdarma a neomezená konzumace vybraných alkoholických i nealko nápojů).



Slovensko

Lázně Lúčky – depandance Majja, Cyril, Adam

WELLNESS POBYT

Cena: 4 620 Kč

Cena zahrnuje: 3 noci s polopenzí, 1x vstupní lékařskou konzultaci, volný vstup do Aqua-vital parku, 1x klasickou masáž částečnou, 1x minerální koupel aromatickou, 1x vstup do solné jeskyně, bonus – slevová karta Liptov region card, možnost pobytu prodloužit.



Slovensko

Bojnice – hotel Regia Damona

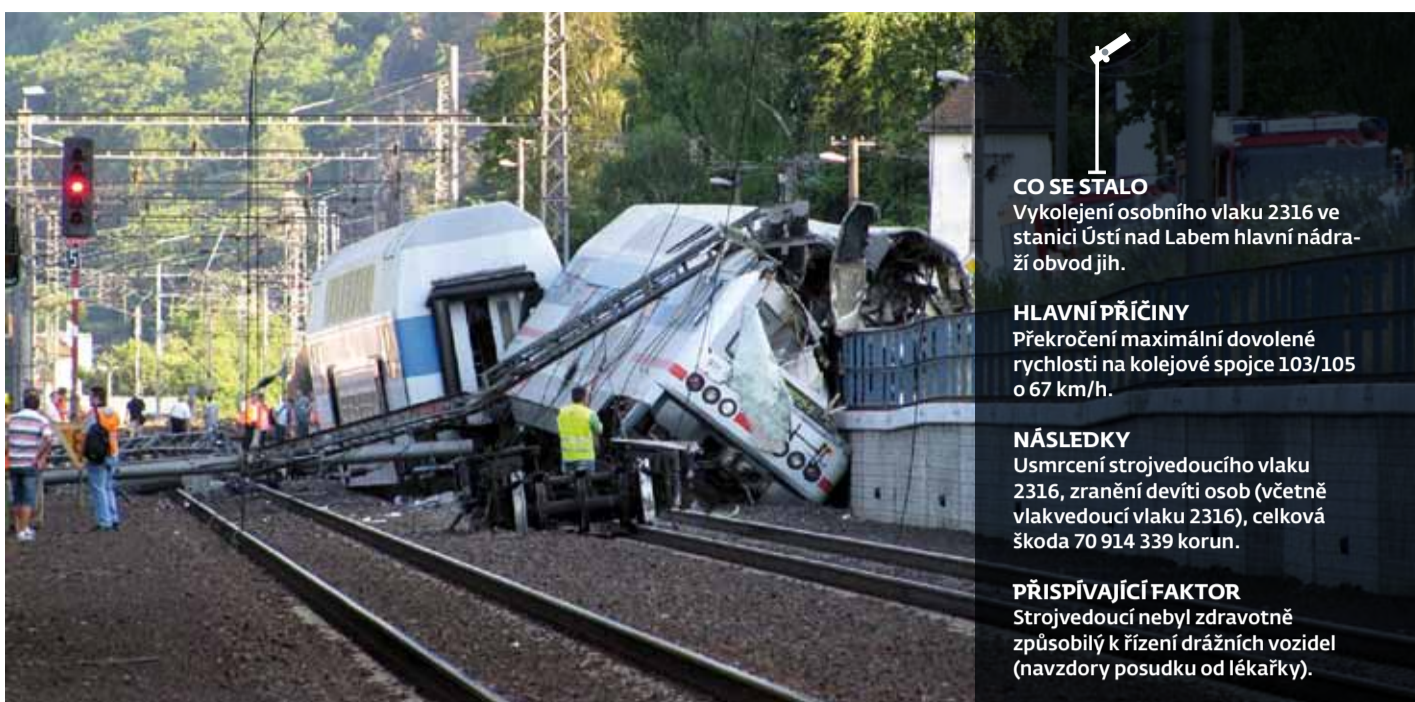
LÁZNĚ NA ZKOUSHKU, termín: 2. 2.–30. 4. 2014

Cena: 2 990 Kč/osoba

Cena zahrnuje: 6 nocí, 6x polopenzí, 1x vstup do termálního bazénu v areálu lázní (krytý jánov kúpeľ), 1x masáž částečnou, 1x saunu (v hotelu 60 min.), 1x vírivku (v hotelu 30 min.), parkování.

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55
e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@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



CO SE STALO

Vykolejení osobního vlaku 2316 ve stanici Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod jih.

HLAVNÍ PŘÍČINY

Překročení maximální dovolené rychlosti na kolejové spoje 103/105 o 67 km/h.

NÁSLEDKY

Usmrcení strojvedoucího vlaku 2316, zranění devíti osob (včetně vlakvedoucího vlaku 2316), celková škoda 70 914 339 korun.

PŘÍSPÍVAJÍCÍ FAKTOR

Strojvedoucí nebyl zdravotně způsobilý k řízení drážních vozidel (navzdory posudku od lékařky).

DESTRUKCE. Hliníková skříň řídicího vozu byla doslova rozpárána. Vozidlo 971.005 bylo v roce 2012 vyrobeno znovu.

FOTO ARCHIV AUTORA

Ústí nad Labem 2010: Byla na vině cukrovka?

K vykolejení osobního vlaku v Ústí nad Labem s tragickými následky došlo 28. června 2010. V odborných kruzích se vedly vášnivé debaty, zda by této mimořádné události zabránilo rozšíření systému automatického vedení vlaku. Co se tenkrát v Ústí nad Labem stalo? A mohlo cílové brzdění skutečně nehodu odvrátit?

Bylo krásné letní odpoledne s teplotou atakující tropickou třicítku. V horním patře CityElefantu 471.005, který se jako vlak 2316 z Prahy Masarykova nádraží blížil k cílovému hlavnímu nádraží v Ústí nad Labem, cestovali z posledního školního dne také dva studenti. Do cílové destinace však nedorazili. Jejich vlak vjel do odbočky na kolejové spoje 103/105 v obvodu jih rychlostí 107 km/h místo povolené padesátky. Setrvačné síly vymrštily jednotku na opernou zeď a řídicí vůz 971.005 byl zcela zdemolován. Náraz byl tak silný, že mladí muži doslova prolétli okny a skončili na ulici kopírující kolejjiště. Měli však štěstí a společně s dalšími sedmi zraněnými přežili.

V troskách však zahynul strojvedoucí vlaku. Událost se přitom odehrála na modernizované trati, navíc v valné části vybavené systémem automatického vedení vlaku (AVV), u vlaku vedeného jednotkou řady 471, jež automatizovaný systém řízení podporuje. Rozplétání na první pohled nepochopitelné nehody trvalo vlivem zkoumání mnoha technických aspektů, a jak se později ukázalo i faktorů zdravotní způsobilosti strojvedoucího, bezmála jeden rok.

Do odbočky na vjezdovém zhlaví

Dopravní situaci, která bezprostředně předcházela tragédii, měli v rukou na ústředním stavědle sever v Ústí nad Labem (odkud je řízen prakticky celý uzel ve směru sever–jih) dva výpravčí. Vzhledem k plánovanému odjezdu nákladního vlaku (1.nsl. 56972) ze 104. staniční koleje se rozhodli, že pro blížící se osobák 2316 postaví vlakovou cestu po 101. staniční koleji, aby eliminovali kolizní jízdní cesty obou vlaků (viz schéma). Ačkoli běžnější praxí u končících vlaků mířících na 3. staniční kolej v obvodu osobního nádraží byla jízda ze sudé do liché kolejové skupiny až na další kolejové spoje. Spekulace na internetu, proč se dopravní rozhodli pro variantu zpomalení osobního vlaku již na kolejové spoje 103/105, byly irelevantní – zabezpečovací zařízení souběh zmiňovaných cest umožňovalo.

V 16.42 byla vlaková cesta pro blížící se vlak 2316 postavena, na což zařízení reagovalo rozsvícením návěstí 40 km/h a výstražnou na vjezdovém návěstidle 2L (doplněném indikátorem tabulkou s číslicí 5). Poslední návěstidlo

autobloku signalizovalo návěstí Očekávej rychlost 40 km/h. Ve stejnou dobu se CityElefant rozjížděl ze zastávky Dolní Zálezly. Strojvedoucí dosáhl rychlosti 110 km/h (řada 471 může využívat tzv. horních rychlostníků) a následně „zkopíroval rychlostník“ s číslicí 85. Po opuštění obloukovitého úseku v labském údolí zvýšil rychlost na 118 km/h (rychlostník povolující 120 km/h se však nachází těsně před vjezdovým návěstidlem 2L). Ze záznamu elektronického rychloměru tedy vyplývá, že tratové rychlosti strojvedoucí nepřekračoval.

Rychlobrzda katastrofu neodvrátila

Na co však již adekvátně nereagoval, byly návěstí přenášené vlakovým zabezpečovačem na návěstní opakač. Ten přitom – jak ukázalo vyšetřování – fungoval bezchybně. Již v 16.46 se na opakačích rozsvítila žlutá, upozorňující na návěst posledního oddílového návěstidla. Po jeho minuty o 48 vteřin později opakač přenáší žluté mezikruží. Vlak 2316 však stále udržuje rychlost 85 km/h a následně ještě zrychluje na 118 km/h, přestože měl za účelem dodržení podmínek restriktivní návěstí rychlost snižovat. Tlačítko bdělosti však bylo po celou dobu správně a bez prodlev obsluhováno. Vjezdové návěstidlo 2L prikazující rychlost 50 km/h vlak míjí v rychlosti 117 km/h.

Bezprostředně před kolejovou spojkou 103/105 dochází ke snížení rychlosti na 108 km/h. Přestože záznam z rychloměru potvrdil použití rychlobrzd, na dráze 63 metrů při trvání tři sekundy nemohlo dojít k razantnějšímu snížení rychlosti. Dráhy a času k odvrácení katastrofy bylo příliš málo. Následovalo vykolejení všech tří vozů jednotky, řídicí vůz 971.005 (odkud byla souprava vedena) podlehl velkému nárazu do operny zeď.

Použití AVV je dobrovolné, žádný právní předpis ho nenařizuje

Spása, která měla podle mnoha odborníků nehodu zabránit, nese označení Automatické vedení vlaku (AVV). Trať o 90 je skutečně tímto systémem vybavena, s výjimkou několika úseků, včetně úseku mezi Lovosicemi a Ústím nad Labem. Strojvedoucí vlaku 2316, byť tento systém využíval ve všech úsecích, kde je AVV dostupné, neměl v osudném úseku jinou mož-

nost, než vlak vést v režimu manuálním nebo za použití automatické regulace rychlost (jak činil). Variace na spekulace: kdyby byla instalace AVV kompletní, nemuselo se to stát, však dostávají vážnou legislativní trhlínu. Žádný předpis, nařízení či výnos dopravce nenařizuje povinné využívání systému v případě jeho dostupnosti. AVV je „pouze“ komfortní nadstavbou určenou k odběmenění strojvedoucího, jakkoli je jeho přínos nepochybný. Rozhodnutí, zda bude systém v činnosti, závisí pouze na lidském faktoru.

Mimochodem, podobnou paralelu bychom našli v letectví. Moderní dopravní letadla jsou ve valné většině vybavena módem autopilota zajišťujícím zcela automatické přistání až do fáze dotyku podvozku s přistávací dráhou (autoland). Žádný z leteckých dopravců ale nenařizuje svým posádkám povinné tento systém využívat. Na otázku, zda mohlo AVV nehodě stoprocentně zabránit, proto neexistuje jednoznačná odpověď.

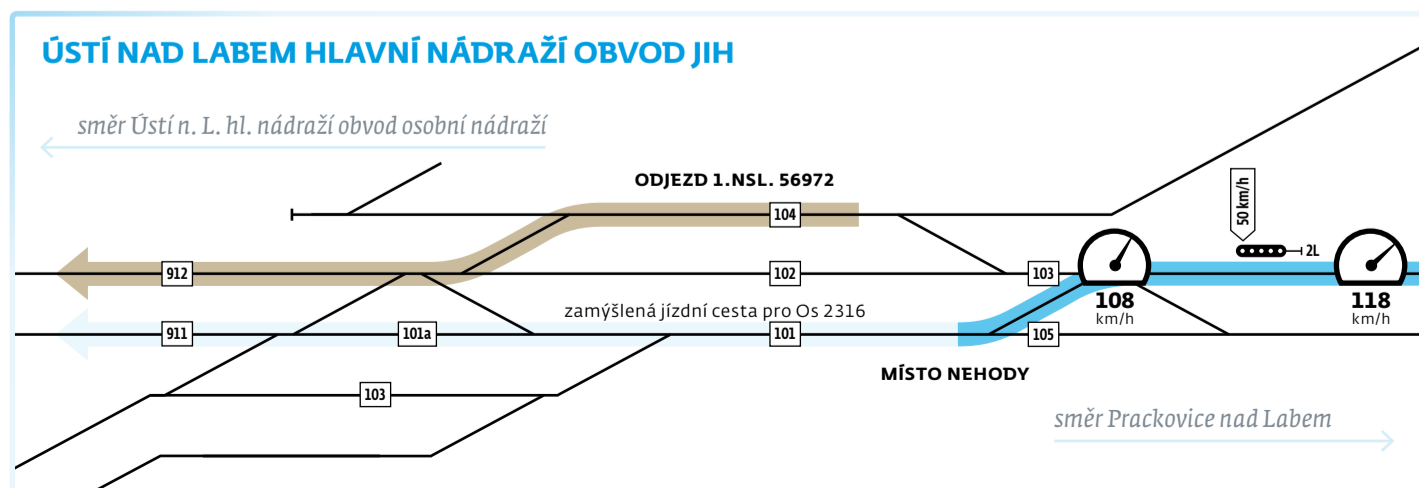
Technika nesehala. A co člověk?

Podobně nejasné je i osvětlení příčin nehody vlaku 2316. Vyšetřovatelé provedli testování všech celků, které mohly mít na události vliv. Žádné však nevykazovaly známky nestandardní činnosti nebo dokonce poruchy. V pořádku bylo zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač i samotná jednotka 471.005. Ani dopravní zaměstnanci nepochybní. Podrobně byla proto zkoumána zdravotní způsobilost strojvedoucího, který sice byl odbornou lékařkou uznán zdravotně způsobilým, šetřením však bylo zjištěno, že jak v době preventivní prohlídky, tak v době vzniku mimořádné události trpěl úplavicí cukrovkou 2. typu. Verdikt soudního znalce z oboru diabetologie skutečně potvrdil zdravotní nezpůsobilost strojvedoucího k výkonu povolání právě z důvodu onemocněním cukrovkou, jež nebyla kompenzována dodržováním léčebného režimu.

Závěrečná vyšetřovací zpráva proto nevyklučuje možnost, že právě zdravotní stav strojvedoucího mohl mít na souběh události vliv. Stejně tak ale neoznačuje právě tuto skutečnost jako jednoznačnou příčinu nehody.

VÁCLAV RUBEŠ

Autor čerpal z vyšetřovací zprávy DI ČR.



Strojvedoucí z Plzně spojuje tvůrčí práce na webu

Na začátku šlo o nápad šestadvacetiletého Josefa Kulaviaka, který pracuje jako strojvedoucí Českých drah v plzeňském depu. Před dvěma lety přišel na to, že by se svým o dva roky starším kamarádem a současně strojvedoucím ze společnosti ČD Cargo Michalem Pelíškem mohl vytvořit společné praktické webové stránky pro kolegy z obou dopravních společností. Svě dílo zprovozili na apríla roku 2012.

Na začátku jejich webové stránky znalo jen pár železničářů z Plzně. Dnes už se jim ožívají čtenáři z celé republiky. „Snažíme se pomáhat kolegům, kteří jsou strojvedoucí v přípravě, či těm, kteří mají před zkouškami. Vždy nás potěší zpráva, že pomocí našich stránek někdo složil úspěšně zkoušky,“ říká Michal Pelíšek, jeden ze dvou strojvedoucích, kteří stojí za vznikem webu www.strojvedouciplzen.cz. Jak ho doplňuje Josef Kulaviak, druhý tvůrce, stránky prakticky vznikaly na dálku a jejich obsah se postupně vyvíjel. Nejdříve tam byly hlavně informace o několika řadách lokomotiv a motorových vozů, pak přibýly technické popisy, návody k řešení vybraných závad nebo například seznam simplexních kanálů či telefonní seznam. Podle statistik si uživatelé webu nejvíce oblíbili technické popisy lokomotiv, zejména dvousystémové lokomotivy řady 363 (Eso).

Podle stránek opravili porouchanou lokomotivu

Web je silně propojený s železničním provozem. Oba tvůrčí konzultují obsah především s kontrolory vozby, se kterými řeší nejen poruchy, ale i uvádění nových řad do provozu. V poslední době šlo například o stroje řad 362 a 363 (s takzvaným WTB protokolem), které jezdí v soupravách s řídicími vozy přezdívanými Sysel, nebo zkušební provoz zabezpečovacího zařízení typu LS 06 na strojích řady 362. „Slidíme z ČD Cargo rozebíráme i nové lokomotivy, které se objevují na zkušebním okruhu ve Velimí, včetně modernizované řady 363.5. Neradí by-



JOSEF KULAVIAK



Po absolvování Střední průmyslové školy dopravní v Plzni nastoupil v roce 2007 do plzeňského Depa kolejových vozidel ČD. V současné době jezdí jako strojvedoucí, především na lokomotivách elektrické trakce. Uvidíte ho třeba na rychlících spojujících Cheb s Prahou. Mezi jeho koníčky patří fotografování nebo zajímavé automobily.

chom zapoměli na naše kolegy strojvedoucí, kteří nám dodávají řadu poznatků z provozu, například ze zkušeností s novou řadou 844, motorových jednotek RegioShark polské výroby, ale i jinými, třeba i staršími stroji,“ říká strojvedoucí Josef Kulaviak.

Mezi nadšenci a milovníky železnice je velký zájem o novou fotogalerii, ve které neustále přibývají snímky současné

i historické. Dnes je jich už kolem pěti stovek. Mezi strojvedoucími si získala popularitu kapitola týkající se odstraňování závad hnacích vozidel. „Zaznamenali jsme i návštěvy pomocí mobilních telefonů přímo z výkonu služby od řady strojvedoucích, kterým tato možnost pomohla vyřešit problém přímo na lokomotivě,“ potvrzuje praktickou stránku webu Michal Pelíšek.

Podporují komunikaci se čtenáři

Oba tvůrčí webových stránek nechtějí ustrnout na místě a už si dali úkoly pro letošní rok. Zaprvé chtějí rozšířovat fotogalerii, zadruhé zpracovat dvě řady elektrických vicesystémových lokomotiv, „škodovákou“ řadu 380 a rakouského Tauruse, tedy řadu 1216 ÖBB. Mají v plánu se zaměřit i na lokomotivy stejnosměrné trakce, například stroje řad 122,



Podle statistik si uživatelé webu nejvíce oblíbili technické popisy lokomotiv.

130 nebo 163. „Bude to ovšem časově náročné, protože popisy tvoříme vlastními slovy, nikoli větami opsanými z příručky,“ komentuje Josef Kulaviak, který dnes příležitostně přednáší na plzeňské dopravní průmyslovce.

Stránky se vyvíjejí i díky komunikaci s fanoušky. Návštěvníci webu se například dělí o své zážitky na diskuzním fóru. Pomáhají i fotografové nebo kontrolaři vozby DKV Plzeň. „Těší nás i to, že nás kontaktují i lidé mimo dráhu, kteří nám fandí a zasílají různé podně-

MICHAL PELÍŠEK



V letech 2000 až 2004 absolvoval Integrovanou střední školu v Českých Velenicích v oboru Mechanik silnoproudých zařízení. Do ČD nastoupil v roce 2004 na pozici vlakovodoucí osobních vlaků. Od roku 2007 působí jako strojvedoucí nákladních vlaků ve společnosti ČD Cargo. V současné době pracuje pro PJ Plzeň. Potkáte ho v čele nákladních vlaků od Chebu až po Českou Třebovou. Ve volném čase se věnuje sběratelství modelů TT.

POŠTA

Informační tabule vyvolávají zmatky



Když jede cestující po 22. hodině z Prahy po trati 220, zjistí na informačních panelech ve stanici Praha hlavní nádraží, že dálkový vlak R 659 Kotnov má jako cílovou stanici uveden Tábora. Jenže z Tábora jede tentýž vlak dál – už jako regionální – pod číslem Os 8211 až do Českých Budějovic. U ne zcela zkušeného zákazníka Českých drah tato informace podle mě vyvolá zmatek. Není mi jasné, proč více než rok panely na pražském hlavním nádraží neinformují přesně, že vlak jede až do Českých Budějovic, byť pod jiným číslem druhého vlaku.

Sám tento spoj využívám pravidelně dvakrát do měsíce a dosti často upozorňuji ostatní cestující, kam že vlak skutečně jede. Pozitivní je alespoň to, že tištěný „kalendářní informativník“ na dveřích vozu informuje správně o skutečné cílové stanici spoje 659/8211. Pro běžného cestujícího je přece naprosto nedůležité, že jednu polovinu spoje objedná ministerstvo dopravy a druhou krajský úřad. Není to pro nás, s prominutím, hloupost?

JAN KUBEŠ

Poznámka redakce: Informační tabule ve stanici Praha hlavní nádraží patří ve většině případů Správě železniční dopravní cesty (je to ostatně na nich i uvedeno). Cílová stanice zmíněného vlaku je na nich navíc podle jízdního řádu zobrazena správně. Jak autor sám uvádí, na soupravách Českých drah už cestující najde informaci o cíli cesty úplnou. Ještě dodáváme, že případ se netýká neděle a státem uznaných svátků, kdy rychlík končí až v Českých Budějovicích.

Děkuji za poučné články i grafiku

Již delší dobu a velmi rád odebírám čtrnáctideník Železničář. Děkuji šéfredaktorovi i jeho redakčním kolegům za práci, kterou odvádějí. Obsah časopisu na mě působí jako velmi zajímavý a poučný, grafická úprava je kvalitní. Věřím, že i já vám v blízké budoucnosti pošlu příspěvek ze své odborné praxe. Přeji vám hodně úspěchů. JOSEF HENDRYCH

Dávejte více prostoru technice a pamětem

Na konci minulého roku jste se ptali čtenářů na jejich názory ohledně obsahu Železničáře. Postrádám v něm technickou rubriku pro laické příznivce železnice. Zajímalo by mě například, co se děje s proudem, když motor přejde do režimu generátoru? Jak se využije, když se nesmí rekuperovat? Na druhou stranu ožerím cestopisné reportáže z ciziny – naopak se mi líbí ty z domoviny. Úvítal bych větší prostor pro historii (například vzpomínky pamětníků, fotodokumentace). Internetová podoba Železničáře mi také vyhovuje, text i grafika jsou zde vyvážené. Na váš časopis se vždy těším. Kdyby někoho napadlo vás zrušit, tak mu vyřídte, aby dostal rozum. PETR ŽOFKA

Historické stavby si zasluhují opravu

V Železničáři občas píšete o nemovitých památkách na dráze. Jsem bývalý nádražák, dnes už řadu let v důchodu. Pracoval jsem na pražském Masarykově i Wilsonově nádraží a znám podrobně jejich okolí. V poslední době často přijíždím do Prahy ve směru od Kladna a z vlaku vždy pozoruji, co se kde změnilo, co kde stojí nového. Po výjezdu z Negrelliho viaduktu na pravé straně věvodí staré, dá se říci historické hradlo. Často si říkám, že tato malá stavba musí každého upoutat. Vždyť je to zbytek původního nádraží, který pamatuje to nejstarší období parních lokomotiv. Mám za to, že bude velice záslužné dát tuto stavbu do pořádku, aby byl výhled do Prahy vždy tak krásný. VLADIMÍR ŠMÍD

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

RETRO

Lokomotivy 180 DR a 372 ČD jsou jedny z nejnovějších strojů, které jsou používány na vzebním ramenu Praha – Děčín – Dresden. Z této trasy, pro níž byly dodány, zajišťují ještě do Chomutova a v Německu dále hluboko do vnitrozemí.

První lokomotiva, tehdy ještě řady 230 DR, byla dodána do depa Drážďany 25. února 1988.

území Německa. Byla to jistě dobrá vizitka pro výrobce v Plzni i pro ČD. Během let 1990 – 1991 následovala po prvním prototypu pravidelná dodávka lokomotiv 002-020. Lokomotiva změnila v roce 1992 označení z řady 230 na řadu 180. Stroje 180-002 až 180-020 byly dodány od 24. února 1991 do 29. dubna 1991. Jako poslední převzaly DR lokomotivu 180-017.

Ovšem nad lokomotivami se začalo zatahovat s novým jízdním řádem 1992/1993. Úsek Berlin – Dresden byl opraven a traťová rychlost se zvýšila na 160 km/hod. Lokomotivy řady 180 mají max. rychlost 120 km/hod. Proto DR musely tyto lokomotivy z uvedeného vzebního ramene stáhnout a přeorientovat na jiné výkony. IC a EC vlaky byly nahrazeny lo-

V denním turnusu je nasazováno 14 lokomotiv a z lokomotiv na EC vlaky do Polska. Denní proběh je kolem 500 km. V roce 1993 došlo k revizi a výměně všech motorů lokomotiv ve Škodě Plzeň. Následně byly lokomotivy vybaveny telefonem MESA v Chotěbuzi.

Nevýhodou lokomotiv je jejich nízká provozní rychlost, takže musí docházet k přepřa-

Lokomotivy řady 180 DR, jejich současnost a budoucnost

Lokomotiva byla nejmodernějším strojem u DR. Avšak od té doby se mnoho změnilo. Pravidelná dodávka lokomotiv byla výrobcem v Plzni dva roky zdržena. Teprve v roce 1987 došlo k elektrifikaci úseku Děčín – Bad Schandau a tím došlo k úplnému propojení obou železničních sítí v elektrické trakci. A pro tento úsek bylo nutné vyvinout novou dvousystémovou lokomotivu na napětí 3 kV a 15 kV/2/3 Hz.

Lokomotiva 230-001 slavnostně zahájila v roce 1989 oslavu 150 let trvání železnice na

Všechny lokomotivy jsou deponovány od samého začátku v depu Drážďany. Lokomotivy 180-014 a 180-020 jsou nasazovány na trasu Reichenbach – Berlin. Od 1. června 1991 jezdí lokomotivy s vlaky přes státní hranici. Slavnostní první vlak přes státní hranici byl veden lokomotivami 372.004 a 230-020. Od 2. června 1991 jsou těmito lokomotivami vedeny na Děčín východ i nákladní vlaky. Některé lokomotivy zajišťují s dálkovými vlaky až do Kutné Hory.

komotivu 112 DR. Své nové uplatnění našly „stoosmdesátky“ na trati do Polska. Jsou nasazovány na EC vlaky do Rzepinu. Tam vozily a vozí EC vlaky z Berlína přes Frankfurt n. O. Od 10. ledna 1994 je jejich nasazení koncentrováno na úsek Děčín – Dresden. Jsou využívány na všech vlacích včetně S-Bahn vlaků z Drážďan. Nejvíce jsou lokomotivy k vidění na tratích Praha – Dresden, Dresden – Reichenbach, Dresden – Cottbus – Frankfurt n. O., Dresden – Riesa – Leipzig, Berlin – Rzepin.

hům v Drážďanech. Na druhé straně jsou lokomotivy německými strojvedoucími vysoce hodnoceny především pro jejich spolehlivý provoz, snadnou obsluhu a bezporuchový chod. Lokomotiva 180-001 by měla být v Plzni přestavěna se záměrem zvýšit její rychlost na 160 km/hod. Dopadne-li tato přestavba dobře, mělo by se přestavět hned všech dalších 19 lokomotiv sériové výroby.

Železničář č. 16/1994 – BOHUMIL AUGUSTA

Dostupné pouze v tištěné podobě

Dráha Černého lesa láká na výhledy do malebné bádenské krajiny

Na jihozápadě Německa leží pohoří Schwarzwald – Černý les. Neplatí k němu většinou, vždyť jeho nejvyšší vrchol Feldberg dosahuje jen 1 493 metrů nad mořem, ale je poměrně rozlehle. Zaujímá plochu přes 6 tisíc km² a najdete zde množství lesnatých kapří, horské bystřiny, ze kterých se rodí evropský veletok Dunaj. Železnice tak musí překonávat nemalé převýšení, navíc na západě klesá až do řínské nížiny.



PTAČÍ PERSPEKTIVA. Samotná výhledová dráha pro lanový vlak (jarní období 2014)



Jedna z nejlépe zachovalých železnic v Německu se nachází ve Schwarzwald. Aby se nepoškodila, byla zřízena zvláštní trať, do jejíhož zřízení byla započata v roce 1875. V současnosti je provozována jako turistická dráha. V roce 2014 byla obnovena a nyní je v provozu. V roce 2014 byla obnovena a nyní je v provozu.

Nahoru a dolů, přes sebe a skrze skálu. Vlak neprojde jen skrze úzké tunely, ale také přes úzké tunely, které se nacházejí v úzkých tunelích. Na příkladě úzkých tunelů a úzkých tunelů, které se nacházejí v úzkých tunelích. Na příkladě úzkých tunelů a úzkých tunelů, které se nacházejí v úzkých tunelích.



STANOVITĚ. Na turistických stanicích se nacházejí informační výhledy na krásnou přírodu a krásnou přírodu.



Dráha, která byla obnovena a nyní je v provozu. V roce 2014 byla obnovena a nyní je v provozu. V roce 2014 byla obnovena a nyní je v provozu.

VYHLÍDKOVÉ CESTY U TRIBERGU



Do naučných stezek kolem Tribergu

V nejbližší vzdálenosti od železniční zastávky Triberg se nacházejí naučné stezky. V nejbližší vzdálenosti od železniční zastávky Triberg se nacházejí naučné stezky. V nejbližší vzdálenosti od železniční zastávky Triberg se nacházejí naučné stezky.

Sedmanáctkrát zmeškaná příležitost

Sedmanáctkrát zmeškaná příležitost. Sedmanáctkrát zmeškaná příležitost. Sedmanáctkrát zmeškaná příležitost. Sedmanáctkrát zmeškaná příležitost.

Information box with text and icons, including 'DĚLE 1P', 'SOTONIA', and 'VÝSTAVNÍ'.

Small print text at the bottom of the page, including copyright and contact information.

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090