

Železničář

16. BŘEZNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



6
ROČNÍK XXIV

6-7 **ROZHOVOR**

S novým členem představenstva ČD **Martínem Bělčíkem**, zodpovědným za úsek ekonomiky a informatiky, jsme hovořili o strategických cílech národního dopravce či o tom, jak uspět v ostrém konkurenčním boji.



8-9 **ZPRAVODAJSTVÍ**

Větší komfort zákazníkům poskytuje v pořadí již druhá modernizovaná **čekárna ČD Lounge** v Pardubicích, která otevřela své brány 2. března.



11-13 **TÉMA**

Zákon o dráhách čeká začátkem dubna novelizace. Za touto úpravou stojí směrnice Evropského parlamentu a přináší řadu novinek nejen národnímu dopravci, ale i jeho konkurenci. Co se tedy v následujících měsících změní?

15 **AKTUÁLNĚ**

Generální ředitelství Českých drah po dvou měsících přistoupilo k dílčí úpravě své **organizační struktury**. Ta navazuje na lednové změny.

16-17 **RECENZE**

Rozhodli jsme se otestovat **nádražky v brněnském železničním uzlu**. K hodnocení nám nakonec zbyly jen dvě – na hlavním nádraží a ve stanici Brno-Královo Pole. Jaké tedy jsou?



18-19 **CESTOPIS**

Masiv Rigi je označován za královnu hor. I když s pouhými 1 798 metry nad mořem nedosahuje ani poloviční výšky mnoha alpských štítů, má úžasnou polohu. Tyčí se nad rozhraním plochého severního Švýcarska.

20-21 **HISTORIE**

Dnes to považujeme za samozřejmost, dříve to tak ale nebylo. Zamluvit si kdysi místo ve vlaku byl téměř nadlidský úkol. ČSD se snažily cestujícím takovou službu nabídnout a výsledkem byl **Automatický rezervační systém (ARES)**. Co všechno uměl?



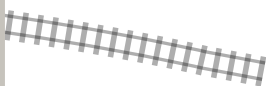
Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** SevenArt, s.r.o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNĚ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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

TITULNÍ FOTO: JAN CHALOUPKA Rychlík nedaleko zastávky Chotoviny na trati z Prahy do Českých Budějovic





UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Rychlík v čele s lokomotivou řady 362 na trati č. 170 z Berouna do Plzně zachytil počátkem ledna **Jiří Kratochvíl**. Snímek vznikl nedaleko zastávky Cerhovice. Letošní končící zimu zvěčnil na fotografii také **Jaroslav Marek**, konkrétně starší jednotku řady 560 ve stanici Bílovice nad Svitou na trati č. 260 Brno – Česká Třebová.



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

v polovině února schválila Dozorčí rada ČD. Podnikatelský plán pro rok 2017, jehož ambicí je další meziroční zlepšení hospodářského výsledku, a to o více jak 250 mil. Kč v meziročním srovnání. Proč právě tento cíl a jak tento plán ovlivní segment osobní dopravy?

Především je nutné si uvědomit, že železniční trh osobní dopravy se mění a s ním se musí určitým způsobem změnit i naše uvažování. Ne všichni si to bohužel zatím uvědomují, proto jedním z našich úkolů bude vysvětlování faktického stavu věcí. České dráhy již nebudou na poli železniční osobní dopravy nikdy samy a musí si své místo na trhu a svého cestujícího přičiněním každého z nás zasloužit. Rok 2017 bude velmi důležitým rokem ve vztahu k další budoucnosti naší společnosti po roce 2019. Již letos lze očekávat vyhlášení nabídkových řízení na vybrané linky dálkové dopravy, ale i na některé výkony regionální dopravy ve vybraných krajích. Do těchto soutěží jsme připraveni vstoupit s nabídkou dopravně ucelených, zákaznický zajímavých a nákladově efektivních konceptů, nicméně je zřejmé, že se jedná o velkou výzvu pro nás jako ČD, jak přesvědčit o svých kvalitách.

ČD musí i nadále pokračovat v nastavené strategii, kterou je nejen udržení stávajících, ale především získávání dalších cestujících a zlepšení nejdůležitějších výkonných ukazatelů. Na straně jedné tedy uděláme maximum pro to, aby i v nadcházejícím období byl splněn cíl udržení tržeb od cestujících. Na straně druhé budou ČD i nadále pokračovat v modernizaci vozového parku, ať už z hlediska komfortu (například připravovaný a projednávaný redesign souprav Pendolino), nebo rozšiřování dalších služeb, včetně možnosti využívat wi-fi.

Cílem národního dopravce je především snaha o standardizovaný a očekávatelný produkt, tedy dodržování řazení vlaků a minimalizaci závad. České dráhy vnímají tento ukazatel kvalitativních standardů za klíčový faktor úspěchu u zákazníků, a proto mu bude věnována maximální pozornost zlepšení aktuálního stavu. V oblasti cateringových služeb budeme rozšiřovat službu ČD Minibar, případně rozšiřovat možnosti občerstvení využitím automatů na potraviny. V následujících dvou letech dojde také k dalšímu rozšíření počtu vozů se službou bezdrátového připojení k internetu. Chceme také, aby naši zákazníci o ČD a všech zajímavých nabídkách věděli, proto je naším dalším cílem efektivně cílený marketing a schopnost přilákat další zákazníky do našich vlaků.

Všechny tyto cíle mají však jeden společný jmenovatel – náklady. ČD nicméně považují za nezbytné trvale investovat do klíčového faktoru úspěchu, tedy do zákazníka a jeho přízně, a proto musíme udělat maximum k jeho udržení a trvalému přesvědčování o svých kvalitách. Je ale zároveň zřejmé, že celkový výsledek hospodaření není možné pouhým investováním zhoršit, a proto bude nutné některé procesy zefektivnit a nalézt způsob, jak ve stávajícím rozpočtu tyto čistě prozákaznické položky nadále navyšovat.

Otázka zní, zda je tento cíl za stávajících okolností pro nás dosažitelný. Pevně věřím, že odpověď a přesvědčení každého z nás zní „samozřejmě – je“ a že také se správnou mírou sebevědomí a sebereflexe každý přispěje k zefektivnění své práce, a tím i hospodaření ČD. Všichni si přejeme, aby značka České dráhy, národní dopravce byla důvěryhodným symbolem pro naše cestující i objednatele.



Radek Dvořák

Ředitel kanceláře člena představenstva pro osobní dopravu

BLIDEJOUILL -HUR. POCER AIRPORT	Praha Terminál 1	13:47
	Česká Třebová	13:48
	Neratovice	13:49
	Ričany	
PRAHY	Praha-Radotín	13:50
	Kutná Hora hl.n.	13:57
	Praha-Hostivař	13:59
	Praha-Smíchov	14:05
	Terminál 2	14:05



Legiovlak vyráží na další cestu

Úspěšný projekt Československé obce legionářské v podobě věrné repliky legionářského vlaku z období let 1918–1920, kdy se na Transsibiřské magistrále v Rusku odehrávaly válečné operace čs. legií, opět vyráží. Jeho první letošní zastávkou se stane Chlumeck nad Cidlinou, kde se objeví od 15. až 19. 3., poté se souprava třinácti rekonstruovaných historických vagonů přesune do Jičína (21.–26. 3.), Nové Paky (28. 3.–2. 4.), Trutnova (4. 4.–9. 4.), Náchodu (11.–16. 4.), Kostelce nad Orlicí (18.–23. 4.) a Letohradu (25.–30. 4.). Postupně ještě navštíví další česká města, během první poloviny roku to bude Ústí nad Orlicí, Kolín, Kutná Hora, Přelouč, Pardubice, Chrudim, Moravská Třebová a Vysoké Mýto. Vlak křížuje republikou od května 2015 a jeho pouť skončí až v roce 2020. Pomáhá veřejnosti udržovat povědomí o čs. legiích a jejich zásluhách na vzniku samostatného československého státu. Vstup do expozice Legiovlaku je zdarma. Více info najdete na www.legiovlak.cz. (red)

Přes dva miliony spojů jelo načas

Přesnost vlaků Českých drah se loni zvýšila meziročně o více než tři procentní body, když dosáhla bezmála 90%. Podle standardů Mezinárodní železniční unie tak provozoval národní dopravce 2,2 milionu spojů včas. Přesnost jízdy vlaků se zlepšila ve všech ukazatelích. V dálkové dopravě stoupla dokonce o 5,7% ze 72,1% v roce 2015 na 77,8% v roce 2016. Lepší výsledky si připsala i regionální doprava, když se přesnost zvýšila o 3,1% z 87,8% předloni na loňských 90,9%. Ve dvou procentech případů z více než 2,5 milionu sledovaných spojů vzniklo zpoždění v zahraničí. Výrazně tedy klesl počet zpožděných vlaků, a to na 325 tisíc spojů za rok. Nejčastějšími příčinami zpoždění byly křížování spojů, čekání na předjetí vlakem vyšší kategorie, výluky, čekání na přípoj a paradoxně i vysoký počet cestujících – prodloužil se totiž pobyt ve stanicích. České dráhy mohly ovlivnit přesnost vlaků pouze z 15 procent, na straně infrastruktury vzniklo 30% zdržení a více než 50% zpoždění připadá na další vlivy. (hol)

První railjet ČD ujel

Vlaky railjet patří k nejvytíženějším soupravám Českých drah. Denně ujede šest moderních jednotek dohromady přibližně 8 600 kilometrů. Souprava s číslem RJ 001 jako první dosáhla jednoho milionu kilometrů. Stalo se tak 8. března večer, kdy přijel vlak s označením RJ 372 W. A. Mozart ve 23:13 z Grazu do Prahy. Je to stejná vzdálenost, jako kdyby objel 25krát zeměkouli po rovníku. Do Depa kolejových vozidel Praha dorazila 23. 4. 2014 jako první právě souprava RJ 001. Další pak přijížděly do DKV v měsíčních rozestupech. Soupravy jezdily v rámci zkušebního provozu mezi Prahou a Brnem, později do Břeclavi a do Bohumí-



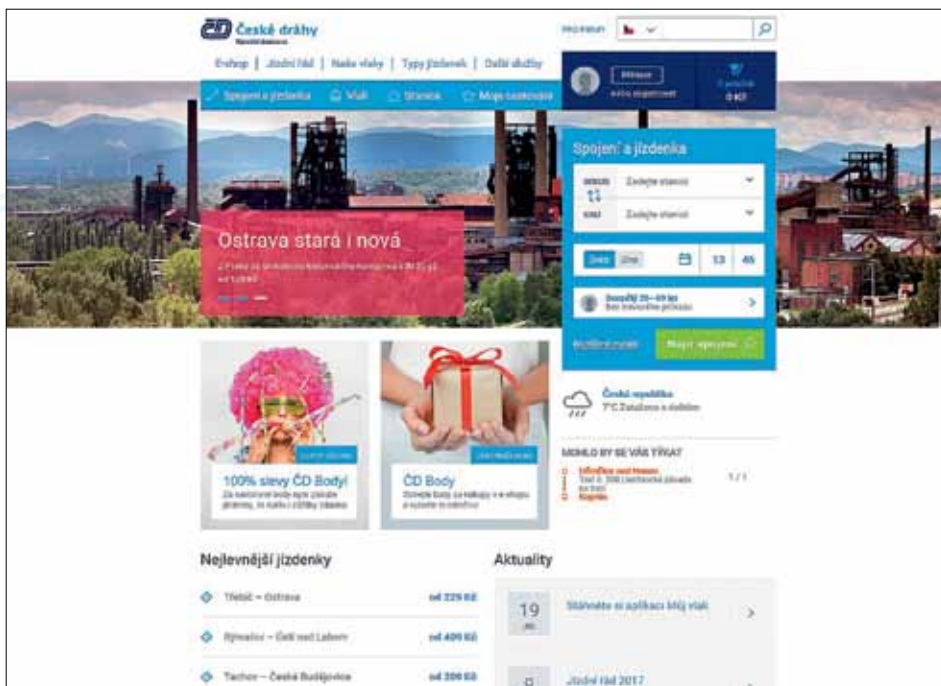
DVI pořádal školení k novele zákona o dráhách

Novela zákona o dráhách. To bylo hlavní téma iniciačního školení, které v budově pražského autoklubu pořádko dceřiná společnost ČD Dopravní vzdělávací institut. Novela přináší řadu novinek, cílem akce tedy bylo sjednotit výklad a představit vzdělávací potřeby, které z ní vyplývají. Předsdkyně představenstva DVI Blanka Havelková doplnila, že kromě sjednocení výkladu je nutné poskytnout veškeré zkušenosti zaměstnancům firem napříč segmentem železniční dopravy. Mezi řečníky byli specialisté na železniční právo, hospodářskou soutěž a regulaci železniční dopravy. Se svými příspěvky vystoupili například Petra Buzková nebo Tomáš Tyll. DVI pak představil systém školení zaměřených na konkrétní cílové skupiny dotčené novelou i vzdělávací akce otevřené pro odbornou veřejnost. (hol)



milion kilometrů

na. Doplnily vozový park ČD o soupravy, které posunuly kvalitu cestování v Česku na zcela novou úroveň, srovnatelnou se západoevropskými rychlovlaky typu ICE, TGV nebo nejmodernější generací Pendolín. Cestujícím nabídly moderní klimatizovaný interiér, oddíl business, 1. a 2. třídy, restaurační oddíl, dětské kino a řadu dalších služeb a výhod, které nabízí ČD ve spolupráci s ÖBB. Soupravy jsou nasazovány ve dvouhodinovém intervalu na linku Praha – Brno – Vídeň – Graz. (bez)



Web Českých drah s moderním designem

Webové stránky www.cd.cz mají od začátku března nový vzhled, podobný oblíbené mobilní aplikaci Můj vlak. Moderní flat design grafika a nové funkce usnadní zákazníkům hledání spojení a nákup jízdních dokladů. Nový web si mohli zákazníci vyzkoušet už v průběhu února, kdy byl v provozu souběžně s původními stránkami. Autoři se při vývoji nového webu zaměřili hlavně na zjednodušení odbavení. Zatímco dříve zákazníci museli zjišťovat informace o cestě vlakem na několika místech na webu Českých drah, nyní se všechny informace zobrazují hned po vyhledání konkrétního spojení. Další novinkou je ČD Kredit. Zákazník si na něj uloží zvolený finanční obnos a z něj platí jízdenky při nákupu v e-shopu a od začátku března také v mobilní aplikaci Můj vlak. Při stornování jízdenky se peníze bez zbytečného prodloužení zákazníkovi zase vrátí. Vrácení jízdních dokladů se zatím řídí standardními pravidly jako doposud. Zjednodušení se připravuje. Už nyní je ale možné využít zrychlený nákup pomocí kreditového účtu. Je určen lidem, kteří nakupují na poslední chvíli. (red)



Pavel Krtek jednal s hejtmany o spolupráci

Možné pokračování spolupráce po roce 2019 bylo hlavním bodem jednání předsedy představenstva Pavla Krtka s hejtmany Pardubického a Jihomoravského kraje. Zdůraznil, že ČD krajům nabízí stabilitu, spolehlivost a rozvinutou síť moderních služeb pro cestující a profesionální zaměstnance. V jihomoravské metropoli vyslovila správa kraje obavu nad vyčerpáním kapacity dopravní infrastruktury v železničním uzlu Brno dálkovými spoji, což znamená omezení regionální dopravy. V Pardubicích zase hejtman Martin Netolický generálnímu řediteli ČD připomněl, že k prioritám kraje patří řešení kapacitních problémů na koridoru a pochopitelně realizace dlouho projednávaných akcí, jako je zdvojkolejnění trati do Hradce Králové nebo Ostřešánská spojka. Podle Pavla Krtka se jednání zástupců vedení ČD s představiteli krajů ukazuje jako užitečná. Bez znalosti aktuálních potřeb a požadavků partnerů se podle něj další spolupráce neobejde. (bez)



Pětadvacítku vozů určených pro dálkovou dopravu zmodernizují České dráhy v rámci Skupiny ČD. O zakázku za 400 milionů korun se totiž postará dceřiná společnost DPOV. Chystanou akci již posvětila Dozorčí rada ČD. Národní dopravce využije vlastních technických kapacit a zkušeností a pustí se do modernizace jedenadvaceti vozů řady Bmz a čtveřice Amz, tedy vagonů s klimatizací a způsobilostí jet až dvousetkilometrovou rychlostí. DPOV na základě přímého zadání zakázky renovuje sedadla, podlahy, chodbičky, předstávky i toalety. Dosazen bude rovněž elektronický informační a rezervační systém, wi-fi pro přístup k internetu a nové zásuvky 230 V s USB konektory. Součástí zakázky se stane i provedení periodické vyvazovací opravy. Vozy se mají plnopočetně v provozu objevit od jízdního řádu 2018/2019 a budou nasazeny na expresní spoje. (hol)

Dopravce si vozy zmodernizuje sám

Musíme se zlepšovat tak, abychom zůstali respektovaní

Na konci loňského roku se stal novým členem představenstva Českých drah. S Martinem Bělčíkem, zodpovědným za úsek ekonomiky a informatiky, jsme nyní hovořili například o strategických cílech národního dopravce, dále o tom, jak uspět v ostrém konkurenčním boji, kde hledat úspory nebo co v rámci fungování firmy zlepšit a jaká je při tom úloha samotných zaměstnanců ČD.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

S jakými cíli jste do pozice člena představenstva ČD vstoupil?

Mám jenom jedinou osobní ambici, naplnit cíle Českých drah – můj dres má nápis České dráhy. Svou novou pozici současně chápu jako unikátní možnost, ale také odpovědnost.

Mluvilo se o Strategii skupiny ČD do roku 2020. Jaké jsou její cíle a jak to s ní vypadá nyní?

Není důležité o ní jen mluvit, důležité je ji realizovat. Projednaná strategie z roku 2016 je v současné době realizována celou škálou opatření, projektů a iniciativ, které mají za cíl dosáhnout ziskového hospodaření. V souladu s ní byl zpracován Podnikatelský plán pro rok 2017, byl vytvořen i Střednědobý plán a postupně jsou modifikovány některé procesy a posilováno strategické řízení. Strategickým cílem ČD je udržet podíl na trhu a dosáhnout ziskového hospodaření. Od těchto cílů se odvíjí ty dílčí, ať již z hlediska produktů, vztahu se zákazníky, provozu, personálu atd. Strategie je založena na skutečnosti, že České dráhy jsou dynamickým a konkurenceschopným dopravcem s vysoce odborným zázemím personálním, technickým a technologickým. ČD již dávno nejsou dinosaurem! Cílem strategie je, aby byl dopravce vnímán jako vysoce spolehlivý a stabilní partner pro všechny klíčové partnery, tedy pro majitele, objednatele, cestující, věřitele, dodavatele i zaměstnance. Právě stabilita poskytovaných služeb je naší konkurenční výhodou, kterou oceňují cestující i objednatelé. U nás se nestane, že kvůli modernizaci vozidel, nebo jinému výpadku, vlak pro cestující dnes ani zítra nepojede, protože ho zrovna opravujeme.

Co dalšího by měly ČD změnit či zlepšit?

Prostor pro zlepšení lze zcela určitě najít v oblasti plánování, provázanosti ekonomických pravidel a denního výkonu s procesem plánování. Pokud se nám podaří lépe provázat trojúhelník s vrcholy pravomoc, odpovědnost a zdroje, měli bychom lépe identifikovat prostor pro zlepšování. Každý vedoucí by měl být „motorem“ zlepšování, být tím, kdo první má zájem věci posouvat k výsledkům. Jako společnost jsme za posledních deset let urazili obrovský kus cesty ke zlepšení. Nezačínáme od nuly. Ale o to hůř je to proveditelné, vyžaduje to pokoru a nepřepálené ambice. Stojíme před změnou v obchodním modelu. V roce 2019 končí většina smluvních vztahů s objednateli. Ta situace je poměrně neobvyklá a pro jejich opětovné získání musíme udržet stávající kvalitu služeb a ještě ji o kus zlepšit.

Jak toho lze dosáhnout?

Klíčová slova jsou efektivita a produktivita. Je to nepopulární, ale bude to kombinace hledání úspor a nových příležitostí pro výnosy. V neposlední řadě v nastavení takové atmosféry ve firmě, která povede současně ke zvýšení konkurenceschopnosti a také k udržení sociálního smíru uvnitř firmy. Každý zákazník musí jasně poznat, že narůstá nejen kvalita služeb, ale také klientský přístup na každé úrovni společnosti. Postoj „to není můj problém“ je nepřijatelný.

Jakou roli mají ve strategických plánech zaměstnanci?

Nejsme organizace montážního typu. Náš byznys závisí na komunikaci se zákazníky. Hovoříme-li o zlepšování, a rád bych časem mluvil i o růstu, pak to není jen výsledek násobků s názvou počet cestujících, cena jízdenky nebo počet vlaků. V rámci strategie jsme stanovili tři sdílené hodnoty napříč ČD i Skupinou ČD, kterými jsou orientace na zákazníka, vysoká kvalita služeb a trvalé zlepšování ve všech oblastech podnikání. Klíčové je prosadit tyto hodnoty do práce každého zaměstnance.

Jak strategie vnímá konkurenci?

Musíme se naučit vnímat sami sebe jako silného hráče pro naši konkurenci. Pozice národního dopravce nás neopravňuje k rezignaci na soutěžním poli. Musíme nadále zlepšovat úroveň služeb tak, aby to byla naše konkurence, která bude mít respekt k naší práci. Neměli bychom si ani na vteřinu připouštět pocitu křivdy z toho, že proti nám stojí moderní, dynamické a dravé společnosti se schopností hospodařit efektivně, hospodárně a přitom zachovávat parametry služeb na solidním standardu. Jejich snaha získat podíl na trhu je legitimní a konekců pro nás pozitivní a motivační. My musíme být stejně důslední, urputní a „drzí“ jako oni. Musíme snít a sny realizovat. Musíme hledat chytrá udržitelná řešení a ta velmi rychle implementovat. Musíme společnost řídit na všech úrovních řízení. Největší konkurencí musíme být sami sobě – to, co stačilo před několika lety, nemusí stačit dnes. Jedině tak se staneme soupeřem naší konkurenci. A to není nereálný sen. Dobře nastavené řízení společnosti směrem k efektivitě a k dobrému hospo-

„
Největší konkurencí musíme být sami sobě – to, co stačilo před několika lety, nemusí stačit dnes. Jedině tak se staneme soupeřem naší konkurenci. A to není nereálný sen.“



MARTIN BĚLČÍK

Po studiích na Střední škole lesnické v Písku nastoupil na hradeckou Vojenskou lékařskou akademii JEP. Následovala Vysoká vojenská škola pozemního vojska Vyškov, kde vystudoval obor ekonomika armády a získal titul Ing. Od poloviny 90. let působil na vedoucích pozicích ministerstva obrany a Armády ČR. V letech 2003 až 2004 byl náměstkem ministra obrany (MO), později zastával post náměstka MO pro obrannou politiku. Následovaly pozice odborných poradců pro ČD Cargo a ČD. V roce 2014 se v ČD stal ředitelem odboru projektů a správy majetkových účastí, o rok později ředitelem odboru projektů a strategie. Martin Bělčík pochází z Kyjova, je ženatý a má tři syny. Mezi jeho záliby patří historie, architektura a gastronomie. Byl vyznamenán Záslužným křížem ministra obrany III. stupně.

daření nám umožňuje se plně soustředit na kvalitu. Nemáme ani o píď horší produkty a služby než ostatní hráči na trhu. Jsme stabilní a silný dopravce. A to, že v maximální možné míře dodržujeme „dražní předpisy“, není naše slabost, ale naopak naše konkurenční výhoda pro budoucnost, kterou objednatelé ocení. Potřeby a oprávněná očekávání našich zákazníků bereme jako ohromující příležitost, která udržet a posílit naše postavení na trhu a být vnímáni tak, že naše služby budou považovat za nejžádanější. Jsem však přesvědčený, že cestující nás v první řadě volí proto, že mají jistotu, že pojedeme zítra, za týden i za rok.

To je ale poměrně velký závazek.

Ano, je. Své závazky musíme plnit vůči vlastníkovi, věřitelům i zákazníkům. Jedním z klíčových hesel blízké budoucnosti musí být maximální odpovědnost za každý krok, který ve své pozici uděláme. Musíme konat tak, abychom byli efektivní a nebáli se slova „úspora“. Cílem je každoroční jednorozhodnutí úspora v nákladech při zachování či zvyšování úrovně služeb. To je velký úkol pro obchod, který musí zvládnout komunikaci se všemi objednateli. V této situaci si skutečně vážíme konstruktivní komunikace s ministerstvem dopravy, byť to tak ne vždy vypadá. Nadále očekáváme férové podmínky na trhu tak, abychom své cíle mohli realizovat. V rámci představenstva na těchto zásadních otázkách panuje shoda. Máme ideální příležitost tohoto stavu využít k postupnému zlepšení našeho postavení na trhu, abychom stále byli dominantním poskytovatelem služeb. Chceme dokázat, že titul národní dopravce nám náleží právem a že naši zákazníci od nás mohou očekávat to, co jim konkurence nebude umět nabídnout v období po roce 2019.

Jsou z hlediska strategie stále nejvýznamnější smlouvy s kraji?

Osobně jsem naprosto v souladu s názorem, že kraje jsou našimi nejvýznamnějšími a nejdůležitějšími zákazníky. Máme jich čtrnáct a každý je jiný. Vyhovět se snažíme všem podle jejich specifických požadavků. Komunikujeme s hejtmany a dalšími představiteli krajů a budeme rádi, když se nám podaří pokračovat v dobrých obchodních i osobních vztazích. Současně si velmi dobře uvědomujeme, že největším zákazníkem je stát prostřednictvím ministerstva dopravy, kde se snažíme v rámci konstruktivní diskuze hledat vzájemně přijatelná řešení. S ohledem na závazky vůči věřitelům nelze spoléhat na to, že "to nějak dopadne". Proto se soustředíme na další zlepšení celého procesu plánování, a to od lepší identifikace potřeb a obchodních příležitostí trhu až po detailní kalkulaci v rámci cenotvorby. To vše s ambicí přizpůsobit nabídku konkrétní poptávce za konkrétní a konkurenčněschopnou cenu, která je zároveň férová a bude zahrnovat všechny závazky vůči zákazníkovi, které očekává. V neposlední řadě také potřebujeme vytvořit přiměřený zisk, abychom mohli našim závazkům dostát.

Vraťme se k úsporám. Kde musí ČD šetřit nejvíce?

Úsporná opatření již probíhají ve všech oblastech a na všech úrovních firmy. Cílem společnosti je dosáhnout kladného hospodářského výsledku a to je možné v podstatě jenom kombinací možností – novými trhy, lepší ziskovostí stávajících produktů a nemilosrdným seškrtnutím ztrátových činností.



Pardubická ČD Lounge je zasvěcena Janu Pernerovi

Větší komfort zákazníkům poskytuje v pořadí již druhá modernizovaná čekárna ČD Lounge v Pardubicích, která začala sloužit 2. března. Zatímco Brno, kde byly loni opraveny prostory pro cestující 1. třídy a pasažéry vlaků vyšší kvality, se stalo symbolem pocty grafikovi a železničnímu dokumentaristovi Jiřímu Boudovi, pardubický salónek je zasvěcen významnému železničnímu staviteli Janu Pernerovi.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Na jaře se otevře stejná čekárna v Praze a věnována bude Siru Nikolasi Wintonovi. Další modernizované ČD Lounge by měly následovat a cestující si tak budou moci prohlédnout ukázky z díla významných osobností, dozvědět se něco o jejich životě a při čekání si také užijí většího komfortu. Jakým osobnostem dopravce zasvětil další VIP čekárny v Ostravě a Olomouci, zatím ještě není jasné.

České dráhy otevřely prvních šest VIP čekáren ČD Lounge už před dvanácti lety. Nejprve byly určeny cestujícím vlaků SC Pendolino, později národní dopravce zareagoval na požadavek a zpřístupnil i pro cestující v dalších vlacích vyšší kvality. Oddělená a moderní čekárna nenabízí cestujícím jen klid a pohodu,

KDO MŮŽE VYUŽÍT SLUŽEB ČEKÁREN

- cestující s platnou jízdenkou pro 1. třídu
- cestující s platnou jízdenkou pro 2. třídu společně s místenkou pro vlak vyšší kvality (railjet, SuperCity, EC, IC, EN, Ex, Rx) nebo místenkou SC či railjet business nebo lůžkovým či lehátkovým příplatkem
- cestující se zákaznickou aplikací IN 100 nebo IN Business na In Kartě
- cestující s dětmi do 10 let
- těhotné ženy
- cestující s platným průkazem ZTP nebo ZTP/P

ale přidává i bezplatný přístup k internetu pomocí technologie Wi-Fi, dětský koutek, elektrické zásuvky a ve většině i toaletu a přebalovací pult.

Změnil se design

Pardubická ČD Lounge je klimatizovaná, samozřejmě jsou monitory s časy odjezdů a rovněž bezplatný přístup k internetu. „Chtěli jsme, aby tento typ čekáren nabízel zákazníkům kromě pohodlí při čekání na vlak i něco navíc. S rozšiřující se klientelou jsme se rozhodli změnit i design celého prostoru. Vybrali jsme proto osobnosti spjaté s železnicí, nebo regionem. V Pardubicích byla volba jasná. Stavitel železnic Jan Perner se zasloužil mimo jiné o propojení Prahy s Vídní Severní státní dráhou, která spojila obě metropole právě přes Pardubice,“ řekl člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán.

Slavnostní předání modernizované ČD Lounge se zúčastnila řada významných hostů, mezi nimiž nechyběl hejtman Pardubického kraje Martin Netolický nebo architekt Mikolaj Řepa, syn muže, jenž v padesátých letech budovu pardubického hlavního nádraží navrhnul. „Inovované prostředí ČD Lounge představuje významný kvalitativní posun. Jsem ale přesvědčen, že by si hala pardubického hlavního nádraží opravdu již zasloužila celkovou rekonstrukci, protože tudy denně projde až dvacet tisíc cestujících, kteří na lepší prostředí mají určité nároky,“ dodal hejtman Martin Netolický. Zároveň vyzdvihl nenahraditelnou úlohu Českých drah coby regionálního i dálkového dopravce. ◆

V PROVOZU JEZDÍ PŘES 600 BEZBARIÉROVÝCH VOZŮ A SOUPRAV

České dráhy v současné době provozují 631 bezbariérových vozidel umožňujících cestování osob na vozíku. V loňském roce doplnil národní dopravce svůj park bezbariérových vozidel o elektrické jednotky InterPanter na lince Brno – Svitavy – Pardubice – Praha a multifunkční vozy typu Bmpz určené pro expresní dopravu mezi Prahou, Ústím nad Labem, Děčínem a severním Německem.

„Díky více než 600 vozům a jednotkám upraveným pro cestování osob na vozíku můžeme v aktuálním jízdním řádu nabízet osobám se ztíženou možností pohybu přepravu v rekordním počtu 4 914 spojů,“ řekl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu.

„V každodenním provozu to znamená, že více než 70 procent denně vypravovaných vlaků je zařazeno v objednávkovém systému pro přepravu osob na vozíku a umožňuje provést si do takového spoje objednávku přepravy,“ doplnil.



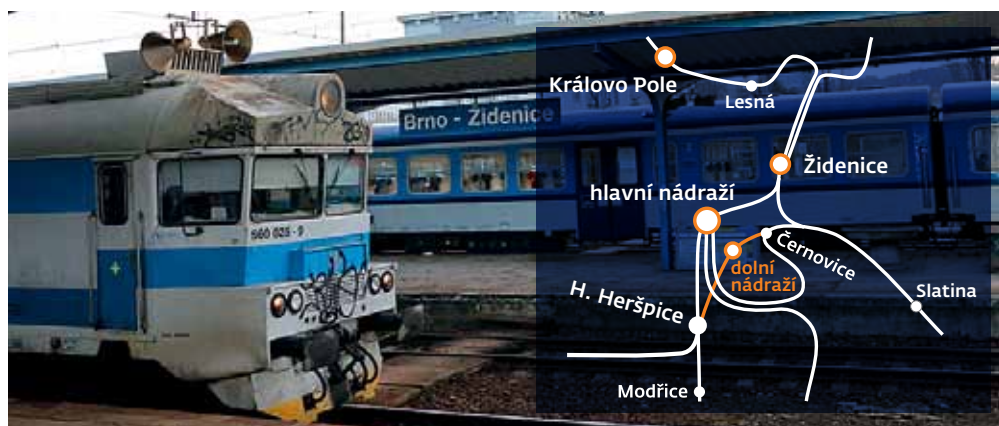
Velmi pozitivní podle něj rovněž je fakt, že skoro tři čtvrtiny všech pro bezbariérovou přepravu přístupných vozidel představují nízkopodlažní elektrické a motorové jednotky. „Do nich mohou snadno nastupovat nejen lidé na vozíku, ale také senioři, maminky s kočárky, nebo lidé, kteří mají například po úrazech ztíženou možnost chůze do schodů,“ připomněl jejich výhody Michal Štěpán. Tento počet vozů lze doplnit ještě o modernizované patrové vozy, které mají nástupní prostor také v úrovni bezbariérových nízkopodlažních vozidel.

Nákup bezbariérových vozů a jednotek bude pokračovat i v budoucnosti.

V současnosti je například procesována veřejná zakázka na dodávku nových vozů pro linku Praha – Brno – Bratislava – Budapešť, jejíž součástí bude komfortní vůz pro bezbariérové cestování osob na vozíku. Dozorčí rada ČD nedávno vydala také předchozí souhlas k výpísání výběrového řízení na nákup 10 moderních bezbariérových motorových jednotek pro páteřní spojení z Kladna do Prahy. (Peš) ◆

Cestu přes Brno zkomplikuje výluka

Na začátek léta se připravuje největší výluka v historii Brna. Potrvá celých sto dní – od 3. června až do 10. září a železniční doprava na hlavním nádraží při ní dozná významných změn. Většina vlaků bude zastavovat buď v Králově Poli, Židenicích nebo na stanici Brno dolní nádraží nedaleko autobusového terminálu Zvonařka. Omezení se týká nejen desítek tisíc lidí, kteří do Brna pravidelně přijíždí, ale i turistů.



MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Výluka, která navazuje na tu z roku 2013, se opět dotkne průjezdu brněnským hlavním nádražím. Stavbaři budou pracovat na pražském viaduktu přes Křenovou ulici pod první a druhou traťovou kolejí a také modernizovat čtvrté nástupiště s přílehlou šestou kolejí. Musí pročistit šetrkové lože pod oběma traťovými kolejemi, vyměnit pražce i kolejnice a obnovit trakční vedení. U viaduktu dělníci snesou svršek a položí nové kolejové lože. Při té příležitosti se připraví na rekonstrukci zabezpečovacího zařízení, která se plánuje v letech 2018 až 2019. Také čtvrté nástupiště dozná úplné proměny, neboť se chystá výměna střešního krytu, ale i litinových sloupů včetně dlažby, kolejnic a osvětlení. Po opravě se bude podobat druhému a třetímu peronu, které už revitalizací prošly. Podle investora akce, SŽDC, je stavba nutná jak z dopravního, tak i technického hlediska, a to bez ohledu na to, v jaké poloze bude v budoucnu umístěno brněnské hlavní nádraží. Bez těchto důležitých oprav by dnešní nádraží nemohlo dále sloužit.

Obnoví se dolní nádraží

A jak se tato výluka dotkne železnice? Mezinárodní vlaky z Prahy a Břeclavi budou přijíždět a odjíždět z dolního nádraží, kam se z hlavního nádraží zavede náhradní autobusová doprava. Navíc mezinárodní spoje EuroCity a railjet Praha – Brno – Wien/Budapest linky Ex3 budou ve směru do Prahy zastavovat ve stanici Brno-Židenice a na dolním. Vlaky z Prahy zároveň pojedou o 4 minuty dříve.

PŘESUN NÁDRAŽÍ? ZATÍM NE

O poloze nového brněnského nádraží rozhodovali obyvatelé tohoto města v referendu loni v říjnu. Kvůli nízké účasti je však neplatné. Dorazilo totiž pouze 24 procent voličů. Z lidí, kteří hlasovali, se 80,94 procenta vyjádřilo pro modernizaci železničního uzlu při Nádražní ulici v centru Brna a 67,89 procenta pro otevřenou návrhovou soutěž. Většinově tedy podpořili stanoviska iniciátorů referenda, kteří dlouhodobě nesouhlasí s odsunem nádraží dále od centra. Výsledek referenda je pro město nezávazný. Při rozhodování o variantě má zcela volné ruce.



Rychlíkové spoje linky R9 z Prahy a Havlíčková Brodu ukončí jízdu v Brně-Králově Poli a náhradní dopravu zajistí posílená tramvajová linka, v době souběhu s výlukou Řikonín – Vlkov cestující použijí autobusy, které pojedou ze Žďáru nad Sázavou do Brna. Regionální linka S3 Žďár nad Sázavou – Tišnov – Brno – Vranovice – Břeclav by podle plánů měla jezdit v pracovních dnech pouze v půlhodinovém taktu, spoje jedoucí po 15 minutách budou v úseku Brno – Tišnov během výluky zcela zrušeny. Jižní větev linky S3 začne na brněnském hlavním nádraží, severní větev zamíří přes Brno dolní nádraží do stanice Modřice. V Brně dolním nádraží, respektive Židenicích navíc ukončí jízdu vybrané spěšné vlaky od České Třebové. Regionální spoje linky S2 ve směru z Březové nad Svitavou, Letovic a Blanska rovněž skončí v Brně-Židenicích a jižní úsek z Brna do Sokolnice a Křenovic obslouží oddělené spoje, které vyjedou z hlavního nádraží.

Provoz zkomplikují další výluky

Aby toho nebylo málo, tak se na Brněnsku od 1. července do 31. srpna uskuteční ještě další dvě velké výluky. Na „brodské“ trati bude kvůli stavebním pracím v úseku Vlkov u Tišnova – Tišnov zavedena místo regionálních spojů náhradní autobusová doprava. O víkendu autobusy pojedou až do Brna-Králova Pole, odkud dále cestující použijí městskou hromadnou dopravu. Ve stejném termínu bude kvůli rekonstrukci stanice Kuřim v úseku Brno-Královo Pole – Kuřim – Tišnov jedнокolejný provoz, takže vlaky linky S3 budou v úseku Tišnov – Brno dolní nádraží – Modřice jezdit podle výlukového jízdního řádu v odlišných časových polohách.

Na srpen se rovněž plánuje nepřetržitá výluka Brno hlavní nádraží – Sokolnice-Telnice – Křenovice. Během omezení nepojede jižní větev regionální linky S2, kterou nahradí jak autobusové linky Integrovaného dopravního systému JMK, tak náhradní autobusová doprava ČD ze Sokolnice a Chrlic do Brna hlavního nádraží.

Dopravní podnik města Brna hodlá navíc zajišťovat po celou dobu výluky dvě posilové tramvajové linky P2 a P6. Linky P2 propojí brněnské hlavní nádraží se Starou Osadou, resp. zastávkou Kuldova v blízkosti stanice Brno-Židenice. Linka P6 pojedou z Nových sadů kolem hlavního nádraží až do dopravního terminálu u královopolského nádraží. ♦

Potřebuji informaci

Dávám na vědomí

Textová zpráva

ZPRAVODAJSTVÍ

Mimořádná událost
 Číslo vlaku: 15311
 Stanice: Poniklá
 Počet cestujících ve vlaku: 5
 Brázka s autem;
 P. DOUCHA 16.07.15

ČD Komunikátor zrychlil přenos zpráv

Vlakové čety a dispečerů Českých drah spolu už několik měsíců komunikují přes novou mobilní aplikaci ČD Komunikátor.

Ta především usnadnila a zrychlila tok informací mezi oběma skupinami provozních zaměstnanců a nahradila běžné telefonování. Jen za poslední dva měsíce se přes ni vyměnilo přes 34 tisíc zpráv.

Státní	Číslo vlaku	Stav	Poloha	PH	PH1	PH2	PH3	PH4	PH5
8814	16:39:26	Zajištění přípoje vl. 1613 Kufín	Kufínská Hora hl.n.						
15211	16:37:17	Brázka s autem - Poniklá	Poniklá	PH1, PH2, PH3, PH4					
15326	16:54:10	Čekání vlaku Svítavy	Svítavy	PH2, PH3, PH4					
860	15:54:14	Zajištění přípoje vl. 15336 Svítavy	Svítavy	PH2, PH3, PH4					
9873	15:21:54	Snižení rychlosti Tarnov - Mladá Boleslav hl.n.	Mladá Boleslav-Cebl	PH1, PH2, PH3					

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR, ARCHIV ČD

Mobilní chatovací aplikace Českých drah ČD Komunikátor sklízí úspěchy. Dokažuje to statistika, kterou národní dopravce nedávno zveřejnil. Systém, jenž zrychlil komunikaci mezi vlakovými četami a dispečerů ČD, si za poslední dva měsíce na svůj účet připsal 34 214 přenosů zpráv, v průměru tedy 590 denně. Aplikace se navíc může pyšnit devětadesátiprocentní úspěšností doručení – ocitne-li se vlak mimo mobilní datový signál, dokáže systém informaci zakódovat do SMS zprávy a odeslat z „dostupnější“ hlasové sítě.

„Denně vypravujeme přes sedm tisíc vlaků a kromě půl milionu cestujících jsou ve vlacích stovky průvodčích a vlakvedoucích. Mohou se stát různé události a vlaková četa potřebuje rychle informovat dispečerský aparát a naopak. Každý průvodčí má nyní chytrý telefon s nahanou aplikací,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu. Aplikace už se při mimořádných udá-

lostech osvědčila a kromě provozních zaměstnanců dostali přesné a pohotově poskytnuté informace především cestující. „To je na celé věci nejpodstatnější,“ podotkl Štěpán.

Jak celý unikátní projekt elektronizace provozní a krizové komunikace funguje? Uživatel si vybere z pětice témat a jejich dalších podtémat, zadá například číslo vlaku a další potřebné identifikační údaje, popíše mimořádnost a systém vše automaticky odešle kompetentním osobám. Oznámení je doprovázeno silným vyzváněcím tónem. „Apka“ navíc zašle zprávu o přečtení.

Zvládne fotky i video

Specialisté ČD začali chatovací systém testovat minulý rok o prázdninách. „Vyhodnotovali jsme rychlost zprávy a automatické odezvy, kvalitu pokrytí a prostupnost serveru. Snažili jsme testovat systém zátěžově, tedy v co možná největším počtu lidí, a soustředili jsme se zejména na úseky, kde není kvalitní pokrytí datovým i hlasovým signálem mobilních ope-



rátorů,“ vysvětlil tehdy Ondřej Málek, supervisor z Regionálního pracoviště Zákaznického personálu ČD v Brně. Sám se zapojil do zkoušek, stejně jako několik desítek jeho kolegů z celé republiky.

Nyní jsou do projektu zapojeni všichni průvodčí, dispečerů osobní dopravy ČD, pracoviště centrálního zákaznického servisu a krizový tým. „Počítáme, že dále připojíme pokladny, e-shop a portál In Karet. ČD Komunikátor je napojen na informační systém pro podporu operativního řízení DISOD. Respektuje tedy trasu vlaku a konkrétní personál na spoji,“ řekl Roman Menc, web manager společnosti ČD a jeden z tvůrců systému. ◆

SEDMÝ NÁRODNÍ DEN ŽELEZNICE PŘIVÍTÁ BOHUMÍN

České dráhy připravují ve spolupráci s Městem Bohumín, SŽDC a dalšími subjekty na 23. září další velkolepou přehlídku moderních i historických železničních vozidel s doprovodným programem, tentokrát ve slezském Bohumíně. Organizačně náročná akce bude vyvrcholením oslav 170 let Severní dráhy císaře Ferdinanda, která byla v roce 1847 otevřena z Lipníka nad Bečovou až do Bohumína.

Oslavy se odehrají v bohumínském depu, a to jak v přílehlé části k nádraží, tak i protilehlé hale Technicko-hygienické údržby (THÚ), kam bude od nádraží zajištěna pravidelná kyvadlová autobusová doprava. Poslouží i obyvatelům tamní městské části, protože po dobu oslav patrně bude z bezpečnostních důvodů uzavřen nadochod pro pěší. Na prvním kontrolním dnu, který se konal 3. března na Městském úřadě v Bohumíně,

byl představen národním dopravcem sestavený rámcový scénář tvořený třemi samostatnými celky. Prvním je Svět změny umístěný v hale THÚ, kde bude mimo jiné k vidění jednotka Pendolino nebo railjet, dalším Svět historie na točně, kde se objeví celá řada českých a zahraničních historických strojů, a posledním Svět zábavy. Ten se bude nacházet jak v depu, tak i na bohumínském hlavním náměstí.

Více než dvě desítky tisíc návštěvníků z tuzemska, ale i sousedních zemí, kteří jsou v Bohumíně očekáváni, si budou moci v sobotní dopoledne kolem desáté hodiny vychutnat příjezdy protokolárních vlaků z Prahy – retro soupravu Ostravan a jednotku railjet, a ve čtvrt na jedenáct se otevrou všechny expozice. V poledne se plánuje komentovaná prohlídka lokomotiv na točně v depu a po celý

den budou jezdit zvláštní vlaky mezi Bohumínem, Ostravou-Svínovem, Kunčicemi a Ostravou středem, které budou prokládány speciálními jízdami po vlečkách společnosti AWT v ostravsko-karvinském důlním revíru. Plánuje se střídání parních a diesellových lokomotiv, jež budou jezdit kvůli častým úvratím ve dvojicích.

Celodenní program by měl ukončit zvláštní nákladní vlak vedený některou z řady parních lokomotiv a diesellovým Sergejem. Oslavy vyvrcholí v osm večer, kdy začne noční světelná show. Jak informo-

val vedoucí kontrolního dne Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy, národní dopravce připravuje i pro letošek zvláštní dárek pro návštěvníky. O něm budeme v Železničáři informovat. Kontrolní dny se uskuteční tradičně každých šest týdnů a budou při nich vyměňovány poznatky všech členů štábu – od zástupců města, přes zástupce z řad Policie ČR a Městské policie, partnerů a spoluorganizátorů akce až po zapojené složky Českých drah (DKV, RSM, ZAP, ROC) a Správy železniční dopravní cesty. (mah)



NOVELA ZÁKONA O DRÁHÁCH: CO PŘINESE ČD A CESTUJÍCÍM?



Mnohokrát změněný zákon o dráhách čeká 1. dubna novelizace. Za nezbytnou úpravou stojí směrnice Evropského parlamentu a přináší řadu novinek nejen národnímu dopravci, ale i jeho konkurenci. Podle odborníků může být novela předmětem rozličných aplikačních přístupů. Přinášíme přehled toho nejpodstatnějšího, co se v následujících měsících změní u ČD i ve vztahu k cestujícím.

JOSEF HOLEK, DANIELA KOVALČÍKOVÁ | FOTO: ARCHIV ČD

Tuzemská železnice se musí připravit na otevření trhu. Nařizuje jí to třiadvacátá novelizace zákona o dráhách, která vejde v účinnost letos 1. dubna. Široce pojatá liberalizace se projevila po vytvoření směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU z listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru a dopadá především na oblast osobní dopravy. Novela zákona tedy výrazně zasáhne do dosud platného a účinného zákona, v některých případech podle specialistů ČD na evropské právo a legislativu dojde ke zcela nové právní úpravě nebo ke komplexnímu nahrazení té stávající. Novinky tedy pocítí především dopravci.

Nejasnosti v zákoně o dráhách

„Liberalizace je fenoménem doby a trendem ovládaným unijní legislativou. U nás kromě mediálních proklamací nebyly obsah a meze tohoto termínu nejen nijak objasněny, ale ani

příliš naznačeny,“ tvrdí David Heppner, vedoucí oddělení ČD, do jehož působnosti tato problematika spadá. Podle něj se významně znehlednil zákon o dráhách coby páteří právní předpis pro celý drážní sektor. Jako příklad lze uvést skutečnost, že v něm není zakotven subjekt regulačního úřadu, vyžadovaný právem unijní směrnici. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře byl totiž zřízen až samostatným zákonem č. 320/2016 Sb. Ovšem jeho pravomoc a působnost v oblasti železnice jsou ukotveny ve zmíněné novele zákona o dráhách.

Zákon a jeho novelizace prezentuje kodexovou úpravu drah a drážní dopravy, což se kromě jiného projevuje v tom, že jím ve své době byly zřízeny i správní úřady vykonávající působnost podle zákona v celém sektoru, tedy Drážní úřad a Drážní inspekce. „Železniční doprava je významně harmonizována právem EU, kdy na rozdíl od jiných odvětví je pro svébytnou vnitrostátní úpravu ponecháno pouze minimum oblastí,“ vysvětluje Heppner.

Malá revoluce

Experti vedou diskusi o tom, zda by nebylo vhodné celý zákon rekodifikovat, tedy vytvořit novou, komplexní a ucelenou právní úpravu zohledňující všechny oblasti mající do zákona vstupy. „Může se jednat například o vstupy pro osobní i nákladní dopravu, interoperabilitu, technická zařízení, rozdělení původního holdingu ČD na dopravce a provozovatele drážní infrastruktury nebo vstupy vyplývající z ingerence práva hospodářské soutěže,“ vyjmenovává Heppner s tím, že zakotvena by měla být i věcná podstata práva soukromého, od roku 2014 kodifikovaná v novém občanském zákoníku.

Zákon byl nejen v souvislosti s právní úpravou EU dvaadvacetkrát měněn. „Novela zákona o dráhách přinesla řadu významných změn, které musí národní dopravce vyhodnotit, zajistit řádné plnění nových či modifikovaných povinností, které je nezbytné přenést do jeho činnosti tak, aby se nedostal do střetu se zákonem,“ říká na závěr David Heppner.

Zákon o Českých dráhách

Novela zákona č. 77/2002 Sb. o ČD je doprovodnou novelou k novele zákona o dráhách. Zrušila ustanovení o zákazu tzv. křížového financování pro duplicitu s jinými předpisy a odstranila povinnost ministerstva dopravy vybírat Českým drahám auditora pro roční účetní závěrky samostatných účetních okruhů. Nově vstupující unijní směrnice požaduje nezávislost státem vlastněného dopravce na státu i ve věcech kontroly účetnictví.

REGULACE DRÁŽNÍ DOPRAVY

Přidělování kapacity dráhy § 32, § 34, § 34a a jízdní řád § 40

- Kapacita dráhy se přiděluje na dráze celostátní, regionální a veřejně přístupné vlečky na dobu platnosti jízdního řádu. Ve většině případů tak činí SŽDC.
- Zákon nově stanovuje, že pokud provozovatel dráhy je současně dopravcem, musí přidělovat kapacitu dráhy prostřednictvím osoby, která jej zastupuje a která garantuje nestrannost přidělování.

Dopad na ČD

- Pokud jsou ČD vlastníkem veřejně přístupné vlečky nebo vlastníkem části dráhy celostátní nebo regionální, musí ke dni účinnosti zákona (1. 4. 2017) zajistit přidělování kapacity této dráhy prostřednictvím osoby, která garantuje nestrannost přidělování. Lze se obrátit na SŽDC nebo jinou osobu na základě obhajitelného obchodního rozhodnutí ČD.

Nové služby § 34d

- Novou službou se rozumí služba ve mezinárodní osobní dopravě, tj. zavedení nového mezinárodního osobního železničního spoje s otevřeným přístupem a se zastávkami na území ČR, nebo významná změna ve stávajícím mezinárodním spoji, která představuje zvýšenou četnost nebo zvýšený počet zastávek v rámci stávajícího mezinárodního spoje.
- Dále se novou službou rozumí služba ve vnitrostátní osobní dopravě bez smlouvy o veřejných službách.
- Otevření mezinárodní osobní železniční dopravy hospodářské soutěži nesmí být využito pro otevření trhu vnitrostátní osobní železniční dopravy; tj. nesmí umožnit kabotáž a nesmí mít důsledky pro organizaci a financování osobní železniční dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách.
- Tomu slouží test hlavního účelu nového mezinárodního spoje, v rámci kterého se posuzuje účel navrhované nové služby a test hospodářské vyváženosti, v rámci kterého se posuzuje, zda novou službou nedochází k podstatné změně v hodnotě smlouvy o veřejných službách.
- O testu hlavního účelu rozhoduje regulátor na žádost objednatele nebo dopravce.

Dopad na ČD

- Míra vstupu konkurence bude záležet na rozhodovací praxi regulačního úřadu, který by měl kromě jiného zohledňovat dopady na veřejné rozpočty.

Dopad na cestujícího

- Novela zatím neotevívá trh osobní dopravy v evropském pojetí, tj. neumožňuje vstup neusídlených dopravců na vnitřní trh. Tento vstup zajišťuje až 4. železniční balíček počínaje rokem 2019 se šestiletým přechodným obdobím. Státem neregulovaná konkurence usídlených dopravců by mohla způsobit rozpad síťovosti s konečným dopadem na cestujícího.
- Zlepšení práv cestujících v konkurenčním prostředí vnitřního trhu ČR je přímo závislé od schopnosti státu zajistit společný informační systém dopravců, integrovaný systém prodeje jízdenek,

povinnou účast všech dopravců na těchto systémech a vznik clearingového centra včetně udělení odpovídajících pravomocí clearingovému centru.

- Pokud stát nevytvoří tyto základní předpoklady, může docházet k výkyvům v dopravní obslužnosti, k destrukci fungující síťovosti, ke snižování hodnoty národního dopravce, k hospodářským ztrátám a v konečném důsledku k negativním dopadům na cestujícího.

Nová služba ve vnitrostátní osobní dopravě bez smlouvy o veřejných službách

- Nesmí mít důsledky pro organizaci a financování osobní železniční dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách; tomu slouží test hospodářské vyváženosti, v rámci kterého se posuzuje, zda novou službou nedochází k podstatné změně v hodnotě smlouvy o veřejných službách.
- O provedení testu rozhoduje regulátor postupem podle výše zmíněného prováděcího nařízení.
- Rozhodnutí regulátora je závazné pro přidělece kapacity. Přidělece kapacity buď nepřidělí kapacitu, nebo ji omezí, případně ji odejme.

Kompenzace náhradní autobusové dopravy (NAD) § 36 odst. 2, 3 a 4

- Kompenzaci hradí provozovatel dráhy, který prostředky na ni zahrne do nákladů údržby, opravy nebo stavby dráhy, které jsou důvodem přerušování veřejné drážní dopravy.
- Nárok na kompenzaci za NAD vznikne: dopravci při provozování veřejné dopravy, tj. komerční i závazkové, pokud zajišťuje NAD v souladu s plánem omezení provozování dráhy nebo její části a pokud cena náhradní autobusové dopravy přesáhla úspory dopravce související s přerušením drážní dopravy a dopravce nemá na úhradu nárok na základě smlouvy o veřejných službách.

Dopad na ČD

- ČD vzniká dnem účinnosti zákona (1. 4. 2017) nová povinnost evidence NAD. Ta by měla plně v souladu s plánem omezení provozování dráhy. Současně musí být zajištěna evidence úspor dopravce v souvislosti s přerušenou dopravou.

Dopad na cestujícího

- Prakticky žádný. Vždy, v případě zavedení NAD, bude muset cestovat autobusem objednaným dopravcem.





PROVOZOVÁNÍ ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

Provozování zařízení služeb § 23d až § 23g (nově vložená samostatná část čtvrtá)

- Zavádí se nový pojem „zařízení služeb“, kterým se rozumí železniční stanice, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která slouží k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce a stanovují se podmínky přístupu dopravců k zařízení.
- Provozovatel zařízení služeb je odpovědný za řízení jednoho nebo více zařízení služeb nebo za poskytování jedné nebo více služeb železničním podnikům.
- Vlastník zařízení služeb má ze zákona povinnost provozovat zařízení služeb. Neprovozuje-li vlastník zařízení po dobu 2 let a kterýkoli dopravce doloží, že zařízení služeb potřebuje, musí zajistit jeho provozování. Vlastník se povinnosti provozování zproští, pokud provádí úpravy na zařízení, nebo prokáže, že nezajistil provozovatele.
- Spory o poskytnutí služeb v zařízení služeb řeší regulátor.
- Poskytování služeb je za úplatu.
- Dpravce může být současně vlastníkem i provozovatelem zařízení služeb. Pokud však má dopravce dominantní postavení na trhu osobní nebo nákladní železniční dopravy, musí být zajištěno, aby provozování vybraných zařízení služeb bylo na dopravci nezávislé, pokud jde o organizační aspekty a otázku rozhodování. Zákon proto ukládá, aby služby byly poskytovány prostřednictvím pobočky a bylo o nich vedeno oddělené účtování.
- Doplňkové a pomocné služby poskytované prostřednictvím zařízení mají samostatný právní režim; nevztahuje se na ně povinnost provozovatele umožnit jejich poskytování dopravcům.

Dopad na ČD

- ČD v postavení provozovatele zařízení služeb musí zajistit ve lhůtách podle zákona zveřejnění ceny služeb a podmínky přístupu ke službám v Prohlášení o dráze, a to od 1. 4. 2017.
- Pro ČD nová právní úprava znamená nutnost provozovat ode dne účinnosti zákona, tj. od 1. 4. 2017 vybraná zařízení služeb v rámci pobočky a odděleně o něm účtovat. Současně musí ČD zajistit stejný postup pro ovládané společnosti, které provozují zařízení služeb.
- ČD musí vyhodnotit všechny pomocné a doplňkové služby a rozhodnout, zda je bude od 1. 4. 2017 poskytovat i jiným dopravcům.

Dopad na cestujícího

- Dopad je minimální. Národní dopravce bude muset za úplatu vypůjčit mobilní plošinu pro imobilní osoby konkurenci. Toto však na určité bázi funguje již dnes.

REGULACE PROVOZOVÁNÍ DRÁHY

Plán obchodní činnosti § 23

- Zakotvena je nová povinnost pro provozovatele dráhy celostátní, regionální a veřejně přístupné vlečky, přijmout plán obchodní činnosti, který předem zpřístupní pro odůvodněné připomínky.

Smlouva o provozování drážní dopravy § 23

- Zákon stanovuje povinné náležitosti smlouvy o provozování drážní dopravy, kterým je, kromě ceny nebo výše sankcí, i nestranný způsob mimo-soudního řešení sporů mezi stranami smlouvy týkajících se sankčních plateb za narušení provozování drážní dopravy. Lhůta, v níž má být řešení sporu přijato, činí 10 pracovních dnů.

Dopad na ČD

- ČD musí připravit plán obchodní činnosti pro veřejně přístupné vlečky, které vlastní, a to nejpozději do 1. 4. 2018.
- ČD jako smluvní strana musí dohodnout s přidělcem kapacity dopravní cesty (SŽDC) nové smlouvy podle zákona, a to nejpozději do 1. 4. 2019.
- ČD jako přidělec kapacity veřejně přístupné vlečky, kterou vlastní, musí připravit nové smlouvy podle zákona, a to nejpozději do 1. 4. 2019.

DRÁHA JAKO DOPRAVNÍ CESTA

Dráha místní a zkušební dráha § 3

- Novela zákona zavádí dvě nové kategorie železniční dráhy – dráhu místní a zkušební. Dráha místní je železnice místního významu oddělená od celostátní nebo regionální dráhy. Do ní nemůže být zaústěna vlečka.
- Zkušební dráha slouží ke zkušebnímu provozu drážních vozidel nebo zkoušek pro schválení typu nebo změny typu drážních vozidel a infrastruktury.

Vlečka § 22a

- Nově se zavádí rozdělení vlečky na veřejnou a neveřejnou. Zákon přímo stanovuje, kdy je vlečka veřejně přístupná a vychází z právní konstrukce, že všechny vlečky jsou veřejné, a to až do doby, kdy provozovatel vlečky sdělí regulátorovi, že je vlečka veřejně nepřístupná a regulátor z moci úřední neuloží, aby byla vlečka provozována jako veřejně přístupná, protože nenaplní podmínky veřejné nepřístupnosti.

Stavba dráhy § 5

- Novela zákona staví najisto, že stavby dráhy nejsou a nestanou se součástí pozemku. Nedojde tedy ke splnutí stavby dráhy s pozemkem a stavbu dráhy bude možné vybudovat i na pozemku cizím a tato se nestane jeho součástí. Nadále však bude nutné mít oprávnění či právní titul zřídit stavbu na cizím pozemku (např. nájem, věcné břemeno, právo stavby), aby se vlastník pozemku nemohl domáhat jejího odstranění. Nová právní úprava znamená ztrátu zákonného předkupního práva vlastníka stavby a pozemku vůči sobě navzájem.
- Stavba dráhy celostátní, regionální, trolejbusové nebo dráhy speciální je veřejně prospěšná.

Dopady na ČD

- ČD musí vyhodnotit status vleček, které vlastní, a při naplnění zákonem daných podmínek veřejné nepřístupnosti požádat ve lhůtě do 10 dnů od účinnosti zákona regulátora o status neveřejné vlečky.
- ČD by měly zpracovat přehled pozemků, které mají ve vlastnictví, a pokud je na nich umístěna stavba dráhy, zajistit právní titul pro umístění stavby dráhy (věcné břemeno, nájemní smlouva nebo prodej pozemku, je-li to v obhajitelném obchodním zájmu společnosti).



Přihlaste se k ZP MV ČR

INZERCE

Přidejte se k největší zaměstnanecké zdravotní pojišťovně

Přestupní termín pro změnu zdravotní pojišťovny platí od 1. ledna do 31. března, mezi našimi spokojenými pojištěnci vás přivítáme od 1. července stávajícího roku.

Nabízíme spolehlivou pojistku pro vaše zdraví. Spolupracujeme s více než 26 000 lékaři a zdravotnickými zařízeními po celé ČR. Jsme otevřeni pro všechny, kdo stojí zejména o kvalitní zdravotní pojištění. Hradíme i tu nejmodernější a nejdražší zdravotní péči. Nabízíme spoustu zajímavých a výhodných bonusů pro celou vaši rodinu.

Přihlásit se můžete z pohodlí domova na www.211.cz

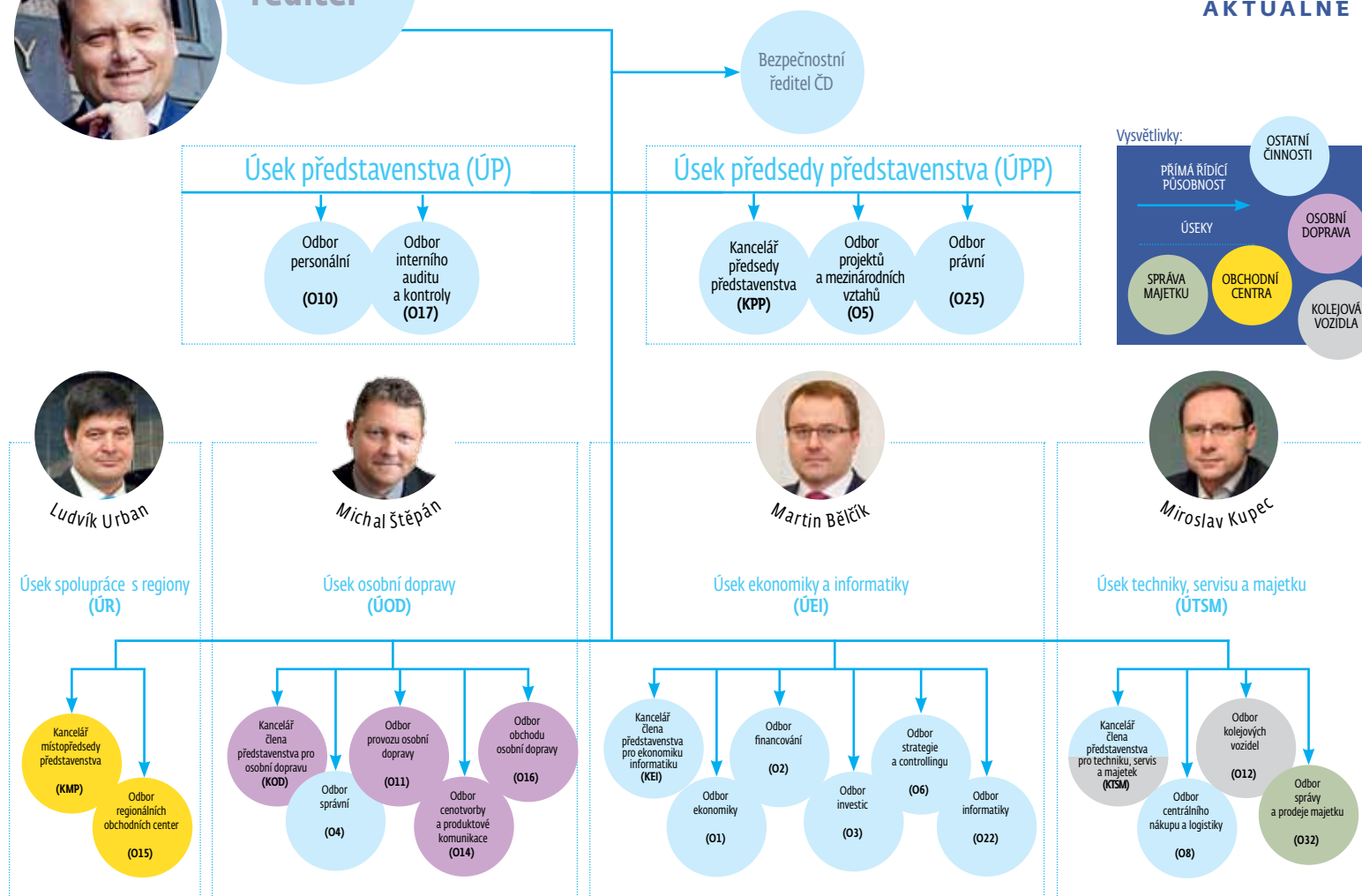
211

ZDRAVOTNÍ POJIŠTOVNA
MINISTERSTVA VNITRA ČR

ZDRAVOTNÍ POJIŠTOVNA
MINISTERSTVA VNITRA ČR **211**



www.zpmvcr.cz



Struktura na GŘ ČD se upravuje

Generální ředitelství Českých drah přistoupilo k úpravě organizační struktury. Ta navazuje na lednové změny. Dopravce také reaguje na novelu zákona o dráhách, která začne platit 1. dubna. Počítá se i se vznikem nové organizační složky Zařízení služeb. Na počty zaměstnanců nebudou mít úpravy žádný vliv.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Se začátkem března začala na Generálním ředitelství Českých drah platit nová organizační struktura. Doplnila tu, která nabyla účinnosti na začátku ledna, kdy představenstvo společnosti rozhodlo o vzniku úseků předsedy představenstva a úseku ekonomiky a informatiky. S počátkem roku se dílčí změny odehrály i v úseku osobní dopravy, kde se oddělily některé činnosti od stávajícího odboru obchodu osobní dopravy. Nyní se změny dotkly úseku předsedy představenstva, úseku spolupráce s regiony a investic a úseku ekonomiky a informatiky.

„Důvody lednových změn, na něž tyto navazují, byly především změny ve vedení společnosti, kde se promítla odbornost příslušných členů představenstva do kompetencí k řízení odborných útvarů,“ vysvětlil předseda představenstva ČD Pavel Krtek s tím, že počet zaměstnanců se nenavýšuje. To byl i jeden ze základních předpokladů organizační změny. „Aktuální změny organizačního uspořádání mají zjednodušit řídicí vazby na ředitelství v souvislosti s nabytím účinnosti novely zákona o dráhách,“ doplnil Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu.

Přesuny napříč odbory

Změny v organizačním uspořádání mají povahu přesunů odborů nebo oddělení, základní poslání a působnost dotčených útvarů se tedy upravuje s ohledem na rozsah převáděných činností. Do odboru právního (O25) se začlenilo oddělení legislativní a compliance. Úsek spolupráce s regiony a investic nově nese zkrácený název spolupráce s regiony (ÚR). Kancelář mí-



stopředsedy představenstva (KMP) se již vnitřně nečlení a stávající oddělení dotací se zapojuje do ÚEI stejně jako odbor investic (O03). Odbor financování (O02) je nyní součástí úseku ekonomiky a informatiky.

Za dubnovými změnami stojí mimo jiné účinnost novely zákona o dráhách. Stávající dominantní dopravci, kteří již mají fungující železniční infrastrukturu, musí umožnit přístup konkurenci k vybraným zařízením nezbytným pro provozování drážní dopravy. „V úseku techniky, servisu a majetku (ÚTSM) se proto objeví nová organizační složka Zařízení služeb (ZS),“ uvedl předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek.

Změny i v ZAPu

S příchodem letošního dubna také bude z odboru provozu osobní dopravy (O11) vyjmuté oddělení centrálního zákaznického servisu a přesune se nově pod stejným názvem do organizační jednotky Zákaznický personál (ZAP). „Zde je cílem vytvoření prostoru pro další možnou synergií činností v jednotce ZAP,“ nastínil Michal Štěpán budoucí plány. Měl tím na mysli migraci například dozorců provozu, vedoucích směny nebo odborných referentů dopravy a přepravy, kteří odbornými předpoklady a plněním pracovních povinností spíše odpovídají zařazení do ZAPu, nikoli do struktury generálního ředitelství. „Organizačními změnami se samozřejmě nenaruší nastavená spolupráce stávajících oddělení spadajících pod odbor provozu osobní dopravy s pracovištěm Centrálního zákaznického servisu a naopak,“ podotkl Štěpán.

Nádražky v brněnském železničním uzlu

K hodnocení nám nakonec zbyly jen dvě. Dalo by se říct, že na druhé největší české město s frekventovaným a využívaným železničním uzlem to rozhodně není mnoho. Na druhou stranu ale můžeme být rádi za všechny podniky tohoto typu, které se do dnešních dnů udržely.

PAVEL FREJ | FOTO: AUTOR

Hlavní nádraží vs. Královo pole



Královo pole potěší

Tolik lidí jako v minulosti, kdy naplno fungoval komplex Královopolských strojů, tudy sice již dávno neprochází, ale nádraží umístěné na konečné tramvajových linek by si větší pohyb a ruch určitě zasloužilo! Budova postavená v duchu reálného socialismu prý nebyla nikdy řádně dokončena a klade vysoké nároky na provoz a údržbu, o čemž svědčí předimenzovaná a poněkud prázdné vzhlízející hala. Z tisku se dozvídám, že Královo pole má svůj sen o zcela novém nádraží ve tvaru vážky. Autorem futuristického návrhu je architekt Petr Parolek, který také navrhl novou podobu hlavního nádraží. Kromě několika obchůdků a poloprázdných nástěnek tu najdete i zavedenou nádražku, respektive Hospůdku na Roli. Jen pár stolů, takže si musím přisednout k zarostlému chlápčovi, který celou půlhodinu, po níž mu trvá vypít půllitr piva, zírá do mobilu. V lokálu je lehce zakouřeno, v televizi dávají cyklistiku, kluci šlapou, zvuk vypnut. U každého stolu sedí jeden člověk, popíjí pivo a většina pokuřuje a přitom zírá na televizi,



po hospodě nebo do haly. Ale tam krom bezdomovce obklopeného igelitka

mi toho příliš k vidění není. Ani za okny, kde lze za žlutými záclonami spatřit jen ustupující svah. Pohodové atmosféře naopak pomáhá puštěné retro rádio a taky milá plnoštíhlá mladá výčepní s teplými podkolenkami ohnutými ke kotníkům. Výzdobu na zdi tvoří retro reklamy na Starobrno, což se dá pochopit. Byla by přeci zrada dělat reklamu na jiné než místní pivo. Já ovšem zrazuji. Na čepu je totiž Starobrno jedenáctka za 25, Břežňák čtrnáctka za 31 korun a také originální kofola, jak se dočtu na tabuli. Břežňák nechutná vůbec špatně. Překvapuje rozsáhlá nabídka jídel, vedle tradičních chutůvek k pivu spousta hutných polévek a hotovky – třeba kuře na paprice, vepřová na žampionech nebo svíčková. Přesto si tu za celou hodinu, co tu sedím, nikdo nedá nic k jídlu a počet hostů rovná se počtu několika málo stolů. Občas někdo vyjde ze salonku a zamíří na WC.



Možná přes poledne nebo večer tu je rušněji, i tak považuji za malý zázrak, že tu nádražka takové velikosti a s takovou nabídkou vůbec přežívá.



- Nabídka piv a jídel
- Atmosféra a obsluha



- Výhled a stísněný prostor



Sluníčkový mix na hlavním nádraží

Jedno se musí nechat. Člověk tu v prostorech rozlehlé budovy v zásadě najde vše, co pro cestu nebo při čekání na vlak potřebuje. To, v jakém stavu objekt je nebo jak budova vypadá, je věc druhá. Nádraží funguje jako živelný celek a kvalitu života v jihomoravské metropoli potvrzuje fakt, že tu potkáte moderní manažery stejně jako hezky oblečené dámy a slečny. Brno se také začíná prosazovat v oblasti gastronomie především nabídkou mnoha lehce bizarních i originálních kavárenských podniků, které si vysloužily pozornost celostátního tisku. Fajnsmekry tak jistě potěší třeba stánek Trdlokafe na prvním nástupišti. Ovšem na místě, kde kdysi fungovala klasická větší nádražní restaurace, nacházím jen podnik Blue Garden. Z dálky vypadá jako prodejna biopotravin, zvenku jako neúctná kavárna s nabídkou vín, a když nejistě vstoupíte dovnitř a mladá obsluha vás slušně pozdraví a nechá vydechnout, objevíte v pravé části i klasickou ztmavlou pivnici. Sedám si tam ke stolu u jediného okna, které prosvětluje místnost, abych mohl pozorovat ruch na kolejišti a díky teplotě a jakési neúctnosti, byť dřevěné lavice vypadají nově a čistě, si nesundávám ani bundu. Vedle mě vrčí klimatizace a za mými zády projíždí na pražském zhlaví jedna souprava za druhou. Výčepák mi donese inzerované tankové Starobrno za 28 Kč. Chutná jako Starobrno. Ve ztmavlé hospodě panuje ospalá anonymní atmosféra. Hledám nějaké rozřešení záhady, proč zrovna Modrá zahrada, ale ani z letáku na stole se mi tuhle hádanku nedaří rozřešit. Možná značka kávy. Přemýšlím o druhém půllitru a nakonec mířím na záchod. Na baru se ptám na cestu a potkávám zde i milou pa-



ni „Záchodovou“, která si sem přišla pro kávičku. Platím toaletné tedy přímo u baru a mám celý suterénní WC areál jen pro sebe. Přemýšlím, jak bych to zužitkoval, ale kromě fotky pisoáru v samostatných „luxusních“ kójičkách, což vidím poprvé, mě nic nenapadá. Na cestu do vlaku si nechávám natočit jemné perlivé víno od milé usměvavé paní z vinotéky vedle Blue Garden. Cestou na nástupiště potkávám spoustu krásných mladých lidí a mnohem lidštěji se tvářících než v hlavním městě. Jó Morava, Brněčko, jen ne prosím to Staro...



Stesky starého nádražáka

Ach to brněnské hlavní nádraží! Kauza stará téměř sto let. Odsunout nebo neodsunout? Jedno je jisté, dispozice jedné z nejstarších nádražních budov v ČR nevyhovuje moderním potřebám, stejně tak současná poloha v centru města nenabízí větší možnost rozvoje. Na druhou stranu ona poloha v místě nejživějšího přirozeného pohybu s návazností na městskou dopravu má své výhody. Každopádně tendence ke změně polohy narážely ve všech obdobích na odpor politiků, odborníků i veřejnosti. A zatím na tomhle faktu nic nezměnila ani uspořádaná referenda mezi občany. A ani starý nádražák nemá zcela jasno...



- Výhled na kolejiště
- Čistota

- Pivní nabídka
- Atmosféra
- Koncepce podniku

40%



Na královnu hor pěšky i vlakem

Masiv Rigi je označován za královnu hor. I když se svými pouhými 1 798 metry nad mořem nedosahuje ani poloviční výšky mnoha alpských štítů, má úžasnou polohu. Tyčí se nad rozhraním plochého severního Švýcarska a jeho jižní hornaté části, nad jezery Zugersee a Vierwaldstättersee a je z něj úchvatný kruhový výhled. Tvoří také kulisu jednomu z nejkrásnějších švýcarských měst – Luzernu s jeho slavným kapličkovým mostem.

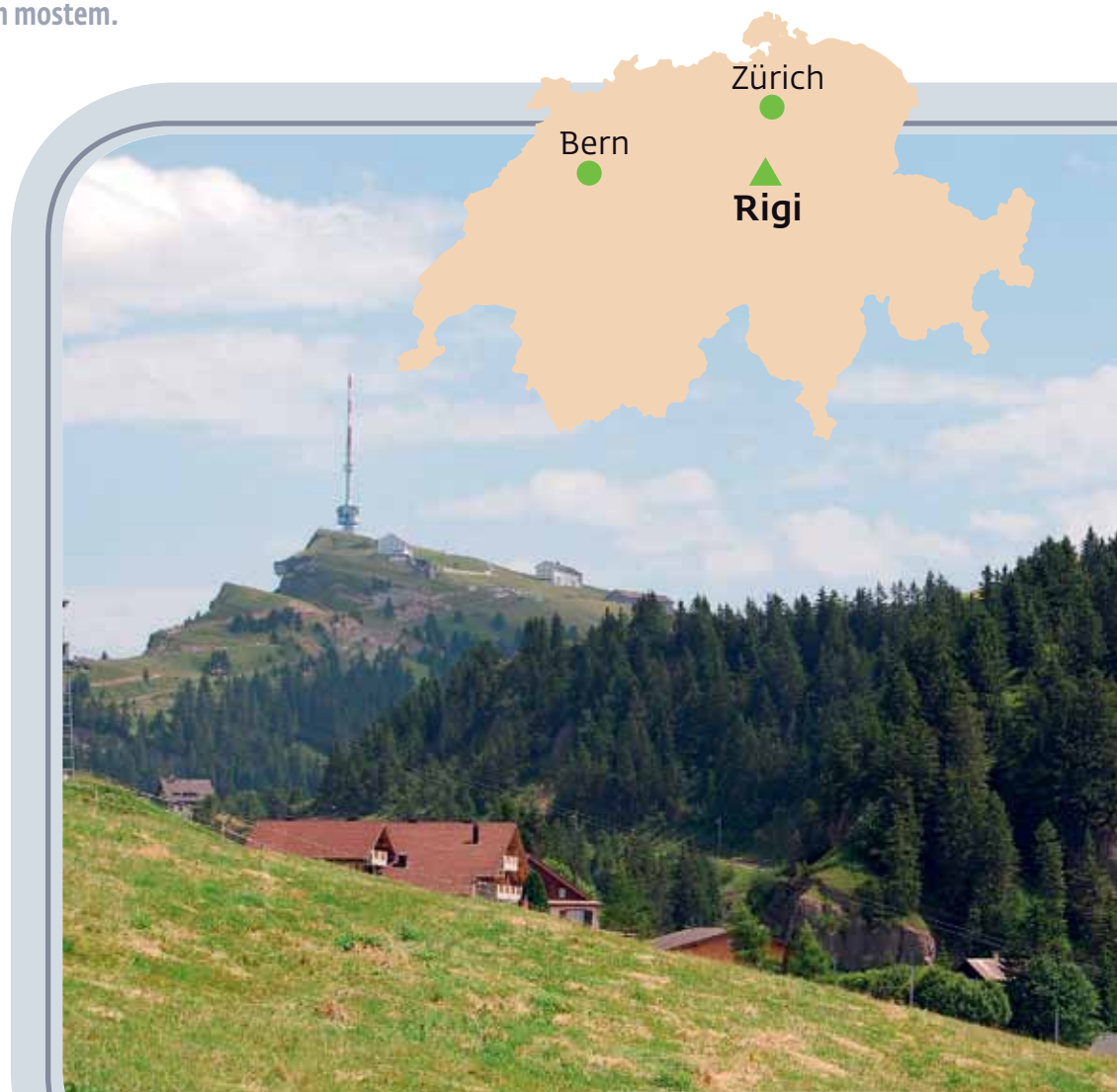
PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: AUTOR

Na Rigi se můžete vydat po vodě, vlakem, vzduchem i pěšky a téměř vždy musíte kombinovat alespoň dva z těchto dopravních „prostředků“. Výjimkou je pouze vlak. Tím se dostanete z Luzernu nebo Curychu do stanice Art-Goldau, ze které na vrchol Rigi Kulm míří už od roku 1875 normálně rozchodná ozubnicová železnice. Měří pouhých 8,5 kilometru a od roku 1907 její vozy pohání elektrina. V té době byla první elektrifikovanou normálně rozchodnou zubačkou na světě. Přestože Švýcaři využívají na běžné železniční síti střídavou trakci 15 kV 16,7 Hz, jsou místní zubačky napájeny stejnosměrným napětím 1 500 voltů. Sklon až 201 promile umožňuje překonat Rigggenbachova ozubnice. Maximální rychlost vlaků je 21 km/h při jízdě do vrchu a 17 km/h při cestě do údolí, na sklonech více než 144 promile je to však z bezpečnostních důvodů jen 14 km/h. Vlakům, které jezdí v hodinových intervalech, tak trvá cesta na vrchol Rigi Kulm 37 minut a opačně pak 44 minut.

Po vodě parníkem

Lodí a vlakem je možné cestovat na Rigi z Luzernu. Jezero Vierwaldstättersee křížuje množství pravidelných loďních linek. Dnes je obsluhují také kouzelné naleštěné bílé parníky s velkou švýcarskou vlajkou na zádi. Nejstarší Uri má v rodném listě datum výroby 1901 a nejmladší Stadt Luzern rok 1928. Po hodinové plavbě přistávají v obci Vitznau pod vysokou skálou. Odtud vyráží k vrcholu Rigi druhá, dříve konkurenční, železnice, jejíž první úsek byl otevřen v roce 1871 a od roku 1873 míří až k vrcholku hor. Je sice kratší, jen sedmikilometrová, ale má větší stoupání, a to až 250 promile. I ona využívá Rigggenbachovu ozubnici a vlaky na ní mohou jezdit podle typu vozu nejvýše 23 km/h do kopce a 14 km/h po spádu. Elektrina začala pohánět místní vlaky až v roce 1937. Pro parní lokomotivu je pak oběma směry povolena nejvyšší rychlost jen 9 km/h a parní stroje je možné vidět v akci až do dneška. Cesta z Vitznau až na vrchol Rigi Kulm trvá pravidelným spojem půl hodiny, opačně přibližně o 10 minut víc.

Na Rigi lze obrazně řečeno vyrazit i vzduchem. Z úpatí horského masivu po jeho úbočích vede sedmero lanovek. Ta nejznámější kabinová vede z Weggis, jedné ze stanic loďní



linky, na Vierwaldstättersee do stanice Rigi Kaltbad. Dvě kabiny kyvadlově jezdí vysoko nad lesy na stráních hory a nabízejí fascinující výhled na jezero, Luzern, Pilatus a další alpské štíty.



Turistův ráj plný stezek

Horský masív Rigi však představuje především úžasný turistický ráj se 120 kilometry značených cest v překrásné horské krajině. Vedou po úbočích hor k jednotlivým vrcholům, po hřebenu i po vrstevnicích na stránkách masivu skrze smrkové lesy a zelené pastviny. Na těch se pasou typické švýcarské krávy s velkými zvonci. Jejich zvuk se ozývá ze všech stran a některé z cest vás zavedou napříč ohradami třeba i přímo mezi ně. Naštěstí je místní dobytek vcelku klidný, a tak vám nejspíš hrozí jen olíznutí pořádně velkým jazykem.

Prakticky na všech cestách nacházejících se na horském masivu Rigi je množství vyhlídkových míst a plošin. Některé nabízejí výhled jen v určitém směru, třeba na jezero

Vierwaldstättersee a na Luzern, jiné umístěné na jednotlivých vrcholcích hřebenu pak široký kruhový rozhled zahrnující také alpské velikány pokryté celoročně sněhem.

Různě náročnou a dlouhou cestu si najde v pohorí Rigi snad každý. Třeba výstup od nádraží SBB v Arth-Goldau na vrchol Rigi Kulm po jedné z možných cest má 8 kilometrů, převýšení je 1 288 metrů a cesta trvá

asi 4 hodiny. Tento výstup je označován jako náročný. Jako středně těžký je pak stanoven výstup z Vitznau okolo železnice na místo zvané Kaltbad. Na přibližně 6,5 kilometru dlouhý výšlap s převýšením přes tisíc metrů se zde počítá 3,5 hodiny. Odtud je možné pokračovat po jedné z mnoha cest k vrcholu nebo okolo něj po úbočí hory. Délky těchto okruhů jsou kolem 9 až 12 kilometrů a cesta trvá od 3 do 4 hodin. K vrcholu je ovšem nejkratší a nejpřímější trasa kolem železnice na Staffelhöhe a Staffel ve výšce 1 603 metrů nad mořem. Na nejvyšší místo Rigi Kulm tam zbývá necelých 200 výškových metrů.

Na túru se dá ovšem vyrazit i po hřebenu v nadmořské výšce kolem 1 500 až 1 600 metrů. V úseku z Kaltbad na další vrchol pohorí Scheidegg s 1 656 m n. m. vede cesta částečně také po tělese zrušené úzkorozchodné železnice s metrovým rozchodem. Ta byla v provozu v letech 1874 až 1931. V době vzniku se jednalo o nejvýše položenou trať s adhezním provozem. Největší sklon dosahoval pouhých 50 promile. Dnes ji připomíná jen několik umělých staveb, které slouží turistům. Cesta z Kaltbad přes Scheidegg k horní stanici lanovky Brunnen – Urmiberg/Timpel měří přibližně 12,5 kilometru a trvá necelé 4,5 hodiny. V obci Brunnen je pak možné vyrazit na loď, autobus nebo vlak švýcarských železnic SBB. ◆

FIP

NE – Rigibahn - Sleva 50 % při použití síťové jízdenky SP.

ANO – Lodní doprava na Vierwaldstättersee a vlaky SBB do stanic Art-Goldau a Brunnen

ŠOTOINFO:

Různé typy ozubnicových elektrických vozů a jednotky Rigibahn; Pravidelný provoz parních vlaků Vitznau – Rigi Kulm, od června do září dvakrát v měsíci o nedělích a v dalších vybraných termínech; Skupiny si mohou objednat prohlídku depa Rigibahn ve Vitznau.

Další informace na webu: www.rigi.ch, www.rigi-wanderungen.ch



Rezervační systém ARES oslav

Dnes to již považujeme za samozřejmost, dříve to tak ale nebylo. Zamluvit si v dávné minulosti místo ve vlaku byl téměř nadlidský úkol. Přesto se někdejší ČSD snažily cestujícím takovou službu nabídnout a výsledkem byl Automatický rezervační systém (ARES). Vydával prostřednictvím výpočetní techniky jízdní doklady a dokázal zajistit i požadované rezervace. Od jeho spuštění uplynulo 1. března přesně 30 let. Byť byl již dávno překonán, stal se průkopníkem v oboru.

PETR SLONEK | FOTO A ZDROJE: ŽELEZNIČNÍ TECHNIKA, VLAKY.NET

Cesta k prvnímu opravdu použitelnému a funkčnímu rezervačnímu systému však byla dlouhá a trnitá. Na začátku všeho byla snaha využít na 100 procent kapacitu všech míst po celé trase vlaku a odstranit problémy s vydáním místenek na jedno místo. O možnosti zavést rezervaci v místenkových vlacích se mluvilo od počátku 80. let. Stávající systém již nevyhovoval nárokům přepravy a byl značně nepraktický a především značně nespolehlivý. Proto se začalo uvažovat o novém, modernějším. V roce 1982 bylo vývojem automatického rezervačního systému pověřeno ministerstvo dopravy a spojů společně s kolegy ze Státní komise pro vědecko-technický a investiční rozvoj a zástupci elektrotechnického průmyslu. Na předložení výsledků dostala pracovní skupina čas do konce roku 1985.

Dodavatelem východní Němci

V roce 1983 odborníci definovali základní koncepci systému a navrhli také dodavatele systému. Celkem logicky se bývalé Federální ministerstvo dopravy rozhodlo zadat objednávku zahraničnímu dodavateli, přesněji východoněmecké firmě Robotron. Ta už měla s podobnými záležitostmi dobré zkušenosti – její rezervační systém EPLA v té době s úspěchem používaly Deutsche Reichsbahn od roku 1981. Zvládl vydat na 150 tisíc místenek měsíčně.

Spolupráce se tak přímo nabízela. Zástupci Robotronu neotáleli a brzy předložili vedení ČSD nabídku na dodání kompletního systému, tedy jak potřebného softwaru, tak i „železa“ neboli hardwaru. Následovalo uzavření smlouvy s tuzemským Podnikem zahraničního obchodu a v roce 1984 do Československa směřovala první část objednávky v podobě počítače EC 1055 M se základním vybavením. O rok později v rámci druhé části dorazil stejný přístroj včetně koncových terminálů a především program pro rezervaci míst ve vlacích a ihned se začalo se zkouškami.



ZÁKLADNÍ FUNKCE

- rezervování míst k sezení
- prodej místenek
- prodej rezervovaných míst
- anulace prodaných i rezervovaných míst
- částečná anulace
- prodej jízdenek k těmto vybraným místenkám

Koncem roku 1985 tak na ČSD mohli s velkou slávou přistoupit k jednomu ze základních opatření v oblasti zvyšování kultury cestování a zkvalitňování odbavování cestujících: začalo testování automatizovaného systému rezervování míst a prodeje jízdenek na železnici zvaného ARES. Ověřovací provoz

začal 2. prosince 1985 bez cestujících na trati z Prahy do Nových Zámek. Experti získávali provozní i technologické zkušenosti ze systému, prověřila se rovněž spolehlivost instalované výpočetní techniky – obou centrálních počítačů a jehličkových tiskáren, a také se zaškolili zaměstnanci ČSD. Pak byly do systému postupně zapojovány další železniční stanice i pobočky cestovních kanceláří (například ČEDOK).

Odložený ostrý start

Nejprve ARES umožňoval rezervování míst k sezení, prodej místenek, anulování jednotlivých rezervací a prodej jízdenek k vydaným místenkám. Později se systém rozšířil i na re-



POŽADOVANÉ PARAMETRY SYSTÉMU

- Doba obsazování musí činit 33 dní před odjezdem vlaku z výchozí stanice, přičemž na první tři dny období jsou určeny přednostní rezervace
- termín automatické anulace (zrušení rezervovaných míst bez vydané místenky) je 7 dní před odjezdem vlaku z výchozí stanice
- předpokládaný denní provoz systému od 3.00 do 23.00 hodin
- trasa každého vlaku v systému může být rozdělena maximálně na šest rezervčních úseků, pro které lze zabezpečit samostatné rezervování míst
- systém je koncipován pro maximální počet 230 vlaků, z nichž každý má maximální počet 15 místenkových vozů

il třicetiny

zervaci a prodej lůžkových a lehátkových lístků a místenek v mezistátních přepravách. Spojení umožňovaly přímé telefonní linky s přenosovou rychlostí 1 200 bit/s.

Podle optimistických plánů měl na trati Praha - Brno - Bratislava - Nové Zámky nový systém začít veřejnosti sloužit od začátku června 1986, ve stejném roce se počítalo i s jeho rozšířením až od Košic. O rok později měla být hotova kompletně celá síť. To vše samozřejmě za předpokladu dodání další techniky. Skutečnost byla ale taková, že po celý rok 1986 se testovalo, doladovávalo a vychytávaly se nejrůznější chyby. Zvláště když program musel splňovat poměrně přísná kritéria (viz box). A tak se „ostrý“ start neustále odsouval, a to až do března následujícího roku.

Pak nadešel 1. březen 1987, kdy začali vymoženosti systému využívat první cestující, byť se tak stalo v rámci druhé etapy zkušebního provozu. Síť tehdy zahrnovala celkem 45 terminálů, z toho šestatřicet sloužilo zákazníkům a devět bylo určeno pro služební účely. Zakoupit místenku a rezervovat si místo ve vlaku mohli zákazníci v první fázi v celkem 18 stanicích: Praha hl. n., Praha střed, Praha-Smíchov, Havlíčkův Brod, Brno hl. n., Břeclav, Bratislava hl. st., Nové Zámky, Bečkov, Plzeň, Mariánské Lázně, Cheb, Františkovy Lázně, Sokolov, Karlovy Vary, Domažlice, Klatovy a Příbram. Jednalo se o dvacet spojů jezdících především z Prahy do Nových Zámků a z metropole do Chebu. Systém fungoval v době od třetí hodiny ránní do 23:00 a za den dokázal vyřešit požadavek na přibližně 4 300 míst.



Místenka až 33 dní předem

Co ARES nabízel? Například pořízení místenky nejdříve 33 dní před odjezdem vlaku, z toho první tři dny sloužily přednostním rezervacím, a nejspíše 15 minut před odjezdem daného spoje. Pokud si zákazník chtěl místo pouze rezervovat, ne rovnou zakoupit, stačilo tak učinit 30 až 8 dní před odjezdem. Jako potvrzení v takovém případě obdržel doklad, po jehož předložení si pak mohl toto zamluvené místo koupit. Pokud tak nečinil nejspíše sedm dní před odjezdem vlaku, místo propadlo a využit jej mohl jiný cestující.

Ve stanicích vybavených terminálem ARES se žádný příplatek za vydání místenky nevybíral. Nezáleželo přitom ani na způsobu celé transakce. Cena místenky zůstala i po zavedení nového systému stejná, tedy 4 Kčs. Tam, kde ale nebyl, se na vlaky v systému vybíral dodatečný příplatek 5 korun, celkově tak vyšla na 9 Kčs.

Samotné přidělování míst bylo plně závislé na softwaru, což znamenalo, že cestující neměl možnost požádat o konkrétní sedadlo. Mohl si pouze říci, zda chce být s nekuřáky či kuřáky, u okna, ve středu či vedle uličky. Systém rozlišoval jednotlivou objednávku s maximálním počtem šest míst a hromadnou s dvaasedmdesáti.

ARES každopádně splnil očekávání a díky tomu se usilovně pracovalo na jeho dalším vývoji. A tak v jízdním řádu pro období

1988/89 zahrnoval už 170 terminálů v celkem 119 výdejních místech. Umožnil prodej a rezervaci místenek do všech vnitrostátních vlaků, později rovněž do mezistátních, lůžkových a lehátkových.

V Československu vznikl JIPES

Zapomenout však nesmíme ani na snahy československých vývojářů, kteří v roce 1985 začali vyvíjet vlastní program nazvaný JIPES - Jízdenkový přepážkový elektronický systém. Vznikal ve firmě AŽD a obsahoval výhradně komponenty dostupné v bývalé ČSSR a na rozdíl od ARESu sloužil pouze k rezervacím a vydávání místenek. Objevil se v několika stanicích (Praha Masarykovo nádraží, Plzeň hl. n., Brno hl. n., Františkovy Lázně, Trnava) a vydržel až do roku 1992. ARES ještě o rok déle.

V současnosti mají České dráhy moderní systém ARES-3. Jedná se o funkčně rozsáhlý on-line informační systém pro rezervaci a předrezervaci míst k sezení, lehátek, lůžek, míst pro kola, auta a motocykly v osobní dopravě. Umožňuje tuzemským cestujícím rezervovat místa ve vlacích v celé Evropě a naopak cestujícím v cizině rezervovat místa ve vlacích spravovaných rezervacním systémem ČD. Počet uskutečněných transakcí je 300 - 400 000 za měsíc. Samozřejmostí je nepřetržitý provoz 24 hodin denně, 7 dní v týdnu se 100% provozuschopností.



POŠTA



Článek o Vindoboně mě moc potěšil, je dobré připomínat legendy

Při pročitání jednoho z únorových čísel Železničáře mě zaujal rozsáhlý materiál o dnes již legendárním vlaku, který nesl jméno Vindobona. Jsem starší ročník a pamatuji si velmi dobře, když se před šedesáti roky v lednu prvně vydal na cestu. Politické klima bylo v té době značně dusné a nejisté, a bylo, myslím, pro všechny velkým překvapením, když tento vlak propojil Berlín, Prahu a Vídeň. Šlo zkrátka o velkou událost. Vždyť až do roku 1989 Vindobona patřila mezi několik málo pravidelných spojů, které překonávaly železnou oponu směrem do západní Evropy. Díky za skvělý článek, u něhož nechybělo ani velké množství zajímavých dobových fotografií. Povedla se i titulní stránka časopisu, kde se vyjímal černobílý a málo známý snímek z pražské Podbaby. Příspěvek skvěle připomněl tuto legendu. Budu rád, když se podobně laděné materiály budou na stránkách vašeho časopisu objevovat pravidelně. V Železničáři určitě mají své místo a jsou příjemným zpestřením každého vydání. Nepochybně si je přečte více lidí.

MIROSLAV DOSTÁL

Zaměstnanec ČD mi zachránil mobil. Jeho chování bylo skvělé

Rád bych se s vámi podělil o následující skvělou zkušenost se zaměstnanci Českých drah. V pátek 10. února letošního roku jsem cestoval osobním vlakem 7522 z Plzně do Chlumčan. Krátce poté, co jsem z něj vystoupil, jsem bohužel přišel na to, že mi ve vlaku vypadl mobilní telefon. Když jsem přišel domů, zjistil jsem, že mladý vlakvedoucí již zprostředkoval díky kontaktům v mobilu jeho předání v železniční stanici Klatovy. Doufal jsem, že pana vlakvedoucího v následujících dnech opět potkám, abych mu osobně za jeho ochotu poděkoval, bohužel jsem na něj dosud neměl štěstí. Proto prosím touto cestou o velkou pochvalu a poděkování vašemu zaměstnanci. Ten svým profesionálním a především čestným jednáním ukázal dnes tolik vzácné lidské vlastnosti a myslím, že tak dělá dobré jméno i vaší společnosti.

KAREL ŠIMÁNA

Odpověď redakce: Vlakvedoucímu Lukáši Mlynaříkovi z SVČ Klatovy (RP ZAP České Budějovice) děkujeme i my za skvělé reprezentování Českých drah. Vedení Zákaznického personálu mu rovněž navrhne odměnu.

Reportér testoval, jak se postiženým cestuje vlakem

„Plošina nebola nahlášená,“ říká nekompromisně slovenský stevard firmy RegioJet. Žluté dveře se nám zavírají před nosem a vlak se dává do pohybu. S Václavem Krásou, předsedou Národní rady zdravotně postižených, zůstáváme s invalidními vozíky na nástupišti v Pardubicích. Chceme vyzkoušet, jak na železnici vycházejí handicapovaným vstříc. České dráhy na nás na pražském hlavním nádraží čekaly na nástupišti s mobilní plošinou, která je schopná dojet ke každému vlaku, ale nebyla ani potřeba. Vybrali jsme si vlak ČD railjet, který má vlastní plošinu. Dokonce jsme pak seděli v 1. třídě, protože plošinu měl u sebe zrovna tento vůz. Průvodčí byli ochotní a v Pardubicích přišla na nástupiště pracovníce nádraží, která nám ukázala výtahy a cestu z areálu ven. Vlak RegioJet staví obvykle ve stanicích velmi krátce. Konkurence na trati Praha–Ostrava je tvrdá a rozhoduje i rychlost. Stevardka byla z vozíku na ploše vyděšená a zavolala zkušenějšího kolegu. Ten Václavu Krásovi navrhl, že ho do vlaku naloží dva muži ručně, nicméně tuto možnost odmítl. Nezdálo se mu to bezpečné. Stevard konstatoval, že jsme se jako handicapovaní nedostatečně nahlásili, zavřel dveře a vlak odjel. Naštěstí o hodinu později nás vzal do Prahy opět vlak ČD. RegioJet jednoznačně uznal chybu. Vlak ve skutečnosti plošinu měl, jen ji stevardi nevyužili.

MFDNES 6. 3. 2017

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

Zavádění evropského systému řízení železnic v ČR podle NKÚ vážne

Zavádění evropského systému řízení železniční dopravy na české tratě vážne. Zabezpečení ETCS má jen 22 kilometrů tratí, přitom loni to podle původních plánů ministerstva dopravy mělo být víc než 1 300 km. Oznámil to Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ). Poukázal také na to, že u komunikačního systému GSM-R vznikl monopol jednoho dodavatele. Za zpoždění u ETCS může dřívější vedení resortu a také pomalý vývoj technologie, uvedlo ministerstvo dopravy. NKÚ prověřoval budování železničních systémů v letech 2009 až 2016, zkontroloval šest projektů dohromady za víc než 2,1 miliardy korun. Systémy GSM-R a ETCS má Česko podle EU zavést na více než 2 600 km tratí, v případě komunikačního systému GSM-R bylo v době kontroly hotovo na téměř 1 750 kilometrech. „Na zpoždění se podepsalo i to, že ministerstvo dopravy nevytvořilo závazný harmonogram pro zavádění těchto systémů. Aby měly systémy efekt, musí vzniknout oba,“ uvedl NKÚ. Podle SŽDC způsobují zaostávání technologie ETCS za systémem GSM-R technologické důvody. Zatímco GSM-R je autonomním systémem, který je nezávislý na okolních systémech a je možné jím vybavit i tratě se starším zabezpečovacím systémem, u ETCS tomu tak není. ČTK 27. 2. 2017

SŽDC chybí drezíny. Nešly opravit, vymlouvá se firma

Blamáží skončila zakázka Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) na modernizaci drezín u Traťové strojní společnosti (TSS). Firma, kterou měli podle původních plánů koupit čínští investoři, vozidla státní organizaci vůbec nedodala. Nyní jí hrozí penále v řádu desítek milionů korun. Čtrnáct drezín řady MUV69, které používají železničáři při opravách tratí, mělo už být modernizováno za 83 milionů korun. TSS měla podle smlouvy dodat hotová vozidla do 20 měsíců od podpisu smlouvy. Nedodala žádné. „SŽDC nepřevzala ani jeden vůz,“ potvrdila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. „Po vyčerpání všech možných prostředků a řešení jsme se rozhodli pro odstoupení od smlouvy, budeme uplatňovat penále,“ dodala Šubová. Výši penále nechtěla uvést. Podle smlouvy zveřejněné na stránkách SŽDC má jít o 0,05 procenta z ceny díla za každý započatý den prodlení. Ředitelka obchodního odboru TSS Ivana Dlabajová tvrdí, že s ohledem na stav drezín bylo provedení modernizace vyloučeno, v úvahu přicházela pouze novovýroba. Firma považuje smlouvu za ukončenou, protože uzavřený kontrakt vypršel. Penále platit nehodlá. MFD 28. 2. 2017

Nový drážní regulátor začne plně fungovat do konce letošního roku

Nový regulační úřad v dopravě by mohl být personálně obsazený do konce letošního roku, kdy by měl plně zvládat všechny své funkce. Řekl to nový předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře Pavel Kodym. V nejbližší době plánuje vypsát výběrová řízení na prvních pět úředníků z celkových 25, nechat schválit rozpočet a vytvořit internetové stránky úřadu, kde odborníky i veřejnost seznámí s fungováním takzvaného drážního regulátora. Vypsání výběrových řízení na všech 21 míst spadajících do služebního poměru podle Kodyma není příliš praktické. V takovém případě by mohla zvítězit kvantita nad kvalitou kandidátů. Úřad bude mít za úkol hlídat rovný přístup při přidělování kapacity dopravcům na přeplněných železničních tratích či posuzovat případnou ochranu spojů objednaných a financovaných z veřejných peněz proti komerčním linkám. Na starosti bude mít i nediskriminační přístup k letecké infrastruktuře. Bude se také vyjadřovat k případným sporům při zavádění jednotného elektronického mýta, umožňujícího projet po dálnicích celou Evropou s jedinou palubní jednotkou schopnou komunikovat se všemi národními mýtnými systémy. ČTK 2. 3. 2017

Rychlotrať z Prahy do Drážďan vyřeší Francouzi

Železničáři učinili první krok k vysokorychlostní železnici v tuzemsku. Správa železniční dopravní cesty se po několikaměsíčním rozvažování rozhodla zadat zpracování studie proveditelnosti k vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan konsorciu CEDOP a Egis Rail. Toto česko-francouzské uskupení předložilo nejnížší nabídku ve výši 6,75 milionu korun. Dlouho však nebylo jasné, zda zakázku skutečně získá. Průtahy vznikly například kvůli stížnostem konkurence k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Ten nakonec stížnost zamítl. „Již bylo vydáno rozhodnutí a oznámení zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky,“ potvrdila výběr mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Podle ní nejnížší nabídka splňuje veškeré podmínky soutěže. Smlouva by se měla podepisovat v příštích dnech. Kromě toho, že je to první studie tohoto druhu v tuzemsku, lze hovořit také o dalším průlomu. Po boku českého CEDOP (Centrum pro efektivní dopravu) totiž na tuzemský trh železničních projektů poprvé výrazněji proniká zahraniční konkurence. Soutěže o studii trati do Drážďan se účastnilo osm subjektů, na druhém místě skončil Sudop Praha s cenou o více než milion vyšší. Právě Sudop Praha se obrátil na antimonopolní úřad. E151. 3. 2017



ZAKARPATSKÁ UKRAJINA A LVOV

Vlakový poznávací zájezd

Termín: 30. 05. – 04. 06. 2017

Procestujte s námi území bývalého Československa. Přímým vlakovým spojem a v pohodlí lůžkového vozu se s námi vydejte nádhernou zakarpatskou krajinou až do Lvova. Navštívíme historické pamětihodnosti metropole západní Ukrajiny, v Mukačevu odhalíme krásy hradu Palanok a v Užhorodu místního skanzenu lidové architektury s nedalekým hradem. Po cestě se seznámíme s ukrajinskou pohostinností v podobě chutné kuchyně a výborné ukrajinské vodky. Budeme se pohybovat po západní bezpečné části Ukrajiny a díky současné ekonomické situaci a vývoji kurzu české koruny a ukrajinské hřivny se stane zážitek velmi cenově dostupný.

Cena 3.950 Kč zahrnuje: 2x lůžkový příplatek ve vlaku, 3x ubytování v hotelu se snídaní, služby vedoucího zájezdu

Více na tel. 972 243 053 nebo www.cdtravel.cz v odkazu - poznávací zájezdy



SLOVENSKO – BRATISLAVA, DĚVÍN A TRNAVA

Vlakový poznávací zájezd

Termín: 27.5. – 28.5. 2017

Už jste někdy trávili noc v botelu – tedy hotelu na zakotvené lodi? Že ne? Tak se vydejte s námi navštívit hlavní město našich sousedů, po Dunaji se svězt výletní lodí k hradu Děvín a na vodě i přenocovat.

Cena 1.190 Kč zahrnuje: 1x nocleh se snídaní, 2x místenku a služby vedoucího zájezdu
Více na tel. 972 243 053 nebo www.cdtravel.cz v odkazu - poznávací zájezdy

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

Slovácký EXPRES

Praha – Luhačovice od 249 Kč

Rychleji a s větším komfortem





Jedeme
vlakem!

OD 1. DUBNA DO 31. ŘÍJNA 2017

Nostalgický výlet po tzv. sklářské lokálce

Nemáte ještě plány na první dubnovou sobotu? Svězt se můžete Kamenickým motoráčkem, který právě 1. 4. zahájí letošní sezonu. Historický motorový vlak přezdívaný Hurvínek (M 131.1) jezdí po tzv. sklářské lokálce mezi Českou Kamenicí a Kamenickým Šenovem, na níž byl provoz zahájen 10. února 1886. V současné době je trať využívána už jen jako turistická linka T1 DÚK (Dopravy Ústeckého kraje) s provozem o víkendech a státních svátcích. Jízdenku koupíte pouze u průvodčího ve vlaku. Jízda nostalgickým vlakem po pětiloketové trati kolem Zámeckého vrchu trvá čtvrt hodiny. V Kamenickém Šenově můžete navštívit sklářské muzeum, vydat se na výlet k nedaleké Panské skále, známé z pohádky Pysná princezna, nebo se v sedle bicyklu vypravit po cyklostezce Varhany až do České Lípy (17 km). Jízdní řád bude k dispozici během března na stránkách www.kzccz.

Nejblíže železniční stanice:
Česká Kamenice



OD 12. KVĚTNA DO 2. ČERVNA 2017

Ilustrační foto: © Vladislav Čajčík | Dreamstime.com



OD 25. BŘEZNA DO 29. ŘÍJNA 2017

Foto: Jan Chaloupka



OD 1. DUBNA DO 29. ŘÍJNA 2017

Foto: Archiv WPO, ÚPS na Sychrově

Na Pražské jaro s jízdenkou VLAK+

Od 12. května do 2. června se uskuteční už 72. ročník mezinárodního hudebního festivalu Pražské jaro. Klenot mezi středoevropskými festivaly, jehož příběh se začal odvíjet v roce 1946, těží z jedinečného spojení promyšlené a pestré dramaturgie a genia loci skvostných prostor, v nichž se jednotlivá představení odehrávají. Letos je na programu 45 koncertů, které nadchnou jak milovníky velkého orchestrálního zvuku, tak i obdivovatele hudby komorní a příznicve hudby současné (více na www.festival.cz). Do metropole se za hudebním zážitkem můžete svést vlaky ČD na výhodnou jízdenku Vlak+ Pražské jaro. Tuto zpáteční jízdenku se slevou 50 % z obyčejného jízdného získáte na požádání v pokladnách Českých drah nebo u průvodčího ve vlaku. Aby jízdenka platila i pro cestu zpět, je nutné se ve vlaku při zpáteční jízdě prokázat průvodčímu vstupenkou na Pražské jaro 2017.

Nejblíže železniční stanice:
Praha Masarykovo nádr., Praha hl. n. a další

Cyklohráček vjíždí do čtvrté sezony

I letos se můžete svězt Cyklohráčkem – od 25. 3. do 29. 10. o víkendech a svátcích. Vlaková souprava má čtyři vozy a tři z nich slouží jako velké pojízdné hřiště. Oblíbené je zejména vůz s dětským koutkem a spoustou hraček nebo vůz plný balónků se skluzavkou a speciálními dřevěnými hrami. Dětem je v Cyklohráčku k dispozici hrajevodoucí, od něhož si mohou půjčit karty, puzzle, Rubikovu kostku nebo třeba něco na luštění a na rozloučenou dostanou malý dárek. Součástí vlaku, který odjíždí z pražského hlavního nádraží v 9:07 h a ve 13:07 h, je také cyklovůz pro více než dvacet jízdních kol. S Cyklohráčkem se můžete svězt do Slaného a ve vybrané soboty dokonce až do Zlonic, kde se nachází krásné železniční muzeum. Nejvíce cestujících ale zpravidla vystupuje v Noutonicích, odkud je to nedaleko ke zřícenině hradu Okoř, proslaveného známou trampskou písní.

Nejblíže železniční stanice:
Praha hl. n./Hostivice/Noutonice/Slaný a další

Projděte si komnaty zámku Lemberk!

Po zimní přestávce se v dubnu opět otevírá většina hradů a zámků. Patří k nim i zámek Lemberk, kde budou první dubnovou sobotu zpřístupněny dva prohlídkové okruhy a středověká věž. Zájemci si mohou s průvodcem projít reprezentační a soukromé prostory posledních majitelů zámku Clam-Gallasů. Zaujme především bajkový sál s renesančním kazetovým stropem z roku 1610 nebo rytířský sál s barokní štukovou výzdobou. Z výkladu se dozvíte zajímavosti o historii tohoto šlechtického sídla. Na zámku je také k vidění expozice historických stylů, kdy si návštěvníci mohou projít jedenáct interiérů stylizovaných do období klasicismu, empíru, biedermeieru, historizujících slohů, secese a kubismu. Ve výstavní síni si lze prohlédnout i výstavu věnovanou životu a skutkům Zdislavy z Lemberka, od jejíhož blahorečení letos uplyne 100 let. Více informací na www.zamek-leberk.cz.

Nejblíže železniční zastávka:
Lvoň