

# Železničář

7. ČERVNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



12

ROČNÍK XXV

## 6–7 ROZHOVOR

S ředitelem společnosti Arriva Východní Čechy **Jindřichem Poláčkem** jsme hovořili nejen o zajišťování náhradní dopravy pro České dráhy.

## 12–13 TÉMA

Kino, přebalovací pulty, místa pro kočárky, časopisy. To vše nabízí ČD **malým cestovatelům** ve svých vlacích. Čím tedy lze ratolesti zabavit?

## 14 PROVOZ A TECHNIKA

Na dvou velkých projektech modernizace vozů pro ČD pracují v nymburském závodě DPOV. Jedním z nich jsou **vagony Bmz** pro projekt Mnichov.

## 18–19 CESTOPIS

Vyrazit v **Praze za přírodou**? Ano, je to možné. I v hlavním městě můžete narazit na spoustu krás, zástupce fauny a flóry. Důkazem je okolí Hostivaře.

## 20–21 HISTORIE

Památkově chráněná **výpravní budova** pardubického hlavního nádraží oslavila 1. května již sedesáté výročí. Jde o funkcionalistickou stavbu architektů Karla Řepy a Josefa Dandy.

## Další ocenění pro Železničáře

Železničář uspěl i v letošním 5. ročníku cen Fénix content marketing. V kategorii B2E časopisy skončil na 3. místě. Výsledky byly vyhlášeny koncem května v prostorech Pražské křižovatky.



## TITULNÍ FOTO

Autor: Richard Weber

Orient expres je živoucí železniční legenda, která pod soudobou značkou Venice Simplon-Orient-Express každoročně zavítá i do Česka. Letos se do jeho čela postavila nejmodernější elektrická lokomotiva ČD řady 193.2 Vectron.



Dodávka nových lokomotiv T47 do Osoblavy v roce 1958

## Lokomotivy T 47.0: úzkorozchodné legendy

Petr Slonek | foto: sbírka Roman Jeschke, Martin Harák

Nedosáhly takového věhlasu a popularity jako některé jejich „kolegyně“ na standardním rozchodu. Přesto si motorové lokomotivy původní řady T 47.0 právem vydobily místo na tuzemských tratích. Jezdí už více než 60 let a staly se z nich živoucí legendy. Vždyť která řada strojů se může pochlubit tím, že zahajovala poválečnou motorizaci v ČSR a i dnes je nepostradatelnou součástí vozového parku na tratích o rozchodu 760 mm?

Úzkorozchodné lokomotivy řady T 47.0, později označené jako TU 47.0, respektive 705.9, si objednalo ministerstvo dopravy v roce 1948. Důvod byl prostý: špatný stav parních úzkorozchodných strojů. V roce 1953 vyjely z bran pražské lokomotivky ČKD Sokolovo na československé koleje motorové lokomotivy řady T 434.0. A pak už následovala řada T 47.0

vycházející z motorových vozů řady M 262.0. Mají společný spalovací motor i část elektrické výzbroje. V první várce ČSD získaly od výrobce ČKD Praha v letech 1954–1955 šest lokomotiv. V roce 1957 si dráhy objednaly novou, patnáctikusovou sérii, kterou výrobce dodal o rok později. A konečně v letech 1957–1958 vzniklo 45 strojů, jež putovaly do bývalého SSSR. Měly rozchod 750 mm a nesly označení TU 3.

Milníkem řady T 47.0, tehdy již TU 47.0, se stala polovina 70. let, kdy se většina lokomotiv ze zrušených tratí přesunula do Jindřichova Hradce. Stroj TU 47.010 byl odstaven a už nevyjel. Přesunem do jižních Čech vznikl jejich nadbytek, což umožnilo zrušit čtyři nejstarší stroje první série.

S Tůčky se dnes můžeme setkat na populární úzkorozchodné trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha provozované ČD a také na jindřichohradeckých úzkokolejkách JHMD. ○



Vážení čtenáři,

téměř letní počasí posledních několika týdnů láká velkou část národa k výletům, návštěvám společenských akcí či k volnočasovým aktivitám. Příležitostí je víc než dost, a organizátoři si vesměs nemusí na návštěvnost stěžovat. Jsem rád, že hodně akcí pro široké spektrum návštěvníků je možno navštívit vlakem, a využít tak služeb národního dopravce. Z těch posledních „masovek“ vzpomenu namátkou tradiční Prčice, kde jsme přepravili tisíce účastníků, nebo oblíbenou pardubickou akci Aviatická pouť, kde jezdí návštěvníci i speciálními vlaky provozovanými Českými drahami po privátní dráze. Lidé volí veřejnou dopravu, protože je atraktivní díky nabídce spojů i vozidlům, a navíc odpadá i starost s parkováním. Zvýšenou přepravu ČD zvládnou, byť je to někdy za cenu sníženého komfortu cestování, protože přepravit najednou prakticky několik tisíc lidí opravdu komfortně dost dobře nejde. Někdy se vyskytnou i stížnosti, případně doprovázené diskuzemi nad tématem, zda by dopravní obslužnost někdo jiný nedělal lépe. A pak už je jen krůček k debatě, jestli by to taky nebylo levnější. V této rozpravě však obvykle chybí, jak se hmatatelně pozná, že to je „levnější“ nebo „lepší“. Alternativní dopravci hned přispěchají s nabídkou ceny. Nikdo však neřekne na rovinu, natož nahlas, co ta „levnější cena“ vlastně zahrnuje. Mantra „lepší služby“, která takové komentáře doprovází, nebyla nikdy detailněji popsána. Stačí přitom odpovědět na základní otázky: Budou zajištěny celosíťové služby odbavení cestujících? Dokáže dispečink alternativního dopravce akčně reagovat na nepravidelnosti provozu a organizovat čekání přípojí nebo náhradní spojení či mimořádné zastavení jiného vlaku? Vlaky dalších dopravců nevyjímaje. Přeprava imobilních včetně asistence při přestupu na jiný vlak a možnost objednat si takovou přepravu bude rovněž zajištěna minimálně v tom rozsahu jako dnes? Bude dotyčný dopravce udržovat několik desítek záložních vozů, aby zvládl i takové nárazové přepravy, o nichž se zmiňuji v úvodu? Počítá uchazeč s dostatkem záložních souprav na výlukovou činnost, kdy většina výluk si vyžaduje vystavení náhradní soupravy do systému? Jak bude provozován celostátní systém s informacemi o mimořádnostech v provozu a opatřeními pro zákazníky? Budou splněny základní parametry stanovené pro zajištění bezpečnosti provozu?

Odpovědi na tyto a další otázky řečeny nebyly. Záměrně? Nebo jde o podcenění komplexní služby? Díky ČD to dnes poměrně dobře funguje, byť se samozřejmě dílčí nedostatky vyskytují. Kritika je pro nás pak cennou zpětnou vazbou a z jejích rozborů vyplývá, že nedostatky nastaly vesměs pochybením jednotlivce, nikoli systémovým nastavením procesu. Odstranit je lze tedy proškolením zaměstnanců.

V naší zemi se otevírá trh železniční dopravy snad nejrychleji v Evropě, zatímco vyspělé státy Evropy prakticky s otvíráním nepospíchají. Proč tomu tak je? Nemí to proto, že nemají úplně připraveny podmínky pro takové otvírání, aby si mohly chránit svého národního dopravce, a že ani tyto vyspělé země nemají vyřešeny všechny otázky liberalizace? Mohlo by se tedy zdát, že v Česku jsou tyto věci vyřešeny. Opak je pravdou! Navíc cílový záměr fungování železniční osobní dopravy v ČR zatím nebyl ani odprezentován, natož podroben odborné diskuzi. Ta by primárně neměla být o tom, kdo konkrétně co bude zajišťovat, ale o kvalitě veřejné dopravy pro občany i návštěvníky naší země po dokončení liberalizace! Jaký bude komfort služeb? Je opravdu několik milionů korun dneska ušetřených faktickou úsporou pro tuto zemi i do budoucna? Rozvíjením myšlenek o neobjednání závazkových vlaků a přecházení části linek komerčnímu režimu, kdy se vlastně objednatel zřídka možnosti mluvit do časových poloh, periody jízdy a rozsahu zastavení, a to i na páteřních tratích, znamená v podstatě rezignaci na ovlivňování přípojových návazností síťového systému. A pak už je jen krůček k rozpadu síťového systému dopravní obslužnosti, která byla budována a za pomoci krajských integrovaných systémů a existence jednotného tarifu národního dopravce zlepšována.

Zřejmě ještě letos padne hodně důležitých rozhodnutí. Věřím, že před tím budu rádně vyhodnoceny možnosti, dlouhodobé zkušenosti a rozsah služeb zajišťovaných národním dopravcem, kterého tato země má. A ten se jmenuje České dráhy.



**Michal Štěpán**

člen představenstva ČD  
zodpovědný za osobní dopravu

## Milníky drážní historie Č(S)D

Vznik ČSD	1918
První tuzemské lokomotivy	1921
Mikádo	1926
Věžáky	1930
Motorové rychlíky	1936
Masarykův pohřeb	1937
Obsazení Sudet	1938
Odboj na kolejích	1940
Kořistní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
<b>TU47</b>	<b>1954</b>
Nehoda ve Stéblové	1960
Vznik VUZ	1963
Nástup střídavé trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
Příjezd vlaků EC/IC	1990
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+

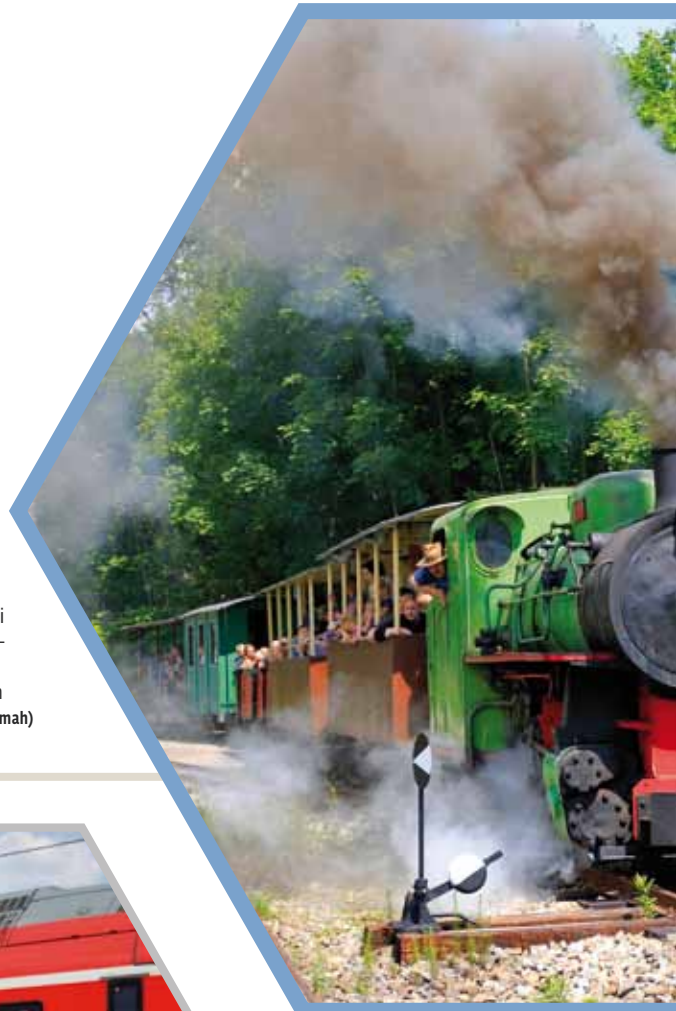


Tůčka a Balmý neboli lokomotiva T47.015 s trojicí vozů Balm/ů, které spolu dodnes tvoří nerozlučnou dvojici.

## Vlaky na úzkorozchodné trati jezdí až do Zastávky

Slavnostním zahájením dvanácté sezony na úzkorozchodné železnici Zbýšov – Babice u Rosic – Zastávka u Brna se řadě železničních fanoušků splnil dlouholetý sen. Od soboty 19. května jezdí úzkorozchodné vlaky již v celé trase, která se postupně budovala na tělese původní zrušené nákladní trati standardního rozchodu pro uhebné vlaky. V čele vláčků o rozchodu 600 mm se nyní budou objevovat dva parní stroje – nejen osvědčená lokomotiva BS80 z ČKD Praha z roku 1951, ale také unikátní parní mašinka Henschel z roku 1913. Její opravu zabezpečili nadšenci, zaměstnanci Českých drah nevyjímaje, ze Zbýšovského Muzea průmyslových železnic. Po třech letech usilovné práce a díky podpoře měst a obcí v okolí dráhy, Jihomoravského kraje a dalších partnerů z komerční sféry ji milovníci průmyslových mašiniek provozují jako jednu z nejstarších provozních parních lokomotiv v českých zemích. Vozidla úzkorozchodných železnic ve Zbýšovském muzeu lákají každoročně tisíce návštěvníků a od letoška tam lze dojet poprvé i po kolejích s přestupem z vlaků národního dopravního v stanici Zastávka u Brna.

(mah)



## Výbor pro dopravu jednal v areálu VUZ ve Velimi

Výbor pro dopravu Středočeského kraje jednal v závěru května v areálu dceřiné společnosti Českých drah Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) ve Velimi. Kromě běžného jednání za zavřenými dveřmi později jednali představitelé krajské samosprávy i se zástupci Českých drah Michalem Štěpánem, členem představenstva ČD odpovědným za úsek osobní dopravy, a Jakubem Goliášem, obchodním ředitelem Regionálního obchodního centra ČD v Praze. Hovořilo se například o spolupráci národního dopravce se Středočeským krajem, vyhodnocovala se rovněž dosavadní spolupráce a na řadu přišlo i seznámení se s novinkami a rozvojem integrace v regionu. Po sérii rozhovorů se všichni účastníci jednání vydali na zhruba dvouhodinovou exkurzi po obřím areálu Výzkumného Ústavu Železničního v čele s provozním ředitelem zkušebnictví a členem představenstva VUZ Milošem Klofandou.

(hol)



## Mladí hudebníci koncertovali ve vlacích Českých drah

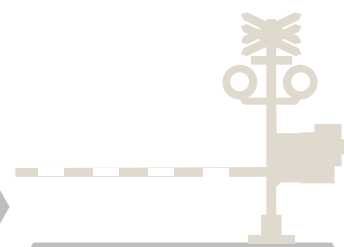
Deset mladých muzikantů rumburské základní umělecké školy cestovalo po tratích Šluknovského výběžku. Na tom by nebylo nic zajímavého, pokud by ovšem ve vlaku neodehráli koncert a nepřipravili tak ostatním cestujícím příjemný kulturní zážitek. Krátká představení si odbyli i na nádražích, kromě Rumburku například ve Šluknově a dalších městech a obcích regionu, kde má rumburská umělecká škola pobočky. Neatraktivnějším pojítkem všech míst byla právě železnice a vlaky národního dopravního. Posluchači si mohli vychutnat skladby zahrané na flétny, kytaru nebo klávesy. Několik žáků navíc rovněž zazpívalo. Celodenní akce, která se na severu Čech uskutečnila ve čtvrtek 24. května, byla pořádána v rámci II. ročníku celostátního happeningu základních uměleckých škol ve veřejném prostoru. Hudební událost si dala za cíl upozornit na význam ZUŠek ve vzdělávacím systému.

(hol)



## Pivovarská vlečka ze Strančic opět ožila, přivítá Den Kozla

Po více než třinácti letech od ukončení provozu projel 17. května po někdejší pivovarské vlečce za Strančic do Velkých Popovic první vlak. Poslední souprava se sladem projela po vlečce 18. března 2005 a kolejíště v pivovaru bylo později sneseno. Nyní se vlečka opět bude moci využívat k příležitostným víkendovým spojům. Už v sobotu 9. června se po ní vydá první vlak pro veřejnost, který nejen milovníky piva poveze na 26. ročník Dne Kozla. Tento svátek všech fandů poctivého pivovarského řemesla začíná v 10:30 hodin. Díky speciálním prohlídkám se budete moci podívat i na místa, která jsou běžně návštěvníkům pivovaru nepřístupná, a ochutnat můžete základ každého poctivého piva, světlou i tmavou sladinu. V čele vlaku se objeví parní lokomotiva řady 423.0 zvaná Velký bejček. České dráhy počítají také s tím, že zhruba od začátku letních prázdnin začne pravidelný nedělní provoz motorových osobních vlaků v podobě motorových vozů řady 810. Obnova vlečky z roku 1903 přišla přibližně na dva miliony korun. (red)



### Vlak plný úsměvů jel již popatnácté

Tradiční vlak, kterým se dopravují děti z dětských domovů a klienti řady stacionářů na zlínský filmový festival, vyjel letos již popatnácté. Elektrická jednotka CityElefant Českých drah se vydala o šesté ranní z Prahy na dlouhou cestu přes východní Čechy a střední Moravu až do Zlína. Šéfka projektu Elen Máteová potvrdila, že řada z celkem více než dvou stovek účastníků jela vlakem již po několikáté, naopak mnohé děti či klienti s mentálním postižením absolvovali výlet zcela poprvé. Národní dopravce, jenž celou charitativní akci zajišťuje, tak plní názorně společenskou odpovědnost. Díky speciálnímu vlaku se tak na zlínský filmový festival mohli dopravit i ti, kteří vzhledem k těžké imobilitě nemohou cestovat běžnou veřejnou dopravou. Novým partnerem celé akce je dceřiná společnost Českých drah DVI, která zajistila pro všechny účastníky nejen dárky na cestu, ale pomohla i s oslovením řady škol a domovů. Tradičním partnerem projektu je Unie železničních zaměstnanců. (mah)



### Setkání v Plzni završilo jarní část kulatých stolů s kraji

Možnost zajištění Pendolina do Karlových Varů, společný projekt spěšných vlaků Plzeňského a Karlovarského kraje, pomalé jízdy a výluky nebo alternativy přesunu chomutovského nádraží, o tom všem se diskutovalo na setkání v Plzni v rámci projektu Železniční doprava pro kraje. Setkali se na něm představitelé Plzeňského, Karlovarského a Ústeckého kraje se zástupci Českých drah a SŽDC. Statutární zástupce hejtmanky Karlovarského kraje Martin Hurajčík se zajímal o možnost opravy trati až do Horního Slavkova a deklaroval připravenost objednat zde víkendovou dopravu. Informoval se o aktuálním stavu záměru zajištění Pendolina do krajského města. Obchodní ředitel ČD Jiří Jeřeta potvrdil, že záměr prodloužení jednoho páru vlaků Pendolino je za ČD pro jízdní řád 2019 připravený, nicméně realizace zatím není možná, neboť není zajištěno jeho financování. (rap)

### ČD zvládl přepravit na pochod do Prčice tisíce turistů

Více než čtyřiařicet tisíc turistů vyrazilo na letošní Pochod Praha – Prčice. Tisíce z nich využily i služeb Českých drah. Vlaky národního dopravce vozily pěší především do míst startů, později odpoledne naopak zpět do metropole a dalších destinací. ČD opět prokázaly, že jsou schopny takové množství lidí bezpečně přepravit. Vždyť vlaky v rámci této akce posílají od 70. let. Vedení ČD tímto děkuje za kvalitní výkon služeb kolegům z DKV Praha, DKV Plzeň – PJ Plzeň i PJ České Budějovice a vlakovým četám. Dále revizorům pražského RP ZAP, kteří zajistili desítku pokladen ve stanicích Heřmaničky. Pochvala patří i zaměstnancům generálního ředitelství, konkrétně lidem z odborů cenotvorby a produktové komunikace, koncepce a rozvoje osobní dopravy, regionálních obchodních center a provozu kolejových vozidel. Právě oni připravovali trasy zvláštních vlaků, zajišťovali posilová kolejová vozidla, vyjednávali kapacitu drážní cesty se SŽDC a na ministerstvu dopravy mimořádná zastavení rychlíků a expresů. Slova díky patří i mnoha kolegům ze SŽDC. (hol)

# Bojujeme s akutním nedostatkem řidičů

Počátky původní společnosti ČSAD Chrudim, která je dnes sídlem firmy Arriva Východní Čechy, sahají až do roku 1949. Současný obchodní název se používá od roku 2013. Vlastníkem celé skupiny Arriva je osmým rokem německý koncern Deutsche Bahn, který ve čtrnácti zemích světa provozuje autobusovou, železniční i trolejbusovou dopravu. Partnerskou firmou Českých drah například při zajišťování autobusů u mimořádností nebo v návaznostech na vlaky v rámci integrovaného dopravního systému IREDO je dceřiná společnost Arriva Východní Čechy se sídlem v Chrudimi. Hovořili jsme s jejím ředitelem Jindřichem Poláčkem.

Martin Harák | Foto: autor

**Jak funguje vaše firma v rámci integrovaného dopravního systému IREDO, který je na území jak Královéhradeckého, tak i Pardubického kraje? Arriva Východní Čechy má v těchto regionech majoritní podíl v autobusové linkové dopravě...**

Jako všichni dopravci, kteří operují v závazku veřejné služby, fungujeme v systému IREDO po tarifní stránce a odpovídajícím odbavovacím zařízením. Zčásti využíváme odbavovací zařízení, které je zapůjčené společností OREDO, zbývající je v našem vlastnictví. Oba druhy jsou od firmy Telmax. Jedinou výjimkou je městská hromadná doprava v Chrudimi, která není zaintegrovaná do systému IREDO. To není ale otázka na nás jako dopravce. Jde o dohodu vedení města Chrudim s krajskou reprezentací. Doposud jednání o plné integraci ztroskotávala na prokazatelnosti clearingů a zúčtování tržeb...

**Stěžejní otázkou, kterou citlivě vnímají cestující, je návaznost městské hromadné dopravy na vlakové spoje. Máte tyto návaznosti standardním způsobem vyřešené?**

Návaznosti našich městských autobusů kupříkladu v Chrudimi, kde je sídlo naší firmy, jsou po dlouhá léta pozorně sledovány. Koordinace MHD na vlaky je v gesci Dopravní komise města Chrudim. Chodí tam moji kolegové, a navíc jsou přítomni zástupci železničního národního dopravce. V rámci možností a rozsahu dopravy jsme velmi flexibilní, a tak asi před třemi roky byly autobusy MHD přesunuty přímo před nádražní budovu, kde se plánuje nový odbavovací terminál. Podobný terminál je nyní ve výstavbě také v Kolíně. Naše městské autobusy jezdí nejen v Chrudimi, ale také v Kolíně, Kutné Hoře a Přelouči, kam zajíždí k železničním stanicím pro cestující národního dopravce. Vypracovali jsme přesný plán čekacích dob, který mají k dispozici cestující na zastávkových jízdních řádech, a navíc je mají naši řidiči v palubních počítačích. Shrnu-li to, tak se zásadně čekává od vlaků v Chrudimi ve večerních hodinách ve směru na sídliště Větrník, v denní dobu delší čekání není možné kvůli obrátům vozidel. V Kolíně pak čekáme jen v sedlových dobách, neboť četnost přípojů ve špičkách je poměrně silná.

**Dlouhá léta Arriva Východní Čechy pomáhala ČD při zajišťování náhradní dopravy při výlukách nebo mimořádnostech. Jaká je situace nyní?**

V současné době jsme tento segment služby do značné míry opustili. Ne proto, že bychom nechtěli, ale donutil nás k tomu kritický nedostatek řidičů. Tuto činnost jsme museli přibrzdit, abychom zajistili veškeré naše závazky v systému veřejné regionální dopravy. Pro získání nových řidičů máme systém naborů, hradíme řidičské průkazy a profesní osvědčení. V poslední době se navíc snažíme získat i zahraniční řidiče. Naším cílem není levná pracovní síla, ale snaha zajistit kvalitní řidiče, kteří budou schopni tuto službu poskytovat. Máme rozjednané posily z Ukrajiny, ale také až ze Srbska. U firmy se zavčítuje prvních sedm ukrajinských řidičů a předpokládáme, že v květnu obdrží veškerá platná profesní oprávnění a budou moci být nasazeni do běžného provozu. Momentálně s nimi probíhá intenzivní kurz českého jazyka. Bohužel bez zahraničních řidičů se do budoucna neobejdeme, protože bychom rádi vykonávali i jinou než běžnou linkovou dopravu.

**Obecně je řidičů autobusů málo a není divu, že se na tuto profesi mladí lidé moc nehrnou...**

Práce řidičů je časově velmi náročná. Momentálně nám starší generace odchází do důchodu. Mladá nastupující generace se necítí oslovena prací, která jí blokuje například dvanáct až třináct hodin čistého času. Pracovní režim řidičů autobusů je ale jednoznačně organizován podle příslušného vládního nařízení 336. Je spousta dob, které nejsou součástí výkonu, kdy se například jedná o dělenou směnu – odbornou terminologií čekání mezi spoji určené jízdním řádem v daném místě a čase. Firma ale poskytuje odměnu za hodinu čekání, která se odvíjí podle výše minimální hodinové sazby, takže podle vládního nařízení dostávají devadesát procent z této sazby.

**Podobně jako ve vlacích v samoobslužném způsobu odbavení obsluhují cestující přímo strojvedoucí, tak z pochopitelných důvodů na regionálních autobusových spojích odbavení provádějí přímo řidiči. Jak takové odbavení vypadá? Je možné využít například i multiaplikační In Kartu Českých drah?**

Odbavení máme dvojího druhu. V hotovosti, nebo čipovou kartou. V naší společnosti používáme převážně bezkontaktní čipové karty IREDO, jejichž





## JINDŘICH POLÁČEK

Po ukončení studia vysoké školy nastoupil v září 1985 k bývalému podniku ČSAD Hradec Králové do ekonomického, později pak dopravního úseku. V srpnu 2002 se stal obchodním ředitelem tehdejší společnosti Connex Východní Čechy a od 1. 7. 2006 zastává funkci ředitele stejné společnosti, která ale v současné době nese název Arriva Východní Čechy.



emitentem je společnost OREDO, plus máme vlastní platební kartu. Ta se používá nejen v MHD v Chrudimi a Kutné Hoře, ale také v kraji Středočeském a na Vysočině. Novinkou loňského roku je možnost používat bankovní platební karty v městských vozech v Kolíně. Multiaplikační In Karty Českých drah bohužel nepoužíváme, ale není to naše rozhodnutí, protože se musíme řídit požadavkem objednavatele dopravy. Po roce 2020, kdy doběhne současný evropský projekt na karty IREDO, lze pochopitelně uvažovat i o této možnosti...

### **Jste schopni operativně měnit jízdní řády v průběhu roku, když nastanou problémy?**

Samozřejmě. To vyplývá ze zákona 111 o silniční dopravě, kde jsou dané správní lhůty. Hlavní změnový termín je polovina prosince a pak jsou další termíny, konec února – začátek března, červen a 1. září. V momentě, kdy se například urgentně opravuje silnice, se musí změnit jízdní řády v rámci několika dnů. V tu chvíli se použije institut veřejného zájmu, takže se netrvá na měsíčních, respektive dvouměsíčních lhůtách na podání změny jízdního řádu. Taková rychlá změna má však dopady na změny konfigurace palubních a odbavovacích systémů.

### **Dokázali byste sehnat řidiče v případě nějaké mimořádné situace, jako je například hromadná nehoda či jiné podobné neštěstí?**

Určitě ano, ale takové mimořádnosti zaštiťuje krajský krizový štáb, kde se ad hoc řeší i to, zda je řidič schopen jet z volna za dodržení všech nařízení, nebo je natolik mimořádná situace, že se momentálně nehledí na délku pracovní doby.

V krajnosti krizový štáb může nařídit omezení linkové dopravy a její převedení například k odvozu zraněných.

### **Arriva Východní Čechy působí ve čtyřech turisticky atraktivních krajích – Pardubickém, Královéhradeckém, Středočeském a na Vysočině. Máte nějaké speciální linky nebo vozidla pro přepravu cykloturistů?**

Cyklobusy jsou mezi cestujícími stále populárnější. Začínali jsme s nimi v Pardubickém kraji před asi patnácti lety, kdy jsme přestavěli na sezonu jeden městský autobus Karosa sedmičkové řady, v němž byla přední část pro cestující, zadní naopak pro kola. Zpočátku jsme jezdili na vlastní komerční riziko – šlo vlastně o jakousi promoakci. To se začalo postupem doby líbit i našim objednavatelům a různým turistickým sdružením, takže dnes je systém cyklobusových linek provozován na základě objednávky například Pardubického kraje, kde se jezdí tradičně v ose Pardubice – Chrudim – Železné hory. V Královéhradeckém kraji jezdí v systému IREDO cyklobusy do oblastí Orlických hor anebo i po Krkonoších. Dnes jsou v provozu klasické autobusy s plným počtem sedaček, které vezou za sebou cyklovlek. Na Trutnovsku dokonce provozujeme jednu unikátní soupravu, která kombinuje všechny tři způsoby přepravy – kola nejen na vleku, ale i uvnitř autobusu a také na rámu na zádi autobusu. ○

” Práce řidičů je časově velmi náročná. Momentálně nám starší generace odchází do důchodu. Mladá nastupující generace se necítí oslovena prací, která jí blokuje například dvanáct až třináct hodin čistého času.

# Ústecko-teplická dráha oslavila kulatiny

Parní lokomotivy Štokr a Šlechtična zářily při oslavách kulatých narozenin Ústecko-teplické dráhy. Mezi Ústím nad Labem a Mostem často jezdily soupravy s párami v souběhu. Mimořádné vlaky, které připomněly začátky provozu zahalené párou, doplnila i historická elektrická jednotka řady EM 475.1.



Josef Holek | Foto: autor

Sto šedesát let jezdí vlaky po Ústecko-teplické dráze. A právě toto výročí si v sobotu 19. května připomněli nejen železniční nadšenci ze širokého okolí. České dráhy navíc na zdejší železnici vypravily historické soupravy s parními lokomotivami 475.179 a 556.0506. O slovo se na běžné lince z Děčína do Mostu po celý den hlásila elektrická jednotka EM 475.045. Akci navštívily tisíce lidí.

Zvláštní parní vlaky jezdily převážně na trase Ústí nad Labem – Teplice – Most. Často, zejména kvůli větší atraktivitě, souběžně. „Ani jsem nemohl dospát, jak jsem se těšil,“ prohlásil krátce po příjezdu vlaků v čele se Štokrem a Šlechtičnou do Teplic Adam Kučera, devítiletý milovník železnice s fotoaparátlem na hrudi.

„Čekal jsem, že na nádraží přijedou spolu, ale Šlechtična tu byla dříve,“ postěžoval si mladý muž. Štokr totiž musel z provozních důvodů přibrzdit. Souběžně obě soupravy jely těsně před Teplicemi. Kvůli tomu, že vlak se Štokrem mířil odbočkou k prvnímu nástupišti, měl návštěví přikázanou nižší rychlost a výstrahu. Šlechtična vjela do stanice na průběžnou kolej. Posléze odjely oba vlaky směr Most.

## Pomohl víkendový provoz

Vypravit na jednu trať dva souběžně jedoucí vlaky není jednoduché. „Sestavení speciálního jízdniho řádu na vytížené trati je náročné. Trochu nám pomohlo to, že je akce v sobotu a nejezdí vlaky, které jezdí v pracovní dny,“ uvedl Vladimír Štochl, obchodní ředitel ústeckého Regio-

## Z HISTORIE TRATI

Koncesi ke stavbě dráhy z Ústí nad Labem do Teplic udělil císař Ferdinand I. dne 26. července 1856 a 17. listopadu již bylo vydáno stavební povolení. Mezi velké stavby se právem řadí viadukt, kterým se ÚTD propojila s tratí Severní dráhy (dnes stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží). Provoz byl slavnostně zahájen 20. května 1858, kdy vlak s hosty táhly lokomotivy Trmice (Türmitz) a Bohosudov (Mariaschein). ÚTD zahájila osobní dopravu hned druhý den, nákladní vlaky se pak rozjely po nové trati od 8. července 1858. I když válečné události roku 1866 zpomalily tempo rozvoje, společnost postupovala ve stavbě dalších tratí. Po druhé světové válce byla zahájena masivní elektrifikace tratí ČSD. První elektrickou lokomotivu uvítalo Ústí nad Labem 30. prosince 1958. Ještě před tím, v roce 1956, byla dána do provozu nová rotunda lokomotivního depa.

nálního obchodního centra ČD. V šestivozové soupravě s lokomotivou 475.179 byly zařazeny vozy řad Bai, B, Be a WLAB, naopak pára 556.0506 si vezla sedm vozů řad Bam, Da a ABa. Elektrická jednotka EM 475.045 přezdívaná též Žabotlam byla mimořádně nasazena do provozu na lince U1 z Děčína do Mostu a Chomutova.

Při slavnostních jízdách speciálních vlaků byl připraven i doprovodný program v Teplicích, někdejší sídlo Ústecko-teplické dráhy. Při dopoledním příjezdu vítaly vlaky mažoretka a hudební soubor Clarinet Society. „Hejtman i další zástupci kraje byli nadšeni z toho, že České dráhy umí připravit bohatý program a připomenout dobu, kdy dráha vznikala,“ zprostředkoval slova uznání Vladimír Štochl s tím, že vlaky jezdily zcela zaplněné. ○

## ČD hodlají ještě více tlačit na ekologické chování

Ochrana životního prostředí není národnímu dopravci rozhodně cizí. V poslední době začala spolupráce ČD s ministerstvem životního prostředí, při níž se hledají další možné cesty vedoucí ke snížení užívání jednorázových obalů, a to na pracovištích a výhledově i ve vlacích. Na jedním stole jsou i otázky ještě důslednějšího třídění odpadů a maximálního využití materiálů šetrných k životnímu prostředí i při nakládání s odpady. Kroky, kterými při naplňování tohoto záměru mohou v oblasti osobní dopravy České dráhy směřovat, by se měly dotknout nejen administrativy, ale i provozu. A pravděpodobně se dostanou i k zákazníkům, ale to až v některé z dalších etap. S náměstem ministra životního prostředí Vladislavem Smržem o celé problematice jedná pracovní skupina v čele se členem představenstva ČD odpovědným za úsek osobní dopravy Michalem Štěpánem.

„České dráhy jsou dlouhodobě společensky odpovědnou firmou, proto chceme dále zpřesnit pra-

vidla způsobu chování firmy a nakládání s odpadem,“ podotkl Štěpán. „Řešíme omezení spotřeby PET lahví a jednorázových obalů. Logicky se to nedotkne většiny provozních zaměstnanců v terénu, zejména strojvůdců a vlakového doprovodu. Naopak posílíme tlak na úsek administrativy a stacionárního personálu, aby se v maximální možné míře plastové obaly omezily. Nebude to o striktních příkazech, jež by situaci komplikovaly, ale primárně půjde o apel na zdravý rozum a ohleduplnost, což



by k těmto záležitostem každý z nás měl používat doma i v zaměstnání,“ upřesnil směřování prvních kroků v této oblasti Michal Štěpán.

## Papír s plasty

Problematika omezení jednorázových obalů není však jen o plastech, ať už v podobě lahví nebo kelímků, ale i o pohárcích, které jsou na první pohled papírové. Plastové částice jsou ale i v nich. Příležitostí k naplňování záměru další ochrany životního prostředí jsou i moderní automaty na dávkované nápoje, které nabízí i odběr tekutin do vlastních nádob.

Aktuálně diskutovaným tématem je také prohloubení běžného třídění odpadů. O důležité koncovce tohoto procesu byla rovněž vedena debata se zástupci MŽP. „Kolegové nám prezentovali své poznatky, že je dobré mít také informace, jak svozová firma s odpady nakládá po jejich odvozu. Hovořili jsme o jejich konkrétních zjištěních, a je to pro nás inspirativní,“ uzavřel Michal Štěpán s tím, že České dráhy se za dosavadní činnost na poli ochrany životního prostředí rozhodně nemusí stydět. (hol)





## Záchranáři nacvičovali zásah proti teroristům



Teroristický útok na osobní vlak se stal hlavním námětem Mezinárodního metodického cvičení složek IZS Rallye Ostrov 2018. To se uskutečnilo v půlce května v prostorech nádraží Českých drah v Chabařovicích na Ústecku. Akce se zúčastnilo také pět německých posádek RZP z německého Saska.

Josef Holek | Foto: autor

Nádraží v Chabařovicích na Ústecku se stalo pomyslným místem útoku teroristů. Trojice útočníků nechala část vlaku ČD vybuchnout a zastřelila několik lidí. Desítky dalších utrpěly zranění. Situaci řešily ve středu 16. května všechny složky Integrovaného záchranného systému včetně zásahové jednotky policie. Na první pohled vypadala situace reálně, přestože šlo naštěstí jen o část obřího Mezinárodního metodického cvičení složek IZS Rallye Ostrov 2018.

Cvičení, které simulovalo teroristický útok na vlak, se zúčastnili záchranáři z Čech i ze sousedního Saska. Vše se uskutečnilo pod taktovkou ústecké záchranky.

Událost byla na operační střediska ohlášena krátce po desáté hodině dopolední. Na místo jako první dorazila policejní hlídka, která zjistila rozsah události, a po ní i policisté speciální pořádkové jednotky. „Ti v první řadě zajistili místo a bezpečný prostor pro další složky IZS a zakročili proti nebezpečnému pachateli, který se pohyboval vně vlaku,“ upřesnila policejní

mluvčí Šárka Poláčková. Na místo byla povolána také krajská policejní zásahová jednotka. Ta se naopak postarala o zadržení teroristy, který držel rukojmí a těsně před zpacifikováním několik z nich zastřelil.

### Ukryt mezi zraněnými

V tu dobu už byli na místě hasiči a desítky sanitek včetně pěti z Německa. „Požární jednotky i sanity setrvaly v bezpečné zóně a velitel jednotek HZS navázal kontakt s velitelem zásahu policie. Na výzvu velitele zásahu začaly jednotky poskytovat pomoc raněným osobám v zajištěném prostoru. Hasiči provedli prvotní třídění zraněných a evakuaci zraněných do místa poskytnutí první pomoci záchranné služby,“ popsal další průběh mluvčí HZS Ústeckého kraje Lukáš Marvan s tím, že na místě zasahovali i hasiči SŽDC.

V některých případech hasiči zraněné z vlaku vyprošťovali pomocí hydraulické techniky.

Netušili však, že mezi mrtvými a těžce zraněnými se ukrývá poslední útočník. Když začali vyprošťovat první raněné, napadl je, ubodal hasiče SŽDC a mladou ženu, kterou hasiči odnášeli na nosítkách. Záchranné práce tedy musely v části vlaku ustát a o slovo se opět přihlásili samopaly ozbrojení policisté. Bilance fiktivního útoku byla děsivá. Zabito bylo asi deset lidí včetně záchranáře, dalších více než osmdesát cestujících bylo zraněno. Nechyběla střelná poranění, amputace končetin i otevřené zlomeniny či pohmožděliny.

Pořadatelé uvítali možnost cvičení, při němž si mohou složky IZS řešení krizových situací vyzkoušet a zjistit, zda je systém ČD nastavený správně a funguje od nahlášení události přes součinnost se složkami IZS. „Při vzniku mimořádné události právě zaměstnanci Českých drah rozbíhají kolotoč záchranných prací. Je to vlakvedoucí, kdo přivolává složky IZS a oznamuje situaci dispečinku ČD. Právě dispečerské pracoviště komunikuje s IZS, se SŽDC a dalšími složkami ČD. Velké díky patří společnosti ČD za poskytnutí vagonové soupravy a SŽDC za prostor nádraží Chabařovice a dále všem subjektům, které se podílely na realizaci taktického cvičení,“ uzavřel mluvčí ústecké záchranky Prokop Voleník. Výsledky cvičení ještě nejsou známy. ○

## Z Moravy na poloostrov Hel pojede v létě nový rychlík, spojí zemi s letovisky

Severní Moravu a polská přímořská letoviska na Baltu spojí o letošních prázdninách nový rychlík Wydmy. Na svou trasu se poprvé vydá 22. června. Pro spojení do polských přímořských letovisek bude k dispozici také nová Včasná jízdenka Polsko za zajímavou cenu.

„Noční rychlík Wydmy zajišťuje především spojení polského průmyslového Slezska s řadou přímořských letovisek na baltském pobřeží Polska včetně kouzelného a turisty vyhledávaného poloostrova Hel,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za úsek osobní dopravy.

„Českým drahám se podařilo dojednat s polskými železnicemi prodloužení vlaku až do Bohumína, nasazení české soupravy a zajištění výhodné ceny u Včasné jízdenky Polsko pro nové relace, takže se usnadní přímá cesta také našim turistům do vyhledávané oblasti Sopot, Gdyně, Helu a dalších letovisek,“ doplnil Michal Štěpán.



Foto: Wikipedia

### Denně až do září

Rychlík Wydmy bude v provozu každý den od 22. června do 1. září. Zařazeny v něm budou běžné rychlíkové vagony 2. třídy a polské lůžkové vozy. Z Bohumína bude odjíždět večer ve 20:12 ho-

din a ráno bude projíždět například Gdaňsk, Sopoty, Gdyni a jízdu ukončí v letoviscích Leba a Hel. Opačným směrem bude odjíždět z baltského pobřeží ve večerních hodinách a do Bohumína přijede dopoledne v 9:58 hodin. Pro noční vlak Wydmy byla rozšířena nabídka Včasných jízdenek Polsko. Cesta z Ostravy na Hel vyjde od 624 Kč, z Brna od 754 Kč a z Prahy od 884 Kč.

Pro cestu z České republiky do letovisek na baltském pobřeží v Polsku lze využít také vlak EuroCity Sobieski z Vídně do Gdaňsku, Sopot a Gdyně. Tento denní vlak odjíždí z Břeclavi v 9:11, z Přerova v 10:09 a z Ostravy hl. n. v 11:01 hodin.

Do Gdaňska přijíždí v 18:12 a do cílové stanice v Gdyni v 18:37. Opačným směrem odjíždí z Trojměstí před polednem a do Ostravy hl.n. přijíždí v 18:58, do Přerova v 19:49 a do Břeclavi ve 20:45. Vlak je sestaven z moderních klimatizovaných vozů polských železnic. Další spojení nabízejí i jiné denní a noční vlaky s přestupem ve Varšavě. (Pešť)

# České dráhy rozjely projekt Vlak'n'roll

Národní dopravce stále více oslovuje mladší zákazníci. V komunikaci mu navíc pomáhají youtubeři. Spolu s nimi České dráhy spustily projekt Vlak'n'roll. Co se za tím skrývá? A proč youtubeři často natáčejí i ve vlaku?

Josef Holec, Jana Kolářová | Foto: Josef Holec

Youtubeři Kovy, MenT, Anna Šulcová a Bára Votíková se stali tvářemi soutěžního projektu Vlak'n'roll. Dali si za cíl přilákat do vlaků i mladší zákazníky. Soutěž předává poselství, že jízda vlakem je praktická, bezpečná, komfortní a trendy. Je totiž faktem, že statisícové dosahy těchto osobností a osobní vazby, které mají ke svým fanouškům (a fanoušci k nim), jsou jednou z nejpřímějších a nejefektivnějších cest, jak pracovat s mladými lidmi. Tedy s těmi, jejichž cestovní návyky se teprve vytvářejí. „Nosným tématem celého projektu je heslo Stačí nastoupit do vlaku a za chvíli můžete prožívat stejné příběhy, jako prožívají vaši oblíbení youtubeři,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD. „Volba spolupráce s youtubery je zároveň cestou nejpřímější, vyžadující transparentnost a férovost. V dnešním informacemi a zábavou přeplněném světě je nutné vytvořit obsah, který dokáže vyzdvihnout výhody vlakové dopravy a osloví publikum originalitou a zajímavostí,“ vysvětlila záměr Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace ČD.

## K Rotschildům i Boltovi

Proto přišel národní dopravce se soutěží Vlak'n'roll, která mimo jiné propaguje jízdu vlaky ČD jako skvělou možnost k objevení zajímavých míst. Proto se každý ze čtyř hlavních youtuberů zúčastní dvou cest vlakem a seznámí se s rozmanitou nabídkou aktivit, o nichž



možná není velké povědomí. Youtubeři cesty absolvují se spoluhráčem, kterého si vybrali na základě veřejné výzvy a posléze castingu. Během cesty musí plnit nejrůznější úkoly, aby získali indicie, které je dovedou do cíle.

Jako první vyrazil Kovy do Ostravy a ke spolupráci si vybral jedenadvacetiletou vlogerku (videoblogerku) Dominiku Ratajovou. „Zaregistrovala jsem se svým cestopisným video blogem z Amsterdamu. O tom, co se tam dá zažít a co je dobré navštívit. Přihlásila jsem se, protože jsem se chtěla posunout o něco dál, a to se podařilo,“ řekla. Dominika, studentka audiovizuální tvorby, však netušila, co ji v Ostravě čeká. Nakonec se za pomoci různých indicií dostala do Rotschildovy kolonie, Vítkovických železárén, na horolezeckou stěnu Hlubina anebo na Bolt Tower. „Nevěděli jsme, kam půjdeme, co nás čeká a které úkoly budeme plnit. Vždy

šlo o překvapení,“ doplnil Kovy. Ostravou však program neskončil, na Kovyho s Dominikou ještě v polovině června čeká druhý výlet.

## Ve hře In Karta s IN 100

Youtubeři se svými spoluhráči využívají vlaků ČD a postupně navštíví osm měst. Národní dopravce povzbuzuje kreativitu a inspiruje mladé lidi. Chce nabídnout pomocnou ruku těm, které projekt osloví. Aby vyjžděli na místa, u nichž by člověk netušil, že je možné je vlakem ČD dosáhnout, a aby sdíleli zážitky na sociálních sítích. „Vítěz obdrží moderní techniku, In Kartu s roční aplikací IN 100 a pro skvělý start hvězdné budoucnosti dohodneme natočení videa s jedním ze čtyř jmenovaných youtuberů, kterého si vybere. Tím chceme zažehnout plamínek, který nejen samotný vítěz ponese dál,“ zmínila Čechová.

Soutěž vyvrcholí slavnostním vyhlášením 29. června v Praze. **o**

## České dráhy revitalizují stovku starších vagonů řad A, B, AB a BDs

Osobní vozy řad A, B, AB a BDs si v plzeňském depu Českých drah dopřávají omlazovací kúru. Technici chtějí do podzimu revitalizovat dohromady osmačtyřicet vozidel, o dalších dvaapadesát se podle „musteru“ z depa v Plzni postarají ve stejném časovém horizontu depa v Brně a Hradci Králové. Vozy se postupně objevují na rychlíkových linkách v celé republice.

Západočeši zakázku získali poté, co loni zvládli kvalitně opravit vagony stejných řad pro rychlíky mířící z Prahy do Českých Budějovic. Rukama správkářů loni prošlo osmdesát kusů kolejové techniky. Pozitivní ohlasy na odvedenou práci tehdy národní dopravce zaznamenal i z ministerstva dopravy, objednatelů dálkové dopravy, a také od zástupců Středočeského kraje.

## Kompletně vyčištěné

Z vozů postupně mizí koženková sedadla, celkovou obnovou prochází toalety včetně speciálního



polepu. Dále je na seznamu prací seřízení oken a dveří, kompletní hloubková očista interiérů a revize zavírání dveří. Pokud chybí bezpečnostní oranžová LED světla u vstupních dveří, jsou doinstalována. Novotou často nezáří jen do semiše přečalouněné sedačky, ale i podlahy. „Kolegové odvedli poctivý kus práce. Nastavili vysokou laťku kvality, kterou musí nyní dodržet i další depa,“ zhodnotil výsledky plzeňských kolegů ředitel Odboru obchodu osobní dopravy ČD Jiří Jeřeta. Plzeňští budou mít svůj přiděl osmačtyřiceti vozů z celé republiky hotový na podzim, s pracemi začali na sklonku ledna. Zpět v provozu už je necelých třicet vozů.

Díky zkušenostem a odpovídajícímu zázemí je Plzeň připravena pomoci. „Například čalouníme více sedaček. Máme na to personální kapacity i pořádnou dílnu,“ sdělili technici na nedávném kontrolním dnu. Náklady na opravu stovky vozů se budou pohybovat okolo 35 milionů korun. **(hol)**

# Vectrony ČD jezdí až do Hamburku

Vectrony Českých drah již dojely až do Hamburku. Jde do jisté míry o historický mezník. Řadu let totiž musely vlaky EC mířící z Prahy do Německa v Drážďanech přepřahat na lokomotivy Deutsche Bahn. A tak se dělo i několik měsíců poté, co si národní dopravce pronajal vícesystémové Vectrony. To však už je minulostí a jízdní doba se díky tomu zkrátí o více než deset minut.

Josef Holek | Foto: Volker Emersleben

Lokomotivy Siemens Vectron v korporátních barvách Českých drah jezdí od začátku měsíce až do německého Berlína a Hamburku. Ještě do soboty 9. června však budou jezdit podle jízdního řádu, který počítá s přepřahem v Drážďanech, a tedy delší jízdní dobou. Poté soupravy cestu z Prahy – Holešovic do Berlína hl. nádraží zvládnou pod čtyři hodiny.

Od 8. května zatím jezdí Vectrony turnusově na vlcích EC 174, EC 175, EC 178 a EC 179. „Nasazením lokomotiv před platností změny jízdního řádu jsme sledovali doladění posledních detailů před začátkem ostrého provozu,“ vysvětlil František Kozel, vrchní přednosta pražského DKV.

Vectrony v modrobílém korporátním provedení jezdily do Německa již od začátku platnosti aktuálního GVD, ovšem jen do Drážďan. Pak opět přišla ke slovu lokomotiva řady 101 od Deutsche Bahn. „Lokomotiva řady 193.2 je samozřejmě homologovaná i pro provoz v Německu, jenže na DB bylo nutné zaškolit desítky nových strojvedoucích na provoz těchto strojů. Padesát strojvedoucích národního dopravce se s Vectrony seznamovalo už loni v létě, první pronajaté kusy v barvách ČD pak dorazily až na podzim. Nyní budou jezdit Češi do Drážďan, odtud povedou lokomotivu Němci,“ dodal.

S červnovou změnou přijde zkrácení jízdní doby o 11 minut. Spoje kategorie EC budou z pražského hlavního nádraží odjíždět

## VECTRON S RAILJETEM?

Lokomotiva Siemens Vectron může jezdit i ve spojení s netrakovní jednotkou Siemens Viaggio Comfort, tedy s railjetem. České dráhy už tuto možnost otestovaly v polovině května v DKV Praha, areálu PJ Praha-jih. Národní dopravce si ověřil, že v případě potřeby je možné lokomotivu připojit stejně jako Taurus řady 1216. Vectron tedy umí soupravu táhnout i sunout, tj. může být ovládán z řídicího vozu řady Afmpz.

směr Berlín, Hamburk a Kiel každou sudou hodinu a 33. minutu. Celou trasu mezi Prahou a Berlínem zvládnou ujet za 3 hodiny a 50 minut. Ovšem platí to pro úsek mezi Holešovicemi a nádražím Südkreuz. Mezi hlavními nádražími je cesta celkově o 19 minut delší.

## Konec náročného přepřahání

Deset vícesystémových Vectronů si národní dopravce minulý rok pronajal, aby na lince nahradil starší lokomotivy řady 371 a eliminoval časově náročné přepřahání za hranicemi. Prvních osm strojů dorazilo loni v listopadu, další dva o měsíc později. Kromě „écček“ na sever Německa dopravují Vectrony i některé rychlíky do Chebu v úseku z Prahy do Ústí nad Labem. Lokomotivy byly dodány v konfiguraci, na které se dohodly ČD s německými partnery. Kromě požadavku na rychlost 200 km/h jsou vybaveny evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS a dále národním německým zabezpečovacím systémem LZB a PZB. Mašiny umí jezdit pod třemi napájecími systémy, tedy 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC a 15 kV 16,7 Hz AC. V jejich výbavě nechybí ani komunikační systémy GSM-R a TRS. ○



## Pořídít si jízdenku v menších stanicích půjde i nadále

Cestující Českých drah si i nadále budou moci ve většině menších stanic pořídít jízdenku na vlak, přestože SŽDC letos začátkem ledna po několika letech vypověděla předmětnou smlouvu. Reálně tak hrozilo, že od 10. června 2018 skončí prodej jízdenek na téměř 200 nádražích v celé zemi. Pro vedení národního dopravce byl takový stav nepřijatelný, proto inicioval jednání mezi oběma železničními podniky, jejichž výsledkem je uzavření nové smlouvy mezi ČD a SŽDC.

„S kompromisním řešením v podobě nové smlouvy jsme spokojeni. Národní dopravce chce zajistit uživatelům železniční dopravy snadný přístup k jízdním dokladům i v těch menších stanicích, neboť zdaleka ne všichni cestující jsou zvyklí odbavit se pomocí internetu,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva odpovědný za úsek osobní dopravy. „Ne vždy je pro nás provoz pokladny efektivní, proto využíváme možnosti smluvního prodeje, neboť i v novém legislativním prostředí pro nás

službu může zajišťovat správce infrastruktury. Je to tedy otázka analýzy možností, smluvních podmínek či vstřícnosti, v některých případech i odstranění určitých animozit, které, pro mne nepochopitelně, někdy zbytečně vznikly.“

### Zajistí jiný rozsah činností

Nové podmínky odbavení přinesou zákazníkům ČD zásadní změnu v tom, že Prodejny jízdenek SŽDC, jak se budou tato odbavovací místa nazývat, zajistí jiný rozsah činností, než jaký známe z Osobních pokladen ČD. Zatímco v pokladnách ČD zůstanou všechny služby dle zvyklostí, ve výdejnách SŽDC nebudou k dostání úplně všechny jízdní a rezervační doklady. V nabídce rovněž nemusí být vždy jízdní doklady IDS jiných (zpravidla vzdálených) regionů, nebudou zde Kilometrické banky, prodejní upomínkové předměty ani další zboží, například knižní jízdní řády.

Obsluha Prodejny jízdenek nebude také přijímat žádosti o vystavení In Karty či jiné karty (například

IREDO, Plzeňská karta). Přijímat se nebudou ani žádosti přeprav skupin. „Imobilní cestující budou samozřejmě odbavováni i v Prodejnách jízdenek, stejně tak zde budou vyřizovány žákovské průkazy coby nutný podklad pro tzv. státní slevy,“ upřesnil Michal Štěpán.

Mimo gescí provozoven obsluhovaných SŽDC zůstanou rovněž návratky jízdného, cestující však bude moci i v těchto výdejnách vrátit doklad 15 minut od jeho zakoupení a pokladníkovi zůstane možnost anulace chybně vydaného dokladu až 60 minut od prodeje. V těchto stanicích se nebudou také podávat informace o tarifu a spojení, ani přijímat úhrady dlužných částek. „Cestující v Prodejnách jízdenek obsluhovaných SŽDC obdrží vše nezbytné, co bezprostředně potřebuje k dané cestě vlakem, kterým hodlá odjet. Zbývající portfolio služeb a nabídek obdrží jak na webu národního dopravce, tak ve standardních Osobních pokladnách ČD, kde může využít i dvouměsíčního předprodeje, případně je k dispozici pracoviště Centrálního zákaznického servisu,“ uzavřel Michal Štěpán. (pes)



# Cestování s dětmi ve znamení zábavy i osvěty

Josef Holek | Foto: archiv ČD

České dráhy pamatují i na své nejmladší cestující. Svědčí o tom i celá řada produktů a projektů, kterou národní dopravec v posledních letech začal nabízet. Vedle zábavy ve vlacích ale myslí i na miminka anebo pořádá pro děti nejrůznější výlety. Problémem není ani výše jízdného.

„Na děti a cestování s nimi skutečně myslíme a snažíme se jízdu jim, doprovodu anebo mladým obecně vždy zpříjemnit. Děti jsou naší významnou cílovou skupinou,“ zmínil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. V první řadě jsou potomkům a jejich doprovodu určeny vyhrazené oddíly nebo místa pro cestující s dětmi do 10 let. Štěpán upozornil, že v některých z těchto spojů jsou vyhrazená místa v modernizovaných multifunkčních vozech řady Bbdgmee, kde mají cestující k dispozici i větší rozkládací stoly. Ty lze využít při různých stolních hrách nebo kreslení. „K dispozici jsou také elektrické zásuvky pro napájení notebooků a dalších elektronických zařízení cestujících, na kterých mohou sledovat například pohádky,“ připomněl Štěpán.

## Ve vlaku do kina

Další zábavní prvek najdete v railjetech a některých vozech řady Bmz229. Do nich nechal národní dopravec zabudovat dětská kina. Opět jde o speciálně upravený oddíl, tentokrát s LCD televizí a schodovitým hledištěm. V nabídce filmů jsou výhradně pohádky a kreslené grotesky. Zkrátit cestu v kině si mohou děti i v postupně modernizovaných jednotkách Pendolino.

„Na železnici jsou již čtyři, páté právě modernizujeme, poslední ze sedmi souprav vyjede v létě,“ upřesnil Michal Štěpán.

Railjetzy ČD nasazují na linky z Prahy do Brna, Vídně a Grazu, Pendolina z Prahy na Ostravsko, do Košic anebo na západ Čech, osobní vozy řady Bmz229 jsou nejčastěji řazeny v expresech mezi metropolí, Bohumínem, Žilinou, Chebem anebo Břeclaví a Bohumínem. V některých kinech děti navíc přivítá hra s mašinkou Ellou - hra podporuje dětskou vnímavost a zručnost. Mašinka Ella a jeden připojený vagoněk jsou vybaveny pohyblivými částmi a pro větší děti je zde připraveno i malé počítaadlo.

## Omalovánky ke stažení

Dosud jsme se zaměřili spíše na rychlíky a vlaky vyšší kvality, ale ani v regionálním spoji nemusí zavládnout nuda. Na vybraných pokladnách ČD si je možné vyzvednout dětský originálně ilustrovaný časopis Můj vláček. Kreslení, luštění a četbě pak ve vlaku nic nebrání. „Maskot Elfík je orientován hlavně na naše nejmenší. Mě-

Kino, přebalovací pulty, místa pro kočárky, časopisy. Nejen to nabízí České dráhy nejmenším cestovatelům ve svých vlacích. Kromě toho národní dopravec nezapomněl ani na rozumnou cenovou politiku, výlety tak rozhodně nezruinují rodinné rozpočty. Čím je tedy možné malé neposedy na cestě zabavit?



## VÝBĚR LINEK S VOZY PRO CESTUJÍCÍ S DĚTI DO 10 LET

- Praha – Plzeň – Cheb
- Praha – Ústí nad Labem – Cheb
- Praha – Tábor – Česká Budějovice
- Praha – Havlíčkův Brod – Brno
- Brno – Přešov – Ostrava



síčník Můj vláček je určen pro děti od 5 let. ČD v něm představují dětem svět na železnici jako přátelské a barevné prostředí, plné příjemných zážitků a milých lidí,“ doplnila Elen Mátéová, vedoucí obchodního oddělení ČD s tím, že děti dostávají i speciální dětské jízdenky. Ve vlacích vyšší kvality jsou k dispozici i Elfíkovy sešity proti nuditě. Samozřejmě jsou omalovánky. „Poslední omalovánky, které šly do tisku, nesou název S Elfíkem po Evro-



## CYKLOHRAČEK

Oblíbený vláček plný hraček vyrazil letos prvně z Prahy do Slaného už 24. března. Nově je vybaven hračkami od společnosti Albi. Souprava je sestavena ze čtyř vozů. Ve voze plném hraček děti najdou dětský koutek se stavebnicemi, skládačkami, leporely a vláčkodráhou. Vůz plný her skýtá upravené stolky a připravené herní plány na hru Člověče, nezlob se, dámu anebo piškvorky. Děti si mohou půjčit puzzle, karetní hry nebo třeba sadu malého výpravčího či malého průvodčího, k dispozici je i tabule na malování. Oblíbený je i vůz plný balónků. Jedná se o obří hernu s balónkovišťem, stavebnicemi a hračkami, které rozvíjejí jemnou dětskou motoriku. Vůz navíc disponuje prostorem pro kočárky. Posledním je vůz speciálně upravený pro vozbu dvacítky kol. Kromě toho si tu můžete bicykly opravit anebo dofouknout či zalepit píchlou pneumatiku.



## KINEMATOVLAK

Kinematovlak ČD je součástí doprovodného programu Zlín Film festivalu. Toto malé kino na kolejích přiváží nejen spoustu zábavy, ale chce také poučit. Součástí soupravy je i historický vůz s výstavou o dějinách železnice. Čekání na projekci si mohou děti zpríjemnit také ve Vláčku Hráčku – voze, který slouží jako herna. Partnerem je ČD Cargo.



## PREVENTIVNÍ VLAK

Úspěšný projekt Českých drah a SŽDC Preventivní vlak bezpečně železnice si dává za cíl varovat děti a mládež před nebezpečím na železnici. I přes pokles nehod dochází ke zbytečným neštěstím z neznalosti nebo riskování. Vlak je určený žákům druhého stupně základních škol a studentům středních škol a učilišť. Kromě filmu To nedáží! se posluchači v konferenčním voze setkají s vyšetřovateli SŽDC nebo ČD. Prožitek je umocněn návštěvou stanovišť hasičů a hasičů SŽDC, kteří předvedou ukázky své práce. Návštěvníci si rovněž mohou vyzkoušet, jak správně podat první pomoc. Partnerem je ČD Cargo.



## You Tube ři

České dráhy se drží moderních trendů a připojují se k fenoménu youtubingu. „Je to možnost, jak oslovit mladou generaci. Jsme dynamickou firmou a využíváme dostupné moderní technologie, a to jak při odbavení cestujících, tak při komunikaci,“ uvedl Pavel Krtek, generální ředitel a předseda představenstva ČD. Pro komunikaci se zákazníky již nyní firma provozuje profily na sociálních sítích Facebook, Instagram, ale i videokanál na YouTube. Dopravce pro fanoušky youtuberů dokonce vypravil na podzim loňského roku speciál Youtuberský vlak. S youtubery a soupravou railjet tehdy z Prahy do Českých Budějovic a zpět cestovaly stovky dětí.



## JÍZDNÉ PRO DĚTI

- děti do 6 let cestují zdarma v 1. i 2. třídě pouze v doprovodu osoby starší 10 let, která má pro sebe platnou jízdenku
- pro děti do 6 let je třeba mít vždy bezplatnou jízdenku z nástupní do cílové stanice, kterou získáte vždy bez formalit i u průvodčího
- cestující starší 10 let s platnou jízdenkou může přepravit s sebou bezplatně nejvýše 2 děti do 6 let, pokud pro ně požaduje pouze jedno místo k sezení
- každé další dítě do 6 let (nebo dítě do 6 let bez doprovodu) zaplatí v 1. i 2. třídě zvláštní jízdné pro děti (sleva 50% z obyčejného jízdného jako dítě ve věku 6–15 let) nebo zákaznické jízdné IN 25 pro děti (pokud alespoň jeden spolucestující starší 10 let využije kteroukoliv obchodní nebo akviziční nabídku ČD (IN 25, VLAK+ apod.) – další sleva 25%.
- děti od 6 do 15 let platí zvláštní jízdné pro děti, mají tedy slevu 50% z obyčejného jízdného (o získání slevy rozhoduje věk dítěte v první den platnosti jízdenky)
- děti od 10 do 15 let prokazují nárok na zvláštní jízdné jakýmkoliv oficiálním průkazem s fotografií a datem narození nebo In Kartou



pě a od ledna je rozdáváme v railjetech a Pendolinech,“ vyjmenovala Mátéová.

Myšleno je ve vlacích i na miminka a jejich rodiče, neboť moderní osobní vozy disponují i přebalovacími pulty. ČD mají touto praktickou pomůckou vybaveno zhruba šest stovek vozů, které obsluhují několik tisíc spojů denně. Cestování s dětmi je lehčí ještě ve větším počtu bezbariérových souprav, kam se snadno nastupuje i s kočárkem. „Přebalovák“ je instalován na rozlehlé bezbariérové toaletě. V těchto vozidlech jsou vytvořené také široké prostory pro pohodlné umístění kočárků, stejně jako v řadě modernizovaných osobních vozů.

## Příznivé ceny

Cestování s malými neposedy výrazně nezatíží ani rodinný rozpočet. Děti do 6 let cestují v 1. i 2. třídě zdarma, od 6 do 15 let jezdí za polovinu obyčejného jízdného. „Pro děti do 6 let je třeba mít vždy bezplatnou jízdenku z nástupní do cílové stanice, kterou získáte vždy bez formalit i u průvodčího, pro děti starší 10 let pak průkaz na doložení věku,“ upozornil vedoucí oddělení tarifů, technologie a zkoušek Roman Šulc. Navíc vláda v demisi schválila koncem března 75procentní slevu na jízdné ve vlacích a autobusech pro studenty a seniory. Týkat se bude žáků a studentů do 26 let a seniorů nad 65 let. ○

# Projekt Mnichov získává tvář v Nymburce

Hned na dvou velkých projektech modernizace osobních vozů pro mateřskou firmu ČD pracují v současné době v nymburském závodě DPOV. Jde o úpravy vozidel, které odkoupily České dráhy v předešlých letech od Rakouských spolkových drah ÖBB. Projekty byly pracovně pojmenovány podle původního určení vozů na Mnichov, tedy vozidla určená na linku z Prahy do bavorské metropole, a na Vnitro, což jsou vozy používané na vnitrostátních expresních spojích a rychlících.



Martin Harák | Foto: autor

V rámci projektu Mnichov se na nymburském pracovišti provádí technické úpravy na vozech druhé vozové třídy řad Bmz<sup>235</sup> a Bmz<sup>229</sup> a současně i na „jedničkách“ řady Amz<sup>138</sup>. „Do konce letošního roku bychom měli do provozu předat pětadvacet revitalizovaných vozů. Konkrétně půjde o sedm vozů řady Bmz<sup>235</sup>, a po čtyřech vozech řad Bmz<sup>229</sup> a Amz<sup>138</sup>. Projekt běží v Provozním středisku oprav v Nymburce od loňského roku, kdy vznikl revitalizovaný prototyp vozu druhé třídy řady Bmz<sup>229</sup>. Konkrétně se jednalo o vůz číslo 61 54 29-91 001-6, který se mimochodem představil veřejnosti na Národním dni železnice loni v září v Bohumíně,“ řekl předseda představenstva společnosti DPOV Roman Kott. Doplnil, že na prototypu se uskutečnily všechny předepsané zkoušky, a navíc jej bez problémů schválil Drážní úřad ČR. Ke konci května tak bylo předáno do provozu celkem jedenáct vozů druhé třídy, z toho sedm řady Bmz<sup>235</sup> a čtyři řady Bmz<sup>229</sup>.

## Původní italská a rakouská konstrukce

Oba typy vozů druhé vozové třídy byly vyráběny v letech 1977 až 1978 rakouskou firmou SGP v závodech Wien Simmering a Graz a současně italským konsorciem FIAT v Turíně pro Rakouské spolkové dráhy jako vůz řady Bmoz. V letech 2002 až 2009 prošly tyto vagony v Ra-



kousku řadou modernizací, kdy byly například dosazeny vakuové toalety s uzavřeným systémem WC nebo doplněny oddíly s dětským kinem. To vzniklo na místě šestého oddílu a vybaveno je přehrávačem s velkým monitorem pro přehrávání dětských filmů až pro deset dětí najednou. V rámci modernizace byly primárně zlepšeny provozní a bezpečnostní vlastnosti vozů. Nahrazen byl centrální zdroj energie, čímž se zvýšil výkon pro pokrytí vyššího odběru elektrického proudu, a doplněn byl o napájecí soustavu 3 kV 50 Hz. Předěláno je řízení rozvodu vody po voze, kompletní výměnou prošla rovněž elektrovýzbroj umístěná v nové skříni včetně řízení spotřeby vozu i vozidlová baterie. Ta má nejen zvýšenou kapacitu, ale je současně

bezúdržbová. Nové je také řízení nástupních dveří se selektivním odblokováním, zelenou linkou, vizuální a akustickou signalizací pohybu dveří a osvětlením nástupních schodů.

## Opravy vozů v rozsahu PVY

Podle Radomíra Hejzlar, který má na nymburském pracovišti DPOV na starosti homologaci těchto vozidel, jsou postupně všechna opravena v rozsahu PVY (periodická vyvazovací oprava podle předpisů ČD) a opotřebené části interiéru revitalizovány. „Důležitým momentem je vylepšení komfortu pro zákazníky národního dopravce. Například u vozů řady Bmz<sup>229</sup> jsme na místě jedenáctého oddílu vybudovali cateringový oddíl. Možná někdo namítne, že se kapacita vozu snížila o šest sedaček, ale zařazením těchto vozů do dálkových souprav, jedoucích do vzdálených destinací i několik hodin, se jednoznačně zlepšila nabídka doplňkových služeb pro cestující,“ upozornil Hejzlar. Zákazníci určitě ocení i dosazení elektronického, akustického informačního systému, rezervačního systému či bezdrátové připojení k internetu (wi-fi). Lepším

dojemem působí i nová podlahová krytina nejen v samotných vozech, litá podlaha na toaletách či nové potahy na sedačkách. Samozřejmostí je dosazení zásuvek na 230 V s napájecími USB konektory, vylepšená regulace vytápění a klimatizace či dosazení nového typu osvětlení interiéru pomocí regulovatelných LED svítidel. ○



Člen Skupiny ČD

## VOZY BMZ PO ÚPRAVÁCH

Klimatizované čtyřnápravové vozy mají délku 26 400 mm. Jejich nejvyšší povolená rychlost je 200 km/h. Vybavené jsou podvozky Fiat Y0270S s kotoučovými brzdami, špalíkovou brzdou a nouzovými elektromagnetickými kolejnicovými brzdami. Nástupní dveře jsou představné, ovládané tlačítky a vybavené centrálním zavíráním a blokováním za jízdy. Mezi vozové přechodové dveře jsou automatické, ovládané optickým čidlem. Všechna okna těchto vozů jsou vcelku, vyjma oken na představcích, která jsou výklopná v horní čtvrtině. Ve vozech řady Bmz<sup>229</sup> se nachází 9 šestimístních oddílů (54 míst k sezení), oddíl pro catering (vybavený dvěma lednicemi, pulty a skříňkami a zásuvkami pro kávovar a mikrovlnnou troubu) a dětským kinem. Ve vozech řady Bmz<sup>235</sup> se nachází 11 šestimístních oddílů (66 míst k sezení). Jednotlivé oddíly pro cestující jsou vybavené čtveřicí výsuvných a sklopných stolků a čtveřicí dvouzásuvek 230 V s USB napájecími konektory. Vozy mají centrální zdroj energie (CZE), z něhož se napájejí elektrické spotřebiče včetně klimatizace či zásuvky 230 V.

inzerce



# POZOR VLAK

TV MAGAZÍN

sp5ort

**PREMIÉRA**

KAŽDOU POSLEDNÍ STŘEDU  
V MĚSÍCI NA TV SPORTS

VŠECHNY  
BARVY  
ŽELEZNICE

**NAVŠTIVTE NÁŠ ŠTÁB**  
**NA VELETRHU CZECH RAILDAYS 2018**  
na stánku AŽD Praha, A1/26

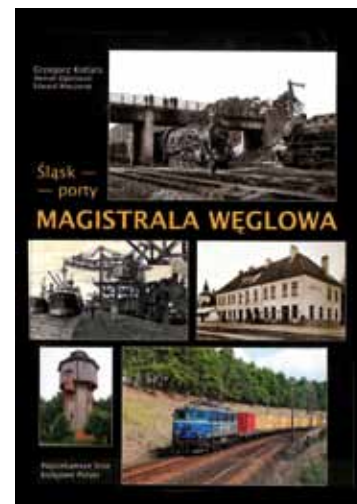


[WWW.POZORVLAK.CZ](http://WWW.POZORVLAK.CZ)

Producent pořadu:  
AŽD PRAHA

# Knižní novinky

Přinášíme přehled dalších tipů knižních novinek se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné anotace z pera našeho redaktora Martina Haráka.



## Magistrala Węłowa

Na přelomu loňského a letošního roku spatřila světlo světa objemná, bohatě ilustrovaná publikace z polského vydavatelství Europrinter od autorů Grzegorza Kotlarze, Henryka Dąbrowskiego a Edwarda Wiczorka. Pochází z edice „Nejkrásnější železniční polské tratě“ a věnuje se takzvané uhelné magistrále z Horního Slezska do baltských námořních přístavů. Uhelná magistrála byla jedním z největších investičních počínů polských železnic v minulém století. Dráha zažila řadu politických zvrátů a například za druhé světové války ji němečtí okupanti využívali k přepra-

vě švédské železné rudy na jih Polska, a naopak uhlí z Katovicka do přístavu v Gdyni. Po roce 1945 se trať stala hlavní průmyslovou spojnici polského státu, větší efektivitě pomohla následná elektrizace dokončená v roce 1969, kde se uplatnily dvoučlankové mohutné stroje řad ET 40 a 42. Milovníci železné dráhy uvítají na 445 stranách více než sedm stovek černobílých a barevných fotografií, map a nákresů. I když je text uveden v polštině, určitě najde své zájemce i v naší republice. Ti si mohou knihu pořídit například v prodejně Pragomodel v Klimentské ulici v Praze za 995 Kč.



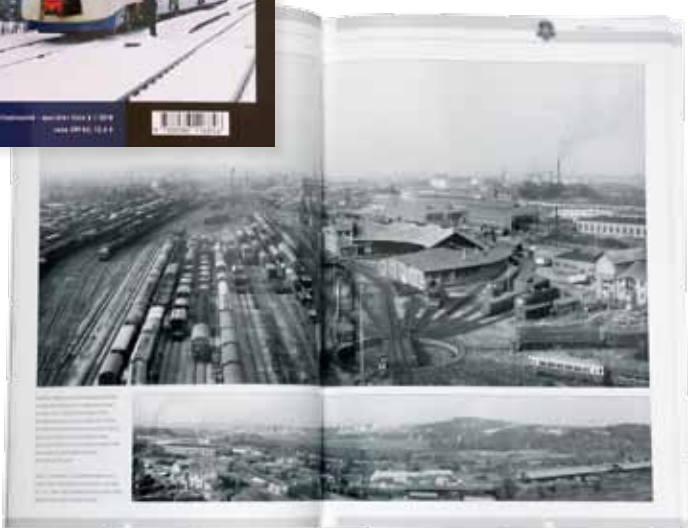
## Deník Jiřího Boudy 1/2013

Plzeňské vydavatelství Cykloknihy vydalo v nedávné době další část poutnických deníků známého grafika a kreslíře Jiřího Boudy, jehož život byl ovlivněn a spjat s železnicí. Před čtyřmi lety vyšel Poutnický deník, kde Bouda barvitým způsobem popisuje hned tři své výpravy na jízdním kole napříč Evropou. Nejnovější vydání, které je věrnou kopií deníku o 223 stranách, se věnuje trase z Prahy do Santiaga de Compostela ve Španělsku a navíc „zkušební jízdě“ z Prahy na Slovensko a do Rakouska. Tu Jiří Bouda absolvoval před velmi náročnou mnohatisícovou trasou do Španělska. Autorovy kresby jsou jedinečným dokumentem lidí, měst a staveb, dokumentární texty jsou plné lidskosti a citlivého vnímání reality, kde je cítit autorův jemný smysl pro humor. Ručně psaný zápisník s půvabnými ilustracemi autora je vlastně sám o sobě uměleckým dílem. Knihu lze zakoupit v každém větším knihkupectví přibližně za 399 Kč.





## Pohodové příběhy železničářské



V pořadí již šesté speciální číslo magazínu Svět velké a malé železnice z nakladatelství Corona je věnováno vyprávění a vzpomínkám výpravčího Václava Lešáka. Dlouholetý zaměstnanec drah začínal doslova od „píky“ a prošel za svůj profesní život mnoha funkcemi až po přednostu stanice. Brožovaná publikace o 128 stranách, tištěná ale na kvalitním křídovém papíru, je doplněna celou řadou zajímavých, a leckdy opravdu neobvyklých fotografických záběrů z dob minulých i nedávných. Protože autor publikace Václav Lešák sloužil především v západních a severních Čechách, jsou z pochopitelných důvodů texty a fotopříloha směřovány právě do těchto regionů. Nadšenci do parní vozby si přijdou na své díky obrazové dokumentaci Plzeňska, ale například i Děčínska. Z řady ojedinělých záběrů je nutno vyzdvihnout snímky pánů Zdeňka Huspeka a Vladislava Borka, kteří speciálu dodali pěknou atmosféru. Publikaci lze zakoupit za 299 Kč například v prodejně nakladatelství Corona v Hybernské ulici v Praze.



## Železniční památky Čech, Moravy a Slezska

Jednou z nedávných novinek vydavatelství Olympia je průvodce po železničních památkách Čech, Moravy a Slezska. Zkušený spisovatel a bývalý zaměstnanec drah Petr Vokáč připravil ojedinělého turistického průvodce po významných historických a technických památkách na našem území. Dílo je přehledně rozděleno do jednotlivých kategorií od historických staveb, tunelů, mostů a viaduktů až po lanové dráhy a další zařízení. Jednotlivé památky jsou popsány z hlediska historického i funkčního, průvodce je navíc doplněn vysvětlením základních pojmů. Kniha je zařazena do známé populární edice průvodců Navštivte... a je doplněna obrazovým materiálem v textu i samostatné příloze. Autor čtenáře zavede jednoduchou formou k nejzajímavějším a nejvýznamnějším stavbám, muzeím, nádražím a na mnoho dalších míst. Součástí publikace jsou i mapové prvky a odkazy na fotografickou galerii a příslušné internetové stránky pomocí systému QR code. Brožovanou knihu o 128 stranách lze získat za běžnou cenu 249 Kč v každém větším knihkupectví.



# Pod panelovými hradbami Jižního Města

Praha. To jsou v očích většiny návštěvníků jen rušné magistrály, rozlehlá sídliště, skladovací plochy, velká nákupní centra, Staré Město a samozřejmě Pražský hrad. Naše metropole ale dokáže nabídnout otevřeným duším mnohem víc. Jedno z našich nejzelenějších měst ukrývá na svém území unikátní přírodní rezervace, bohaté lesy nebo louky, kde se v poklidu pasou stáda koní, nebo roste unikátní květena. Nevěříte? Stačí jen odbočit z hlavních cest...

Pavel Frej | Foto: autor, archiv ČD

Z hlavního nádraží jsme vyjeli před čtvrt hodinou a ještě pořád se nacházíme na území metropole. Alespoň podle názvů stanic a zastávek. Vždyť naše hlavní město měří na šířku vzdušnou čarou téměř 30 km. Vystupujeme v Horních Měcholupech, přesněji v zastávce Praha-Horní Měcholupy. Odsud se až k Uhříněvsi táhnou po pravé straně trati dlouhé řady navršených kontejnerů. Lepší vyhlídka na známé překladiště Metransu se však naskýtá o kousek dál.

## Pražáci jim říkají hroudy

Jde o umělé protihlukové vyvýšeniny, jakési kopce navezené zeminy a sutě z nedalekých staveb, které postupem času pokryje tráva a náletové dřeviny. Oproti klasickým betonovým „hrůzám“ se pak stanou přirozenou součástí krajiny. Vylézt na vrchol měcholupské hroudy, která dosahuje horních pater nejbližších výškových staveb, dá trochu zabrat. Ale z bezejmenného kopce se naskýtá zajímavý výhled na celý areál rušného kontejnerového překladiště, na původní betonovou sídlištní zástavbu i nové architektonicky vytříbenější obytné věžáky, jež tu nedávno vyrostly jako houby po dešti. Vůbec z pohledu developerů patří Měcholupy poslední dobou k jed-

né z nejvyhledávanějších lokalit, vzniklo zde hned několik nových čtvrtí. Slogany na reklamních panelech tu do dnes hlásají „na dohled centra, na dotek přírody“. A vlastně mají pravdu. Z hroudy jsou na dohled louky, pole a lesy, ale při dobré viditelnosti lze dohlédnout přes pankrácké věžáky až na Strahov na druhém břehu Vltavy.

Po neznačené cestě z betonových panelů, odbočující z hlavní silnice, procházím kolem okrajového sídliště Dobrá voda. Patří mezi nejnovější klasická paneláková sídliště a dokončeno bylo teprve v roce 1992. Rozlohou spíše menší komplex tu stojí skutečně na dotek přírody, sotva lze dohlédnout na okna v nižších patrech, jak jsou schována za vzrostlým stromovým. Po betonce, připomínající naši slavnou dálnici D1, protože na kole to tu pěkně drncá, klesám jen pár set metrů do údolí, kde jako mávnutím kouzelného proutku přechází ruch velkoměsta v poetický obraz vesnického statku. Za plotem samoty Dobrá voda se pasou ovce, kvokají sle-

Z vrcholku protihlukové vyvýšeniny vypadá překladiště v Uhříněvsi jako dětská stavebnice. Při jízdě vlakem se pak na chvíli stáváte i její součástí.

pice a na blízkém poli se prohánějí koně. Dno údolí si pro sebe uzurpoval Botič, druhý největší pražský potok. Jeho vody na horním toku jsou překvapivě čisté. Blízkost obytné zástavby prozrazuje dvojice retenčních nádrží hlubokých čtyři metry.

## Když se potok promění v přehradu

Vcházím na území přírodního parku Botič-Milíčov. V roce 1995 tu byl nalezen nosatcovitý brouk *Hypera ononidis*, který není znám odjinud z Česka. Uježděnou lesní stezku nad potokem si zase oblíbili terénní cyklisté, pro které představuje rychlá jízda mezi stromy na vyvýšeném břehu vítaný adrenalin, takže si musíte dávat pozor, aby kvůli vám některý neskonal v potoce. Přítomnost větší vodní plochy věští odklizené ložky v zahradách víken-





Takový je pohled na Hostivařskou přehradu.



Meandry Botiče vytvářejí kouzelnou atmosféru.



dových domů a také vousatý rybář, jenž si to lesíkem šine proti mně ve vysokých holinách. Kousek za Petrovickým zámečkem se potok postupně začíná rozlévat do stran, břehy lemuje rákosí a v mokřadech hnízdí celá společenstva ptáků. Na jaře tu přes hlasitý sborový skřek ropuch není rozumět vlastnímu slovu. Jsme na okraji největší pražské vodní plochy, Hostivařské přehradní nádrže.

Do romantického údolí Botiče se před výstavbou přehrady chozí lidé koupat „mezi vrbičky“ nebo navštěvovali výletní restaurace v Mochově mlýně. Koupání v tůních dokonce inspirovalo místní sportovní spolky k vytvoření přírodního koupaliště, které však soustavně ničili povodně. O stavbě přehradu úřa-

dy rozhodly v roce 1958, poprvé byla napuštěna o čtyři roky později. Hlavním účelem vodního díla byl sportovní rybolov, vytvoření rekreační oblasti pro obyvatel nedalekých sídlišť a snaha o zmírnění povodní na dolním toku Botiče. Levý břeh nádrže je využíván jako sportovní areál a největší pražské přírodní koupaliště s kapacitou až 15 000 osob.

Větší oblíbenosti Hostivařské přehrady však začala bránit poměrně špatná kvalita vody. Zelená hladina posetá sinicemi se stala v novodobé historii jejím smutným symbolem. Proto byla přehrada v roce 2010 poprvé v historii celá vylovena, vypuštěna a odbahněna. Do ostatních pražských revírů putovalo přes 288 metrů rybníků, k největším exemplářům patřil sumec o délce 243 cm a váze 93,5 kg. Ze dna nádrže bylo výtěženo 197 tis. m<sup>3</sup> zeminy, která posloužila jako základ pro zmiňovaný protihlukový val v Horních Měcholupích. Krátce po opětovném napuštění se však kvalita vody, pro mnohé překvapivě, nijak výrazně nezlepšila.

#### Podél meandrů zpět do ruchu velkoměsta

Kolem pravého břehu přehradu vede asfaltová stezka pro pěší a cyklisty, která je především o víkendech a za letních dní značně přeplněná. Dnes se tu ale prohání jen několik běžců

ve funkčním sportovním oblečení, maminky s kočárky klábosí u dřevěných laviček a desítky rybářů tu u vody zabíjejí volný čas. Hodinu tělocviku si sem příběhla odsloužit i skupina školáků ze Záběhlic. Někteří volný běh zvládají bez obtíží, jiní funí jako lokomotivy a snaží se marně spálit nabrané kalorie z fastfoodů. „Kámo, chtěl bych mít tvoje nohy...“ „Kámo, to nechtěj...“.

Je konec října, barevné listí na statných stromech na svazích příjemně švelejí, nad přehradou přeletí hejno hus, temná vodní hladina zajiskří jako vánoční prskavky, to jak se na ní odráží sluneční záře. O skutečnosti, že se stále nacházíme uprostřed velkoměsta, svědčí jen hradba paneláků Jižního Města, jejich horní patra je možné spatřit nad upravenými písčnými plážemi a loukami. Tiché soustředění rybářů náhle překazí dunivé pleskání. Otáčím se k vyhlídkovému molu. Hřmotná těla školáků s hlasitým křikem jedno po druhém rozráží vodní hladinu, zatímco jejich učitelé se tomu hromadnému „řádní“ snaží zabránit. Trocha chladné vody jim ale neublíží. Je čas vrátit se do města.

Asi nejkouzelnější scénérii si Botič nachystal na svém spodním toku pod hrází přehradu. Potok tu přirozeně meandruje, tvoří četné tůňky a písčité pásy pobřežní vegetace. Jeho vody jsou zbarvené do zvláštních zelenkavých odstínů, jako by se v nich odrážely koruny vrb a olší. To už ale procházím mezi prvními vilkami a bytovkami Záběhlic. Poetika končí u památkově chráněného stavení Selského dvoru. Rušná silnice spojující Hostivař a sídliště Košík navrací zpátky do reality všedního dne. Jen pár zastávek odsud se pak nachází nádraží Praha-Hostivař.

Na první pohled to možná bude znít divně: jet do Prahy za přírodou. Ale zkuste tomu dát šanci. Vždyť Praha patří, co se týče přírodního bohatství, mezi nejvýznamnější evropská hlavní města. Na jejím území je vyhlášeno 11 přírodních parků a celkem 93 maloplošných chráněných území, která zaujímají na 20% rozlohy města. A to není zrovna málo... ○

## ŠOTOINFO

Příměstská trať číslo 221 vede z pražského hlavního nádraží do Benešova u Prahy a je součástí 4. tranzitního koridoru. Na území hlavního města se nachází celkem sedm stanic a zastávek (Praha hl.n., Vršovice, Strašnice, Hostivař, Horní Měcholupy, Uhřetíněves, Kolovraty) a v blízké budoucnosti k nim přibudou další (Eden a Zahradní Město). Ta ve Strašnicích naopak zanikne. Trať patří z pohledu příměstské dopravy ke sklonově náročnějším, což dává CityElefantům, zvláště za špatného počasí, občas zabrat. Z nadmořské výšky 210 m n. m. (hl.n.) trať stoupá až do Strančic (410 m n. m.), odtud prudce klesá do údolí Sázavy (Čerčany – 280 m n. m), aby během několika kilometrů opět vystoupala do Benešova u Prahy (365 m n. m.)



# Pardubické nádraží oslavilo šedesátku

Památkově chráněná výpravní budova pardubického hlavního nádraží, kudy denně projíždí desítky spojů, oslavila letos 1. května již šedesáté výročí. Tato ojedinělá budova ve funkcionalistickém stylu od architektů Karla Řepy a Josefa Dandy se vyznačuje vertikální a horizontální linií, výraznými mozaikami a na první pohled výraznou cihlovou barvou. Dlouhá desetiletí provozu se bohužel podepsala na stavu budovy. Ta stále slouží svému účelu s nadějí na rekonstrukci, která se plánuje pravděpodobně na rok 2021.

Martin Harák | Foto: sbírka autora, archiv SŽDC

Současné pardubické hlavní nádraží ale mělo svého prapředchůdce v původním nádraží Severní státní dráhy (od roku 1855 Společnosti státní dráhy – StEG), jež bylo na olomoucko-pražské dráze uvedeno do provozu v roce 1845. První významnou změnu přinesla pardubickému nádraží železnice společnosti SNDVB vedoucí z Liberce přes Jaroměř do Pardubic. Zaústění této trati s vlastním nádražím bylo navrženo západně od pardubického nádraží StEG. Ministerstvo obchodu souhlasilo s vybudováním druhého samostatného nádraží v Pardubicích za podmínky, že odbavení cestujících a jejich přestupy budou soustředěny do jednoho místa. Byla tedy zvolena společná odbavovací budova, jejíž základy se začaly hloubit v listopadu 1857, kdy již začal běžný provoz z Pardubic

směrem na Jaroměř. Původní výpravní budovu z roku 1845 upravila firma StEG po snesení nástupištní haly a spojovacího traktu na obytnou, SNDVB si postavila vlastní obytnou budovu. Tento objekt byl snesen v roce 1936, zatímco první výpravní budova z roku 1845 dodnes tvoří součást pardubického nádraží.

V devadesátých letech 19. století byl nárůst cestujících tak markantní, že bylo potřeba nádraží opět rozšířit. Podoba nové budovy z roku 1907 se zachovala až do 26. srpna 1944, kdy při náletu amerického letectva bylo zasaženo také nádraží. Vzhledem k připravované přestavbě stanice byly poškozené části výpravní budovy opraveny jen v nejnútnejším rozsahu.

Začátkem roku 1946 nabídlo město pro stavbu nového nádraží Československým státním drahám pozemky cukrovaru, zničeného náletem v prosinci 1944. Vypracováním projektu

pověřilo ministerstvo dopravy Stavební správu ČSD v Praze – konkrétně architekta Josefa Dandu. První projekt z května 1946 však musel Danda přepracovat a ani další návrh ze září téhož roku nenašel jednoznačnou podporu.

Na naléhání města vypsal ministerstvo užší soutěž, k níž byli vyzváni kromě jiných i pardubičtí architekti Karlové Řepa a Kalvoda. Ze tří soutěžních návrhů vybrala komise projekt obou pardubických architektů, kteří si přizvali ke spolupráci autora prvních návrhů Josefa Dandu. Na dalším řešení se podíleli již jen Karol Řepa a Josef Danda.

## Významná funkcionalistická stavba

Autoři měli k dispozici volný prostor na nezastavěném okraji města, jenž jim umožnil vytvořit nové nádraží jako kompozici na sebe navazujících částí. Primárně šlo o odbavovací



Pardubické nádraží začátkem 60. let

halu, dále hotel, objekty vedlejších služeb a bytové křídlo. Přednádraží dotvořila nádražní pošta a zastávková hrana městských a linkových autobusů a také trolejbusů. Pardubické hlavní nádraží se tak stalo jednou z nejvýznamnějších staveb železničního poválečného funkcionalismu. Základ tvoří velkoprostorová odbavovací hala, tvořená částí odjezdovou, příjezdovou a čekací, z nichž první dvě mají spojení s ostrovními nástupišti podchody. Veškeré služby pro cestující veřejnost jako trafika, osobní pokladny, občerstvení či knihku-



Vítání prvního vlaku na novém nádraží 1. 5. 1958



Místnost kulturního střediska



Útulek pro děti aneb předchůdce dnešní ČD Lounge

pectví se nacházejí po obvodu dvorany. Provozní část stanice s dopravní kanceláří a řídicí stavědlovou věží umístili projektanti do východního křídla navazujícího na halu. Ostatní služby se nacházely v západním křídle, ukončeném čtyřpodlažním traktem pohoto-

vostních bytů. Objekt odbavovací haly s dopravním křídlem odděluje od neveřejné části příčně situovaný šestipatrový hotel. Jeho přízemí bylo vyhrazeno velké samoobslužné jídelně s bufetem, kde se daly zakoupit po celá dlouhá léta neobyčejně dobré párky s makovými houskami, a také nádražní restauraci a podzemnímu kinu. Bohužel jak jídelnu, tak kino nenávratně odvál čas...

### Skelet obložený na červeno

Konstrukční systém pardubické výpravní budovy tvoří monolitický železobetonový skelet s železobetonovými trémovými a deskovými stropy a cihelným výplňovým zdívm. V povrchové úpravě exteriéru převládají červené obkládačky, pouze bytové křídlo dostalo světlý břízolit. V interiéru haly uplatnili projektanti černé obkládačky na bočních stěnách a běložluté na pilířích. Galerie umístěné z obou stran jsou místem pro květiny a čelní stěny zdobí barevné mozaiky – na východní straně je to mapa československých stavebních památek a na západní naopak figurální kompozice zvěrokruhu s hodinami. Na východní stěně se v roce 1993 objevila pamětní plaketa Jana Pernera a v loňském roce byla tomuto slavnému železničnímu staviteli odhalena před nádražní budovou – v prostoru nového dopravního terminálu – také socha.

Budova pardubického hlavního nádraží vznikala ve třech etapách v letech 1949 až 1959. „Pardubické nádraží bylo vlastně stavbou žen. Ty při výstavbě převažovaly nad muži, což je velmi neobvyklé. Je nejen největším realizovaným dílem mého otce, ale současně nejvýznamnější veřejnou stavbou v Pardubicích. S Josefem Dandou se podělili o stavbu rovným dílem – táta měl na starosti budovu a Josef Danda naopak nástupiště a vše související se železničním provozem,“ vzpomíná na svého otce, mimochodem posledního žáka slavného architekta Josipa Plečnika, syn Miroslava Řepa. Ostatně on sám je spoluautorem dostavby oblíbené pekárny Mr. Baker a sousední kavárny Costa Coffee z posledních let. V plánu má, jak sám říká, ještě revitalizaci ochozů.

Řepa "junior", jemuž je nyní už 87 let, rovněž vzpomíná, že otec byl nešťastný z toho, že mu přísné předpisy neumožnily postavit hotel ještě o dvě patra vyšší. Ty prý v kompozici objektu chybějí. Podle něj je však na pardubickém hlavním nádraží všechno neobvyklé. Nejen obklady a všechny možné tvarovky, ale také exteriér má ve svém členění a detailech spoustu prvků, které byly pouhými prototypy.

Nové osobní nádraží, byt ne zcela kompletně dokončené, bylo slavnostně předáno do provozu 1. května 1958 přesně v 14.36 hodin po příjezdu vlaku R7 z Bratislavy. V ten samý den zároveň skončil provoz na takzvaném starém nádraží. Nové nádraží získalo čtyři krytá nástupiště, spojená s halou dvěma podchody pro cestující a zavazadlovým tunelem s výtahy, a navíc dvě kusá nástupiště pro vlaky směr Hradec Králové a Havlíčkův Brod. Budova takzvaného starého nádraží se postupně upravila pro potřeby železnice a torzo původní architektury se zachovalo pouze ve východním rohovém pavilonu a části navazujícího křídla. ○

(Zdroje: Ing. Mojmir Krejčířík, autor encyklopedie Česká nádraží, a osobní vzpomínky Ing. arch. Miroslava Řepy)



### Hodnocení komise v roce 1946 k návrhu architektů Řepa – Kalvoda

Dispozičně a provozně byl tento náčrt uznán jako nejvyzrálejší. Není sice vyjádřením průbojného tvoření architektonického, je v něm však zpracováno vytvoření pohledového cíle gradační soustavou kubusů hranolů na podkladě účelně sestaveného pravoúhlého půdorysného členění. Osmipatrový vykřičník hotelových nocležen a garsoniér má docílit hmotný pohledový cíl, v širé rovině orientovati a upozorňovati na veřejnou budovu a zdůrazňovati dopravní středisko.

# Rychlobrzda

František Tylišar

Jedna ze základních pravd, kterou se musí naučit každý strojvedoucí, když přijde na dráhu, je, že není složitě vlak rozjet. Mnohem důležitější je vlak správně, včas a bezpečně zastavit.

K tomuto účelu slouží mnoho důmyslných brzdových zařízení, od ruční brzdy ovládané točením kola až po brzdu neúčinnější, kterou na železnici nazýváme rychlobrzda. Tu strojvedoucí používá jen v případech nebezpečí, ale na dálku ji může spustit i výpravčí nebo automatická činnost vlakového zabezpečovacího zařízení. A víte, že rychlobrzda je nejen neúčinnější, ale také jediná, kterou může v případě nutnosti použít kterýkoli cestující? Stačí zatáhnout za rukojeť s nápisem „ZÁCHRANNÁ BRZDA“.

Je to tzv. brzda tlaková. To znamená, že brzdí pomocí snižování tlaku vzduchu, který je veden potrubím po celém vlaku. Čím více strojvedoucí tlak sníží, tím větší je její brzdící účinek.

Často se mě cestující ptají, zda to opravdu funguje. „Funguje, a spolehlivě,“ odpovídám. Svě by o tom mohl vyprávět například voják CK ozbrojených sil Josef Švejk, který ji vyzkoušel nedaleko jihočeského Tábora. Byl z vlaku vykázán a zbytek cesty do Budějic už musel dojit pěšky. A nejenom on, ale i mnozí jiní, kteří ji použili z nutnosti, recese nebo prostě omylem. Naposledy jsem byl svědkem takové události asi před půl rokem.

Poslední večerní RegioNova ukrajovala kilometry své sobotní trasy. Právě jsme se blížili ke stanici, když vlak začal prudce brzdít. Během pár vteřin jsme stáli. Protože jsem seděl v prvním voze, šel jsem se zeptat strojvedoucího, co se děje.

„Stalo se něco?“

„Asi nám někdo strhnul záchranku,“ odpověděl mi.

Hned mi bylo jasné, odkud vítr vane. V motorovém voze to nebylo, takové věci bych si všimnul. Takže zbývala skupinka mladých lidí v „devětsetčtrnáctce“, kteří se vraceli z diskotéky. Hned jsem k nim vyrazil.

„Tak, pánové, kdo to byl?“

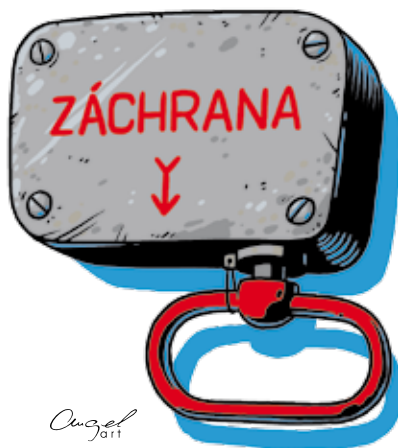
„Co jako?“ dívali se na mě překvapeně a já žasnul nad jejich skvělým hereckým výkonem.

„Ta záchranná brzda!“ začal jsem přísněji.

„Jaká brzda?“

„No přece tahle!“ ukázal jsem na ni.

„Tak té jsme se ani nedotkli,“ ozvalo se se smíchem a tak přesvědčivě, že by mohli rovnou žádat o roli na Barrandově.



Byl jsem si jistý, ale přesto mi to nedalo a začal jsem si brzdu prohlížet. Plomba v pořádku a ani čtyřhranný přepínač nenaznačoval použití. Prostě záhada...

„Jak jste to do...“ už jsem větu nedořekl.

V polovině mě zarazil strojvedoucí: „To nebyli oni, ale výpravčí. Použil generální stop, protože mu auto přerazilo závoru a zůstalo stát na přejezdu.“ A bylo po záhadě...

Ještě podivnější příhoda se záchrannou brzdou se mi stala někdy před třiceti lety. Bylo to v době, kdy se ještě vlaky vytápěly parou. Také poslední večerní vlak, jen trochu delší. Bardotka, služební vůz a pět osobních vozů řady Byz, které dnes můžete potkat jen na historických jízdách.

Seděl jsem v prvním voze a někde mezi stanicí Pivín a zastávkou Doloplazy vlak náhle zastavil. Z daleka byl slyšet ohlušující zvuk vzduchu, který unikal z potrubí na předposledním voze. Ano, byla to záchranná brzda. O tom nebylo pochyb, protože její záklopka (kohout, který se otevře zatažením za madlo brzy a vypustí vzduch z potrubí) byla otevřená. Jenže zvláštní bylo to, že ve voze nebylo živé duše, která by to mohla udělat. Ani okamžitý pohled z okna, jestli někdo neutíká od vlaku, vysvětlení nepřinesl. Nedávalo to smysl...

Mezitím došel vlakvedoucí. Záklopku uzavřel, strojvedoucí doplnil vzduch v potrubí a vlak mohl jet dál...

Až v cílové stanici se vše vysvětlilo. Při kontrole soupravy jsem na WC našel skrčenou postavu. Chlap jako hora, rozčuchané vlasy a klepal se jako ratlák.

„Co se vám stalo?“ ptám se.

„Ne, ne, ne nevím. Chtěl jsem zatopit a na, najednou rána,“ pomalu koktal, „vy, vykolejili jsme?“

Vtom mi to došlo! Cestující věděl, že ve skřínce uprostřed vozu je páka regulátoru páry pro topení. Chtěl si přitopit, ale omylem otevřel skříňku na protější straně, ve které je záklopka záchranné brzdy. Holýma rukama ji odjistil a celý ten tlak vypustil. A věřte, je to síla! Ozve se rána jako z děla a z trubky o průměru pěti centimetrů začne unikat stlačený vzduch, který dokáže zastavit rozjetý rychlík.

Bylo mi ho tak líto, že ani pokutu nedostal. Myslím, že se dostatečně potrestal sám... ○

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### České vlaky byly loni nejpřesnější za tři roky, ukazují statistiky

Devět z deseti vlaků na české železnici odjelo nebo přijelo loni včas nebo se zpožděním maximálně pět minut. Vyplývá to ze statistik SŽDC a Českých drah. Jde o nejlepší výsledek za poslední tři roky, i když v některých ukazatelích došlo meziročně ke zhoršení. SŽDC loni dosáhla úspěšnosti plnění jízdního řádu 90,63 %, České dráhy 90,5 %. Od roku 2015, kdy přesnost kvůli rozsáhlým výlukám výrazně klesla, jde o druhý rok růstu. Stále se ale nedostala česká železnice na úroveň z let 2013 a 2014. „Jde o absolutní plnění, které zahrnuje údaje za odjezdy z výchozích stanic a příjezdy do cílových stanic všech vlaků, a to s tolerancí do pěti minut. V dálkové dopravě bylo plnění 80,6 % a v regionální 91,3 %,“ upřesnil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. V případě celostátních dálkových vlaků se celá železnice dostala dokonce na nejlepší hodnotu za poslední čtyři roky: 83,16 %. [zpravky.cz](http://zpravky.cz) 22. 5. 2018

### Regionální spoje v Jihomoravském kraji budou i nadále provozovat ČD

Regionální železniční dopravu v Jihomoravském kraji budou v letech 2020 až 2022 nadále provozovat České dráhy. Schválili to krajské radní. ČD se přihlásily do tendru kraje jako jediný účastník. Hodnota kontraktu je 5,6 miliardy korun. Možností je rozšíření smlouvy až na šest let. Současná desetiletá smlouva s Českými drahami vyprší stejně jako v ostatních krajích s koncem jízdního řádu v polovině prosince příštího roku. Ročně kraj posílá dopravci téměř miliardu korun včetně státního příspěvku. Lhůta pro podání nabídek skončila 17. května. „Rozhodli jsme se pro tendr prostřednictvím nabídkového řízení, které bylo přístupné všem dopravcům. Se svou nabídkou se však přihlásily pouze České dráhy,“ uvedl hejtmanův náměstek Roman Hanák. Vybraný dopravce má také do provozu postupně přebírat nové elektrické železniční jednotky, jejichž nákup kraj plánuje za pomoci evropské dotace. [ČTK, MF Dnes](http://ctk.mf.dnes.cz) 29. 5. 2018

### Památkově chráněný železniční most na Výtoni půjde k zemi

Památkově chráněný železniční most, který se už přes sto let klene nad Vltavou mezi Výtoní a Smíchovem, má být zbourán. Stavba, jež se stala součástí panoramatu metropole, je totiž ve špatném stavu a podle SŽDC se jí už nevyplatí opravit. „Stávající ocelová konstrukce je v podstatě neopravitelná k výhledovému provozování železniční dopravy,“ říká mluvčí organizace Kateřina Šubová. Jde o výsledek studie, kterou si nechala SŽDC vypracovat. Dokument měl dát odpověď na otázku, jak se popasovat se špatným stavem mostu. Jestli je lepší ho rekonstruovat, či nahradit. Průzkum objektu však ukázal, že oprava není vhodná – musely by se nahradit minimálně dvě třetiny konstrukce mostu, a tím by se jeho životnost prodloužila jen o 30 let. Nová konstrukce má zaručit průjezd vlaků po celé století. V současnosti stoletý most více než deset let přesluhuje. Proti zbourání mostu se staví odborníci. [MF Dnes](http://mf.dnes.cz) 24. 5. 2018



## Dovolená v Turecku s ČD travel

Při lednovém zahájení prodeje zájezdů s dotací na rok 2018 jsme zaznamenali velký zájem o Turecko, kam jsme však měli nakoupený pouze omezený počet letenek. Když jsme viděli tak vysokou poptávku, okamžitě jsme kontaktovali dopravce Smart Wings s požadavkem, aby nám letenky navýšili. Dostali jsme zamítavou odpověď s tím, že letenky do Turecka jsou zcela vyprodány, a máme tudíž smůlu. V tomto smyslu jsme informovali i naše klienty a zájezdy označili jako vyprodané. Já osobně jsem se dušovala jedné klientce, že last minute nabídky ani další termíny skutečně nebudou... Jaký to pro nás byl šok, když se na nás po měsíci prodeje Smart Wings obrátil s nabídkou volných míst v našich letech! Stáli jsme před rozhodnutím, zda letenky odmítnout, nebo přijmout s vědomím, že někteří klienti budou naše jednání považovat za nereseriozní. Neodmítli jsme a letenky do Turecka přikoupili.

Tímto bych se chtěla omluvit všem, kterým jsme tvrdili, že Turecko nebude navýšované a teď jej nabízíme v „lastech“. Důvod je skutečně jen a pouze v dostupnosti letenek.

Omlouváme se a děkujeme za pochopení  
 Mgr. Blanka Jíšová, ředitelka ČD travel



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

# Jízdenka na léto

## Cestuj Českem křížem krážem!

S naší letní jízdenkou si všichni užijete ty nejkrásnější prázdniny v ČR. Nemusíte plánovat, nemusíte spěchat. Výhodně s In Kartou nebo průkazem ISIC. Jízdenka je platná od 1. 7. do 31. 8., předprodej začíná 15. 6. 2018.

**7 dní od 690 Kč**  
**14 dní od 990 Kč**  
**Děti od 390 Kč**



[www.cd.cz](http://www.cd.cz)

**InKarta**  
 Vlákem levněji

 **České dráhy**  
 Národní doprava



9. června 2018

## Prezident Masaryk opět přijede do Hořic

V Hořicích na Jičínsku si v sobotu 9. června připomenou návštěvu prezidenta Masaryka, která se uskutečnila 10. července 1926. Vzpomínková akce se koná ke stému výročí vzniku republiky. Z Hradce Králové hl. n. bude vypraven do Hořic v Podkrkonoší parní vlak s Masarykovým salonním vozem a dalšími čtyřmi historickými vagony. Vlak tažený parní lokomotivou 464.008 (Ušatou) bude pokračovat z Hořic do Jičína, a než se vydá v podvečer na zpáteční cestu do Hradce Králové, uskuteční ještě jednu jízdu tam i zpět mezi Jičínem a Hořicemi. Hořické nádraží se v tento den vyzdobí podobně jako při návštěvě našeho prvního prezidenta. Součástí vzpomínkové akce bude vystoupení Hořické dechovky nebo folklorního souboru Hořeňák, zásah četnictva či komentovaná prohlídka historických vozidel. Program vyvrcholí návštěvou Masarykovy věže samostatnosti. Bližší informace na [www.horice.org](http://www.horice.org).

**Nejbližší železniční stanice:** Hořice v Podkrkonoší



16. června 2018

## Do Lysé nad Labem na Kit Saloon Nymburk

Na výstavišti v Lysé nad Labem se koná soutěžní výstava plastikových modelů s mezinárodní účastí Kit Saloon Nymburk 2018, která patří k nejvýznamnějším akcím svého druhu u nás. Soutěží se v desítkách kategorií a majitelé oceňovaných modelů tradičně získají Viktorie Zlaté. Kromě vystavených modelů najdete na akci také stánky, kde můžete nakoupit nejen stavebnice, ale také barvy, pomůcky, rozličné nářadí a literaturu. Součástí výstavy jsou i zajímavé workshopy. Další informace na [www.kitsaloon.cz](http://www.kitsaloon.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Lysá nad Labem



16. června 2018

## I letos chystají v Kuksu barokní rej

V sobotu 16. června natrefíte v Kuksu na stovku kostýmovaných postav, můžete si projít barokní jarmark, pobavit se při vystoupení tanečnicků, kejklířů nebo loutkovém představení. V tento víkendový den totiž v kuském údolí pořádají velkolepou slavnost s názvem Baroko naoko. Program slavností se odehraje od 9 do 19 hodin jak v hospitálu, tak i v bývalých lázních a louky uprostřed obsadí císařští vojáci. S dětmi zavítejte do bylinkové zahrady, kde budou pro malé návštěvníky připraveny dobové atrakce. Více na [www.zkuskuks.cz/barokonaoko](http://www.zkuskuks.cz/barokonaoko).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Kuks



19. až 21. června 2018

## Na veletrh Czech Raildays se slevou Vlak+

Chystáte se na veletrh Czech Raildays? I tento rok se můžete svést vlakem do Ostravy v době konání veletrhu na výhodnou zpáteční jízdenku Vlak+ Czech Raildays se slevou 50%. Za cestu z jakékoliv stanice v ČR do Ostravy zaplatíte obvyčejné jízdné, zpáteční cestu pak budete mít zdarma. Aby vám jízdenka se slevou platila i pro cestu zpět, je nutné si ji nechat na veletrhu v pokladně orazítkovat. A co na této akci uvidíte? Hlavním návštěvníkům lákadlem bude bezesporu oficiální premiéra nové plně nízkopodlažní ostravské tramvaje Stadler Tango NF2.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Ostrava hl. n.

Foto: Martin Švancar, [www.zkuskuks.cz](http://www.zkuskuks.cz)

## Železničář

**VIDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš  
**GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz)  
web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz) | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz) nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://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.  
**VIDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTŮJÍ:** České dráhy, a. s., ZČ Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002