



CDParking

CDAuto | CDKurýr | CDBus | AirportExpress | CDBike

FOTO MICHAL MÁLEK

Produkty Českých drah nabízejí komplexní servis při cestování Doplňkové služby se těší oblibě

Málokdo začíná svou cestu na nádraží a končí ji na jiném. Stále větší oblibě se proto v posledních dobách těší doplňkové služby, které mimo jiné nabízejí alternativy pro „první a poslední míli“. České dráhy nabízejí svým zákazníkům například kombinaci železnice a taxíku za výhodné ceny či možnost parkování v bezprostřední blízkosti nádraží rovněž za velmi zajímavých podmínek. A to zdaleka není vše.

Každého, kdo jezdí na nádraží autem, potěší rozšíření služeb CD Parking do dalších měst. K Praze, České Třebové, Plzni a Pardubicím nově přibyla parkovací místa také v Otrokovicích a ve Starém Městě u Uherského Hradiště. V Praze zaparkujete v komplexu Wilsonova u hlavního nádraží nebo v Parking Centru (dříve garáže Slovan). Vyhrazená parkoviště pro zákazníky ČD jsou také v České Třebové v podzemním parkovišti na náměstí Jana Pernera, v Plzni v Garážích Plzeň (U Ježíška) a u hlavního nádraží v Pardubicích na náměstí Jana Pernera. Nově jsou k dispozici parkovací místa v Otrokovicích a ve Starém Městě u Uherského Hradiště. V Nádražní ulici v Otrokovicích je deset parkovacích míst, ve Starém Městě u ulici Nádražní dokonce patnáct míst. Cenový tarif je v obou případech stejný, parkování za jeden den je zdarma, za dva dny uhradí zákazník pouhých 20 Kč. Nabídka platí pro cestující, kteří jezdí vlakem na vzdálenost delší než 100 km. Stačí si v e-Shopu ČD při koupi jízdenky rezervovat i parkovací místo. Více na www.cd.cz/cdparking.

S CD Taxi za výhodné ceny

Pro cestující, kteří se potřebují rychle dostat z nádraží, je určena služba CD Taxi. Držiteli In Karet a jízdních dokladů ČD v libovolné hodnotě přináší výhodné ceny. CD Taxi jsou připraveny v Hradci Králové a v Českých Budějovicích, konkrétně u společnosti TAXI Sprint Hradec Králové a TAXI Kroupa České Budějovice. Nižší ceny platí také u HALO-TAXI v Praze, TAXI Plzeň, TAXI Simona Pardubice a CITY TAXI Liberec.

Slevu lze uplatnit v rámci zákaznického programu CD Bonus při telefonické objednávce prostřednictvím nonstop dispečinku. Při nástupu do vozu je nutné uvést požadavek na slevu a předložit In Kartu nebo jízdenku ČD. Více informací je na stránkách www.cd.cz/cdtxi.

Z vybraných nádraží autem

Pro zákazníky, kteří nechtějí řídit automobil, ale zároveň ho v cílové destinaci budou potřebovat, je ideální možnost zapůjčení vozidla přímo u nádraží. Například autopůjčovna Hertz nabízí 7% slevu z celkové částky pro držitele In Karty v rámci zákaznického programu CD Bonus. Jednoduchou rezervaci učiní zákazník na www.autokvlaku.cz, minimálně 3 hodiny před předáním vozidla. Služby autopůjčovny platí pro stanice Praha hl. n., Brno hl. n., Ostrava hl. n., Ostrava-Svinov a Olomouc hl. n.

Na Slovensku si mohou cestující ČD zapůjčit vozidlo v autopůjčovně Europcar Slovensko. Automobil je nutné objednat alespoň tři hodiny předem. Nárok na slevu 15% získají po předložení jízdního dokladu z vlaku při převzetí vozu. Nabídka se týká stanic Bratislava hl. st., Poprad-Tatry a Košice. Dalšími zajímavými produkty jsou služby CD BUS, Airport Express jezdící za výhodné ceny v půlhodinových intervalech na Letiště Václava Havla v Praze, CD Kurýr, CD Bike či hotely v metropoli za příznivých podmínek. Ceny v úrovni BAR (best available rate) získají klienti Českých drah po předložení jízdenky ČD s cílovou stanicí Praha v zařízeních řetězce Czech INN Hotels. **PETR SLONEK**

SLOUPEK

Kauza lokomotiv 380 pro nás nekončí

Letitý spor o pozdní dodávku 20 lokomotiv řady 380 plnil v posledních týdnech stránky snad všech českých novin. České dráhy u arbitráže, kam je pohnal výrobce Škoda Transportation, bohužel prohrály. Výsledek nás překvapil. Nečekali jsme, že bude verdikt tak nespravedlivý vůči nám jako zákazníkovi. Jestliže jsme podle smlouvy dostali lokomotivy pozdě a dodnes s nimi nemůžeme bez omezení jezdit do Německa, kde je potřebujeme nasadit na linku Praha – Berlín – Hamburk, náleží podle našeho mínění kompenzace nám, nikoli výrobci.



Pavel Krtek
předseda
představenstva ČD

Podle rozhodčího nálezu však musíme Škodě Transportation nejen doplatit zbytek kupní ceny, ale navíc ještě inflační navýšení. Dohromady to dělá přes 1,2 miliardy korun. S tím samozřejmě nesouhlasíme a obrátili jsme se na soud. Částku 468 milionů korun, což je zbytek kupní ceny s úroky, jsme nicméně zaplatili. Nechceme riskovat, že na nás výrobce bude vymáhat tyto prostředky exekučně. To by negativně ovlivnilo naši obchodní činnost, vztahy s věřiteli a mohlo ohrozit proces plánované emise cenných papírů. Riziko v případě nezaplacení bylo příliš velké, proto představenstvo společnosti po důkladném zvážení všech okolností jednomyslně rozhodlo částku v termínu uhradit.

To však v žádném případě neznamená náš souhlas s rozhodcím nálesem. V případě, že u soudu uspějeme se žalobou na jeho neplatnost a zrušení, budeme požadovat všechny prostředky zpět, a to včetně úroků. Celá kauza je o to smutnější, že Škoda Transportation je náš největší tuzemský dodavatel. Od roku 2004 od nás na základě výběrových řízení získala zakázky za zhruba 40 miliard korun.

INFORMUJEME

Půjčovny kol ČD letos využil rekordní počet zákazníků

Doplňková služba Českých drah ČD Bike funguje už od roku 2003 a těší se stále větší oblibě zákazníků. Letos navíc počet vypůjčených kol výrazně vzrostl. Zatímco v uplynulých třech letech si kola půjčilo za sezonu přibližně 3 500 až 4 000 cyklistů, letos jich bylo už 5 352. Největší zájem zaznamenaly pobočky v Jihočeském kraji, kde si lidé půjčili 1 673 kol a v Jihoomoravském kraji s 829 bicykly.

„Sezonu každoročně zahajujeme v dubnu a končíme v říjnu. Letos jsme cyklistům otevřeli půjčovny v 93 železničních stanicích v celé republice. Z toho bylo dvacet úplně nových,“ řekl Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. „Paradoxně nejvíc kol jsme půjčili právě v jedné z nových půjčoven v Praze-Smíchově. Bylo jich 536,“ upřesnil.

Zatím funguje 93 poboček

Ve většině krajů je možné si kola vypůjčit v jedné stanici a vrátit je v jiné. Přeprava těchto kol ve vybraných spojkách je pak také bezplatná. Z celkového počtu 93 půjčoven jich 54 zajišťuje půjčení a vrácení bez nutnosti rezervace, 34 umožňuje rezervaci a vrácení po předchozí rezervaci a pět půjčoven funguje pouze pro vrácení. K dispozici jsou odborně servisovaná kola pro dospělé a ve vybraných stanicích nechybějí také dětská kola, sedačky pro děti a ochranné přilby. Větší skupiny si mohou potřebný počet kol předem rezervovat. Podrobné informace o službě ČD Bike najdou zákazníci na webových stránkách www.cd.cz/cdbike.

„České dráhy se z pozice národního dopravce snaží systematicky rozšiřovat služby pro cyklisty, a to v celé síti. Ročně přepravíme v našich vlacích tři čtvrtě milionu bicyklů,“ dodal Michal Štěpán. Největší meziroční nárůst je letos patrný v krajích Ústeckém (29 procent), Karlovarském (25 procent) a na Vysočině (19 procent).

Služby se v roce 2016 rozšíří

Národní dopravce počítá s tím, že se v průběhu příštího roku sortiment těchto služeb postupně dále rozšíří. Nově vznikne například půjčovna v Ústí nad Labem, která doposud byla pouze vratnou stani-



Zatímco v minulosti si kola půjčilo od tří a půl do čtyř tisíc zájemců, letos už jich bylo 5 352.

ci. Novou půjčovnu kol budou mít rovněž v Přerově v Olomouckém kraji a ve Starém Městě u Uherského Hradiště ve Zlínském kraji.

Půjčovna kol v Třeboni nově svým zákazníkům nabídne také elektrokola. Ta ostatně mají k dispozici na mnoha dalších železničních stanicích – v Domažlicích, Tachově, Karlových Varech dolním nádražím, Mariánských Lázních, Chebu, Ostravě hl. n., Děčíně hl. n., Kolíně, Kutné Hoře město a Olomouci hl. n. V roce 2016 se rovněž navýší i vlaky s přepravou jízdních kol o 86 vozů. Celkem zákazníkům nabídneme 6711 spojů, z toho 5 985 v regionální a 726 spojů v dálkové dopravě.

Cestující nám zůstávají věrní

A zájem je i o samotné spoje Českých drah. Potěšující je především to, že cestující nám zůstávají věrní navzdory levnějšímu pohonným hmotám, rekordnímu počtu výluk i problémům spojených s uprchlickou krizí. Služeb národního dopravce využilo za 9 měsíců letošního roku 127 milionů cestujících, kteří ve vlacích najezdili 5,3 miliardy kilometrů. V mezinárodní dopravě nejvíce rostou počty cestujících do Rakouska a Německa. Služeb Českých drah za leden až září využilo celkem 127,011 milionu cestujících, což je na úrovni loňského roku. Výrazně však rostl přepravní výkon, který dosáhl 5,329 miliardy oskm. Letos rostly například počty cestujících v Pendolinech mezi Prahou a Ostravou i z Prahy na západ Čech. Více zákazníků využívá také spoje mezi Prahou a Brnem, České dráhy proto tuto linku od nového jízdního řádu posílí o další vlaky. **PETR SLONEK**
S využitím tiskových zpráv ČD

Rok 2015 na kolejích aneb velká soutěž

Patříte mezi pozorné čtenáře Železničáře? Pak právě vám je určena vánoční soutěž o ceny.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



PRO ZAMĚSTNANCE

**Omezení jízdenek FIP ve vlacích DB**

Od 13. prosince 2015 se zavádí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití volných jízdenek FIP. Tato pravidla budou platit do 11. června 2016, kdy budou nahrazena novým zněním a dočasnou se vybraných spojů v konkrétních úsecích. Jejich přehled najdete na intranetu ČD (http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokumenty/nsf/v_kategorii/Jizdni_vyhody). Vyjmenované zakázané dny se vztahují na příslušný den v týdnu nezávisle na tom, zda tento den připadne na svátek nebo ne. Držitelé volných jízdenek FIP v uvedených vlacích budou při předložení jízdenky FIP považováni za cestujícího bez platného jízdního dokladu a budou požádáni o zaplacení jízdného dle předepsaného tarifu. Omezení se také týká jízdních dokladů FIP s označením „bez příplatku“ nebo „služební cesta“. Dále není možné ve zmíněných vlacích použít průkazku FIP na 50% slevu jízdného. (op)



V NOVÉM. Odbavovací budova v Týništi nad Orlicí dostala po náročné rekonstrukci původní historický vzhled.

FOTO AUTOR (2x) A ARCHIV AUTORA

Týniště nad Orlicí dostalo zpět krásný historický vzhled

Týništské nádražní budovy jsou velkou raritou. Postaveny byly v letech 1874–1875 coby dvě skoro identické symetricky umístěné podle vzoru společnosti Rakouské severozápadní dráhy. Ta byla také první, která město Týniště „dobylo“ roku 1874 a hned rok na to konkurenční StEG zahájil provoz z Chocně do Broumova. Budovy vyrostly na ostrově mezi kolejistěm obou zřejmě nepřiléhajících společností, protože zpočátku ani nebyly propojeny. Koncem 60. let se prostor mezi budovami zastřešil a na této částečně zasklené verandě vznikly i kiosky. Těchto i dalších neautentických přístaveb se obě stavby nyní zbavily. Západní budova SŽDC slouží také jako dopravní kancelář. Východní, která patří Českým drahám, vedle útočiště vlakových čet a dalšího zázemí má hlavně moderní vestibul s pokladnami a prodejnou. Vedle funkčnosti byl objekt vrácen opravdu historický vzhled.

Nejdříve se opravilo přednádraží
Už před čtyřmi lety město nechalo opravit přednádraží. Loni odstartoval největší balík prací pod taktovkou SŽDC. V rámci rekonstrukce kolejiště, která byla součástí celkové modernizace trati do Solnice, vznikly nové ostrovní nástupiště a podchody. Dělníci museli zde-

Donedávna omšelá popelka, dnes jeden z nejhezčích objektů svého druhu v Královéhradeckém kraji. Výpravní budova v Týništi nad Orlicí se vrátila ke svým kořenům sahajícím do 19. století. V uplynulých dvou letech dělníci postupně odstranili neautentické přístavby. Náklady dosáhly přibližně 28 milionů korun, z toho 18 milionů hradily České dráhy a 10 milionů SŽDC.

molovat přístavbu odbavovací budovy a postavit novou odbavovací halu pro cestující. Tuto dílčí část provedla SŽDC v částce 10 milionů Kč. Letos České dráhy dokončily rekonstrukci výpravní budovy za 18 milionů korun. Projekt rekonstrukce zpracovala pardubická firma Prodin, zhotovitelem byl Chládek a Tintěra Pardubice. Vyřešit se musel stavebně technický stav objektu, zajistilo se rovněž lepší odbavení a informování cestujících a funkční propojení s terminálem města a stavbou SŽDC.

Rekonstrukce byla pojata jako komplexní a týkala se všech technických instalací v budově. Architekti navrhli odbourání většiny pozdějších přístaveb kromě dopravní kanceláře a otevření prostoru mezi původními historickými objekty. Dispoziční změny navrhli tak, aby vyhovovaly současným požadavkům na kulturu cestování. Upraveny byly služební místnosti a vznikly



Přestřižení pásky před opravenou výpravní budovou se uskutečnilo 19. listopadu.

nové důstojnější komerční prostory pro odbavení cestujících. Budova dostala nová okna i dveře, střešní krytinu a byla rovněž zateplena. Samozřejmostí je bezbariérový přístup.

Frekventovaný terminál

Přestřižení pásky, naplánované na čtvrtek 19. listopadu, se vedle generálního ředitele společnosti Chládek a Tintěra Pardubice za zhotovitele ujali členové před-

stavenstva ČD Michal Štěpán a František Bureš, starostka města Jana Galbičková a náměstek hejtmána Královéhradeckého kraje pro oblast dopravy Karel Janeček. Ten ve svém projevu poděkoval národnímu dopravci za to, že věnuje pozornost opravě staničních budov i v těch lokalitách, kde se nejedná o koridorové úseky.

František Bureš ve svém vystoupení podrobně informoval o rozsahu prováděných prací, přičemž ještě zdůraznil: „Jsem rád, že České dráhy doplnily na aktivitu kraje a města a přispěly k naplnění myšlenky terminálu v Týništi nad Orlicí ve velmi krátkém období. Od rozhodnutí do realizace uběhlo necelých dvanáct měsíců.“

Proč se pozornost Českých drah soustředila právě na výpravní budovu v Týništi nad Orlicí, vysvětlil člen představenstva ČD pro osobní dopravu Michal Štěpán. „Týniště v současnosti patří v Královéhradeckém kraji mezi tři nejfrekventovanější terminály. Význam je o to větší, že je sem soustředěna poměrně velká část přestupní frekvence. Z naší pozice realizátora dopravní obslužnosti a hlavně národního železničního dopravce, který zajišťuje síťové spojení dopravy v České republice, musíme pečovat o potřebné zázemí a poskytovat kvalitní služby našim zákazníkům.“

MARTIN NAVRÁTIL

InterPanter se stal hvězdou výstavy v Lysé nad Labem

Příjezd nové rychlíkové jednotky InterPanter patřil k hlavním tahákům tradiční podzimní výstavy KOLA 2015, kterou opět hostila Lysá nad Labem. Horká novinka ve vozidlovém parku Českých drah dorazila v pátek 13. listopadu z Prahy jako zvláštní vlak a přijeli s ní i studenti pražských dopravních škol. Na akci se předvedla i vozidla KŽC a přítomní se mohli seznámit s aktuálním stavem projektu tzv. Všejské spojky.

Největší pozornosti se zaslouženě těšila nová jednotka InterPanter, kterou si mohli u prvního nástupiště prohlédnout po celý den. Přijela i modernizovaná motorová jednotka 913+813.110, již představil za výrobce ŽOS Zvolen generální ředitel Ladislav Poór. Bude se zkoušet pro pro-

voz na lince Praha – Čakovice. Hosté, mezi nimiž byli náměstek ministra dopravy Kamil Rudolecý či generální ředitel SŽDC Pavel Surý, navštívili i dopravní kancelář. Seznámili se se systémem automatického stavění vlakových cest firmy AŽD Praha, který je tu ve zkušebním provozu. ČD zastupoval ředitel odboru obchodu osobní dopravy Jiří Jeřeta.

Modernizace trati umožní přímé spojení s Prahou

Jako první ale nádraží vystavili v sousedství železniční stanice následovalo představení nedávno modernizované a elektrizované trati Lysá n. L. – Milovice. Po přejezdu pravidelným osobním vlakem



do Milovic hosty přivítal starosta města Milan Pour, který představil záměr města – vybudování terminálu osobní dopravy včetně parkoviště P+R. Následoval transfer na přístavací plochu bývalého

vojenského letiště Boží Dar, kde účastníci vyslechli první část projektu na využití někdejšího výcvikového prostoru a vybudování Všejské spojky. Ta by významně zrychlila spojení Mladé Boleslavi, Turnova i Liberce s Prahou.

Podobná prezentační akce se tu odehrála už před dvěma lety. Do té doby experti zpracovali celkem deset studií proveditelnosti. Po obměně vedení ministerstva většina putovala k ledu a firma IKP dopravovala v pořadí už jedenáctou studii, u níž ovšem nevyšla ekonomická efektivnost. „Je to jeden z projektů, který by měl mít jednoduchou cestu,“ vyjádřil podporu investicí Pavel Surý.

Po uskutečnění projektu volají i někteří starostové. Argumentují především

tím, že v údolí Jizery chybí kvalitní železnice. Někteří jsou naopak obezřetní a tvrdí, že obcím to nepřináší nic pozitivního a musejí respektovat ochranné stavební pásmo. A opatrní jsou i ke společnosti Letiště Milovice, které slovy předsedy představenstva Jindřicha Kubíka chce zájmové území přeměnit na vědeckotechnologický park. „Máme dost peněz i na tyto projekty,“ překvapil Kubík. Spojku prý není problém financovat, ale nejprve chce vyjasnění vztahů k území. To patří Středočeskému kraji a právo s ním smluvně nakládat má firma Mladá RP. Diskuze se protáhla tak, že účastníkům ujel protokolární vlak zpět. Neujede vlak i plánům na léta odkládanou výstavbu spojovací trati? MARTIN NAVRÁTIL

Město s nejkrásnějším nádražím proslavil generál Laudon

Letošním vítězem ankety Nejkrásnější nádraží se stala stanice Nový Jičín město. Místní jsou na titul patřičně hrdí, a tak tu cestující vítají diplomy upozorňující na triumf tohoto železničního stánku. Vypravili jsme se přímo na místo, abychom zjistili, jak se nádraží na vrchol dostalo a co je na nejkrásnějším nádraží nejkrásnější.

V ČD Centru nás vítá jedna ze tří osobních pokladních ZAP Ostrava. „Samozřejmě jsme měli radost z výhry. Ten den sem přišli novináři, rozhlas, dvě televize a kolegyně byla právě v Praze na předávání, takže jsem tady musela dávat rozhovory já,“ vzpomíná na datum 11. 11. 2015 pokladní Pavlína Maršálková a hned doplňuje: „Hlavní zásluhu na vítězství má pan Bělka z Kojetína, který Nový Jičín nominoval. Ten, co navrhuje, to vyhrává. Loni to byly Chrlice,“ směje se pokladní.

Hlasy se sháněly i v pohřebních ústavech

Jako první ale nádraží nominoval pan Demjan, který bydlí v Karlových Varech a v Novém Jičíně má babičku. „Je to moje srdeční záležitost,“ říká. To „profesionální nominovat“ Jaroslav Bělka si pěkně opravené honosné nádražní budovy všiml, když sem jezdil kvůli léčení svých zdravotních problémů. „Jinak bych se sem asi nepodíval. Když se nádraží dostalo do finále, tak už jsem použil svůj systém shánění hlasů, který se osvědčil v loňském ročníku. Opravil jsem letáček s tím, jak hlasovat pro toto nádraží, a umístil ho s hlasovacími archy do osobní pokladny a na městské infocentrum na náměstí. Článek o anketě vyšel i v místních periodikách. Osobně jsem pak tři dny v době rekonvalescence po operaci oslovoval lidi na náměstí, v obchodech, lékárnách,



a dokonce i ve dvou pohřebních službách. Lidé byli velmi vstřícní a ochotni se dát do řeči. Také se mi podepisovali na místní kálce a jinde ve vlacích. Prostě co podpis, to přiběh,“ vypravuje pan Bělka.

Ve prospěch podbeskydského Nového Jičína se podařilo sehnat 850 podpisů, díky čemuž o prsa novojičínské předběh-

li Jablonné v Podještědí. Mimochodem nádraží v Novém Jičíně má vznešenou podobu i díky místnímu rodákovi Karlu Johannovi von Schwarzovi, c. k. vrchnímu stavebnímu radovi, který tuto až do konce 40. let ryze soukromou trať projektoval a významně se zasadil o její výstavbu. Jeho portrét také dominuje nádražnímu vestibulu a po něm se jmenuje i přednádražní ulice.

Na vandaly si tady umí posvítit

Budova byla investicí Českých drah (RSM Olomouc) opravena už před 11 lety a i díky ostrážitosti pokladních se jí daří udržet skoro jako novou. „My se nedáme, hlídáme a nedovolíme mládeži, aby to tu ničila, i když děcka mají vytipovaná místa „za větrem“. O nich už víme, tak na ně případně vletíme!“ říká Pavlína Maršálková s tím, že velmi pěkně se tu o pořá-

dek stará šikovná paní uklízečka, která už je v důchodu, a denně tu asi tři hodiny pracuje úklidová firma.

Vlaky ČD do Suchdola coby přípoje na hlavní trať využívají prý i celé třídy škol na výlety. Určitou kuriozitou, kterou se může zdejší pokladna s mezinárodním odbavením pochlubit, je prodej jízdenek až do Moskvy. „Dost místních tam má rodiny a jezdí za nimi na svátky. Teď jsme prodali čtyři jízdenky za týden,“ vypočítává pokladní Maršálková. Krásně opravené je nejen městské nádraží (ještě tu je nádraží horní na zrušené trati z Hostašovic), ale i městské centrum, které rozhodně stojí za prohlídku, a to nejen v prosinci, kdy tu jsou předvánoční trhy. A můžete při tom vzpomenout i na legendárního generála Laudona, který v písni jede skrz vesnici. Zemřel totiž právě v Novém Jičíně. MARTIN NAVRÁTIL

České know-how je ideální pro železnici v Senegalalu

V současné době je generálním konzulem na Slovensku, které mu ale vůbec není cizí. Dopravní inženýr Souleymane Seck z dalekého Senegalalu totiž v letech 1986 až 1991 studoval na žilinské Vysoké škole dopravy a spojů obor Dopravní a manipulační technika a provoz a údržba kolejových vozidel a naučil se i obstojně česky i slovensky. Dnes pracuje pro senegalskou vládu nejen jako konzul, ale i jako expert v oblasti dopravy a průmyslu.

Je Senegal pro Evropany zemí neznámou, nebo tento stát ležící v rovníkové západní Africe lidé u nás znají?
Myslím, že Senegal je známý takřka všem lidem v Evropě, potažmo Česku, i když se nezajímají o dopravu nebo motoristické soutěže. Naše země si získala věhlas hlavně díky světoznámé Rallye Paříž - Dakar, ve které mimochodem několikrát zvítězil český fenomenální jezdec Karel Loprais se svojí Tatroou. Pokud bych otázku obrátil, tak my Českou republiku známe díky panu Lopraisovi velmi dobře!

Proč jste letos v listopadu navštívil Českou republiku?

V sousedním Slovensku působím jako generální konzul Senegalalu, a tak do České republiky občas služebně zajíždím. Momentálně zjišťuji v Česku pro Senegal možnosti komplexní rekonstrukce naší nepřilíh rozsáhlé železniční sítě a zároveň i výstavbu dalších nových tratí. Český průmysl a stavebnictví je myslím na hodně dobré úrovni a naši zemi by vaše technologie a zkušenosti velmi pomohly. Senegal je typická rozvojová země s přibližně třinácti a půl miliony obyvatel, která se snaží postupně rozvíjet nejen svoji ekonomiku, ale i dopravní infrastrukturu.

Jak funguje senegalská železnice? Trápí ji nějaké problémy?

V zemi máme pouhých tisíc dvě stě kilometrů úzkorozchodné železnice metrového rozchodu s motorovou trakcí, která ale není přizpůsobena pro dopravu těžkých nákladních vlaků. Infrastruktura je v nevyhovujícím stavu, a tak se senegalská vláda rozhodla provést radikální řez. Jediným pozitivem je osobní železniční doprava v městské aglomeraci Dakaru, kde se denně přepraví až dvě stě tisíc cestujících. Samozřejmě, že by se dalo přepravit více lidí a také efektivněji, k tomu ale nutně potřebujeme nové tratě, respektive ty stávající zásadním způsobem rekonstruovat.

Má senegalská vláda konkrétní plány jak vylepšit železniční dopravu?

Momentálně vyhlásila tendr na výstavbu nové trasy z centra Dakaru na mezinárodní letiště o délce osmdesát kilometrů. Tato nová železniční trať se bude

stavět už na standardním rozchodu 1 435 mm a budou na ni pořízena zcela moderní vozidla. Co nás ale trápí více, je rychlá revitalizace tratí metrového rozchodu. To je přitom životně důležité, protože jinak nás doslova převálcuje silniční kamionová doprava. Nejdůležitější je pro nás trasa z hlavního města Dakaru do Bamaka, které je hlavním městem sousedního státu Mali. Do Bamaka se momentálně naváží hodně surovin po silnici z přístavu Abidjan, který leží v sousedním Pobřeží slonoviny, což ale představuje obrovskou vzdálenost. Pro Bamako je blíž Dakar, kde je současně velký námořní přístav. Právě v této trase by měla směřovat nová železniční trať s evropským standardním rozchodem, kterou chceme navíc přizpůsobit pro přepravu ucelených nákladních vlaků. Na trati bychom rádi přepravovali okolo dvaceti milionů tun zboží ročně. Do Mali se přepravuje řada zboží, pohonnými hmotami počínaje, cementem, uhlím a automobily konče. Naopak z Bamaka do Senegalalu se dováží bavlna či železná ruda.

SOULEYMANE SECK

Po vysokoškolských studiích na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině v oboru Dopravní a manipulační technika a provoz a údržba kolejových vozidel odešel v roce 1991 do rodného Senegalalu a stal se postupně konzultantem pro rozvoj průmyslu, železnice a infrastruktury v oblasti západní Afriky, expertem v programu hospodářského rozvoje a současně projektovým manažerem v oblasti rozvoje dálniční průmyslu. Od 2001 zastává post generálního konzula Senegalalu na Slovensku. Je koordinátorem Česko - Slovenského programu investic pro senegalské železnice.



FOTO AUTOR



Jsem přesvědčen, že s pomocí českých techniků, projektantů a stavařů naši „misi“ zvládneme dobře. Nejen státní, ale i soukromé subjekty z ČR opravdu umí. Pozorují obrovskou přeměnu vaší železnice v posledních letech.

Nejde o příliš ambiciózní plány, zvláště když se celá léta nic nedělo?

Ano, je to tak. Ale jsem přesvědčen, že s pomocí českých techniků, projektantů a stavařů naši „misi“ zvládneme dobře. Nejen státní, ale i soukromé subjekty z Česka opravdu umí. Pozorují obrovskou přeměnu železniční dopravy v České republice v posledních letech a doslova mně to bere dech. Nezapomeňte, že jsem v bývalém Československu studoval, tak mám možnost srovnávat. Vy to možná třeba až tak nevnímáte, ale pro nezaujatého pozorovatele jako jsem třeba já, jde o obrovský boom. Proto jsme v Senegalalu dospěli k přesvědčení, že Češi budou pro nás optimální partneři a díky nim postavíme či zrekonstruujeme naše železnice nejen kvalitně, ale hlavně rychle. Budu optimistický a řeknu, že do pěti let bychom chtěli mít hotovo.

Co vás v současné době tak tlačí, že na stavbu a rekonstrukce vaší železniční sítě tolik spěcháte?

Jsou to dva faktory. Nejen neúměrně se doslova rozpínající kamionová doprava s nevhodnými vozidly, která leckdy nesplňuje žádné „euronormy“ výfukových plynů, ale také pochopitelně ochrana životního prostředí. Naše země je natolik krásná, že bychom si ji neradi nechali zdevastovat automobilismem. Senegal ročně musí investovat 120 milionů eur jen na údržbu silnic. Protože plánujeme otevřít ještě nové fosfátové doly, v následujících letech by se tato částka zvýšila minimálně dvojnásobně. Takže je jasné, že chceme tyto zátěže přenést především na železnici, současně s tím ušetřit významné finanční prostředky a navíc výrazně zvýšit bezpečnost nákladních přeprav.

MARTIN HARÁK

KRÁTCE

Anděla pro lepší svět získali železničáři



Jubilejního 99. vyřezávaného anděla pro lepší svět předaly v pondělí 23. 11. ve Vládním salonku na pražském hlavním nádraží děti ze Školy základů umělecké práce z Malé Morávky. Artefakt dostávají osobnosti, které se zasloužily o mír ve světě. Vyřezávaný reliéf z lípy malolisté vyrobila sedmiletá Julie Hulejová, která ho s kamarády předala členovi představenstva ČD Michalu Štěpánovi a Bohuslavu Navrátilovi ze SŽDC. Anděly vymyslel jedenáctiletý Ondřej Pánek před pěti lety. Julie ho věnovala železničářům na počest jejich padlých druhů během německé okupace. (mah)

Pro vozíčkáře příští rok vypravíme více spojů

České dráhy v novém jízdním řádu vypraví 4 656 bezbariérových spojů. Je to nejvíce v historii. Významně se zlepšil například možnosti cestování vozíčkářů na Moravě. Vlak IC Opava spojující Opavu s Ostravou, Olomoucí, Pardubicemi a Prahou nově zařadí vůz upravený pro cestování vozíčkářů. Oceněním je rostoucí zájem vozíčkářů o cesty vlakem. Už za 10 měsíců letošního roku překonali vozíčkáři všechny dosavadní rekordy v cestování a vytvořili nový rekord ve využívání služeb ČD. První v historii může padnout hranice 5 000 přepravených registrovaných vozíčkářů za rok. (pešř)

Soud nařídil ČD zaplatit za lokomotivy

Za dvacet lokomotiv Škoda 109E, které dostaly s několikaletým zpožděním, už České dráhy zaplatily společnosti Škoda Transportation přes 2,5 miliardy korun. Teď jim rozhodčí soud nařídil, že mají kromě doplatku koupit ceny 468 mil. korun zaplatit výrobci dalších 760 milionů jako inflační navýšení. Smluvní pokutu za pozdní dodání Škoda Transportation platit nemusí. „Rozhodčí nález je právně vadný. Škoda Transportation dodala lokomotivy s více než pětiletým zpožděním a stále se vyjednává s DB Netz o tom, aby mohly jezdit na německém území,“ řekl předseda představenstva ČD Pavel Krtek. Doplatek kupní ceny dopravce zaplatí, aby předešel případné exekuci. ČD ale podaly žalobu k soudu na neplatnost rozhodčího nálezu a jeho zrušení. (pes)

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ČESKÉ DRÁHY SI PRONAJMOU MOTORÁKY OD NĚMCŮ

Národní dopravce chce vylepšit vozový park ve východních Čechách. Místo nákupu nových vozů však zvolil pronájem. České dráhy se dohodly s německou společností Vogtlandbahn na pronájem čtyř motoráků pro Královéhradecký kraj. Smlouva je uzavřena do roku 2018 s možností prodloužení o tři roky, její hodnota je 3,8 milionu eur, tedy asi sto milionů korun. Dráhy si od Němců půjčí motorové jednotky RegioShuttle, tedy podobné typy, které už dráhy provozují na Liberecku, Pardubicku a Vysočině pod obchodní značkou RegioSpider. „Jde o průběžný proces zvyšování kvality služeb. V tomto případě využíváme pronájem,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Dráhy mají jednotky od Vogtlandbahn zapůjčeny do zkušebního provozu už od léta, například na trati z Náchoda přes Týniště nad Orlicí do Rychnova nad Kněžnou již nahradily klasické červené lokálky řady 810. Podle Štáhlavského je ve hře i výpůjčka páteho vozu pro Liberecký kraj. „V případě, že se smluvní strany dohodnou, tedy pokud České dráhy projeví zájem a VGB bude mít k dispozici další vozidlo k pronájem, které splňuje podmínky smlouvy, pak je možné pronájem rozšířit,“ doplnil mluvčí ČD.

E15 18. 11. 2015

SPECIÁLNÍ VŮZ TESTOVAL STOŠEDESÁTKU DO HRADCE

Od počátku prosince mají na novém dvoukolejném úseku mezi Stěblovou a Opatovicemi nad Labem jezdit vlaky rychlostí 160 kilometrů za hodinu místo dosavadní maximální „stovky“. Spojí mezi Pardubicemi a Hradcem Králové tak zrychlí o minuty. Zda je trakční vedení na modernizované osmikilometrové části trati spojující obě krajská města dostatečně a bezpečně připravené, testovali po dva dny technici ze SŽDC. K celkem deseti jízdám vyrazili se speciálním měřicím vozem, který je jediný v republice a na elektrifikovaných tratích po celé zemi ověřuje správnou funkčnost vedení už od roku 1992. Vyráží však i za hranice. „Máme s ním pod kontrolou i celé Slovensko. Byli jsme také v Bulharsku a v plánu je příští rok i Maďarsko,“ vyjmenoval destinace náměstek ředitele SŽDC Milan Rath. Vše podstatně při testování se odehrává v prosklené vrchní části zvané „kukaň“. „Zde zjišťujeme třeba výšku troleje od koleje,“ řekl systémový inženýr Pavel Gräner. V horní kopuli se kromě pohodlných křesel nachází nespočet barevných tlačítek, kamera, vysílačka či ovládání reflektorů a stěračů. Za lokomotivu bylo kromě samotného šedočerveného vozu přistaveno dalších šest moderních vagonů Českých drah.

MFD 20. 11. 2015

ZAUJALO NÁS

„I letos se potvrzuje trend rostoucího zájmu o kvalitní a rychlé dálkové vlaky a o příměstskou dopravu ve velkých aglomeracích, kde je rychlejší a pohodlnější cestovat vlakem než stát v dlouhých kolonách a komplikovaně shánět místa na parkování v centrech měst.“
Předseda představenstva ČD Pavel Krtek k vývoji počtu cestujících.

ČD 24. 11. 2015

TRATĚ PŘES STŘEDHOŘÍ MÁ VYHRÁNO. DOČKÁ SE OPRAVY

Na železniční trať 097 přes České středohoří se vrátí vlaky v celé její délce. Slíbilo to ministerstvo dopravy. Až dosud přitom tvrdilo, že obnova tratí poničené rozsáhlým sesuvem u Dobkoviček na Litoměřicku není na pořadu dne. Asi 200 metrů dlouhý úsek trati zavalil sesuv v červnu 2013 spolu s rozestavěnou dálnicí. Zatímco na zprovoznění autostrády se v posledním roce usilovně pracuje, osud železnice byl nejistý a hrozilo, že cestující budou v úseku mezi Radejčínem a Lovosicemi vozit už pouze autobusy. Ministerstvo dopravy však nyní přislíbilo, že trať obnoví. „Aktuálně jsme ve fázi zahájení příprav na obnovu trati,“ uvedl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Rozhodnutí vítá i Ústecký kraj, který ministerstvo dlouhodobě upozorňoval na turistický potenciál železnice, ale i její další využití. Za obnovu tratí však bojovali i obyvatelé obcí v její blízkosti. Pod petici volající po její záchraně se podepsalo přes 3 000 lidí. Jakou podobu bude obnovený úsek železnice nakonec mít, zatím není jasné. Podle odhadu ministerstva bude příprava projektu trvat nejméně rok a půl, takže k zahájení prací dojde až po dokončení dálnice D8, které je zatím plánované na prosinec příštího roku.

MF DNES 21. 11. 2015

ZA PÁD MOSTU VE STUDĚNCE MŮŽE ÚDAJNĚ DESET LIDÍ

Okresní soud v Novém Jičíně po devítiměsíční přestávce pokračoval výsledkem znale a dvou svědků v projednávání případu havárie vlaku, který ve Studenci v srpnu roku 2008 narazil do zříceného mostu. Podle státního zástupce může za tragédii deset lidí. Jsou jimi tři pracovníci generálního dodavatele stavby - Dopravních staveb Ostrava, jeden zaměstnanec Správy silnic Moravskoslezského kraje, pět lidí ze subdodavatelství firmy Bögl a Krýsl a její externí spolupracovník. Za obecné ohrožení jim hrozí tři až deset let vězení. Soudní proces začal 20. června roku 2010 a z kapacitních důvodů Okresní soud v Novém Jičíně přesunul jednání do největší místnosti Krajského soudu v Ostravě. Již při zahájení přítomní nevyučovali možnost, že se soud může táhnout několik let. A to se také bohužel nakonec potvrdilo. Proces nicméně po letech spěje k závěru. „Odhaduji, že se hlavní líčení opravdu blíží ke konci. Zbývá vyslechnout už jen jednoho svědka a předložit poslední posudek,“ řekl předseda senátu Jaromír Pšenica. Čekat bude na poslední znalecký posudek, který pro soud zpracovávají pracovníci pardubické univerzity. Nehoda si vyžádala osm obětí, desítky dalších lidí utrpěly zranění. ČTK 24. 11. 2015

Vědeckotechnický sborník ČD číslo 40 Právě vychází jubilejní vydání

V nejbližších dnech bude na adrese www.ceskedrahy.cz v sekci Tiskové centrum – Magazíny a periodika publikováno již 40. číslo Vědeckotechnického sborníku Českých drah. Jubilejní vydání připomíná dvacet let existence sborníku. Během této doby bylo publikováno přes 400 příspěvků od několika stovek autorů ze všech oblastí drážní dopravy.

V tomto vydání se pak setkávají odborné materiály z různých drážních oborů, ať již jde o kolejová vozidla, výzkum, činnost mezinárodních drážních organizací, rozvoj infrastruktury, zabezpečovací systémy nebo drážní provoz. Bohužel nás nedávno opustili i dva aktivní spolupracovníci, profesor Bedřich Duchoň a docent Antonín Tuzar, které si ve sborníku samozřejmě připomínáme. Jednotlivé příspěvky představujeme tradiční formou anotace jednotlivých odborných textů 40. Vědeckotechnického sborníku Českých drah.

V obsahu aktuálního čísla najdete tyto příspěvky:

- 1. doc. dr. Ing. Roman Štěrba**
Úvodní slovo předsedy redakční rady Vědeckotechnického sborníku ČD.
- 2. Ing. Jan Plomer – Alternativní koncepce článkových osobních vozidel**
V textu je představena alternativní koncepce článkových vozidel, která je založena na specifickém uspořádání společného podvozku.

ropy a obsahuje stručný přehled současných aktivit.

5. Ing. Tomáš Hodr – Ing. Ivo Hruban, Ph.D. – Ing. Ondřej Štěpán – Laboratoře a Dopravní sál Katedry technologie a řízení dopravy Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice
Text se zabývá vývojem Dopravního sálu, jeho uplatněním ve výuce na Dopravní fakultě Jana Pernera v Pardubicích.

6. Ing. Miloš Chvátal, Ph.D. – Ing. Pavel Hospodář – Ing. Petr Vrchota, Ph.D. – Ing. Nikola Žižkovský – Martin Doleček – Lukáš Vrátil – Lokomotivní celky
Dílo přibližuje průběh vývoje projektu TA03030465 – Lokomotivní celky, který je řešen s finanční podporou TA ČR. Cílem je vyvinout konstrukční celky nové lokomotivy, určené pro provoz v extrémních klimatických podmínkách vyskytujících se v severovýchodních zemích Evropy a na Dálném východě.



6

Autoři se věnují problematice provozu dlouhých nákladních vlaků o délce až 740 m dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady čísla 1315/2013.

9. Ing. Ivo Hruban, Ph.D. – Ing. Petr Nachtigall, Ph.D. – Ing. Ondřej Štěpán – Přínosy zavedení ETCS z pohledu brzdících křivek
Článek poskytuje širší souvislosti k problematice brzdících křivek.

10. doc. Dr. Ing. Roman Štěrba – Půlstoletí integrace veřejné osobní dopravy
Příspěvek připomíná výročí padesáti let počátku integrace veřejné osobní dopravy v Hamburku.

11. doc. dr. Ing. Roman Štěrba – Statistika bezpečnosti UIC a EU
Najdete zde podrobnosti o systému evidence a hodnocení závažných mimořádných událostí v železniční dopravě v rámci Mezinárodní železniční unie (UIC) v kontextu s *acquis communautaire* EU.

12. Ing. Bc. Martin Švehlík – Studijní příprava tratí Rychlých spojení v České republice

V článku je popsán legislativní rámec systému rychlých spojení a kontext územního plánování v přípravě vysokorychlostních tratí VRT.

13. Ing. Danuše Marusičová – Technická normalizace v systému železniční dopravy
Příspěvek seznamuje s historií technické normalizace v Česku, v Evropě i mimo Evropu a se zásadami tvorby norem.

14. prof. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc. – prof. Ing. Tatiana Molková, Ph.D. – Víze železniční dopravy a jejich realizace v evropském kontextu
Článek se zabývá vizí evropského železničního systému, která vychází z Bílé knihy. Jsou definovány priority rozvoje jednotného evropského železničního prostoru a nástroje, kterými je lze naplnit.

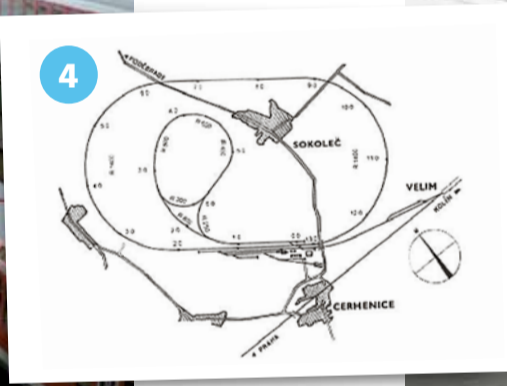
15. Ing. Josef Bulíček, Ph.D. – Vybrané aspekty simulace v přestupních uzlech veřejné hromadné osobní dopravy
Dílo se zabývá spolehlivostí přípojných vazeb v přestupních uzlech, zejména mezi železniční, veřejnou linkovou a městskou hromadnou dopravou.

16. prof. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc. – Ing. Zdeněk Říha, Ph.D. – Odešel pan profesor Bedřich Duchoň



10

FOTO DB



4



15

FOTO MARTIN HARÁK

3. Ing. Libor Lochman, Ph.D. – CER – Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků
CER je nejvýznamnější asociací zastupující zájmy železnic vůči institucím EU v Bruselu. Posláním CER je prosazování optimálních legislativních podmínek pro efektivní rozvoj železnic a její postavení v intermodální konkurenci.

4. Ing. Jaroslav Grim, Ph.D. – Ing. Jaroslav Vašátko – Ing. Danuše Marusičová – Historie železničního výzkumu v ČR a jeho současnost
Příspěvek popisuje dlouholetou historii železničního výzkumu na území ČR včetně mezinárodní spolupráce v rámci Ev-



8

FOTO DB



22

FOTO WIKIPEDIA

Příspěvek obsahuje nekrolog Bedřicha Duchoně, vynikajícího vědce a pedagoga, zakladatele Ústavu ekonomiky a managementu na Fakultě dopravní ČVUT v Praze.

17. prof. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc. – Za panem docentem Antonínem Tuzarem
V nekrologu Antonína Tuzara je stručně představena jeho celoživotní dráha. Byl vynikajícím matematikem působícím mnoho let na Československé akademii věd, poté na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice a na Fakultě dopravní ČVUT.
MONIKA VITNEROVÁ

Mikuláše a jeho družinu odvezla s dětmi Šlechtična

V sobotu 28. 11. urazil historicky první mikulášský parní vlak na Vysočině rekordně dlouhou trasu. Brněnská Šlechtična 475.101 se soupravou nostalgických osobních vozů vyrazila na svoji trasu v brzkých ranních hodinách, aby mohla svést mezi Náměští nad Oslavou, Třebíč, Jihlavou a Havlíčkovým Brodem stovky malých i velkých zájemců a také několik Mikulášů a jejich družinu.

Mikulášská jízda byla završením letošního projektu Bezpečná jízda, který pořádal Kraj Vysočina společně s Českými drahami a dalšími partnery. „Protože se děti po celý rok prakticky jen vzdělávaly a poučovaly, připravili jsme společně s Krajem Vysočina jednu čistě zábavnou akci, a tou se stal právě historicky první parní mikulášský vlak v našem kraji,“ vysvětlila ředitelka jihlavského Regionálního obchodního centra Českých drah Lenka Horáková. Železnice se tak nenásilnou formou prezentovala i jako možná forma

cestování, neboť řada malých dětí vlakem ještě ani nejela. „Třeba po mikulášské jízdě, která mimochodem měla velký ohlas – svezli jsme okolo tisícovky lidí, některé děti přesvědčí své rodiče, že budou vlakem jezdit častěji. Doba je k tomu ideální, protože mohou s radostí prohlásit, že i v nadcházejícím roce zůstal v našem kraji zachován stejný počet vlaků osobní dopravy,“ dodala Lenka Horáková.

Parní legendě pomáhala na postrku Bardotka

Parní vlak vedený spolehlivým mohutným strojem 475.101 vyjel z brněnského depa již o sedmé ranní, aby okolo deváté dorazil do Náměští nad Oslavou, odkud byl oficiálně Mikulášský vlak veden. Souprava plná dětí se svými rodiči a s třemi družinami Mikulášů, andělů a čertů vyrazila pár minut před půl desátou do Třebíče, kam ji na přípřeží vydatně pomáhala historická motorová lokomotiva Bardotka T 478.1001. Důvod je nasnadě



PEKELNÁ JÍZDA. Mikulášský parní vlak svezl přibližně tisícovku lidí. FOTO AUTOR

– jde o trať s velkými sklony, kde by parní stroj mohl mít problémy s tažením celkem šesti Rybáků řady Ce, jednou služební „Backou“ a navíc bufetovým vozem řady Ar. Díky tomu se podle Petra Fialy z ROC Jihlava ušetřilo i značné množství uhlí, a Šlechtična se tak vodou doplňovala pouze třikrát, jednou v Havlíčkově Brodě a dvakrát v Třebíči.

Mikulášský vlak navíc odjel nestandardně dlouhou trasu – s cestujícími absolvoval v úseku Náměšť nad Oslavou – Jihlava – Havlíčkův Brod obousměrně 176 kilometrů a k tomu je nutno připočítat ještě návoz a odvoz vlaku z pětáctiřiceti kilometrů vzdáleného brněnského depa. Mašinka ale šlapala jako hodinky, jízdní řád se vyjžděl takřka na minutu přesně, takže spokojenost vládla i mezi příznavci a zaměstnanci železnice. „Pekelný“ vlak se vydal o půl třetí odpoledne zpět z Havlíčkova Brodu a svoji jízdu oficiálně ukončil o půl sedmé večer opět v Náměšti nad Oslavou.
MARTIN HARÁK



KRÁTCE

ČD Cargo přistupuje k emisi dluhopisů

Společnost ČD Cargo, a. s. v souladu se schválenou strategií přistupuje k nové emisi dluhopisů v celkové hodnotě 1 mld. Kč. Touto emisí se nezvýší zadluženost společnosti, která se pohybuje na zdravé úrovni pod hodnotou 45 procent. Dluhopisy, resp. dlouhodobé cizí zdroje, používá naše společnost pro financování dlouhodobého majetku, primárně pak na pořízení a modernizaci železničních kolejových vozidel. Vzhledem k životnosti těchto „výrobních prostředků“ a plánovanému budoucímu investičnímu apetitu, který je spojen především se zahraniční expanzí společnosti, nyní přistupujeme k nové emisí, která nahradí splatné dluhopisy k 22. 12. 2015 v celkové shodné částce 1 mld. Kč. Z pohledu celkového dluhopisového programu, který je pro společnost ČD Cargo schválen v rozsahu 6 miliard korun, aktuálně společnost využívá 2,16 miliardy korun. V polovině roku 2014 byla uhrazena částka 0,34 mld. Kč, kde investoři nevyužili svého práva na prodloužení splatnosti dluhopisů o další dva roky. ČD Cargo je v dobré ekonomické kondici a finanční trhy jsou připraveny jeho dluhopisy přijmout. V příštím roce maturuje zbylá část z původně vydaných emisí. ČD Cargo, je připraveno minoritní část opět uhradit z vlastních zdrojů a zbývající část nahradit novou emisí, která poslouží stejnému účelu, tedy krytí stávajících ale především nových investic společnosti. (čdc)

V Mikulově se jednalo o cenách na příští rok

V mikulovském hotelu Galant se na konci října, konkrétně ve dnech 22. až 23. 10., uskutečnila obchodní konference. Ta je organizována nepřetržitě od roku 2004. Letošní, v pořadí již dvanáctý ročník, se nekonal v dřívě tradičních Krkonoších, ale zákazníky přivítala malebná jižní Morava. Nebyla to však jediná změna. Pobyt na kongresu byl zkrácen na jednu noc a programový blok zúžen na témata úzce související s hlavním cílem jednání, kterým bylo představení obchodní a cenové politiky ČD Cargo na rok 2016. (čdc)

NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



PRO NÁKLAD. Souprava „wapek“ v čele s lokomotivou ČD Cargo s pozadím průmyslových podniků.

FOTO MICHAL ROH ML.

Moravskoslezský kraj: přepravám dominuje těžký průmysl

Kdysi bylo Ostravsko nazýváno černým nebo také ocelovým srdcem republiky a i dnes patří tato oblast k významným průmyslovým regionům. Moravskoslezský kraj to však není jen Ostravsko. K významným sídlům samozřejmě patří i Opava, Karviná, Frýdek-Místek, Havířov, Český Těšín nebo Nový Jičín.

Regionu žije 1,25 mil. obyvatel, což je nejvíce v ČR. Jeho povrch o rozloze 5 427 km² pokrývají hory i nížiny. Rozkládá se, jak jeho název napovídá, na území historických zemí Moravy a Slezska. Také železniční síť je poměrně hustá, složená jak z tratí koridorových, tak regionálních. Kromě těchto tratí je pro nákladní dopravu využívána i rozsáhlá síť vleček v majetku uhelných dolů a hutí. I zde patří k nejvýznamnějším zákazníkům ČD Cargo. Důležitými zákazníky jsou i koksovny, firmy zpracovávající dřevo, chemické závody a mnohé další společnosti. Není proto divu, že v nákladce i vykládce zaujímá Moravskoslezský kraj mezi ostatními čelní pozici.

Dominují transporty pro hutě a doly

K nejvýznamnějším zákazníkům společnosti ČD Cargo patří firmy ArcelorMittal Ostrava a Třinecké železářny. Na jejich vlečky jsou denně přistavovány desítky vozů s cennými surovinami – železnou rudou, dolomitickým vápencem, černým uhlím, koksem apod. Struktura výrobků nakládaných v hutích nebo ocelárnách na železniční vozy je ještě rozmanitější. Od ingotů, tyčí nebo profilů přes trubky až třeba po lodní plechy. Vlak se surovinami na vlečku společnosti AMO vstupují ve stanici Ostrava-Bartovice, naopak ložené zásilky odtud vyjíždějí stanici Ostrava-Kunčice. Pozitivní je, že se nám podařilo získat přepravu černého uhlí z OKD právě do hutí AMO – jedná se totiž o nezanedbatelný objem cca 1 mil. tun ročně. Zajímavé jsou přepravy kolejnic z Třineckých železáren nebo širokých lodních plechů z Vítkovic Steel.

V posledních letech stále narůstá podíl silniční dopravy při odvozu hotových hutních výrobků. Částečně se jej podařilo zastavit nabídkou nových moderních nákladních vozů například řady Tams, Rils, Kils nebo Shimms, ale především nabídkou komplexních služeb, kdy třeba drát



z Ostravy do Salzgütteru jsme přepravovali v kombinaci železnice-silnice přes sklad v Lovosicích. Kromě zmíněných firem jsou vlaky ČD Cargo obsluhovány i dalšími hutními, strojírenskými a šrotařskými firmami v regionu – ArcelorMittal Tubular Products Karviná s vlečkou v Karvině-městě nebo Trojek s vlečkou v Ostravě.

Ostravsko zůstalo poslední lokalitou, kde se těží černé uhlí. I přes značný útlum se ho ve zdejších dolech vytěžilo 7–8 mil. tun za rok. Bohužel do jeho přeprav významně zasahuje také jeden z největších

soukromých dopravců – akciová společnost AWT, dnes součást skupiny PKP Cargo. Předávací stanice pro vlaky s uhlím jsou Louky nad Olší, odkud je ČD Cargo dopravuje do nedalekých hutí AMO, do Třineckých železáren nebo k dalším odběratelům v Polsku.

Škála nerostných surovin, které se nakládají v Moravskoslezském kraji do železničních vozů, je mnohem širší. Jmenovat lze kámen z Jakubčovic nad Odrou, vápencem ze Štramberka, nebo břidlicí nakládanou firmou REVLAN v dopravně

Svobodné Heřmanice na trati Opava – Svobodné Heřmanice. Ještě nedávno byl po železnici distribuován sádrovec z Ko-beřic (Kravaře ve Slezsku).

Odvážíme dřevo z Jeseníků i Beskyd

Důležitou oblastí je i zpracování dřeva. K nejvýznamnějším producentům buničiny patří společnost BIOCEL v Paskově, v jejímž sousedství leží pila Mayr-Melnhof Holz patřící zase k velkým producentům řeziva a dalších výrobků ze dřeva. Do Paskova míří ke zpracování vláknina z České republiky, ale i ze zahraničí, například z Polska nebo Pobaltí. Vlečka společnosti BIOCEL je cílovou pro soupravy s dřevní štěpkou loženou do kontejnerů Innofreight. Dřevní hmota se nakládá v řadě tarifních bodů kraje a není divu, vždyť poměrně velkou část území kraje pokrývají Beskydy, Jeseníky, Oderské vrchy a další nižší pohorí. K stanicím s největším objemem nákladky patří Rýmařov, Krnov, Frýdlant nad Ostravicí nebo Heřmanky. Prostředky ČD Cargo je obsluhována i „soukromá“ dráha z Mílotice nad Opavou do Vrba na pod Pradělem. I zde se přepravuje zejména dřevo.

Nejvýznamnější hraniční přechody jsou ve Slezsku

Silná je výměna zboží s Polskem i Slovenskem. Hraniční přechody Bohumín/Chalupky, Petrovice u Karviné/Zebrzydowice a Mosty u Jablunkova/Čadca skutečně patří k nejzatiženějším. A co všechno přes území kraje putuje? Kromě velkého množství černého uhlí a koksu také automobily, cement, dřevo, papír, pohonné hmoty, sádrokartonové desky ale i cibule, víno nebo ovocné sirupy. V oblasti mezinárodních přeprav musíme zmínit přeshraniční spolupráci se soukromými železničními dopravci. Právě na česko-polské hranici je poměrně živo a setkat se zde můžeme s lokomotivami i vozy celé řady dopravců, včetně dopravce ODOS, s nímž ČD Cargo na hranici především v Bohumíně velice úzce spolupracuje.

Moravskoslezský kraj je z pohledu nákladního dopravce perspektivním regionem. Má velký potenciál, vznikají zde nové průmyslové zóny, připravují se další rozvojové programy.

MICHAL ROH

Dostupné pouze v tištěné podobě

Rok 2015 na kolejích aneb Velká vánoční soutěž Železničáře

Pročítali jste letošní ročník Železničáře poctivě? Pokud ano, máme pro vás dobrou zprávu. Nabyté informace můžete zhodnotit v naší Velké vánoční soutěži a získat některou ze zajímavých (jak jinak než železničních) cen. Ať už výhrami rozšíříte svou knihovničku drážních titulů, obohatíte provoz na modelovém kolejišti, obdarujete pod stromčkem své blízké, nebo se zapojíte proto, abyste změnil své slův, věříme, že vám naše otázky otevřou dveře poznání dokořán. Přejeme vám příjemnou zábavu a hodně štěstí!

Jak soutěžit?

Na otázku, která z odpovědí je správná, můžete odpovědět pouze jednou. Každá otázka má pouze jednu správnou odpověď. Pokud si nejste jisti, můžete si vybrat více možností. Každá správná odpověď je hodnocena 1 bodem. Celkový počet bodů určuje vítěze. Každý účastník získá 10 bodů navíc za každou správnou odpověď. Každá otázka má pouze jednu správnou odpověď. Pokud si nejste jisti, můžete si vybrat více možností. Každá správná odpověď je hodnocena 1 bodem. Celkový počet bodů určuje vítěze. Každý účastník získá 10 bodů navíc za každou správnou odpověď.

Informace pro soutěžící

Čtenáři železničářského časopisu Železničář mají možnost zúčastnit se Velké vánoční soutěže. Soutěž probíhá od listopadu do ledna. Každý účastník získá 10 bodů navíc za každou správnou odpověď. Každá otázka má pouze jednu správnou odpověď. Pokud si nejste jisti, můžete si vybrat více možností. Každá správná odpověď je hodnocena 1 bodem. Celkový počet bodů určuje vítěze. Každý účastník získá 10 bodů navíc za každou správnou odpověď.

ZAHRAŇICÍ



1. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



2. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



3. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



4. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



5. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



2. cena (3x) kniha Kyklop



3. cena (5x) modelový vlak



1. cena (1x) modelový vlak



5. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



6. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



7. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



8. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



9. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



10. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



11. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



12. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



13. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



14. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



15. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m



16. otázka: Jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě? a) 1915 m b) 2015 m c) 2115 m d) 2215 m

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



NA TESTECH. Ve Velimě se kromě InterPantera objevila i jednotka ICx ze Siemensu, kterou kvůli délce museli rozdělit na dvě části, a patrový vlak Twindexx-Swiss-Express pro SBB.

FOTO VLADIMÍR FIŠAR (4x), ČD

Poklidné babí léto ve Velimě oživil rej nových elektrických jednotek

Tropický ráz počasí v prázdninových měsících vystřídal v září krásné babí léto. Naopak říjen byl až na několik málo vydařených dnů měsícem vyloženě podzimním, doprovázený deštěm a mlhou. Jako by zkracující se dny měly za následek i postupné opadání zájmu o zkoušení ze strany zákazníků ZC Velim. To ale neznamená, že by se na okruhu zahálelo.

Hned v úvodu je třeba zmínit nejvýznamnějšího českého zástupce druhé poloviny roku – ostravskou Škodou Vagonku. Počet jednotek řady 660 na začátku září čítal tři kusy (660.101, 660.001 a 660.002), hned o prvním zářijovém víkendu se přidala i druhá pětivozová jednotka 660.102. Největší péče byla ale věnována prototypu pětivozového modelu, který je ve ZC nejdéle. V září absolvoval zkušební jízdy na vybraných tratích SŽDC – například na rychlém rovném úseku Řečany nad Labem – Pardubice hl. n., ale i na obloukovitých úsecích v okolí Havlíčkova Brodu.

V říjnu se malá velimská zoo těchto šelem rozrostla o další přírůstek v podobě třetí pětivozové jednotky 660.103. V tomto dravém složení se od začátku 43. kalendářního týdne rozeběhlo kolo technicko-bezpečnostních zkoušek (TBZ) a následného předání vozidel zástupcům Českých drah. Provedeny byly nejprve zkoušky TBZ na dvou pětivozových jednotkách 660.101 a 102 včetně vyzkoušení VZ (vlakového zabezpečovače) na trati SŽDC v úseku Velim – Pečky – Řečany nad Labem – Velim. Předání zákazníkovi se uskutečnilo neobvykle v neděli 25. října, obě jednotky si o den později odvezli strojvedoucí ČD do domovského depa v Brně-Maloměřicích. Do konce října se ještě podařilo udělat zkoušky TBZ i s oběma třívozovými jednotkami 660.001 a 002.

Skončila řada projektů

Během září a října skončily některé krátkodobé i dlouhodobé projekty. Po více než roce skončily zkoušky elektrických jednotek ETR 564 španělského výrobce CAF. Od konce loňského roku obě pětivozové jednotky ve ZC spíše parkovaly, než zkoušely. Před odjezdem na další testy do Rakouska přišel ale klient s požadavkem vyměnit ve ZC klasická dvojkolí za měrná, což by trvalo několik dnů. Proto ještě před vlastní přepravou do Rakouska byla první z jednotek odeslána do DKV Praha, PP Praha-Libeň, kde se během jediného dne uskutečni-

la výměna dvou dvojkolí. Za výbornou spolupráci patří poděkování kolegům z DKV Praha. Pro přepravu jednotky měly být použity speciální spojovací vozy, které ovšem nedorazily do ZC včas, a proto musely být narychlo dopraveny klasické nákladní vozy, na jejichž háky byly zavěšeny adaptéry pro posun. Po návratu jednotky byly přistaveny i originální spojovací vozy a obě spojené jednotky tak mohly opustit ZC Velim dne 19. září vstříc další misi.

O den později odjelo druhé nejdelší vozidlo zkoušené ve Velimě, dvacetivozová souprava Talgo. Specialisté TŮV SÚD Rail provedli v září zkoušky protismyku a funkční testy soupravy, která má od nového grafikonu spojit Berlín s Moskvou.

motiv Bombardier TRAXX AC3 LM, které byly ve ZC Velim nepřetržitě od poloviny loňského roku. Určitý útlum nastal již o prázdninách. V září se ještě otestovalo vícenásobné řízení při spojení až čtyř lokomotiv TRAXX. Stávající tři stroje řady 187 byly pro účel těchto zkoušek doplněny na začátku září ještě dvěma pomocnými stroji řady 186. Lokomotivy

22. září zamířila do Berlína. Naopak na zkoušky protismyku dorazil 25. září stroj 186.139-2, aby 8. října ZC Velim opustil a po dlouhé době ustanovil počet lokomotiv z rodiny TRAXX na nule.

Siemens nezůstal pozadu

Jediným zástupcem skupiny jednotek Siemens se po odjezdu Thameslinku stala elektrická jednotka ICx. Jednotka č. 9001, která byla ve ZC Velim od května do srpna, prošla optimalizací nastavení brzdových systémů a také validací německého sběrače pro systém 15 kV/16 $\frac{2}{3}$ Hz. Po úspěšném ukončení první fáze zkoušek a najeťi cca 20 000 km se tato jednotka vrátila do Německa, kde pokračuje pří-



Novinka Českých drah – pětivozový InterPanter



Jednotka ICx ze Siemensu



Produkt z firmy Siemens: elektrická jednotka Thameslink



Bombardier Regio2N (R2N)

Po testech odjel i Thameslink

Po zhruba dvou měsících a vykonání všech potřebných zkoušek odjela 14. října i další z elektrických jednotek – Siemens Thameslink. Zkoušky měly už tradičně hladký průběh a jediné, co zdržovalo jak příjezd, tak odjezd této jednotky, byly spojovací vozy nutné pro přepravu, které nebyly doručeny včas. Naštěstí byl odjezd posunut pouze o zhruba týden oproti původnímu plánu.

Minimálně na několik týdnů byly přerušeny zkoušky elektrických loko-

187.002-1 a 187.103-7 odjely ze ZC Velim 22. září a trochu paradoxně byly do Německa přepravovány společně se soupravou Talgo, která byla z Velimě nejprve přetažena do České Třebové a teprve v noci z 21. na

pravou a poté vlastními zkouškami na tratích DB Netz.

Dobry dojem ze spolupráce při zkouškách této nestandardně dlouhé jednotky přiměl Siemens ve spolupráci pokračovat a tentokrát vyslal jednotku č. 9003. Ve druhé fázi testů by měly být uskutečněny softwarové testy vlakové diagnostiky a příprava na zkoušky optimálního nastavení švýcarského sběrače. Na konci října byly ale veškeré jízdní a stacionární aktivity přerušeny a jednotka podstoupila úpravy mechanické a elektrické části a instalována byla nejnovější verze hardwaru jednotky. To bylo nutné pro začátek schvalovacích testů, na jejichž konci má být získání povolení provozu v Německu.



Kyklop

Publikace, za jejímž vznikem stojí Výzkumný ústav Železniční, popisuje historii vývoje, výroby a provozu lokomotiv řady T 499.0. Světlo světa spatřila u příležitosti „vzkříšení“ jediného dochovaného kusu, který byl znovu zprovozněn letos na jaře. Kolektiv autorů se zabývá již úvahami o vzniku tehdy nejvíce moderní motorové lokomotivy v ČSSR, předkládá čtenářům podrobné nasazení obou strojů a jejich osudy až po současnost. Jde o detailní monografii s řadou dobových, nezřídka zcela unikátních a dosud nepublikovaných fotografií Kyklopů. Zájemci o knihu si ji mohou objednat na adrese kyklop@cdvuz.cz za 1 090 Kč včetně poštovného a balného nebo zakoupit u vybraných prodejců železniční literatury.

Vzhledem k délce jednotky management projektu ICx rozhodl, že se celá jednotka rozdělí symetricky na dvě šestivozové části. Aby ani jedna z polovin nebyla jen tak odstavena v kolejišti, pracovalo se na obou částech současně, přičemž jedna polovina byla v hale HPZ II. a druhá v hale HPZ I.

TWINDEXX: Vzhůru do patra

Zkoušky pokračovaly i na patrových elektrických jednotkách TWINDEXX. Zřejmě na delší dobu se ustálil počet osmivozových jednotek na dvou kusech. Výrobce je má označeny TS01 a TS11, číselně jsou to však jednotky č. 201 a 204. Na druhé z nich v září skončily zkoušky bezpečnosti proti vykolejení, určení vlivu bočního větru nebo ověření funkčnosti aktivního systému naklápění skříně, kdy byla jednotka jednostranně nakloněna až o 250 mm. Testy prováděl specialista Výzkumného ústavu kolejových vozidel (VŮKV).

Poslední říjnový den přijela do ZC další ze známých jednotek Regio2N (R2N) z produkce francouzského Bombardieru. Od přerušení zkoušek těchto elektrických, napůl nízkopodlažních, napůl patrových jednotek, uplynuly tři a půl měsíce. Ke zkouškám jela desetivozová jednotka s maximální rychlostí 160 km/h. Před koncem roku by měla být doplněna ještě druhou, která již bude mít rychlost 200 km/h.

DANIEL LOS

ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ: NA KRATŠÍ KOLEJ POJEDE MĚNĚ VLAKŮ

Strojvedoucí DKV Praha pan Corradini vznesl námět ohledně technologie obsazení staniční kolejí ve stanici Praha hlavní nádraží. Při jízdě elektrické jednotky řady 471 od Prahy-Smíchova na kolej č. 13 ukončenou zarážedlem není možné splnit všechny požadavky stanovené předpisem správce infrastruktury i ČD, a sice nevyplnout systém Automatické vedení vlaku a zároveň zastavit všemi dveřmi v prostoru pro výstup a nástup cestujících. Délka nástupiště u koleje 13a je 73 metrů a délka jednotky ř. 471 je 79,2 m, nicméně dveře nejsou až na konci jednotky. Vlak se k nástupišti vejít může, ale nikoli při zapnutém systému AVV. Jako vhodnější se nám jeví zajíždět na kolej 11a a kolej 13a využít pro rychlíky relace České Budějovice – Zdice – Praha, které jsou kratší. Podle ŽST Praha hl. n. bude v novém GVD většina jednotek ř. 471 zajíždět na kolej 11a, nicméně některé vlaky zůstanou i nadále na koleji 13. K začátku nového GVD je plánován na kolej 13a pouze jeden vlak, ale v průběhu roku se obsazení může měnit.

ZVÝŠENÍ VČASNOSTI RAILJETŮ BRZDÍ NEVYHOVUJÍCÍ INFRASTRUKTURA

Národní dopravce usiluje o zvýšení včasnosti nejen vlaků kategorie railjet. Proto jsme se obrátili na správce infrastruktury s několika náměty na zvýšení tratové rychlosti. Před několika lety byla snížena tratová rychlost ze 100 na 80 km/h mezi ŽST Brno-Horní Heršpice a Brno hl. n. Požádali jsme o úpravy umožňující zavedení původní rychlosti 100 km/h. Podle správce infrastruktury uzel Brno chátá a se zvýšením rychlosti nelze počítat. V trati mezi Brnem-Židenicemi a Adamovem jsou zavedeny horní rychlostníky pouze v polovině úseku, na možnost osazení horních rychlostníků v části trati, kde je nyní tratová rychlost 80 km/h, správce infrastruktury uvedl, že úsek je dlouhodobě na hranici možnosti udržování a zvýšení rychlosti vlaku není projednatelné. K odstranění rychlostního propadu ze 140 na 120 km/h u zastávky Dolní Lhoty mezi Blanskem a Rájcem je nutná rekonstrukce mostku. Zvýšení rychlosti mezi Opatovem a odbočkou Zádulka bude řešeno v rámci rekonstrukce uzlu Česká Třebová.

POTIŽE S VLAKOVÝM ZABEZPEČOVAČEM MIREL NA SEVERU ČECH

Od počátku provozu elektrických jednotek řady 440 RegioPanter se potýkáme s problémy ohledně přenosu kódu vlakového zabezpečovače. Jednotky jsou vybaveny zabezpečovačem MIREL, což vede opakovaně při poruše přenosu kódu VZ k nouzovým zastavením bez možnosti zásahu strojvedoucího. Hrozí tak zranění cestujících a poškození se jízdni plochy dvojkolí vlivem možného smyku dvojkolí. Velké problémy máme při jízdě přes stanici Bohosudov, kde podle Tabule tratových poměrů není přenos kódu VZ, ale v okamžiku průjezdu stanicí se po minutě zhlaví rozsvítí na návěstním opakači červené světlo a dochází k zavedení rychločinného brzdění. Další problematický úsek se vyskytuje na 2. tratové koleji v km 38,0-39,0 mezi zastávkami Bílina Kyselka - Želenice nad Bílinou se ztrácí pravidelně kód z návěstního opakače na dobu mnohem delší než 5 s. Na předchozím oddílovém návěstidle autobloku je návěst Volno stejně jako na následujícím návěstidle. Správce infrastruktury skutečnost prověřuje a bude informovat o možném řešení.

MOTOROVÉ VOZY ŘADY 843 SE MOŽNÁ BRZY DOČKAJÍ VYLEPŠENÍ

Nedávno se stal případ, kdy se kvůli nepříznivým adhezním podmínkám (silná vrstva listů a námraza) prodloužila jízdní doba u vlaku 6691 mezi Českou Lípou a Jablonným v Podještědí o 6 min., u vlaku Os 6632 z Jablonného do Č. Lípy o 8 min., u vlaku Os 6624 z Č. Lípy do Děčína o 6 min. Motorové vozy řady 843 jsou vybaveny čisticím zařízením jízdni plochy kol, to však spíná při brzdění a to při použití elektrodynamické brzdy a navoleném poměrném tahu cca -50 % a více, nebo při průběžném brzdění po snížení tlaku v hlavním potrubí o 1 bar. To při takových podmínkách nelze využít, protože okamžitě nastává smyk dvojkolí. Dle informací z Provozní jednotky Děčín by stálo za úvahu upravit spínání čisticího zařízení na podstatně nižší hodnoty nebo naprogramovat řídicí jednotku vozu na cyklické spínání čisticího přítlaku, případně nainstalovat ruční spínač, jako tomu je na řadě 810. Vše vyřeší připravovaný soubor opatření. Jedním z vylepšení bude možnost přes displej zapnout manuálně čisticí přítlak, a tím si kola čistit.

PAVEL ROVENSKÝ



Finské dráhy čelí krizi, omezují dálkové spoje a propouští

KRÁTCE

Finský železniční národní dopravce VR Group neprožívá nejlepší období. Kvůli silící konkurenci ze strany autobusové a letecké přepravy mu ubývají cestující. Proto se rozhodl přistoupit ke škrtům v dálkové dopravě a koncem roku chystá také propouštění zaměstnanců v provozu. Ve snaze přilákat zpět zákazníky zkušebně snížil jízdné na jedné z hlavních tratí. Pokusí se rovněž zefektivnit předprodej jízdného.

Železniční dopravce VR Group čelí problémům. Loni se snížil obrát firmy o dvě procenta a tento trend pokračuje i nadále. Společnost očekává i pokles výkonů v osobní dopravě. Objem dálkových spojů každoročně klesá o 6 procent, shodně se snížily prodeje na cca 133 mil. eur a provozní ztráta dosáhla přibližně dvou milionů eur. Velký dopad na výsledky firmy má především deregulace dálkových autobusových spojů a silící silniční konkurence. Někteří dopravci jako třeba firma Omnibus jdou na některých trasách s cenou jízdenky až na pouhé jedno euro.

Změny v jízdním řádu i cenách

Ve snaze zastavit úbytek cestujících VR Group přistupuje k opatření, které má snížit provozní náklady a umožnit zavádnout konkurenční ceny. Z nového jízdního řádu zmizí řada ztrátových vlaků, zruší 5,5 % dálkových spojů nebo cca 120 spojů za týden. V současnosti má až polovina dálkových spojů koeficient vytížení nižší než 20 %. Proto se přistupuje k zásadním změnám v jízdním řádu. Zastavit úbytek cestujících by mělo i výrazné snížení jízdného. Na trase Helsinky – Tampere VR Group prověřil reakci potenciálních zájemců na snížení průměrné ceny o 30 % a výsledkem byl nárůst počtu zákazníků o 44 %.

Přestože snížení jízdného v takovém rozsahu se může zdát jako drastický krok, VR Group se nehodlá zapojit do cenové války s autobusy. Ukázalo se, že cestující jsou ochotni si za kvalitu služeb připlatit a společnost by se mohla stát jedničkou na trhu dálkových spojů. Změnit se musí i prodej jízdenek. Jestli před 10 lety se většina prodala ve stanicích pokladních, nyní je to méně než 20 %. Po celé zemi je rozmístěno více než 20 pokladen, které je nezbytně zefektivnit. VR Group využívá i jiné způsoby prodeje. Nejčastěji se lístky prodávají v řetězci R-Kioski, který má více než 600 poboček po celém Finsku. Ve shopu VR Group si měsíčně koupí jízdenku skoro dva miliony cestujících. Podpora digitálních prodejních kanálů se stává prioritou.

Další škrtky jsou nevyhnutelné

Během tří kvartálů působila VR Group čistě na komerční bázi a měla možnost



Z nového jízdního řádu VR Group zmizí řada ztrátových vlaků, zruší se 5,5 procenta dálkových spojů, tedy přibližně 120 spojů za týden.



ROVANIEMI. VR Group musejí ze zákona zajišťovat obsluhu regionálních tratí, mají ale výhradní právo provozovat vlaky na národní síti. FOTO MARTIN ČERNÝ (2X)

upravovat grafikon. Podle smlouvy s ministrem dopravy a komunikací do roku 2024 však musí zajišťovat některé služby jako noční spoje a regionální tratě s tím, že má výhradní právo provozovat vlaky na národní síti. Ministerstvo uzavřelo s VR Group kontrakt v hodnotě 110 mil. eur na služby veřejného zájmu na čtyři roky vždy za 27,5 mil. eur ročně. To představuje snížení o 12,3 mil. eur oproti současné dohodě a nevyhnutelně povede k dalším škrtům. Uzavřou se zejména využívané stanice a na některých

tratích se zcela zastaví provoz, jenž nahradí autobusy.

Nové smlouvy pro obsluhu helsinských příměstských oblastí se uzavírají s důrazem na efektivitu. Proto VR Group připravuje spolu s Helsinským oblastním dopravcem (HSL) a leasingovou společností Junakalusto, která dodává kolejová vozidla, dohodu vytvářející základ pro podepsání smlouvy na pět let. Návrhy, které VR Group předložilo HSL na roky 2016–2021, předpokládají úsporu až 30 mil. eur v porovnání se současným

kontraktem. HSL přiznává, že cena odpovídá tomu, čeho lze dosáhnout ve výběrových řízeních. Podle HSL opatření zahrnutá v přechodné smlouvě vytvoří stabilnější podmínky pro výběrová řízení na období od 2021 dále. Kontrakt také předpokládá rychlejší obnovu vozového parku. Vloni Junakalusto nakoupil dalších 34 souprav Flirt EMU kategorie Sm5 firmy Stadler, které nahradí 32 podobných v současnosti užívaných souprav. To znamená, že ke konci roku 2017 budou tyto soupravy v provozu na příměstských tratích Helsinek.

Investice sníží náklady a zatraktivní železnici

VR Group věří, že investice do nových lokomotiv a souprav umožní další snižování provozních nákladů a železnice se stane atraktivnější. Loni nakoupila 80 lokomotiv Siemens Vectron Sr3 za 300 mil. eur. První z nich dopravce obdrží začátkem příštího roku. Finský výrobce kolejových vozidel Transtech také dodává dvoupatrové soupravy IC2, spací vozy, hnací vozidla, které mají zefektivnit provoz na největším a nejrůznějším finském nádraží Helsinky Central. S menším počtem spojů a modernějšími vozy VR Group očekává menší výdaje na údržbu a personál. Koncem roku propustí 6 procent zaměstnanců z provozu, údržby, železničních i cateringových služeb.

Nejvýznamnější předností železnice před autobusy je cestovní doba. Většina souprav na dálkových spojích může jezdit rychlostí 200 km/h i více, avšak převážně na jednokolejních tratích. Od nové vlády se v nejbližší době očekává přijetí rozhodnutí o výši investic do silniční a železniční infrastruktury, i když ministerstvo považuje za hlavní priority úspory. VR Group má potenciál pro úspěšný rozvoj osobní dopravy. Vozidlový park se modernizuje a využívá, zbývá jen nastavit optimální ceny.

HALINA MARŠÁLKOVÁ
(Zdroj: IRJ 10/2015)

FRANCIE

V Nantes vyroste zcela nové nádraží

Šestá největší francouzská stanice mimo Paříž s 11,6 miliony cestujících za rok bude do roku 2019 kompletně přestavěna. Cílem je zlepšit služby na nádraží a připravit se na dvojnásobek cestujících v roce 2030. Rozšíří se plochy pro cestující, obchody, restaurace a rychlé občerstvení. Vznikne nové parkoviště pro 500 vozů a zlepší se návaznost na veřejnou dopravu. Projekt za 59 milionů eur počítá s propojením dvou původních budov na obou stranách kolejiště novým nadzemním vestibulem ze skla a betonu o délce 160 metrů, šířce 25 metrů a výšce 10 metrů. (PeŠT)

FINSKO

Letiště v Helsinkách je propojeno s železnicí

Kromě islandského Reykjavíku bylo letiště ve finských Helsinkách posledním skandinávským hlavním městem, které nemělo napojení na železniční síť. Od 1. července to již není pravda. Vede sem nová 18 km dlouhá dvojkolejná okružní trať pro rychlost 120 km/h. Kromě letiště spojuje s centrem i satelitní města Leinälä, Aviapolis, Kivistö a Vehkala. Na trati se počítá i s výstavbou dalších stanic. Cestující ze severu a východu Finska mohou z dálkových vlaků přestoupit ve stanici Tikkurila. Provoz zajišťují širokorozchodné jednotky Flirt řady Sm5. Cesta z hlavního nádraží na letiště přes stanici Tikkurila trvá 27 minut, přes Huopalahti 32 minut. Výstavba stála 770 mil. eur. (sh)

CHORVATSKO

Jízda ze Záhřebu do Bjelovaru se zkrátí

V Chorvatsku by měla být postavena nová jednokolejná neelektrifikovaná železniční trať, která spojí Gradec (na trati Záhřeb – Križevci – Maďarsko) se Sveti Ivan Žabno na trati (Križevci – Bjelovar). Stavební práce začaly na podzim a dokončeny mají být do konce roku 2017. Celkem 85 procent nákladů hradí EU, což je 25,6 mil. eur, zbytek financuje Chorvatsko. Cesta ze Záhřebu do Bjelovaru v přímém vlaku trvá podle počtu zastávek od 82 do 115 minut. V budoucnu by nejrychlejší spoje měly tuto cestu zvládnout asi za jednu hodinu, protože vzdálenost se podstatně zkrátí a odpadne úvrat ve stanici Križevci. Trať bude postavena pro rychlost max. 120 km/h. (sh)

SLOVENSKO

Nové stojany zajistí teplo ve vozech

Ve stanici Zvolen na středním Slovensku se v kolejišti nachází celkem sedmáct nově instalovaných stojanů elektrického předtápěcího zařízení. Tímto krokem se má zajistit potřebné teplo ve vozech osobní dopravy, jež jsou pravidelně odstaveny na vedlejších kolejích. Zařízení slouží také pro temperování klimatizovaných vlakových souprav. Zastaralé přístroje museli železničáři nahradit novými i kvůli vyšším nárokům na technickou vybavenost a také kvůli identifikaci odběratele služby. (GaK)

Jízd zdarma na Slovensku využilo 24 milionů cestujících

Možnost cestovat zdarma ve státem dotovaných vlacích na Slovensku zaujala miliony cestujících, včetně mnoha obyvatel Česka. Ti jsou zároveň nejpočetnější skupinou cizinců, kteří se do slovenského systému bezplatného cestování vlakem zaregistrovali.

Rok po zavedení bezplatné přepravy cestujících na Slovensku přepravil národní dopravce Železniční společnost Slovensko (ZSSK) v tomto režimu 24 milionů cestujících. „Vlaky během roku 2015 cestovalo přibližně o 21 procent více lidí,“ řekl Jozef Schmidt, ředitel Úseku obchodu ZSSK. „Jen za devět měsíců letošního roku přepravila naše společnost bezplatně 17,6 milionu osob. To představuje 43 procent ze všech cestujících, kteří využívají vlaky provozované na základě smlouvy se státem. Celkově naše vlaky každý den využívá asi 150 tisíc cestujících,“ upřesnil.

Podmínkou je registrace do systému ZSSK

Bezplatnou přepravu ve slovenských vlacích mohou od 17. listopadu 2014 využívat děti do 15 let, studenti denního studia do 26 let a všichni důchodci, kteří mají přiznaný důchod na základě zákona o sociálním pojištění, tedy jak starobní, tak invalidní důchodci. Podmínkou bezplatného cestování je registrace do zvláštního systému ZSSK a vystavení průkazu.

Jízda zdarma je možné využít v regionálních i v dálkových vlacích na území celého Slovenska vedených v závazku veřejné služby. Pasažéři si navíc musejí před každou cestou obstarat lístek za nulovou cenu. Kvůli zajištění komfortu a omezení přeplňování vlaků je pro 140 dálkových spojů od SuperCity, přes EuroCity až po rychlíky počet bezplatných lístků omezen.



Za letošních devět měsíců jelo zdarma vlaky ZSSK 17,6 milionu osob. FOTO 2M

ZSSK v končícím jízdním řádu v souvislosti se zavedením bezplatné přepravy navýšila nabídku služeb o více než 100 vlaků. Denně tak nyní vypravuje

v průměru 1 450 spojů a za rok 2015 na základě smlouvy se státem odjede 31,3 milionu vlaků. Průměrné vytížení vlaků stoupl z 26 na 30 procent.

„Na začátku listopadu bylo do systému bezplatné přepravy zaevidováno 847 404 osob a jedna cesta u bezplatné přepravy dosahovala v průměru 66 kilometrů, což je více než u platících cestujících, kteří urazí průměrnou vzdálenost 42 kilometrů,“ informoval Jozef Schmidt s tím, že jeden cestující přihlášený do bezplatné přepravy dosud absolvoval v průměru 22 jízdy.

Nejčastěji jezdí bezplatně žilínané a Prešované

Nejvíce využívají bezplatnou přepravu v rámci kraje občané žilinského a Prešovského kraje, nejméně pak Košického a Trnavského kraje. Mezi nejméně využívanější tratě patří spojení Bratislava – Trnava,

Bratislava – Malacky, Bratislava – Nové Zámky, Košice – Prešov, Žilina – Kysucké Nové Město, Žilina – Čadca nebo Košice – Prešov. Nejdelší přepravy přesahují 600 km. ZSSK vydala bezplatné jízdenky například pro trasu Nové Zámky – Bratislava – Košice – Medzilaborce (676 km), Snina – Košice – Bratislava – Podhájská (667 km) nebo Medzilaborce – Košice – Bratislava – Kúty (647 km).

Slovenská vláda také rozhodla od 1. února letošního roku poskytovat občanům slevu pro cesty do zaměstnání ve výši 50 procent. Do té doby poskytovala ZSSK slevu ve výši 30 až 45 procent z obvyklého jízdného. Tuto rozšířenou slevu dosud využilo 4,8 milionu cestujících, což je o 22 procent více než loni. Přes navýšení slevy došlo k růstu tržeb u traťových jízdenek o 7 procent. Největší nárůsty prodeje traťových lístků jsou v okolí Bratislavy. PETR ŠTÁHLAVSKÝ

NABÍDKA ČD TRAVEL



Nový katalog DOVOLENÁ 2016 najdete na našich webových stránkách.

Dotovaný katalog vyjde jako obvykle v lednu 2016.

Rezervační kancelář je přestěhována z Perlové ulice do ul. 28. října 5, Praha 1.



Novinka

Sri Lanka

hotel Czech Beach Resort ***

Pro samostatné cestovatele – letecky z Prahy do Kolomba s přestupem v Dubaji nebo Istanbulu s polopenzí (český majitel na místě).

Termín: 18. 4.–30. 4. 2016

Cena: 26 500 Kč po dotaci zahrnuje dopravu, transfer z/na letiště, ubytování s polopenzí, cestovní pojištění.

Více info na www.cdtravel.cz nebo na tel.: 972 243 052



Itálie

Kouzelná historická města severní Itálie

Poznávací zájezd na staré FIP

Během zájezdu navštívíte perly mezi městy Benátek (nedaleké ostrovy v benátské laguně, jezero Lago di Garda), dále Veronu, Terst, Padovu, Vicenzu, Cittadellu – Bassano del Grappa, kde se během cesty máte možnost více seznámit s těmito historickými městečky.

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



Česká republika

Šumava, Železná Ruda – hotel Ostrý

Hotel se nachází v centru Železné Rudy, ubytování ve 2 až 4lůžkových pokojích nebo v rodinném pokoji, vše s vlastním soc. zař., TV.

Cena: 2 940 Kč po dotaci je za pobyt na 7 nocí s polopenzí, pojištěním a wel-come drinkem při příjezdu. Děti 5–12 let mají slevu.

Na tento pobyt je ještě možné čerpat příspěvek pro členy OSŽ.

Tel.: 972 241 928



Česká republika

Krkonosé, hotel IDOL***, Dolní Mísečky

PODZIMNÍ POBYTOVÉ BALÍČKY

Třídenní balíček za 1960 Kč pro 2 osoby zahrnuje: ubytování na 2 noci ve dvoulůžkových pokojích, polopenzí (snídaně bufetovou formou, večere 3 chodové menu), 30 min. ve whirlpool se slanou vodou, 1x sklenka vína pro dva a 1x odpolední káva nebo čaj pro dva.

Platí v termínech 1. 10.–15. 12. 2015

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



Člen Skupiny ČD



HISTORIE. Tak vypadalo označení parní lokomotivy u někdejších Deutsche Reichsbahn. Pětka za pomlčkou je kontrolní číslice.

FOTO ARCHIV

Kontrolní číslice má počátky u spolkových drah

Rozdělování existence čehokoli do jednotlivých epoch je tak trochu nesmyslné, dobře jej ale znají třeba modeláři, kteří takto poněkud zjednodušeně člení vozidla včetně jejich barev a označení, stavby, nápisy a další charakteristické rysy kolejíšť do určitých historických období. A v podobném duchu zavzpomínejme na to, jak od začátku roku 1968 začalo na Německé spolkové dráze (DB) platit nové označování vozidel. Co jej provázelo a co mu předcházelo?

Na začátku byly měsíce složitých příprav a ještě předtím dlouhé zvažování, jaký koncept vlastně zvolit. Klíčovým byl požadavek na číslicové zpracování dat a tedy i čísel vozidel. Už v roce 1961 začalo fungovat velké výpočetní centrum ve Frankfurtu nad Mohanem, o čtyři roky později vznikla pracovní skupina pro „hospodárné“ přeznačení vozidel (AGM), která začala vyvíjet systém kodifikace pravidel. Základní problémy, které se musely vyřešit, byly nasnadě – zrušit písmena v označení vozidel (E, VT, V), odstranit duplicitu – v provozu jezdila lokomotiva 50.001 i zcela jiná E 50.001 – a vyřešit dosud rozdílně dlouhá čísla, jejichž délka byla od 4 do 7 cifer. Cílem bylo změnit označení tak, aby vyhovovalo požadavkům, ale přesto se příliš nelišilo od výchozích řad.

Vznikly tři koncepty číslování

Jasně byly číselné skupiny – za mezerou inventurní číslo, které se pochopitelně nemuselo měnit, před ní označení typu vozidla s tím, že tři cifry nabízely až 999 možností. Tým vytvořil celkem tři koncepty. V prvním by se za označením řady, které bylo na 1. a 2. číslici, umístila další cifra převzatá z indexu – například u lokomotiv 3810 by to bylo 381, případně by tato cifra vyjadřovala charakter vozidla. Nedo- statkem však bylo, že tento návrh dále počítal s odlišením vozidel písmeny ve společné jezdicích jednotkách. Druhý, zcela průlomový princip, navrhoval poměrně nepřehledně sestavení řad podle maximální rychlosti. Třetí, který s menší úpravou nakonec zvítězil, vycházel z doporučení Mezinárodní železniční unie (UIC). Převzal většinu stávajících řad vozidel, jejichž dvojčíslí bylo umístěno na pozici 2 a 3, přičemž první číslice označovala typ vozu. Je zajímavé, že zpočátku byl u některých typů navržen jinak, než jak se definitivně dohodlo – číslice 1 – parní lokomotivy, 2 – elektrické, 3 – motorové až 9 – neobsazeno a 0 – hnací vozidla pro zvláštní účely dráhy. Za označením a pomlčkou následovala (podle listu UIC 438-4) ona známá kontrolní číslice pro počítačové zpracování, která nejen v Německu vytvořila v označení to nejvíce viditelné, podle čehož modeláři definují počátek oné čtvrté epochy.

Specialitou se stala náhrada písmen

Opravné „vychytávky“ se pochopitelně týkaly náhrady písmen. Malé posunovací lokotraktory Kō nebo Kōf dostaly čísla 31x, 32x, 33x, 38x, kolejové autobusy 78x, vozidla pro opravu trolejového vedení 47x, služební motorové vozy 70x a 72x, vícenásobné elektrické lokomotivy 18x. Je jasné, že u nich byly mož-



PŘED ZMĚNOU. Tak vypadalo staré značení lokomotivy Deutsche Bahn.

FOTO AUTOR

Co je kontrolní číslice?

Její definice je poměrně jednoduchá. Například u lokomotivy 151.027-0 je to ta nula na konci číselné řady. Takové značení platí od roku 1988, kdy se u tehdejších ČSD přešlo na nový systém označování. Vypočítá se následujícím způsobem: číslice na lichých místech směrem odzadu se násobí dvěma. Sečtou se číselné součty výsledků, číslice na sudých místech směrem odzadu se sečtou a přičtou k předchozímu součtu. Vzniklý součet se odečte od nejbližší vyšší desítky. Výsledná číslice je kontrolní číslice pro označení lokomotivy.



A takhle se značí lokomotivy u německých kolegů nyní.

FOTO AUTOR

nosti samozřejmě rychle vyčerpány. Specialitou byla třeba vozidla pro US Army – z VT 08.8 se stala řada 608, z VT 33.8 řada 633. První číslicí u parních lokomotiv byla nakonec zvolena nula, u některých řad ovšem nastaly nemalé kotrmelce. Možná nejcitelnější u legendárních „padesátek“. Protože v té době už na DB nesloužily nejpočetnější parní lokomotivy světa řady 52 (vyřazený u DB byly ve velkém počtu hlavně roku 1954), řada 052 vstala z mrtvých, když byla použita pro jednu ze čtyř mutací řady 50 (nově 050 až 054), lišících se podle typu vytápění atd.

Vítězný návrh označování hnacích vozidel připomínal mnichovský úřad německých spolkových drah BZA a v květnu 1967 byla pravidla kodifikována. K 1. 7. 1967 byly výpočetnímu středisku v hesenském Frankfurtu předloženy kompletní přechodové seznamy, od 1. 9. do 30. 11. 1967 se uskutečnila výměna starých tabulek s označením za nové (nové měly rozměr 200 × 790 mm), přičemž do října 1967 musely železniční opravy (RAW Nied a Hannover pro parní stroje, Opladen a Freimann pro elektrické, Bremen a Köln-Nippes pro diesely, Norimberk pro motorové vozy, Kaiserlautern pro řídicí a vložená vozidla elektrické trakce a Saarbrücken pro akumulátorová vozidla) vyrobit všechny tabulky s označením. Číslo byla šedé barvy (odstínu RAL 7030, pouze u elektrických lokomotiv zpočátku červená). Není bez zajímavosti, že náklady na kompletní přechodování trakčních vozidel přišly DB jen na 300 000 marek.

MARTIN NAVRÁTIL

S nasazením života odzbrojil agresivního cestujícího

Ten den se mu do paměti zapsal nejspíše navždy. Při rutinní kontrole jízdenek na spoji EuroCity 272 Avala jedoucího z Bělehradu do Prahy na vlakvedoucího Aleše Košťála před Brnem vytáhl jeden z cizinců zbraň a začal ho s ní ohrožovat. Jen díky obrovské náhodě a štěstí se statečnému zaměstnanci podařilo šíleného útočníka zpacifikovat a nenastalo krveprolití se ztrátami na životech. Za svůj odvážný čin byl letos oceněn vedením Českých drah.

Čtvrtek 2. října 2014 byl zpočátku úplně obyčejný den. Aleš Košťál z bohumínské střediska vlakových čet měl doprovázet poslední vlak toho dne v úseku Břeclav – Praha. Možná to mohl být ale poslední vlak jeho života, což v té chvíli na břeclavském nástupišti vůbec netušil. Vlak EuroCity 272, který loni jezdil až ze srbského Bělehradu, přijel s menším zpožděním do Břeclavi, kde již čekal Aleš se svým kolegou. Urychleně převzali službu od slovenských kolegů a vlak se dal vzápětí do pohybu. „Po odjezdu ze stanice Břeclav jsem začal s kontrolou jízdních dokladů ve voze první třídy. Vzhledem k situaci, kdy se nedodržel řazení vlaku – nebyly řazeny dva vozy druhé třídy – nám silový dispečer povolil umístění cestujících s jízdenkou pro druhou vozovou třídu do jedničky. A právě tam se také nacházel pasažér, který měl mezinárodní jízdenku platnou pouze do stanice Břeclav,“ vzpomíná Aleš Košťál.

Slušné upozorňování nezabralo Cizince upozornil, že stanice Břeclav již minuli a bude následovat stanice Brno hlavní nádraží. A protože se domníval, že cestující omylem přel, upozornil jej, že si v Brně bude muset přestoupit na vlak, který pojedje zpět do Břeclavi. Cestující prý jen přikývl, a tak vlakvedoucí pokračoval v kontrole jízdních dokladů. Před Brnem se ale vrátil zpět do vozu první třídy, kde slušně cestujícího upozornil, že za několik minut bude následovat stanice Brno hlavní nádraží, kde si musí přestoupit. Pak se odebral na chodbičku vozu, kde vyčkával příjezdu vlaku do Brna. „Asi po minutě za mnou tento cizinec přišel a začal na mě křičet cizím jazykem, pravděpodobně ruštinou. Cestujícímu jsem se snažil v klidu a pomalu vysvětlit česky a pak ještě německy, že přejel svou cílovou stanicí. Po chvíli muž přestal křičet a choval se klidně. Během pár okamžiků ale najednou sáhl do kapsy, vytáhl pistoli a začal mi mířit do obličeje. Poté znovu křičel a mával pistolí před tvář. To už byla opravdu situace, kterou nikomu nepřeji,“ říká vlakvedoucí.

Aleš Košťál se znovu pokusil cizinci klidně vysvětlit celou situaci, ten mu však neustále mířil pistolí do obličeje. Protože už vlak pomalu vjížděl do brněnského hlavního nádraží, tak do chodbičky vstoupil jeden z náhodných cestujících, který chtěl v Brně vystupovat. To byl moment překvapení, který rozhodl o šťastném konci. „Cizinec se pootočil

na přicházejícího cestujícího a toho jsem zcela impulzivně a bez přemýšlení využil. Střelce jsem z boku chytil za ruce, které jsem mu zkroutil a střelnou zbraň vytrhl. Přitom jsem nahlas křičel, ať lidé zavolají policii a současně další cestující důrazně požádal, ať z vozu první třídy vystupují raději dveřmi na druhém konci vozu.“ Situace se pak vyvíjela jako v nějaké gangsterce. Odzbrojený zpacifikovaný chlapík zůstal prý nevěřícně stát na chodbičce vozu a nijak dále na vzniklou situaci nereagoval.



S agresivitou lidí se setkávám stále častěji. Jezdím devatenáctým rokem, ale co se děje v posledních letech, nemá obdoby.



FOTO: AUTOR (2x)

ALEŠ KOŠTÁL



Po vyučení na Středním odborném učilišti železničním v Krnově v roce 1996 odešel pracovat jako průvodčí a později vlakvedoucí nejprve do DSVČ Opava a po deseti letech do Bohumína. Nejprve doprovázel regionální vlaky z Opavy například do Hradce nad Moravicí, Hlučína, Ostravy či Olomouce. V současné době doprovází vlaky kategorie EuroCity a Expres na tratích Bohumín – Praha a Bohumín – Břeclav, resp. na Slovensko do Čadce. Od roku 1999 působí ve Federaci vlakových čet a v současné době zastává funkci viceprezidenta FVČ a předsedy ZO FVČ Bohumín. Ve svém volnu se věnuje četbě a cykloturistice.

Agresivita cestujících je bohužel na vzestupu

Vlakvedoucímu se podařilo mobilem zavolat policisty o urgentní pomoc. „Více se v tu chvíli nedalo dělat. Pistoli jsem měl u sebe a střelec byl naprosto netečný. Jen jsem doufal, že se třeba nebude chtít rvát. Vyvrcholení bylo překvapivé. Po zastavení vlaku klidně vystoupil a odešel do podchodu, kde ho našťastí díky mému přesnému popisu dostihli a zadrželi policisté, kteří mají služebnu na brněnském hlavním nádraží,“ dodává Aleš Košťál. Střelnou zbraň předal zasahující hlídce. Mobilním informoval strojvedoucího vlaku, domovské komando a síťového dispečera a odebral se s policisty na služebnu k výpovědi. Nočním vlakem se vrátil zpět do Bohumína a situaci prostřednictvím komanda ohlásil ještě na linku Bezpečnostních incidentů ČD.

S agresivitou cestujících se prý setkává stále častěji nejen on, ale i jeho kolegové. „Jezdím devatenáctým rokem, ale co se děje v posledních letech, nemá obdoby. Doprovázením vlaků jsem si splnil svůj dětský sen, proto ani po této nepříjemné události nemůžu říci, že bych do práce chodil s obavou, že se něco takového může opakovat. To bych asi nemohl vyjít ani ven na ulici. Každému kolegovi, kterého by taková situace případně potkala, mohu jen doporučit zachovat klid a rozvahy. I když je jasné, že se každý v takové krizové situaci zachová jinak. Jsem proto velice rád, že naše firma pořádá pro zaměstnance vlakového doprovodu různé kurzy a školení jako je například chování v krizových situacích. Člověk totiž nikdy neví, kdy se mu to bude hodit,“ dodává na závěr Aleš Košťál.

MARTIN HARÁK

POŠTA

Klimatizace ve vlacích není dobře nastavena

Reagují nepřímo na článek Inter-Pantery loví první cestující v železničáři č. 22/2015. Jsem váš dlouholetý zákazník a celá naše rodina volí k cestám výhradně vlak. Mám připomínku ke klimatizovaným vozům. Při modernizaci nebo výrobě nových osobních vozů se automaticky věnujete také klimatizaci. Problém je v tom, že pokud se správně nenastaví, je spíše na škodu. Sám jsem již několikrát zažil situaci, kdy při venkovní teplotě 35 °C byla teplota interiéru nižší, než 25 °C a jednou jsem z hodinové jízdy vlakem EC z Prahy do Pardubic dostal v létě angínu. Zdravotníci se shodují na tom, že správně by se měla teplota klimatizace nastavit pouze o cca 3 stupně nižší než je teplota okolí. Jaké může mít tato zapeklitá situace řešení? Napadají mě tři způsoby. První spočívá v tom, že řádně vyškolí zaměstnance, jak zařízení nastavit. Druhý v modernější konstrukci vozů, kdy by se teplota nastavovala automaticky o cca 3 stupně nižší, na základě umístěného teplotního čidla. Třetí možnost je označení piktogramem na vozech, u nichž bude klimatizace puštěna s minimálním výkonem, spíše bude zachována pouze výměna vzduchu, ale teplota v interiéru bude téměř rovna teplotě exteriéru. Je zřejmé, že ani jeden z uvedených způsobů není snadný. Předpokládám však, že je i ve vašem zájmu, aby si cestující v létě neodnášeli z cesty vlakem kromě dobrého pocitu z moderní soupravy také angínu nebo jiné zdravotní komplikace. Pokud se věc nebude nijak řešit, stane se z klimatizace místo dobrého sluhu špatný pán.

JINDŘICH SADIL

Bez represe to zřejmě na přejezděch nepůjde



Se zájmem jsem si přečetl článek v Železničáři č. 23/2015 o řešení bezpečnosti na přejezděch v tužemsku. Jak ukázala letošní tragická nehoda Pendolina ve Studénce a ostatně i chování dalších nezpovědných řidičů nejen nákladních aut, jde o palčivý problém. V textu se píše o zajímavém zařízení v podobě laseru. Testovaný systém s čidly, který hlídá volnost prostoru na přejezdu, bude jistě užitečným pomocníkem v boji za větší bezpečnost. Zda se objeví v provozu však, jak píše autor, není zatím jisté. Vše záleží na výsledcích zkoušek a také financích. Navíc ne všude ho lze použít. Pravdou ale také je, že ani sebestopovělnější technika nevymýtí nezpovědné chování šoférů automobilů. Příhoda z 23. října, kdy se na stejném přejezdu ve Studénce málem stala další tragédie, je toho dostatečným důkazem. Pokud se tedy budou chovat řidiči stejně jako dosud, ani superčidla nebudou nezabránit. Zmínovaných „pár facek“ je proto více než na místě. Mělo by se začít už s výchovou budoucích řidičů a pokračovat represem u těch neukázněných. VÁCLAV HLADKÝ

Poděkování za skvěle zpracované téma

Patřím k pozorným čtenářům vašeho čtrnáctideníku už několik let. Sám železničák cestování využívám pravidelně a dlouhodobě. Rád sleduji trendy a vývoj v tomto druhu dopravy. Proto mě velice potěšil článek v posledním čísle Železničáře o rychlíkových elektrických jednotkách. Autor neopomněl vedle historického vývoje jednotek a jejich typů v jednotlivých evropských zemích ani fundované a věcné srovnání výhod a nevýhod jednotek v porovnání s klasickou vrbou. Přehledně uvedl také informace o technických náležitostech obou typů vlaků. Jednalo se zkrátka o pozitivně zpracované téma, které musí zaujmout každého jen trochu zaujatého čtenáře. Díky moc a přeji více takových článků.

MIROSLAV ADÁMEK

KŘÍŽOVKA

Ch. de Gaulle (1890–1970) – francouzský generál a státník: JEDNA HÁDKA S MANŽELKOU MNE STOJÍ VÍCE ENERGIE NEŽ ... (dokončení v tajence).

POMŮČKA: ANIS, TPS	PEREJ	SAMICE JELEŇ	UPRAVOVAT (TEXT)	TUK	NEKAM (BÁS.)	STAVEBNÍ KAMEN	POUTOVÉ ATRAKCE	NAFUKOVATI	TVRDOÝ PLOD (SLOV)	DÍVČÍ JMÉNO (NELA)	TITULOVANÉ	CIJÍ ZNAČKA KOSMETIKY	PANEČKU	POHYBOVÁ ZÁJMOVÁ ČINNOST	ZABÍZENÍ KYPČOVINKU ŘIDIČO	ZNAČKA PRAVOSTI DRAHÝCH KOVŮ	SLOUŽÍCÍ K SĚTI
HLÁŠKA V BRIDŽI					KULOVITÁ BAKTERIE		VÝRAZ NAPOMENUTÍ				STAROŘÍMSKÁ BOHYNĚ ÚRODY			FINSKÝ HOKEJOVÝ KLUB (TURKU)			
ČESKÝ MALÍŘ					FILIPÍNSKÁ SOPKA		REZERVAČNÍ SYSTÉM ČD				VRAŇK (ZÁSTAR.)			FRANCOUZSKÝ ULIČE			
STUPEŇ TRIASU (GEOL.)					GÁZA		ZN. NOTEBOOKU				JMÉNO PÁPEŽŮ						
					SOUČÁST RŮZ. OLEJE		NERUDOVA POSTAVA				OBDAŘIT SCHOPNOSTÍ						
TAJENKA																	
	POPRAVČÍ	TAMTO			ČÁSTICE HMOTY			SMENEČNÝ RUČÍTEL					PRK STROPY (V NĀR.)			EVROPANĚ (SLOV.)	TÍM ZPŮSOBEM
		ANGLICKY JEDEN			JM. ZPĚV. WINEHOUSE			SPZ TĀBORA					EPIDEMIE				
KOVOVĚLNÝ ZÁVOD						KYPŘIT PLUHEM				HOLANDSKÝ SYR				OŽIVNOUT			
TELOVĚDEC						VOJENSKÁ JEDNOTKA				NAMÁČECÍ PŘÍPRAVEK				SOUČÁSTI KRVE S PROTILÁTKAMI			
STRNUTÍ SJE						JMÉNO AMER. REŽISERA KAZANA				ROZPOUS-TĚDLO				ESKAMOTERSKÝ KOUSEK			

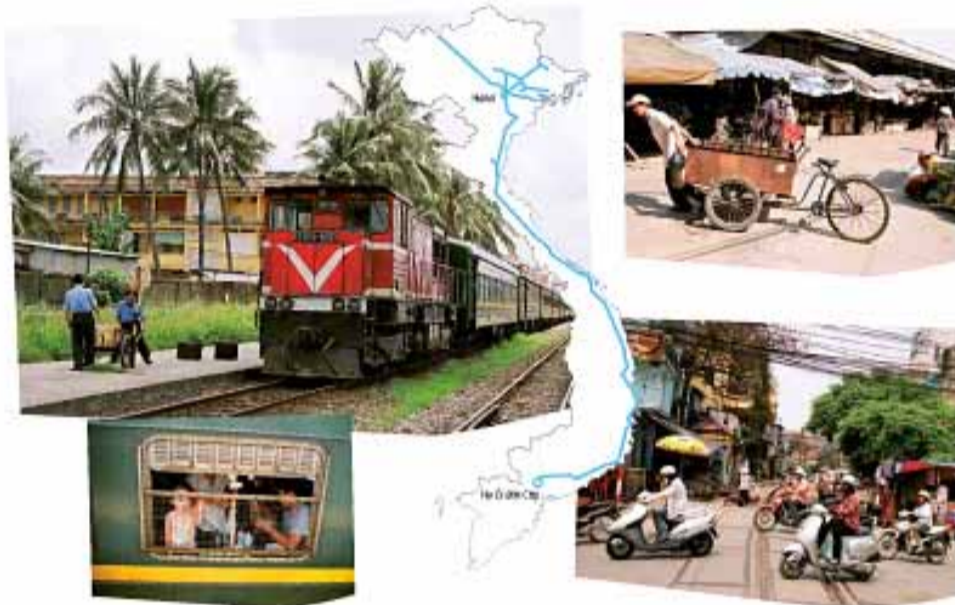
AUTOR: PETR HAJNIS

Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

24/2015

Vietnam: těžce zkoušená země láká na přírodní krásy i skvělou kuchyň



Cestovníci po železnici se prodrží
 Železnice dlouho stála za předkolem cestovního průmyslu a také i dopravního. První tratě a dovedl došlo do Vietnamu jen v roce 1903, a to v oblasti města Saigon. Roku 1975, kdy Vietnam byl rozdělen, železnice byla rozdělena na severní a jižní část. Po sjednocení země v roce 1976 se začala obnovovat. Dnes je to jedna z nejmodernějších v regionu. Cestovníci se mohou těšit na rychlé a pohodlné spojení mezi hlavními městy a do oblastí, které byly dříve těžko přístupné. V současnosti je to jedna z nejmodernějších v regionu. Cestovníci se mohou těšit na rychlé a pohodlné spojení mezi hlavními městy a do oblastí, které byly dříve těžko přístupné.

Pro mnohé je to vzdálená země, o níž vědí především to, že se v minulém století stala dějištěm krvavého válečného konfliktu. Přitom ve Vietnamu, který zatím netrpí náporům turismu, lze zažít neobyčejnou dovolenou s vůní orientu a vychutnat si krásy přírody. Exotická destinace se po dlouhé době nepokojí světu otevřela poměrně nedávno. Jaký je tedy skutečný Vietnam? Nahlédneme do historie i současnosti země, která má v oficiálním názvu stále ještě slůvko socialistická republika.

Vietnam se rozkládá na východní poloostrově. Zahrnuje území, které má v současnosti rozlohu 331 tisíc kilometrů čtverečních. Jeho rozloha je 200krát větší než rozloha České republiky. Na území Vietnamu žije 75 milionů lidí. Je to země s vysokou hustotou obyvatel. V současnosti je to země s vysokou hustotou obyvatel.

Pozor na nákolik nářečí
 Vietnam je země s mnoha nářečí. Každá oblast má své vlastní nářečí. V současnosti je to země s mnoha nářečí. Každá oblast má své vlastní nářečí.

Kola vyřídily hlavní motocykly
 Vietnam je země s mnoha motocykly. Každá oblast má své vlastní motocykly. V současnosti je to země s mnoha motocykly. Každá oblast má své vlastní motocykly.

Železnice se prodrží
 Vietnam je země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice. V současnosti je to země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice.

Strýček národ
 Vietnam je země s mnoha národy. Každá oblast má své vlastní národy. V současnosti je to země s mnoha národy. Každá oblast má své vlastní národy.

Železnice se prodrží
 Vietnam je země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice. V současnosti je to země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice.

Kola vyřídily hlavní motocykly
 Vietnam je země s mnoha motocykly. Každá oblast má své vlastní motocykly. V současnosti je to země s mnoha motocykly. Každá oblast má své vlastní motocykly.

Železnice se prodrží
 Vietnam je země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice. V současnosti je to země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice.

Železnice se prodrží
 Vietnam je země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice. V současnosti je to země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice.

Kola vyřídily hlavní motocykly
 Vietnam je země s mnoha motocykly. Každá oblast má své vlastní motocykly. V současnosti je to země s mnoha motocykly. Každá oblast má své vlastní motocykly.

Železnice se prodrží
 Vietnam je země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice. V současnosti je to země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice.

Kola vyřídily hlavní motocykly
 Vietnam je země s mnoha motocykly. Každá oblast má své vlastní motocykly. V současnosti je to země s mnoha motocykly. Každá oblast má své vlastní motocykly.

Železnice se prodrží
 Vietnam je země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice. V současnosti je to země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice.

Železnice se prodrží
 Vietnam je země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice. V současnosti je to země s mnoha železnicemi. Každá oblast má své vlastní železnice.

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090