



Nové jednotky na severu Moravy prvně vyjely s cestujícími RegioPantery míří na letiště

S prvními cestujícími vyjely v neděli 13. prosince na Ostravsku nové elektrické jednotky řady 650 RegioPanter. České dráhy je pořídily s podporou Regionálního operačního programu Moravskoslezsko. Dvě vlakové soupravy jezdí na regionálních spojích z Bohumína přes Ostravu do stanic Mošnov, Ostrava Airport, respektive Suchdol nad Odrou. Vlaky byly slavnostně představeny novinářům a odborníkům v úterý 8. prosince.

V novém jízdním řádu 2016 se v Moravskoslezském kraji mírně navýšuje objem regionální dopravy, kterou zajišťuje národní dopravce České dráhy. Patrně největší novinkou je změna vedení příměstských linek „Esko“. Nové dvouvozové elektrické jednotky RegioPanter propojí východní část ostravské aglomerace na nově koncipovaných linkách S3, respektive S4 z Bohumína přes Ostravu hlavní nádraží, Svinov a Studénku na letiště do Mošnova nebo naopak do Suchdolu nad Odrou. Linka S2 díky tomu pojedí ve zkrácené trase z Mostů u Jablunkova přes Bohumín pouze do Ostravy. Regionální spoje S4 z Bohumína a Ostravy do stanice Mošnov, Ostrava Airport pojedou v nezávislých časových polohách na linkách S2 a S3. Jsou pro to dva důvody. Prvním je zajištění návozu i odvozu cestujících z průmyslové zóny Mošnov na všechny pracovní směny. Druhý důvod je neméně důležitý, neboť vlaky musí dopravit cestující na konkrétní letecké spoje.

Připravuje se nákup dalších vozů
Člen představenstva Českých drah Michal Štěpán připomněl, že společnost České dráhy si velice váží spolupráce s Moravskoslezským krajem. „Je pro nás velkým potěšením být u toho, když se aktivně čerpají dotace k pořízení nových vlaků. Pociťte je to příjemněji, že se jedná již o druhou podobnou aktivitu v tomto kraji, navazující na projekt výstavby nové železniční trati na mošnovské letiště a přilehlé průmyslové zóny, která slouží cestujícím již téměř rok. Věřím, že v nadcházejících letech pořídí národ-

ní dopravce po dohodě s krajem ještě další vozidla, na která se budou moci čerpat prostředky z Operačního programu Doprava 2,“ řekl Michal Štěpán.

Přípoje budou mít v Ostravě
RegioPanter zajistí osm párů pravidelných vlaků, z čehož jeden pojedí jen v pracovní dny a druhý pouze od pondělka do soboty. Předpokládá se vypravení dalších posilových vlaků i v rámci dnů NATO příští rok v polovině září. Na spoje linky S4 budou na ostravském hlavním nádraží zajištěny přípoje od osobních vlaků linky S2 z Mostů u Jablunkova a opačně. Na všechny spoje linky S4 jsou zařazeny nové dvouvozové vlaky RegioPanter s kapacitou 147 míst k sezení, z toho devět míst s nově koncipovanými sklopnými sedačkami se nachází v 1. vozové třídě. Nové jednotky jsou osazeny automatickým vedením vlaku a proti původně nasazovaným patrovým jednotkám řady 471 CityElefant se dnešní kapacita přiblížila skutečnému počtu cestujících. Stály 224 milionů Kč, z toho 40 procent plynulo z evropských fondů. Náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje Daniel Havlík zdůraznil, že oba RegioPantery pro Ostravsko se podařilo pořídit neobvykle rychle a navíc se dočerpaly finanční prostředky z původního evropského ROP Moravskoslezsko. Slavnostní akt na nádraží Ostrava-Svinov završilo požehnání biskupa Františka Lobkowicze a předání symbolického klíče od obou nových jednotek z rukou místopředsedy představenstva ČD Ludvíka Urbana náměstkovi hejtmana Danielu Havlíkovi. **MARTIN HARÁK**

SLOUPEK

Vlaky pro Mošnov byly dodány včas

Železniční dopravu v Moravskoslezském kraji považujeme za páteřní, ekologickou a vezmeme-li v úvahu přetížení silnic a dálnic, můžeme říci, že jde o dopravu s velkým potenciálem rozvoje. Radíme se mezi největší objednatel regionální dopravy v Česku a vítáme proces zkvalitňování drážní infrastruktury. To dává při uzavření dlouhodobých smluv možnost k další modernizaci vozového parku a zvýšení atraktivit veřejné dopravy.



Daniel Havlík
náměstek hejtmana
Moravskoslezského
kraje

Obě nyní převzaté soupravy RegioPanter pro Ostravsko byly dodány včas, a tím se podařilo dočerpat finanční prostředky z Regionálního operačního programu (ROP) Moravskoslezsko. Finance byly ještě před čtrnácti měsíci určeny pro výstavbu nového dopravního terminálu v Havířově, ta se však nakonec nerealizovala. Tehdy jsme začali urychleně hledat jiné příležitosti, abychom dotaci možnost neopomněli. Vlaky se neprodávají obrazně řečeno jako housky na krámě, proto jsme pečlivě zvažovali, zda do takového projektu jít.

Je samozřejmě skvělé, že se podařilo včas zajistit výrobu vlaků, a ještě je dodat s několika denním předstihem. Nové jednotky RegioPanter, které začaly hned jezdit na vlcích spojující města našeho kraje s mošnovským letištěm, jsou dalším důkazem, že železniční doprava zdaleka neřekla poslední slovo a na své další příležitosti čeká.

Nadcházející období možného čerpání dalších dotačních prostředků na vlakové soupravy se Moravskoslezský kraj pokusí opět beze zbytku využít. Máme připraveny plány, kterék atraktivit další důležité vlakové linky pro naše občany, neboť toto jsou příležitosti, které se historicky neopakují.

INFORMUJEME

Železničář mění tvář, noviny vystřídá časopis

Dvaadvacet let končila výroba každého vydání Železničáře v tiskárně takzvaným falcováním, tedy přeložením formátu na dvě poloviny. Číslo, které právě držíte v rukou, je posledním s přehybem a velikostí A3. S ročníkem 2016 změní Železničář výrazně svou tvář a stane se z něj plnohodnotný časopis formátu B4 s pozměněným grafickým pojetím a lehce modifikovanou strukturou na 24 stranách. To zásadní se však nemění, stále vám bude každé dva týdny přinášet důležité informace i zajímavosti ze světa železnice, pochopitelně s akcentem na národní dopravce.

Revoluční evoluce

Nejde o změny samoúčelné, Železničář se nemění jen proto, aby byl „in“. Daleko více je proměna motivována praktickými důvody. Asi nejdůležitějším z nich je skutečnost, že periodikum původně určené pouze zaměstnancům postupem času stále více „prorůstalo“ oborem a zasaňovalo zájmem o profesní problematiku z řad příbuzných odvětví, drážní fanoušky, studenty dopravně zaměřených škol, partnery Českých drah a další cílové skupiny.

Témata publikovaná na stránkách Železničáře měla čím dál širší záběr, což na jednu stranou přinášelo zajímavou pestrost, avšak původní účel – informovat zaměstnance a komunikovat s nimi – postupně ustupoval. Proto, když jsme v redakci diskutovali nad novým konceptem, hlavním motivem pro nás byla snaha lépe zasáhnout jednotlivé cílové skupiny, využít naše know-how pro titul určený příznivcům železnice a značky České dráhy a zároveň začít intenzivněji komunikovat s kolegy zejména v provozu.

Vznikají dvě periodika

Z tohoto rámce vyšel nejlogičtější koncept dvou samostatných periodik. Nejde o změnu revoluční, ale není to ani pouhá evoluce, kterou jsme aplikovali každé dva roky formou změn grafiky, rubrik a dalších drobností. Podle nás jde o revoluční evoluci, která musela přijít, aby se ze stávajícího Železničáře nestával čím dál více „kočkopes“ tvářící se ja-

ko titul pro zaměstnance, ale oslovující všechny ostatní skupiny spíše než cílovou. Vedle stávajícího Železničáře proto budou České dráhy vydávat i čistě interní bulletin – Železničář zpravodaj.

Nový formát bude praktičtější

Opuštění novinového formátu má několik důvodů. Prvním je rozpolcenost mezi obsahem a formou. Železničář je již dávno stylem a zejména periodicitou titulem časopiseckým spíše než novinovým. Dále jsme stále častěji naráželi na problém, kdy jsme nemohli tématu s velkým potenciálem věnovat větší prostor, doplnit ho zajímavými snímky či nákresy, prostě ho „vyšperkovat“. Pevný rozsah nám příliš svazoval ruce a ani tematická dvoustrana zavedená před čtyřmi lety tento zádrhel zcela nevyřešila. Třetím důvodem opuštění velkého formátu je jeho nepraktičnost. Řada z vás si výtisky archivuje a po zmenšení volá již léta. Ale i pro občasného čtenáře není velká „plachta“ zrovna komfortní, obzvláště při cestování. Sám mohu potvrdit, že ve vlaku stačí jeden Železničář pro několik čtenářů...

Zvolený formát B4 (větší A4) bude nejen méně diskriminační vůči vašim společníkům, ale umožní nám flexibilněji nakládat nejen s textem, ale zejména s obrazovým materiálem. Strukturou navážeme na současnou skladbu, nicméně máme připravena některá vylepšení a chceme obsáhnout i související tematiku, která doposud chyběla a o kterou si píšete.

Opět široký výběr témat

Věříme, že potěšíme například modeláře recenzemi novinek ve světě zmenšené železnice, příznivce drážních simulátorů nebo čtenáře volající po monografiích vozidel. Nebude samozřejmě chybět historie stejně jako současnost, rozhovory s nejrůznějšími osobnostmi z oboru ani příběhy lidí, kterým se fenomén železnice do života zapsal různými způsoby. Ostatně jsou to právě lidé, kteří drážní soukolí roztáčejí a jinak statickému gigantu vdechují život. A právě o nich a pro ně chceme i nadále psát. Snad se nám to bude dařit. **VÁCLAV RUBEŠ**

Oboustranný plakát pro všechny předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle plakát se zimní tematikou.



PRO ZAMĚSTNANCE



Vedení ČD podepsalo kolektivní smlouvu

České dráhy, a.s., ukončily s odbory kolektivní vyjednávání a všech deset odborových organizací ve středu 9. prosince podepsalo s vedením národního dopravce novou Kolektivní podnikovou smlouvu na rok 2016. Obě strany se dohodly na růstu mezd ve výši 1,7 %. „Jako každý rok bylo vyjednávání náročné a trvalo řadu týdnů. Dospěli jsme ale k oboustranně přijatelnému kompromisu, který zaměstnancům zaručuje dostatečnou sociální jistotu. Sociální smír je pro stabilitu firmy důležitý, proto jsem rád, že jsme kolektivní smlouvu uzavřeli ještě před vánočními svátky. Vážím si konstruktivního přístupu odborářů, dohodnuté mzdové navýšení odpovídá reálným finančním možnostem společnosti,“ okomentoval jednání předseda představenstva Pavel Krtek. České dráhy zaměstnávají v současné době cca 15 200 lidí.

(RaP)



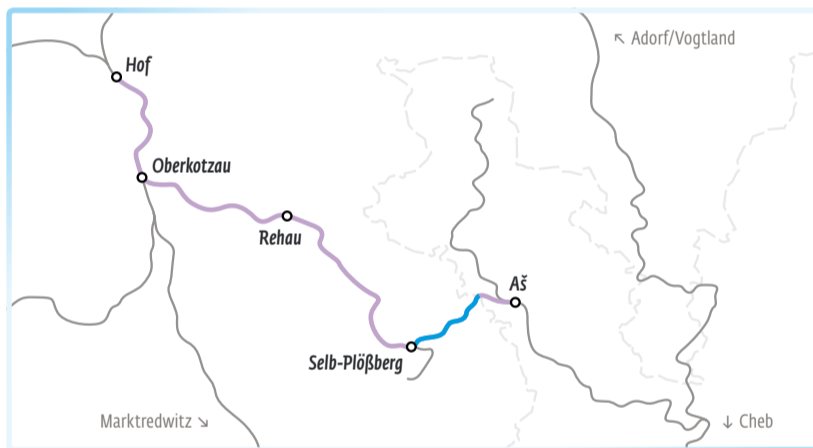
Po sedmdesáti letech jezdí vlaky z Aše až do Selbu

Cestující mohou opět využívat obnovenou železniční trať mezi Aší a bavorským městem Selb. Už v pondělí 7. prosince se po ní zvláštním vlakem svezli zástupci české a německé strany, cestující začaly vlaky vozit od změny jízdního řádu minulou neděli. Vrátily se tak na trať, která byla pro osobní dopravu uzavřena v roce 1945. Z Aše do Selbu od 13. prosince 2015 jezdí devět párů vlaků denně. Jak se nová nabídka osvědčí, ukáže teprve budoucnost.

Staronový sedmikilometrový úsek trati mezi západočeskou Aší a německým Selbem se znovu otevřel zhruba po sedmdesáti letech. Historie regionální železnice z Hofu do Chebu ale mnoho slavných okamžiků nepřinesla a ani její opětovné zprovoznění se nakonec neobešlo bez zádrhelů. Místní otevření trati vítají. „Spojnice je to zajímavá, významné to bude i z pohledu morálního, protože se sem vrací osobní přeprava poprvé od roku 1945,“ konstatoval starosta Aše Dalibor Blažek. „Vnímáme to jako pád zbytků železné opony a čekáme jen přínosy.“ Na mysl má především rozvoj turistiky, ekonomiky nebo trhu práce. To samé si od projektu slibují i ministři dopravy Dan Ťok a jeho bavorský protějšek Joachim Herrmann. „K tomu, že se můžeme znovu projet vlakem z Aše do Selbu, nepřispěly jen politické deklarace, ale zájem a aktivita občanů na obou stranách hranice,“ doplnil Ťok.

Poslední vlak? V roce 1996

Jenže právě aktivita občanů, samospráv ani vrcholných politiků nebyla v minulosti taková, aby se trať zprovoznila hned po pádu komunistického režimu. „Provoz nákladní dopravy skončil v roce 1996 a osobní zmizel už v roce 1945. Další pokusy následovaly po roce 1990, kdy se do věci vložily různé spolky nebo obce. Vše bylo ale marné. Po ukončení provozu nákladní dopravy byla dokonce trať na německé straně stavebně přerušena kvůli silničnímu obchvatu zdejších obcí,“ vzpomíná Vladimír Omelka, šéf karlovarského Regionálního obchodního centra. O to těžší pak bylo prosazení obnovy na obou stranách. Němci také dobře věděli, že do



obnovy provozu budou muset investovat daleko větší finanční prostředky než jejich čeští kolegové. „Mají delší úsek. My jsme rekonstruovali jen dva kilometry, oni dalších pět. Navíc museli postavit tři mosty a opravit nástupiště v Selbu-Plößbergu. Češi dali pětasedmdesát milionů korun, oni dalších zhruba tři sta osmdesát,“ připomněl Omelka.

Po roce 2005 Němci naopak začali být iniciativní. V roce 2008 vyjednali Bavoři s Čechy obnovení přeshraniční osobní dopravy, o tři roky později Selbští uspořádali referendum, v němž rozhodli, že z městské kasy podpoří výstavbu, v roce 2012 se podepsalo memorandum o stavbě a letos na jaře se do země zaryly první bagry. Proč se ale trať otevírá až letos, a ne v roce 2013, tedy podle původní úmluvy? „Němci i my jsme měli administrativní problémy,“ vysvětlil Omelka.

Optimističtí Němci

S novým grafikonem, který začal platit minulý týden, pendluje mezi Selbem-Plößbergem a Aší, respektive Marktredwitzem, Chebem a Hofem, devět párů vlaků Stadler 840, u nás známých pod názvem RegioSpider. Dopravu zajišťuje německá společnost Die Länderbahn. „Budou tu ale jezdit i naši strojvedoucí. Spolupráce je založena na reciprocitě,“ upřesnil předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek.

Německá strana srší optimismem a předpokládá, že se lokálkami ročně převezou až dva miliony lidí. Češi jsou s odhady opatrnější. „Jsme na začátku, uvidíme, co přinese příští jízdní řád,“ řekl Pavel Krtek s tím, že kýžené velké vytíženosti by měla pomoci i návaznost na další dálkové vlaky. A to na obou stranách hranice.

Stavět chceme, jen peníze chybí

Představitelé států, státních správ i samospráv sice v obnově provozu vidí jistou symboliku pádu železné opony, mezinárodní vlaky však už na západ od našich hranic pravidelně jezdí. Čilý cestovní ruch je v tomto koutu republiky patrný například mezi Chebem a Marktredwitzem nebo Plzní a Mnichovem. Nicméně ani jedna ze stran není se stavem železniční sítě spokojená, sedmičky nových kilometrů mezi Selbem a Aší je prostě málo. Například Joachim Herrmann při zahájení provozu prohlásil, že by Češi měli modernizovat trať do Mnichova. „A především ji elektrifikovat.“ Zástupci české strany nebyli při slavnosti proti, dokonce vyjádřili podporu vylepšení spojení Chebu s Norimberkem, respektive přímým spojením s Prahou. „Pomoci by ale měla Evropská unie v otázce financování i odbourávání zbytečné byrokracie,“ shodli se představitelé obou zemí.

Dobrodružství na železné oponě

Trať se proslavila už v 50. letech. V září roku 1951 se přednosta chebské stanice Karel Truksa, mašinfira Jaroslav Konvalinka a karlovarský zubař Jaroslav Švec rozhodli pro útek za „kopečky“. Do plánu zahrnuli osobní vlak plný cestujících, které si však nevzali jako rukojmí. Do soupravy, která vyrazila dopoledne z Prahy, postupně nastoupili rodinní příslušníci organizátorů. V Hazlově přistoupil doktor Švec a potvrdil, že v Aši je výhybka přehozena a cesta do Německa volná. Všem bylo jasné, že spoje mířící do hraničních oblastí pozorně hlídají příslušníci Státní tajné bezpečnosti. Lokomotiva nicméně prorazila hraniční závoru a strojvedoucí zastavil asi tři sta metrů za hranicí. Za třicet vteřin bylo po všem. Estébáci utekli. Ke strážnímu domku, u kterého vlak zastavil, přijel americký džíp s německými celníky, dvěma českými hovořícími muži a americkými vojáky. Ti svolili k pomalé jízdě do Selbu-Plößbergu. Z celkem 110 cestujících jich zůstalo 34 a Truksa s Konvalinou se usadili v New Jersey. Zbylí se vrátili zpět. Komunisté pak za Aší vybudovali pohyblivou železobetonovou zábranu. JOSEF HOLEK

Přímé spoje z Liberce do Polska vyjely. Zájem byl obrovský

V neděli 13. prosince ráno zkrápěl Liberec poměrně hustý déšť a teplota jen o pár stupňů pokořila nulu do plusových hodnot. To však neodradilo na tři desítky železničních nadšenců a zarytých turistů. Jejich cílovou destinací se stala polská Szklarska Poręba Górna, kam vyrazil přímý spoj po takřka sedmdesáti letech. Osobní vlak číslo 2655 tvořený dvojičkou RegioSpiderů (840.015 + 840.016) kvůli očekávané zvýšené frekvenci cestujících i zájmu médií, vyrazil na modernizovanou trať Jizerskohorské železnice přesně podle jízdního řádu v 8.35. Zájem cestujících v dalších stanicích pak oba „motory“ zcela zaplnil. Ještě v polovině týdne přítom nebylo jasné, zda spoje vůbec vyjedou.

Bez přestupu v Kořenově

Nejasnosti panovaly v otázce schválení motorových vozů řady 840 pro provoz na polské infrastruktúře. Ve čtvrtek 10. pro-

since proběhlo mimořádné jednání v Jakuszycích, kde zástupci Českých drah i polského partnerského dopravce (Koleje Dolnoślązské) oficiálně informovali o své konečné připravenosti zahájit v neděli řádný provoz dle objednávky a zveřejněných jízdních řádů.

Trať z Tanvaldu přes Harrachov do Szklarske Poręby patřila ještě za druhé světové války k nejmodernějším ve střední Evropě. Od roku 1945 byla ale pro dopravu uzavřena. Vlaky se sem vrátily až po 65 letech. Od srpna 2010 zde přeshraniční spojení zabezpečoval soukromý dopravce GW Train Regio s motorovými vozy řady 810. Cestující však museli přestupovat v Kořenově. Jízdní doba v novém jízdním řádu se oproti předchozím letům zkrátala díky zrušení přestupu a modernizaci Jizerskohorské železnice, která proběhla ve druhé polovině roku 2014. Také jízdní komfort je díky podvozkové koncepci RegioSpiderů výrazně vyšší.



PREMIÉRA. Do Polska vyrazily přímé vlaky po bezmála 70 letech. FOTO AUTOR (2x)



Vedle prvních cestujících si premiéru přeshraničního spojení nenechal ujít ani hejtman Libereckého kraje Martin Půta, člen rady kraje pro dopravu Vladimír Masník a jednatel koordinátora dopravy v Libereckém kraji – KORID – Pavel Blažek. České dráhy reprezentoval Jaroslav Jirman, obchodní ředitel ROC Liberec.

Ven na běžky, sem za zábavu. Personálně i technicky spoje zabezpečuje český národní dopravce. „Strojvedoucí absolvovali poznání trati v úseku Harrachov – Szklarska Poręba Górna, vlakový doprovod je zase vyškolen z přepravních a tarifních podmínek na polském území. Vlakové čtyři prošly též malým kur-

zem polštiny, aby byly schopny se domluvit se zákazníkem. Pro cestující chceme dělat maximum,“ popsal přípravu šéf ROC Liberec Jaroslav Jirman.

Mimo sezonu budou do Polska jezdit z Liberce tři spoje denně tvořené jedním RegioSpiderem. O víkendech v turistické sezoně nabídka vzroste až na 9 vlaků. Podle objednatelů i provozovatelů má nová linka velký potenciál. „Našinci hojně vyrazí do Polska na běžky, úprava tamních tratí je totiž výrazně lepší než v Čechách. Poláci zase jezdí k nám za zábavou. Podle mě budou vlaky využívané,“ řekl průvodčí, který premiéru spojů do Szklarske Poręby doprovázel. To, že i polská strana má o rozvoj přeshraničního spojení zájem, dokazuje pěkně zrekonstruované nádraží Szklarska Poręba Górna. Jízdně za celou trasu z Liberce vyjde na 90 korun, za úsek po polském území (Jakuszyce – Szklarska Poręba Górna) zaplatí cestující 40 Kč. VÁCLAV RUBEŠ

Na železniční infrastrukturu zamíří miliardy korun

KRÁTCE

Zástupci ČD jednali o kapacitách oprav



V souvislosti s blížícím se termínem první vyvazovací opravy elektrických jednotek RegioPanter se 3. prosince v DKV Olomouc setkali zástupci managementu ČD, vedení DPOV a příslušných odborových organizací. Výsledkem snahy nalézt řešení optimalizace opravárenských kapacit by se mohlo stát vytvoření společného pracoviště DPOV Přerov s DKV Olomouc provádějícího opravy vyšších stupňů vícevozových jednotek. Člen představenstva ČD František Bureš vysvětlil záměr zástupcům odborů Vladislavu Vokunovicovi a Milanu Kováčovi. „Chci, aby příštích 20 let byla Olomouc klíčovými opravárenským centrem moderních souprav,“ řekl. „Je třeba mít připravené dostatečné opravárenské kapacity,“ dodal Michal Štěpán, člen představenstva ČD. (red)

Schválili jsme záměr nákupu dalších vozidel

Řídící výbor Českých drah v pondělí 14. prosince schválil několik zásadních dokumentů v oblasti investic do vozidlového parku. Prvním je záměr nákupu nových elektrických jednotek pro linky dálkové dopravy, na jejichž provozování bude podle vládního usnesení Ministerstvo dopravy ČR vyhlášovat veřejné soutěže. Záměrem národního dopravce je účast ve všech tendrech. Další schválenou investicí je nákup nových motorových jednotek taktéž pro dálkovou dopravu. Řídící výbor schválil i pořízení nových osobních vozů pro linku Praha – Bratislava – Budapešť s kvalitou srovnatelnou s vlaky kategorie railjet. (rub)

Hospodaříme s energií podle ISO 50001

Na přelomu listopadu a prosince České dráhy prošly externím auditem na systém managementu hospodaření s energií dle ISO 50001. Certifikační audit provedla mezinárodní společnost Bureau Veritas, která prověřovala plnění požadavků normy při zajišťování osobní dopravy a správy nemovitostí. Navštívila pracoviště Generálního ředitelství i organizačních a výkonných jednotek – Zásobovacího centra, dep kolejových vozidel, regionálních správ majetku a železničních stanic. „Auditoři konstatovali, že ČD splňují všechna kritéria daná mezinárodní normou a České dráhy obdrží certifikát. Tím jsme splnili požadavek zákona o hospodaření s energií,“ řekl člen představenstva ČD Michal Štěpán. (red)

Železniční síť v Česku hraje velkou roli v dopravní obslužnosti a významně se podílí na celkové ekonomické úrovni státu. Z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) směřují do oprav, údržby a výstavby sítě nezanedbatelné finanční zdroje, které tuzemské železnici pomáhají zaujmout důstojné místo v celoevropském kontextu. O problematice financování jsme hovořili s ředitelem SFDI Zbyňkem Hořelicou.

Jak velké finanční částky bude Státní fond dopravní infrastruktury rozdělovat pro trati v letech 2016 až 2020?

Pro základní předstihu o jakou úroveň prostředků se jedná, zmíním sněmovnou projednávaný rozpočet na rok 2016. Předpokládá, že do železniční infrastruktury bude směřovat přes 25,6 miliardy korun a ve výhledu pro rok 2017 víc než 28,8 miliard. Rozpočet výdajů do železniční infrastruktury je již očištěn o vliv daně z přidané hodnoty, tedy o 21 procent. Současně nezahrnuje vlastní příjmy z provozování dopravní cesty, což při prvním pohledu není zcela zřejmé. Pak se může zdát, že výdaje do železniční infrastruktury jsou opticky nižší než u silniční. V případě střednědobého výhledu do roku 2018 se jedná o indikativní výhled, protože nyní nelze předpovídat výdaje do železniční dopravní infrastruktury v dlouhodobém horizontu. Tato predikce by určitě byla zatížena významnou nepřesností, a to jen z prostého důvodu, že rozpočet SFDI a tím pádem i výdaje do dopravní infrastruktury jsou závislé na mnoha ekonomických faktorech. Pozitivní informací je, že v rámci programového období EU na období 2014 až 2020 je pro železniční infrastrukturu a další udržitelnou dopravu celkem připraveno 135 miliard korun, a to jak z Operačního programu doprava, tak i z programu na propojování Evropy – anglicky Connecting Europe Facility.

Do kterého kraje zamíří největší objem peněz a na co se použijí?

Výčet investičních akcí zařazených v rozpočtu SFDI k financování v příštím roce je rozsáhlý. Část rozpočtu týkající se železniční dopravní cesty obsahuje 180 položek a zahrnuje i projekty privátních regionálních drah typu JHMD, PDW Railway a dalších. Detailní rozpočet SFDI zájemci po schválení ve Sněmovně koncem roku najdou na stránkách www.sfdi.cz. Zmíním alespoň nej-

významnější železniční akce, jako je modernizace trati Rokycany – Plzeň či tratového úseku Praha Běchovice – Úvaly, nebo stavbu dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení na trase Mikulovice – Jeseník. Rozhodujícím faktorem pro jeho sestavení je nutnost v maximální možné míře respektovat a uspokojovat požadavky na opravy a údržbu sítě a přípravu akcí podle vládního schváleného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. Dokument má zajistit dofinancování projektů z Operačního programu doprava z let 2007 až 2013, zajištění dostatečného čerpání peněz z OPD na období 2014 až 2020 pro splnění konkrétních stanovených a sledovaných cílů, aby ČR nebyly kráceny prostředky z OPD na zajištění financování již rozestavěných akcí a na zahajování nové připravovaných akcí.

Podpoří SFDI výstavbu širokorozchodné nákladní železnice z polských Katowic do Ostravy, o níž se před nějakou dobou mluvilo? Má tato případná investice potenciál?

S rozvojem železniční dopravní infrastruktury úzce souvisí i řada strategických úvah,

kteří jsou především v gesci ministerstva dopravy, které je nositelem strategie výstavby. Je zřejmé, že existuje mnoho otázek a úvah co a jak rozvíjet. Výstavba širokorozchodné nákladní železnice z polských Katowic do Ostravy je pouze okrajové téma. Pokud jsem dobře informován, tak takový záměr na ministerstvu dopravy evidován není, protože pro evropské financování je celkem pochopitelně preferován výhradně standardizovaný evropský rozchod.

Je nějaká naděje, že se i u nás začne někdy jezdit stošedesátkou také po regionálních tratích, jako je tomu v současné době na například v sousedním Německu?

V této souvislosti je potřebné především vědět, že každé zvažování výdajů do infrastruktury – a to jak železniční, tak i silniční – se vždy opírá o záměr projektu, který specifikuje potřebné a ekonomicky obhajitelné parametry. Pokud tedy uvažujeme o regionálních tratích, tak v mnoha případech nemůže být taková rychlost, tedy zmíněných 160 km/h, vůbec dosažitelná, a to nejen z důvodů směrových poměrů regionálních tratí, ale především z hlediska vlastní ekonomické efektivity výstavby a následného provozu.

ISPROFIN je informační systém programového financování, jehož správcem je minis-



FOTO ARCHIV SFDI

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

DOTACE NA REGIONÁLNÍ VLAKY MAJÍ BÝT SPRAVEDLIVĚJŠÍ

Ministerstvo dopravy chce spravedlivěji rozdělovat dotace na regionální vlaky. Po roce 2019 by tak měly kraje dostávat od státu ke každé koruně vynaložené na provoz železničních spojů přesně stanovenou částku. Vyplývá to z návrhu ministerstva dopravy, který úřad poslal do mezeiresortního výběrového řízení. Kolik peněz nakonec kraje dostanou, bude ještě součástí dalšího jednání. „Podle zvolené varianty stát ke každé krajské koruně přidá 29, 30 nebo 33 haléřů,“ uvedl mluvčí resortu Zdeněk Neusar. Peníze na spolufinancování krajské železnice posílá stát krajům prostřednictvím ministerstva dopravy od roku 2010 na základě železničního memoranda. Na dobu deseti let přislíbilo krajům každoroční účelovou dotaci 2,6 miliardy Kč navýšenou o inflaci. Kraje se diskuzí o rozdělování dotací nebrání. Hejtmani si ale stanovili tři podmínky. Je mezi nimi požadavek zaručení platnosti dohody na další desetileté období, navýšení státního příspěvku o minimálně půl miliardy korun a záruka státu, že bude i po roce 2019 podporovat České dráhy. ČTK 2. 12. 2015

SOUKROMÝ ŽALOBU LEO EXPRESSU NA ČESKÉ DRÁHY

Pražský městský soud zamítl kvůli nedostatku důkazů žalobu soukromého dopravce LEO Express na státní České dráhy. Leo Express tvrdil, že České dráhy zavedly podnákladové ceny k vytlačení konkurence na trase mezi Prahou a Ostravou, kde si obě společnosti konkurují. Domáhal se náhrady škody 419 milionů korun. Podle Hospodářských novin soudkyně Městského soudu v Praze Monika Vacková rozhodla, že chybí důkazy o tom, že firmě provozující pět souprav zlatočerných vlaků České dráhy způsobily konkrétní škodu. Rozhodnutí soudu potvrdili mluvčí obou společností. „Je to dobrá zpráva. Jsme rádi, že soud přijal naše argumenty, a potvrdil tím, že z naší strany k porušení zákona nedošlo,“ reagoval mluvčí ČD Radek Joklík. Leo Express naproti tomu s výrokem soudu nesouhlasí a chystá se proti němu odvolat. Pro ČD je rozhodnutí soudu důležité, protože ze stejného důvodu je žaluje i druhý ze soukromých konkurentů, společnost Regiojet Radima Jančury. Regiojet po státním dopravci požaduje více než 700 milionů korun. ČTK 10. 12. 2015

ZAUJALO NÁS

Za neúspěšnější říjnový televizní spot považovali diváci zahrnutí do výzkumu Sujet Focus reklamou Českých drah Lepší cesta každý den. Prvenství získala díky výrazně nadprůměrné asociaci na značku a líbivosti. Diváci reklamou považovali v rámci všech novinek měsíce za nejsympatičtější spot.

STRATEGIE 11. 2015

ČD OPRAVÍ VLAK, KTERÝ V LÉTĚ VYKOLEJIL NA NÁDRAŽÍ V PRAZE

České dráhy nechají opravit vlak, který letos v polovině července havaroval na pražském Masarykově nádraží. Oprava elektrické jednotky CityElefant by měla vyjít přibližně na 80 milionů korun. Vyplývá to z informací zveřejněných ve Věstníku veřejných zakázek. Nehoda vlaku na Masarykově nádraží z 14. července si vyžádala tři zraněné. Vlak z Českého Brodu při zastavování nedobrzdl, prorazil zářez a vjel do nástupiště. Podobně jako CityElefant z Masarykova nádraží má značně poškozený první vůz i Pendolino, které se letos v červenci srazilo s kamionem na přejezdu ve Studénce. Naopak ostatní části vlaku zůstaly našťástí relativně v pořádku. Dozorčí rada Českých drah v prosinci schválila opravu tohoto vozu za zhruba 210 milionů korun. Náklady předběžně vyčíslil výrobce vlaku, společnost Alstom. České dráhy s výrobce vlaku zahájí v nejbližší době podle pravidel zákona o veřejných zakázkách definitivní jednání o ceně. Národní dopravec v roce 2005 nakoupil celkem sedm těchto souprav a zaplatil za ně přes čtyři miliardy korun. ČTK 26. 11. 2015

ČESKOU METROPOLI A KYJEV OPĚT SPOJÍ PŘÍMÉ VOZY

Mezi Prahou a Kyjevem se od prosince změny jízdního řádu obnovuje přímé vlakové spojení lůžkovým vozem Ukrajinských železnic. Dohodli se na tom už v létě na Mezinárodní konferenci jízdních řádů zástupci českých, slovenských a ukrajinských drah. Lůžkový vůz Ukrajinských železnic se speciálním vybavením pro změnu podvozků v pohraniční stanici Čop bude odjíždět z Prahy každý den ve 23.09 připojen do soupravy vlaku EuroNight Bohemia Praha – Humenné. V další části trasy jeho dopravu zajistí slovenské a ukrajinské dráhy svými spoji. Do ukrajinského Čopu vůz přijede ve 13.31 východoevropského času a bude pokračovat do Lvova (příjezd 22.22) a Kyjeva, kam dorazí ráno v 7.43 hodin. Zpět z Kyjeva vyrazí přímý lůžkový vůz ve 11.11 východoevropského času, ze Lvova je plánovaný odjezd v 8.40 a z Čopu v 16.20 hod. Do Prahy přijede vůz opět na spoji EuroNight Bohemia ráno v 7.39. Cena začíná na částce 97 euro za místo v třílůžkovém oddíle. Přímé vlakové spojení Prahy a Kyjeva fungovalo v roce 2011 přes Polsko po trase Praha – Krakov – Kyjev. ČTK 30. 11. 2015

Správce infrastruktury potvrdil slevu na jednotlivé vozové zásilky

S tát se prostřednictvím ministerstva dopravy rozhodl pomocí segmentu železniční dopravy, kde největší konkurenci tradičně tvoří silniční doprava. Bez toho by byl železniční dopravce postaven před těžké rozhodnutí, jak s dlouhodobě ztrátovým systémem jednotlivých vozových zásilek dále naložit. Pokud by v krajním případě jednotlivé zásilky zcela zmizely z kolejí, znamenalo by to přesun zboží v objemu zhruba dvaceti dvou milionů tun na silnici. Důvodem je nejednotná dopravní politika evropských států, která není v souladu s Bílou knihou EU, navíc mezi železniční a silniční dopravou nejsou nastavena rovná pravidla hry.

Jednotlivé ubývá, propad může být až 3 miliony tun zboží

Přestože jednotlivé vozové zásilky tvořily v roce 2014 pouze 36 procent objemu přeprav ČD Cargo, na jejich zajištění se podílí odhadem 64 procent provozních zaměstnanců společnosti. Zbylí pracovníci zajišťují přepravy ucelených vlaků. Díky nerovnému boji s kamiony každoročně přeprav „jednotlivé“ ubývá a letošní propad se odhaduje až o tři miliony tun zboží. Při snaze o zachování celosíťového pokrytí tak v systému chybí tržby potřebné pro udržení nutných kapacit v oblasti kolejové techniky i personálu. Zatím dopravce na převoz jednotlivých zásilek ročně trátí stamiliony korun. Krok státu by měl přispět nejen k vyrovnání hospodaření dceřiné společnosti Českých drah, ale zamezit i řadě nepopulárních opatření. Pro ČD Cargo by nepodpoření jednotlivých zásilek znamenalo nutnost propuštění několika stovek, možná tisíců zaměstnanců a opuštění stovek železničních stanic a nákladíšť.

Podle ředitele Odboru obchodu ČD Cargo Petra Veleckého nemají jednotlivé zásilky v EU žádnou koncepční podporu. „Pomoc železniční dopravě znamená především vymezení prostoru vůči silniční dopravě, ať už se jedná o regulaci mýtem, úlevu od poplatků za použití dopravní cesty, osvobození od daně na obvojitelné zdroje či výstavby vleček majitelům, nebo kombinaci všeho jmenova-

Správce infrastruktury SŽDC v listopadu potvrdil zvýšení slev pro přepravu jednotlivých vozových zásilek, jak o to žádal dopravce ČD Cargo. Nákladním vlakům sestaveným z vozů směřujících do jiných cílových stanic se tak zvýší sleva z poplatků za použití kolejí z 55 na 80 procent vůči takzvaným uceleným vlakům, které kompletně putují do jedné cílové stanice. Sleva by měla začít platit od nového roku.



LEVNĚJI. Jednotlivé vozové zásilky snad čeká lepší budoucnost. Stát od ledna zvýšil slevy pro jejich přepravu. FOTO AUTOR

ného. Každá země má však k problematice individuální přístup a k tomu je třeba přihlídnout k silné silniční lobby. Skutečností je trvalý pokles objemu železniční dopravy.

Kýžený efekt nárůstu objemu přepravených zásilek by měla přinést liberalizace trhu, protože konkurence znamená snížení cen a zvýšení kvality přepravy. Petr Velecký upozornil, že konkurence

se díky ekonomické náročnosti a nezajímavosti segmentu „jednotlivé“ soustředí téměř výhradně na ucelené vlaky. „Liberalizace železniční nákladní dopravy nepřinesla železnici žádný užitek.

Spíše naopak. Soutěžení v oblasti ucelených vlaků národnímu dopravci odčerpává prostředky potřebné na zachování provozu jednotlivých vozových zásilek, kde svádí nerovnou bitvu se silniční dopravou,“ dodal.

Celosíťová obslužnost výhodou

Co tedy s „jednotlivkami“? Vedení ČD Cargo se rozhodlo jít cestou zachování této služby v co největším rozsahu. Ačkoli je největší zátěží, zároveň tvoří její největší konkurenční výhodu. Díky ní se ČD Cargo může pochlubit jako jediný z téměř devadesáti registrovaných dopravců v ČR celosíťovou obslužností a komplexním portfoliem služeb. Zbývá vyřešit, jak do systému „nalít“ zpět potřebný objem. ČD Cargo se nespolehá jen na podporu státu, ale podniká řadu opatření. Jedním z nich je nabídka akčních cen pro nové a ztracené přepravy. „Přepravy zboží se dají v mnohých případech vrátit zpět na železnici. Pro zákazníky, kteří jsou ochotni se smluvně zavázat k objemovému plnění, máme připraveny akční nabídky na jednotlivé vozové zásilky. Právě díky fixaci objemů v čase a místě můžeme nabídnout ceny založené na dovytížení takto nasmulovaných kapacit. Ty jsou atraktivní a konkurenceschopné vůči silniční dopravě,“ nastínil možnosti Velecký.

Reagují i zahraniční dopravci

Samozřejmě nelze čekat revoluční skokový obrát. Dosud se ztráty objemů v jednotlivých vozových zásilkách, a tím i tržeb, řešily navyšováním cen, takže řada zákazníků ztratila trpělivost a investovala do silniční kamionové dopravy. Zákazníci si upravili nákladací prostory a vybavili se jinou technikou. ČD Cargo pracuje na návaznosti akčních cen v zahraničí. Je sice výborné, že jednotlivé zásilky budou mít v Česku nadstandardní slevu, ale pokud bude vůz určen do zahraničí, může nastat problém. Odlišná cenová relace sousedního státu by úsilí ČD Cargo o akční ceny mohla zmařit. „Máme pozitivní informace, že dopravci z okolních států vnímají nutnost změny tarifní politiky a jsou připraveni k podobným krokům,“ ujistil ředitel Odboru obchodu ČD Cargo. MARTIN HARÁK

Drážní úřad chce podpořit rušení zbytečných přejezdů

Drážní úřad vydal na konci listopadu Výroční zprávu o bezpečnosti, ve které zveřejnil hodnocení a závěry v této oblasti za rok 2014. Přestože v průběhu více než pěti set kontrol, které Drážní úřad v předmětném období provedl, nebyly zjištěny žádné zásadní nedostatky a nejčastějším pochybením byly závady v interní kontrolní činnosti prováděné dopravcem, chce se Drážní úřad ještě více zaměřit na nejrizikovější aspekty bezpečnosti. Patří mezi ně železniční přejezdy, prevence střetů vlaků s osobami nebo dodržování povinných přestávek u strojvedoucích.

Méně je někdy více

V otázce bezpečnosti na přejezdech, která v letošním roce plní přední stránky novin i sociální sítě, má šéf Drážního úřadu

Jiří Kolář jasno: „Podporujeme všechny prostředky, které přinesou zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, ať už jde o technická zařízení nebo úpravy legislativy. Česká republika ale patří k zemím s nejvyšším počtem úrovnových křížení v Evropě. Je proto ke zvážení, zda stav, kdy máme téměř jeden přejezd na jeden kilometr trati, je nezbytně nutný. Drážní úřad proto bude podporovat snížení jejich počtu,“ uvedl Jiří Kolář na tiskovém brífinku.

Počet přejezdů na tuzemské železniční síti sice klesá, ale v jen v řádech jednotek. Podle šéfa stavební sekce Drážního úřadu Martin Roedla je to zejména kvůli legislativním průtahům. „Poté co SŽDC podá žádost a Drážní úřad po projednání vydá rozhodnutí, běží odvolací lhůta. Pak se to táhne několik měsíců až

let, neboť se stalo téměř pravidlem, že municipality bojují i za přejezdy využívané sporadicky či vůbec.“ Podle odborníků by situací prospělo, kdyby se obce musely podílet na údržbě přejezdů, neboť finanční zainteresovanost obecních rozpočtů by přinesla do procesu rozhodování, zda přejezd ponechat či zrušit, zcela jinou racionalitu.

Drážní úřad ve své výroční zprávě také upozorňuje, že zatímco v globálním ukazateli bezpečnosti na železnici sice nevybočuje Česká republika z evropského průměru s mírně klesající tendencí nehodovosti i celkovým počtem usmrčených, avšak statistika usmrčených pasážerů již tak příznivá není. V roce 2014 bylo usmrčeno celkem 29 lidí, přičemž velká část těchto neštěstí připadá na střety kolejových vozidel s osobami ve vyhraze-

ném prostoru dráhy. „Zaměříme se proto také na aktivity směřující ke snížení počtu osob sražených v kolejisti. Inspirační by například mohly být zahraniční železnice, kde mají nejrizikovější místa kryta ploty a zábrany nemožnými přístupem do kolejí,“ vysvětlil šéf sekce provozně-technické Ondřej Fanta. Do těchto statistik se nezapočítávají sebevraždy, kterých bylo opět mnoho.

Pozornost se nyní obrací i k odpočinku strojvedoucích

Další oblast, na kterou chce národní bezpečnostní autorita soustředit svou pozornost, je kontrola bezpečnostních přestávek strojvedoucích. Dopusud sice nebyla prokázána příčinná souvislost mezi vznikem mimořádné události a faktem, že strojvedoucí nemusel dodržet povinnou

přestávku, přesto má Drážní úřad signály, že k nedodržování pravidel dochází. „Je to sice spíše problém u soukromých dopravců, strojvedoucí Českých drah i ČD Cargo jsou v tomto ohledu pečlivě hlídáni, ale neexistuje legislativní úprava, která by umožňovala monitorovat využití fondu pracovní doby u všech strojvedoucích, kterých je v ČR přes 11 tisíc. Navrhujeme proto úpravu datových systémů SŽDC, aby se u konkrétního vlaku kromě jiných údajů zobrazovalo i číslo licence strojvedoucího. To by přineslo řádově vyšší šance porušení těchto pravidel odhalit. Hlubou budoucnosti je pak například čtečka umístěná na každé lokomotivě, jejíž prostřednictvím by se přehlašoval každý strojvedoucí svým unikátním čipem,“ doplnil Jiří Kolář.

VÁCLAV RUBEŠ

Lidé nocovali na nádražích. Tentokrát zcela dobrovolně

V žít se do kůže bezdomovců a vyzkoušet si, co obnáší jedna noc strávená na ulici, mohli všichni odvážlivci z řad široké veřejnosti i novinářů, kteří ve čtvrtek 19. listopadu zavítali na charitativní akci Noc venku na ostravském hlavní nádraží. Organizovala ji místní univerzita za podpory řady firem včetně Českých drah. Kromě Ostravy se akce uskutečnila například také v Opavě, Olomouci, Břeclavi, Praze, Chomoutově nebo Českých Budějovicích.

Nechyběly workshopy a muzika

Lidé si mohli sami otestovat spaní pod širým nebem, ale současně pomoci řadě jedinců bez domova, kteří do Ostravy dorazili. Vstupné bylo dobrovolné. Kdo chtěl, mohl přispět libovolnou finanční částkou. Vítané byly vzhledem k nadcházející zimě především rukavice, teplé ponožky, spodní prádlo, svetry či mikiny. Celá

akce, která se uskutečnila v noci a zároveň propojila jednotlivé aktéry – lidi bez domova a veřejnost, se skládala z několika částí. Především to byly workshopy, kde si zájemci zkusili vyrobit vlastní pohlednice nebo vyzdobit plátěné tašky. Součástí této dílny byla i poradna s názvem „Jak přežít na ulici“. Doplnil ji hudební doprovod kapel Empty Pipen a Mamlor a také autorská čtení lidí z časopisu Protimluv. Hladký průběh zajistilo patnáct organizátorů z řad veřejnosti, kteří s účastníky akce, ale i náhodnými procházejícími cestujícími komunikovali o smyslu této charity. Po desáté večerní se ti nejdůležitější přesunuli před nádražní budovu, kde přespali na zemi ve spacích pytlech až do druhého dne.

Za České dráhy měl ostravskou Noc venku organizačně na starosti přednosta osobní stanice Ostrava Jindřich Gavenda, který upozornil, že národní doprav-



Přichozí si mohli vyzkoušet, jak se žije bezdomovcům. FOTO AUTOR

ce k problému bezdomovectví přistupuje citlivě a pokud možno empaticky. „Nechceme za žádnou cenu vytěšňovat lidi bez přístřeší represivním způsobem. Naše prostory dozorují bezpečnostní služby, které umí vhodným způsobem vykázat bezdomovce z našich prostor a doporučit možnosti řešení tíživé životní situace. V posledních pěti letech se navíc tato situace významně zlepšila. Jako český národní dopravce máme společenskou odpovědnost a její součástí je také komunikace s příslušnými orgány a institucemi k podání pomocné ruky a řešení těchto nešťastných případů v lidských dimenzích,“ řekl ostravský přednosta.

Pačivý problém severní Moravy

Bezdomovectví je podle Gavendy pačivý problém, který se snaží řešit s pomocí městských Odborů sociálních věcí a sociálních služeb, od nichž dostávají tipy

na možnosti ubytování těchto lidí, případně jejich další péči, kterou leckdy bezdomovci potřebují. Přednosta na ostravské Noci venku zdůraznil, že do situace člověka bez přístřeší se může dostat kdokoli z nás. Někdy i bez vlastního přičinění. „Ztráta zaměstnání, následný rozvod a odchod z domova je nejčastější příčinou. Navíc Ostravsko a Karvinsko jsou zónami s jednou z největších nezaměstnaností v republice. Zkusme se na tyto lidi dívat i z tohoto úhlu pohledu,“ vyval Gavenda.

Na závěr ještě zajímavá informace: ač je to k nevíře, větší problémy s bezdomovci bývají tradičně v sousedním Bohumíně než v samotné Ostravě. Podle zaměstnanců Českých drah je to hlavně proto, že v krajském městě je nejen větší pohyb cestujících a více možností k řešení problémů, ale pochopitelně i častější dozor policistů. MARTIN HARÁK

Cargo

KRÁTCE

Po dluhopisech ČD Cargo se zaprášilo

Společnost ČD Cargo přistoupila koncem listopadu k emisi nových dluhopisů s pětiletou splatností v celkové hodnotě 1 miliardy korun. Úrok byl dojednan na 1,4 procenta p.a. Přestože je aktuální úrok přibližně poloviční, než tomu bylo u předchozí emise, investoři se na dluhopisy obrážně řečeno sesypali. „Využili jsme příznivé situace na trhu dluhové služby. Velmi nás těší velký zájem o naše dluhopisy, což mimo jiné umožnilo také významně snížit finální úrokovou sazbu. Samotná emise nových dluhopisů trvala jen pár dní a dnes již máme celou částku na účtu. Tuto transakci proto vnímáme jako jednoznačný výraz důvěry investorů a celého trhu ve společnost ČD Cargo a jeho budoucnost,“ uvedl předseda představenstva Ivan Bednárik. Zadlužení společnosti tímto krokem nevzrostlo a zůstává na příznivé úrovni (pod 45 procenty). Aktuálně vydané dluhopisy totiž nahrazují dluhopisy splatné ke dni 22. prosince 2015 ve shodné částce 1 miliardy Kč. Z celkového dluhopisového programu, který je pro společnost ČD Cargo schválen v rozsahu 6 miliard Kč, aktuálně společnost využívá 2,16 miliardy Kč. Společnost ČD Cargo byla v roce 2014 zisková, dosažení zisku předpokládá i v letošním roce. Nižší náklady na obsluhu dluhu plynoucí z úspěšné emise dluhopisů jí pomohou dobré výsledky udržet i do budoucna – předpokládána úspora se pohybuje kolem 15 milionů Kč za rok. (čdc)

Začaly přepravy zeminy do Mydlovár

Počátkem minulého týdne se zahájily přepravy kontaminované zeminy vytěžené při obnově železniční tratě Janovice nad Úhlavou – Železná Ruda. S nákladkou se začalo v Nýřsku a následně se přesune do Janovic nad Úhlavou. Vykládka se odehrává na tradičním úložišti v Mydlovarech (přípojné stanice Dívčice). Pro transport je použita ucelená souprava vozů Sgnss ČD Cargo ložené kontejnery InnoFreight XXL (PTL 125). Souprava je vždy každý druhý den naložena, přes noc přejezdě na místo vykládky, odkud se další noc vrací opět k nakládkě. Přepravy by měly probíhat do Vánoc, ale přesné ukončení bude záviset na průběhu nakládky a deponace zeminy. Vše realizuje ČD Cargo ve spolupráci se společností INTERPORT spedition, s.r.o. (čdc)

Pomáhali jsme vztyčit vánoční strom

Ve čtvrtek 19. listopadu byl na trutnovském Krakonošově náměstí vztyčen 15 metrů vysoký vánoční strom. Stalo se tak opět za pomoci jeřábu AD 28 a obsluhového personálu ze střediska logistických služeb ČD Cargo v Trutnově. Slavnostní rozsvícení stromu se uskutečnilo tradičně o první adventní neděli a jeho součástí byla celá řada doprovodných kulturních akcí. (čdc)

NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



DO CÍLE. Ucelený vlak s uhlím projíždí stanicí Dobrovice a blíží se ke svému cíli, kterým je vlečka automobilky Škoda v Mladé Boleslavi.

FOTO MICHAL ROH ML.

Středočeský kraj: prim hrají přepravy automobilů

Náš seriál o nákladní dopravě v jednotlivých krajích České republiky se dostal k samotnému závěru. Jeho poslední díl se věnuje transportům ve Středočeském kraji, kde v případě nákladek mají významné místo automobily.

Rozlohou 11 015 km² region zabírá 14 procent území naší republiky. Žije zde přibližně 1,32 milionu obyvatel, přičemž nejvyšší hustota zalidnění je v okresech Kladno, Praha-západ, Praha-východ, Mladá Boleslav, Příbram a Mělník, kde hodnoty dosahují přes 140 obyvatel na km². Je to dáno především úzkými vazbami na hlavní město Prahu. Velmi rozsáhlá je i železniční a silniční síť Středočeského kraje opět s úzkým propojením na naší metropoli. Celková délka železničních tratí v kraji dosahuje délky 1 438 km, přičemž z toho je cca 330 km víceokolejných a téměř 400 km elektrizovaných. Do kategorie regionálních spadá 583 km tratí. Páteř železniční sítě samozřejmě představují mezinárodní železniční koridory.

Klíčové jsou přepravy aut

Nakládky ve Středočeském kraji jednoznačně dominují automobily. Město Mladá Boleslav je historicky úzce spjata s automobilovým průmyslem. Mechanik Václav Laurin a knihkupec Václav Klement zde v roce 1895 zahájili výrobu jízdních kol, na kterou v roce 1905 navázala výroba osobních vozů, které dnes v různých provedeních známe pod značkou Škoda. ČD Cargo pro mladoboleslavskou automobilku zajišťuje především přepravy vyrobených osobních automobilů. Z vlečky v Mladé Boleslavi zásilkou odvázejí kontinuálně do stanice Nymburk, kde jsou vozy rozřazovány a podle požadavků zákazníka odesílány v ucelených vlacích do různých destinací. Stanice Mladá Boleslav-město je také odesílací stanicí pro ucelené kontejnerové vlaky s rozloženými automobily mířícími ze Škodovky přes Petrovice u Karviné, Polsko a Bělorusko

Kudy jezdí nákladní vlaky v regionu

Nakládky za rok: 5,1 mil. tun
Vykládky za rok: 6 mil. tun



Tři kilometry dlouhá přístavní vlečka byla vybudována již v roce 1897 a nyní je využívána především kontejnerovými vlaky. Pro zákazníka MAERSK zajišťujeme vozbu kontejnerových vlaků jak do severoněmeckých přístavů, tak na Slovensko nebo do Maďarska. Terminál v Mělníku začne od ledna příštího roku využívat i operátor Rail Cargo Operator – CSKD sídlící doposud na pražském nákladovém nádraží Žižkov.

Do Německa míří z Vrdů betonové prefabrikáty

Portfolio zboží přepravovaného po železničních tratích Středočeského kraje je skutečně široké. V souvislosti s energetikou musíme samozřejmě zmínit přepravy pevných paliv, kde zajišťujeme mimo jiné návoz paliva do mladoboleslavské Škodovky. Pro tohoto zákazníka zajišťujeme i vykládku uhlí. Z regionální železniční tratě, vedoucí z Čáslavi do podhůří Železných hor do Třešňovic, se v dopravě Skovice odpojuje krátká odbočka do Vrdů. Osobní vlaky po ní už dávno nejezdí, avšak pro nákladní dopravu má stále velký význam. Odbočuje z ní několik vleček, mimo jiné do zdejšího biolihovaru (Ethanol Energy) a také do výrobního závodu GOLDBECK Prefabeton. Ta své výrobky odesílá po železnici především na stavby do Německa.

Nejvíce dřeva se naloží ve stanici Březnice. K dalším lokalitám s významnou nákladkou dřeva patří podbrdské stanice Příbram a Dobříš a stanice Roztoky u Křivoklátských lesů. V loňském roce naložili zákazníci ve středních Čechách více než čtyři tisíce vozů se dřevem. Většina dřevní hmoty směřuje do papírny v Hněvčicích, dalších tuzemských dřevozpracujících závodů a také do zahraničí. I přes určitý pokles v důsledku změny na trhu jsou poměrně významné přepravy kovového odpadu. Na tradici kladených hutí v současné době navazuje společnost Sochorová válcovna TŽ, přepravující výrobky ze stanice Kladno-Dubí. Ze sil v úrodném Polabí přepravujeme část uskladněných obilovin, své služby nabízíme i poslednímu cukrovaru ve Středočeském kraji – cukrovaru v Dobrovice.

MICHAL ROH

do montážního závodu v ruské Kaluze a v Nižném Novgorodu.

S automobilkou souvisí ještě jedna přepravní zajímavost. V Řepově u Mladé Boleslavi vyrostl v devadesátých letech 20. století moderní logistický areál společnosti M. Preymesser logistika, kam jsou vlaky ČD Cargo naváženy například plechy pro výrobu automobilů. K městům s automobilovou tradicí se v poměrně nedávné době připojil i Kolín, kde na zelené louce vznikala od roku 2002 automobilka TPCA vyrábějící zde vozy Toyota, Peugeot a Citroën.

Zásobujeme letiště pohonnými hmotami

Nelze se nezmínit o přepravě leteckých pohonných hmot na vlečku Letiště Praha. Přípojovou stanicí pro letištní vlečku jsou Středokluky, ležící na severozápad-

ním okraji Prahy. Týdně do ní putuje několik ucelených cisternových vlaků s palivem a často se stává, že stanice bývá nákladními vozy doslova přeplněna. Až budete startovat na dovolenou, podívejte se z okna letadla a uvidíte pod sebou areál stájecí stanice i skromné kolejiště středokludského nádraží. Do oblasti přeprav chemických produktů patří i přeprava surovin a pracích prášků pro společnost Procter & Gamble Rakona v Rakovníku. ČD Cargo zajišťuje i obsluhu vlečky. Významným partnerem jsme samozřejmě i pro další společnosti z oblasti chemického průmyslu sídlící v Kralupech nad Vltavou nebo Neratovicích.

Železniční tratě středních Čech křížuje celá řada ucelených vlaků, včetně mezinárodních. Nachází se zde i velký kontejnerový terminál, který je provozován v areálu mělnického říčního přístavu.

KO(lejo)MIKS 2015

LEDEN



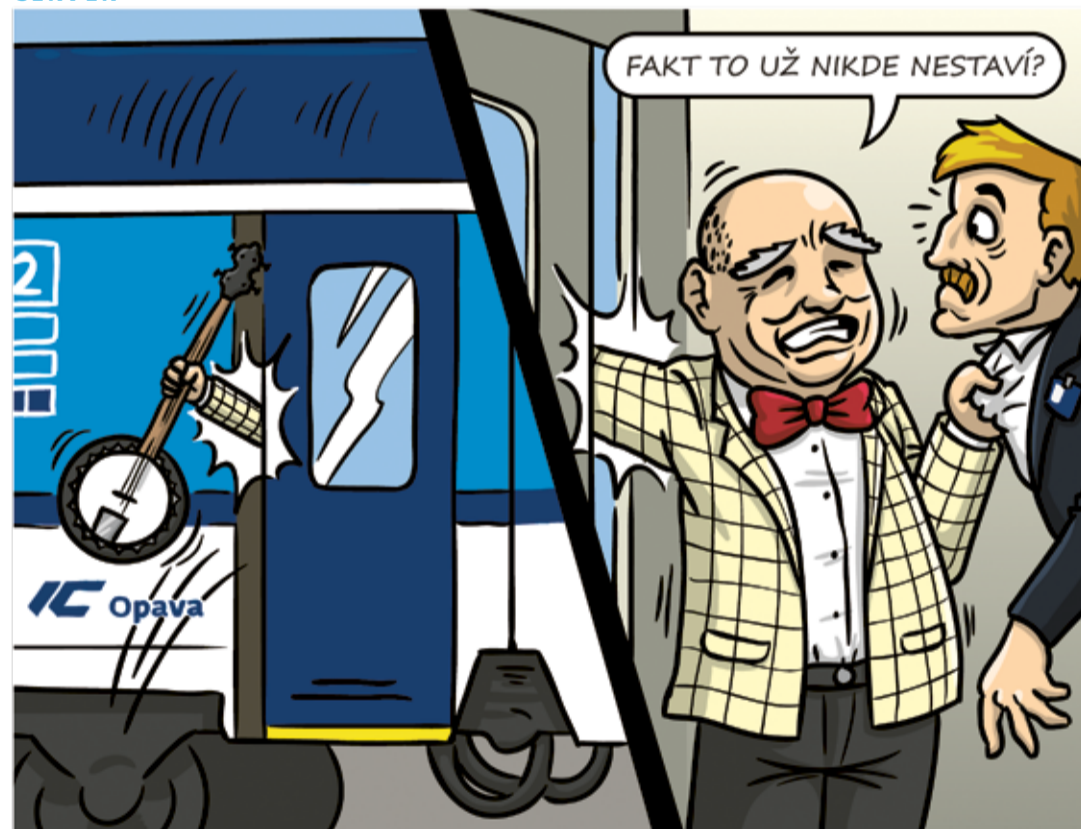
ÚNOR



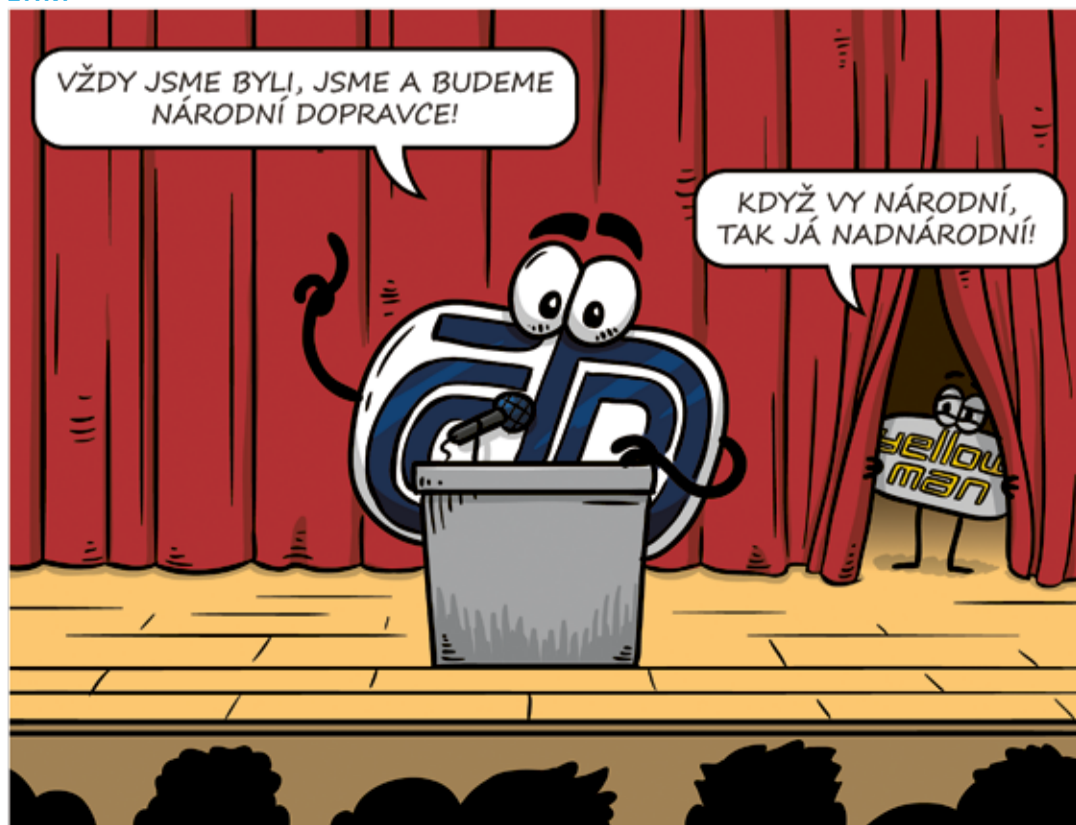
KVĚTEN



ČERVEN



ZÁŘÍ



ŘÍJEN



Přiznáme se, že rčení o čase plynoucím rychle jako voda nás letos v redakci zasáhlo naplno. Ani jsme se nenadáli a už jsou tu zase Vánoce, konec roku, bilancování... Jak to pojmout letos? O tom, jak humorné jsou vánoční svátky na dráze, jsme psali předloni, jak by to mohlo vypadat v roce 2050, zase loni. A co se na končící rok podívat s nadhledem? Máme totiž pocit, že se pomalu vytrácí. Téměř každý měsíc se odehrálo něco, co stojí za to si nejen připomenout, ale i s trochou nadsázky odlehčit. Záměrně píšeme téměř, neboť bohužel došlo i na tragédie, které nikdy nesmějí být zlehčovány, a proto je v našem komiksu nenajdete. Jinak ale věříme, že během cinkotu skleniček při silvestrovském veselí se nikdo nemusí brát tak vážně jako po zbytek roku. Zahodme předsudky a pojdme se zasmát! Šťastnej novej...

BŘEZEN



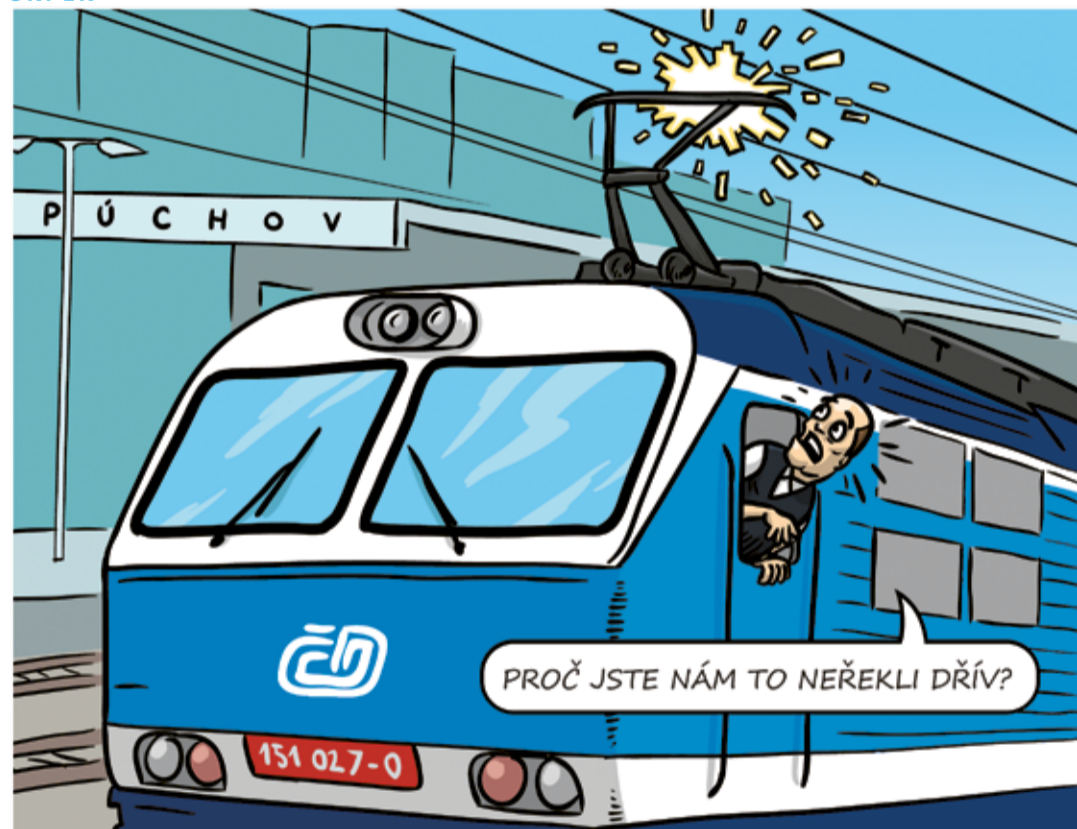
DUBEN



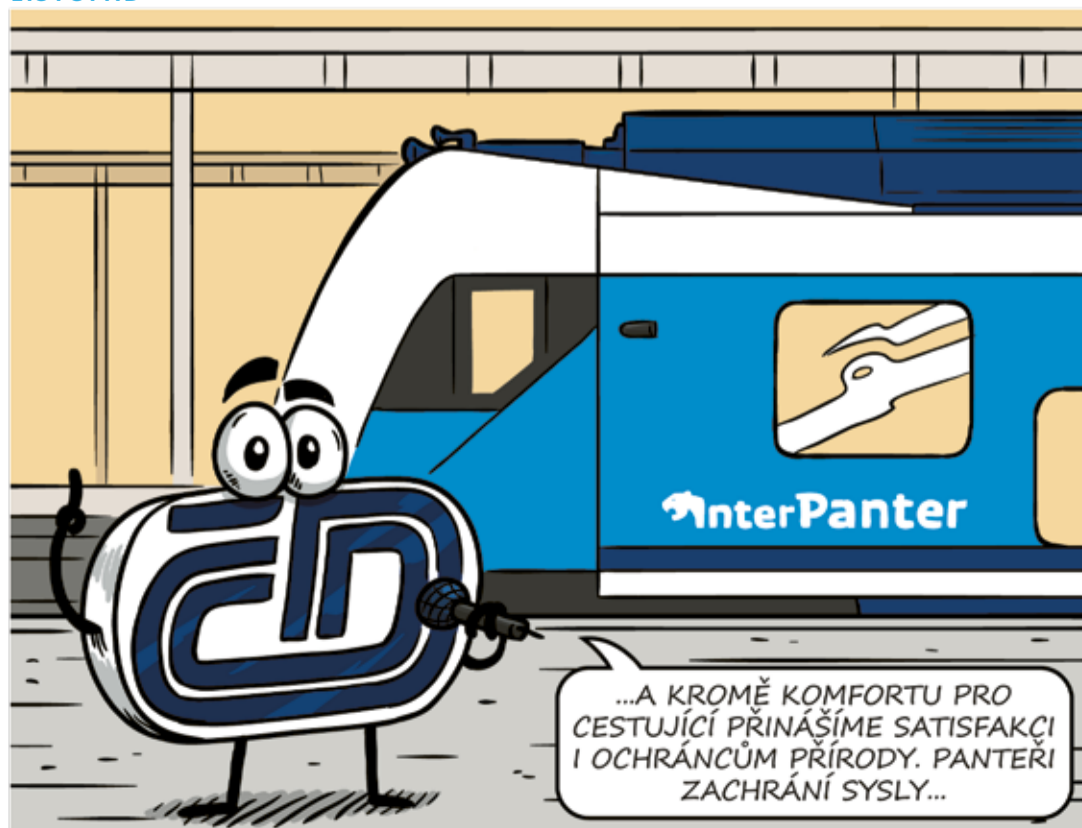
ČERVENEC



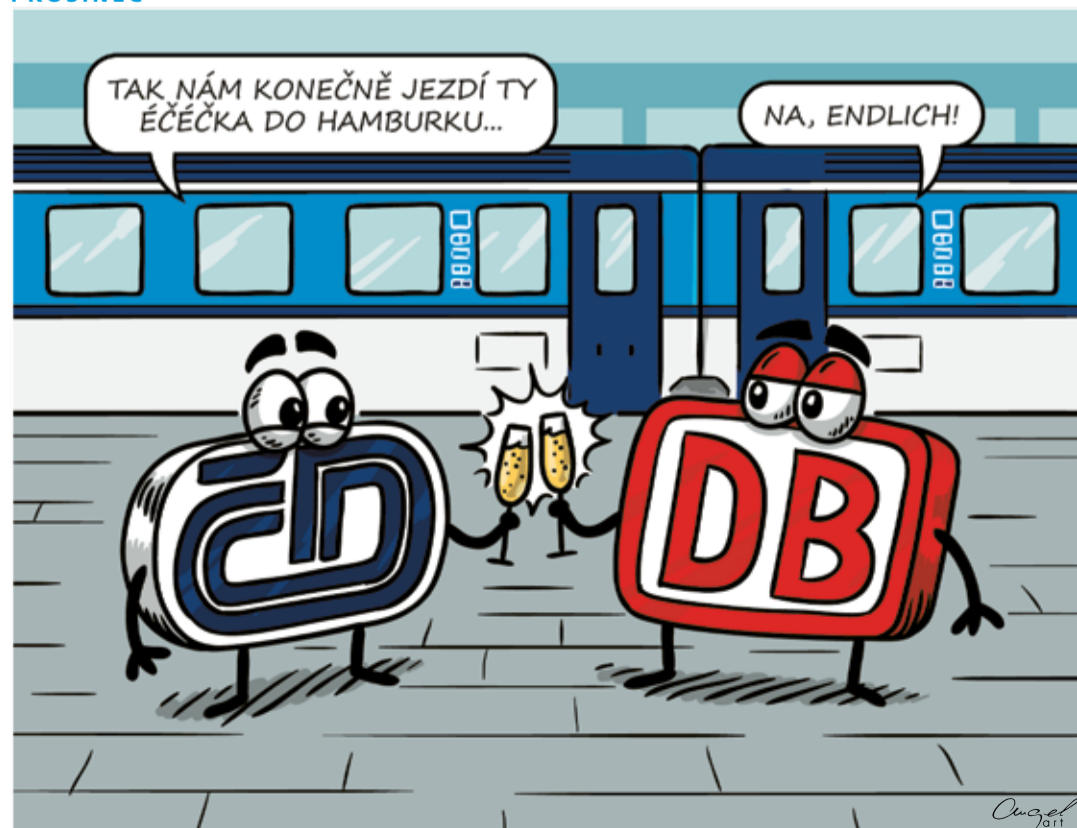
SRPEN



LISTOPAD



PROSINEC



Skoro všichni už ji měli, jen České dráhy ne. A upřímně řečeno, málokdo očekával, že pokud se nakonec zadaří, udělá díru do světa. Více než rok na ní pracoval tým deseti vývojářů a (jak sami přiznávají) ke konci ztraceli víru v úspěch i oni sami. Výsledek ale překvapil laickou i odbornou veřejnost, rok poté má Můj vlak ve svých smartphonech instalováno přes čtvrt milionu uživatelů, denně zaznamenává 13 tisíc využití a prodá se jejím prostřednictvím až 1 500 jízdének za 24 hodin.

Rozepisovat se o tom, co všechno aplikace Můj vlak umí, by bylo nošením dříví do lesa. Zprostředkuje vám totiž prakticky vše, co při cestování vlakem potřebujete. A právě díky této vlastnosti je aplikace Českých drah unikátní, opévaná, a dokonce inspirující. Někteří vývojáři po vzoru Mého vlaku začali aplikace pojímat nejen jako jednoúčelový nástroj na vyhledávání spojení nebo prodej jízdének, ale jako komplexního průvodce při cestování. A přesně touto myšlenkou vývoj v létě 2013 odstartoval.

Inspirací byly potřeby běžného zákazníka

„Hodně jsme se věnovali vývoji a ladění mobilního webu Českých drah a koncepci aplikace pro chytré telefony jsme poměrně dlouhou dobu zvažovali. Nechtěli jsme mít jen „nějakou aplikaci“,



Vše v mobilu. Stačí si stáhnout příslušnou aplikaci a pak už jen vyhledat spoj.

ale naším cílem bylo přijít s něčím, co tu ještě nebylo. Na druhou stranu to nesmělo trvat příliš dlouho, protože oproti konkurenci jsme měli asi roční zpoždění,“ popisuje začátky projektu Roman Menc z Odboru obchodu osobní dopravy ČD, který společně s Jiřím Krejčím a Tomášem Kohoutkem stojí za návrhem konceptu, uživatelského rozhraní a designu nové aplikace. Stanovili si nejednoduchý cíl – vytvořit aplikaci, která pokry-



Aplikace Můj vlak: dlouhé čekání se vyplatilo

je potřeby běžného zákazníka. „Nechtěli jsme vytvořit aplikaci, která přinese jen vyšperkovaný e-Shop. Leitmotivem vývoje byla informační komplexnost. Tedy možnost jednoduše najít vhodný spoj, zakoupit si na tento vlak jízdenku, dozvědět se, zda jede včas, na jaké nástupiště přijede a jaké služby nabízí nástupní i cílová stanice. Prostě úplný průvodce cestováním,“ vysvětluje Roman Menc. Vývoj, na kterém se podílelo studio Symbio Digital a společnost Chaps, trval od léta 2013 do října 2014.

CO SE CHYSTÁ?

- Kreditový účet – elektronická peněženka umožní placení jízdének v řádech sekund, bez bankovních transakcí.
- Verze pro platformu Windows Phone
- Booking místa z plánu
- Každodenní automatické notifikace
- Propojení s hodinkami Apple a Android
- Rychlé opakování nákupu jízdanky
- Zobrazování výlukových informací jen u dotčených vlaků
- Personalizace (vlastní vyzvánění, vytváření rodinných profilů)



OCENĚNÍ. Můj vlak právem získal ocenění v prestižní soutěži WebTop100, v níž hodnotili aplikace profesionálně ze světa mobilních služeb. FOTO (2x)

Kouzlo tkví v přizpůsobení se jednotlivým platformám

Den D nastal 30. října 2014. Zájem o Můj vlak od počátku předčil očekávání. Aplikaci recenzovaly všechny portály, které se zajímají o mobilní komunikaci, a ne-

šetřily chválou. Dílem také proto, že aplikace je uzpůsobená zvyklostem jednotlivých platform. „To je další unikum Mého vlaku. Ovládání jsme přizpůsobili jinak pro iPhone a jinak pro Android. Uživatelé totiž nelíbě nesou fakt,

„Nechtěli jsme mít jen „nějakou aplikaci“, ale naším cílem bylo přijít s něčím, co tu ještě nebylo. Na druhou stranu to nesmělo trvat příliš dlouho, protože oproti konkurenci jsme měli asi roční zpoždění.“

že některé aplikace vznikají pro konkrétní platformu a pro jinou se jen modifikují. Tomu jsme se chtěli vyhnout,“ říká Roman Menc. Přesto zůstala jedna skupinka nepotěšena – vyznavači platformy Windows Phone. „Ačkoli tento operační systém zaujímá jen asi tři procenta uživatelů chytrých mobilních zařízení v Česku, zájem o Můj vlak z jejich strany je velký. Aplikace pro Windows Phone bude k dispozici už příští rok,“ říká Roman Menc.

Aplikace je vylepšována i pro aktuálně podporované systémy. Zdokonaloval se algoritmus výpočtu zpoždění, které se zobrazuje v záložce Palubní portál. Můj vlak využívá takzvanou umělou polohu vlaku, jejíž principem je zohlednit časovou nepřesnost i v případě, že v posledním sledovaném bodě projel včas a do dalšího bodu nedorazil například kvůli mimořádnosti na trati. „Virtuální“ výše zpoždění se začne počítat 15 minut poté, co měl vlak projet dalším bodem a zvyšuje se do doby, než spoj měřeným bodem reálně projede. Hodnota je pak aktualizována na přesnou výši zpoždění. Vzhledem k promyšlenému algoritmu, který se dál vyvíjí, je odchylka predikovaného a reálného zpoždění minimální. Vylepšení čeká i výběr místa ve vlaku. „Uživatelé si často píší o možnost výběru místa přímo z plánu vozidla. Tuto funkcionalitu máme rozpracovanou a počítáme s ní, jen ji musíme doladit. Předpokládáme první kvartál roku 2016,“ dodává Menc. Ve vývoji je i propojení s chytrými hodinkami Apple či pro systém Android.

Ocenění za svěžest i funkčnost

Ruku v ruce se šířením aplikace (samozřejmě zdarma) na smartphonech a tabletech cestujících rostla i její obliba. Ta nemohla ujít pozornosti organizátorů soutěží a anket. Úspěch na sebe nenechal dlouho čekat. Už v červnu 2015 získala druhé místo v kategorii Klientův servis anket Aplikace roku. O jejím umístění rozhodli sami uživatelé. Odborná porota pak Můj vlak ocenila před nedávnem – v listopadu 2015 stanula aplikace na nejvyšším místě v soutěži WebTop100 v kategorii Mobilní řešení, v absolutním pořadí obsadila druhou příčku. Hodnotitelé nejvíce oceňovali její grafickou svěžest i jednoduchou funkčnost. „Největším oceněním je pro nás ale přes čtvrt milionu uživatelů a průměrně 13 tisíc využití denně. To je více než dostatečná satisfakce za chvíli, kdy jsme už nevěřili, že to dokážeme. Vážím si i podpory ředitele Jiřího Ješety a člena představenstva ČD Michala Štěpána, kteří se o projekt zajímali a vždy trvali na pevných termínech,“ uzavírá Roman Menc.

VÁCLAV RUBEŠ

Opravujeme nákladní lokomotivy a vagony pro ČD Cargo

Údržba lokomotiv a vozů dceřině společnosti ČD Cargo se odehrává mimo vlastní Střediska oprav kolejových vozidel v depech kolejových vozidel Českých drah. Využívá se tak síťového uspořádání národní dopravy, který má pracoviště po celé republice. Při vzniku dceřinky ČD Cargo sice přešla část údržbářů a opravářů nákladních vozidel do nové společnosti, ale řada z nich zůstala i nadále na pracovištích mateřské firmy. Proto se oba podniky dohodly na tom, že se údržby a opravy budou dělat v místě výkonu vozidel, aby se předešlo neefektivním transportům na dlouhé vzdálenosti.

Základní údržbu lokomotiv a vozů pro ČD Cargo provádí vedle mateřské firmy ČD i další dceřiná společnost DPOV na pracovištích v Přerově i Nymburku. „Z hlediska četnosti oprav je dostačující nasmlouvaný stav. V některém roce může být větší potřeba například u vozidel z naší pražské nebo ostravské provozní jednotky a v tom dalším třeba z Liberce nebo Plzně. Nicméně se vždy můžeme operativně domluvit s kolegy z Českých drah, a to i v případě zvýšených potřeb

naší údržby,“ uvedl ředitel Odboru údržby a oprav kolejových vozidel ČD Cargo Zdeněk Štěpánek.

Příkladem je Česká Třebová

Kromě provozního ošetření a malých prohlídek lokomotiv společností ČD Cargo se u Českých drah provádějí opravy vyššího stupně. Jde například o Depo kolejových vozidel v České Třebové, kde se uskutečňují vyvazovací opravy elektrických lokomotiv řady 130. Jen loni se takto opravily čtyři stroje a letos následovaly další tři. Českotřebovští navíc udržují ve větší míře nákladní vozy různých řad, na kterých se zpravidla vyměňují dřevěné podlahy poškozené při nakládce, respektive vykládce a odstraňují menší či větší závady.

Od letošního roku se v České Třebové vedle běžných oprav podařilo rozšířit výkon o periodické opravy vozů, konkrétně ve stupni technické kontroly. Mimo to se v Třebové opravují vagony po násilných poškozeních, například po nehodách, a běžně jsou v tabním depu udržovány i lokomotivy ČD Cargo několika různých řad.

Nezbytná odborná způsobilost personálu
Provoz vlaků, ať již osobních nebo nákladních, si průběžně žádá pravidelnou údržbu a opravy. Vše musí zabezpečit

úsek opravárenství, který tvoří personál odborně připravený a znalý konstrukce vozidel. Ale i opravárenství se vyvíjí, přicházejí vozidla nové konstrukce, mění se technologické nástroje a metody, což



VÝPOMOC. Mateřské ČD se s „dcerou“ Cargo dohodly, že se opravy budou dělat v místě výkonu vozidel, aby se předešlo zbytečným přesunům. FOTO AUTOR

vyvolává i potřebu odborného růstu zaměstnanců. „Čím dál více se v poslední době rozšiřuje okruh činnosti. Pokud je chce člověk vykonávat, musí pro ně získat příslušné oprávnění nebo alespoň absolvovat pravidelné přezkušování,“ dodal Štěpánek.

Podle člena představenstva ČD Františka Bureše opravárenství prochází restrukturalizací a České dráhy si chtějí co nejvíce oprav dělat vlastními silami. „Naši strategií je racionalizovat vlastní opravárenské kapacity v depech v ČD respektive opravných DPOV a posílit opravárenství tam, kde to dává smysl a je to efektivní. Pokud podniky sdružené v Asociaci podniků z oblasti železničního dodavatelského průmyslu chtějí více práce, budou se muset o zakázky férově utkat ve výběrových řízeních a poprat se na otevřeném trhu jednak mezi sebou, ale také za účasti našeho opravárenského podniku, společnosti DPOV, která tedy je právě proto, abychom měli srovnání o cenách opravárenských výkonů. Nepřipustím, aby nám externí opravci opět diktovali ceny, jako tomu bylo dříve,“ řekl Bureš. MARTIN HARÁK

InterCity v Německu získají novou tvář v podobě patra



Vlaky InterCity DB představovaly od svého vzniku na počátku 70. let velmi kvalitní a rychlou možnost cestování mezi německými velkými městy. Během své více než 40leté historie prošel tento systém rozsáhlým vývojem od vlaků pouze 1. třídy, přes spoje provozované každou hodinu v obou třídách, rozšíření do nových spolkových zemí po roce 1989, až po částečnou náhradu rychlovlaků ICE na těch nejdůležitějších linkách. Po celou tu dobu však byly pro vlaky InterCity charakteristické stejné vozy, byť během let prošly modernizací. Dodnes jsou v provozu takzvané m-vozy, například Bm²⁸ ze 70. let minulého století. Nemladší přírůstek představovaly vozy typu Bvmz²⁸ z roku 1988.

Dožívající soupravy vedlejších linkách nahradí zcela novou

Až nyní se DB rozhodla nahradit dožívající vozy na vedlejších linkách InterCity zcela novými soupravami. Volba padla na patrové vlaky, se kterými má železnice bohatou zkušenost. Současný koncept Twindexx Vario vychází z předchozího vývoje patrových vozů ve vagónce v Görlitzu, která dnes patří do mezinárodního koncernu Bombardier. Jen od sjednocení Německa bylo z Görlitzu dodáno DB přibližně 2000 různých patrových vozů. I přes tyto bohaté zkušenosti nabral projekt zpoždění. První série 27 vlaků objednaná v roce 2011 měla vyjet na tratě koncem roku 2013, ale nakonec se tak stane až na konci letošního roku a poslední ze 44 celkem koupených vlaků má být dodán do konce roku 2017.

První série bude uváděna do provozu postupně během nadcházející zimy. Snovým jízdám řádem od 13. prosince 2015 nahradily patrové vlaky označené jako InterCity 2 (IC 2) staré soupravy na lince 56 z Lipska přes Hannover a Brémy do

Po několika letech příprav získají spoje InterCity německých železnic DB AG novou tvář. Do provozu přicházejí moderní patrové soupravy na bázi push-pull, které těží z koncepce vlaků Twindexx Vario společnosti Bombardier. DB AG si zatím objednala ve dvou sériích celkem 44 souprav o 220 vozech. Pohyb zajistí lokomotivy řady 146.2 označované výrobcem jako typ Traxx P160 AC2. Hovoří se však o nasazení až 120 souprav do roku 2030.

stanice Norddeich. Od 14. února 2016 převezmou provoz linky 55 Drážďany – Hannover – Kolín nad Rýnem a některé oběhy u linky 50 z Kolína nad Rýnem přes Kassel do Halle a Lipska a 19. března budou uvedeny do provozu na lince 35 z Koblence přes Kolín nad Rýnem a Münster do Norddeichu.

Počítá se rychlostí 160 km/h

Soupravy InterCity 2 budou sestaveny z pěti vozů a nabídnou celkem 462 míst k sezení a 9 míst pro jízdní kola. Přestože jsou vozy konstruované pro rychlost až 185 km/h, v provozu se počítá s rychlostí pouhých 160 km/h. Rychlou výměnu cestujících a tedy krátké pobyty ve stanicích mají umožnit 1 300 mm široké dvoukřídlé posuvné dveře a velký nástupní prostor za nimi. Kromě řídicího vozu jsou však umístěny nad podvozky v obvyklé výšce. Omezený prostor nad sedáčkami pro uložení objemných zavazadel řeší šestice velkých odkládacích ploch na konci a uprostřed velkoprostorových oddílů. O průběhu cesty jsou cestující informováni audiovizuálním informačním systémem. Displeje jsou umístěny v horním i dolním podlaží a v nástupních prostorech a poskytují informace o cestě vlaku, přípojích v následující stanici a zobrazují aktuální polohu znázorněnou na mapě v reálném čase.

Pro snadný příjem telefonního a internetového signálu je vlak vybaven repeaterem a pro napájení elektronických zařízení jsou sedáčky vybaveny elektrickými zásuvkami. Uspořádání míst je v obou podlažích tradiční: 2+2 ve 2. třídě a 2+1 v 1. třídě. V 1. i ve 2. třídě je část míst v řadě za sebou se sklápěcími stolkami a sítkami na noviny a část proti sobě s většími pevnými nebo rozkládacími stoly. Sedáčky v 1. třídě jsou potaženy kůží. Nižší hladině hluku jak z drážního provozu, tak z chůze cestujících, mají přispět koberce, které jsou umístěny v obou třídách i podlažích.

Ve vozech nechybí přebalovací stůl nebo dětský oddíl

V čele soupravy je zařazen řídicí vůz 2. třídy s nízkopodlažními nástupy ve výšce cca 550 mm nad kolejemi a kapacitou 56 standardních míst. V něm se nacházejí dvě místa pro vozíčkáře a větší bezbariérová toaleta, ve které je k dispozici také sklápěcí přebalovací stůl. V dolním podlaží je také místo pro 6 jízdních kol (po 1 místu je také ve vložených vozech 2. třídy), kočárky a další objemná zavazadla. V horním podlaží je zřízen uzavřený atraktivní oddíl s výhledem na dětský oddíl s osmi místy u dvou velkých stolů vhodných pro stolní hry nebo třeba malování. Je zde také větší volný

prostor, kde lze bez problémů odložit zavazadla nebo je také využít ke hře.

Každý ze tří vložených vozů 2. třídy nabízí 112 míst k sezení, z toho 36 u stolů proti sobě. Poslední vůz soupravy u lokomotivy je vůz 1. třídy se 70 sedáčkami, z toho je 24 míst v uspořádání proti sobě u rozkládacích stolů. V horním patře je zřízen také malý uzavřený tichý oddíl s 18 místy. V soupravách InterCity 2 není zařazen restaurační vůz, ale předpokládá se roznáška občerstvení na místa cestujících prostřednictvím minibaru.

Převládají smíšené pocity

První reakce na internetu na nové vlaky jsou zatím rozporuplné. Někteří oceňují novinky a komfort nových vozů, jiní vnímají zvolené řešení jako odklon od klasických hodnot dálnkové železniční dopravy. Faktem je, že zvolený koncept potvrzuje současný trend využívat v dálnkové dopravě upravená vozidla konstruovaná a ve velkých sériích vyráběná pro dopravu regionální nebo příměstskou. Je zde patrný značný tlak konkurence na snižování nákladů a low cost řešení, která jsou na hony vzdálená komfortním vlakům 60. a 70. let. Teprve budoucnost ukáže, zda si cestující nové vlaky oblíbí a zvolený koncept zajistí další život InterCity.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

KRÁTCE

ČÍNA Zprovozněny další vysokorychlostní tratě

Podle časopisu Eisenbahn byly v uplynulých měsících otevřeny další tři vysokorychlostní tratě o délce skoro 1 400 km. Na jihu země je to 810 km dlouhá trať Hefei – Fuzhou pro rychlost 300 km/h, na jihozápadě 273 km dlouhá trať Xihuang – Guiyang pro stejnou rychlost a více než 280 km dlouhá trať Harbin – Qiqihar na severovýchodě země, která je pro rychlost 250 km/h. Čínské státní dráhy plánují také nákup 351 nových rychlovlaků v hodnotě 10,6 miliardy dolarů. O výrobu se mohou ucházet pouze domácí výrobci. Celkem 228 vlaků má být pro rychlost až 350 km/h a 123 vlaků pro rychlost pouze 250 km/h. (Pešť)

INDIE Američané s Indý vyrobí tisíc lokomotiv

Americká společnost General Electric vytvoří společný podnik s Indickými železnicemi na výrobu motorových lokomotiv v indickém spolkovém státě Bihár. Během deseti let by měl vyrobí až 1 000 motorových lokomotiv pro Indické železnice v celkové hodnotě asi 4,2 miliardy amerických dolarů. Má jít o 700 strojů s výkonem 3,4 MW a 300 lokomotiv s výkonem přibližně 4,5 MW. Podnik by měl zajistit také údržbu lokomotiv po dobu třinácti let. Pro výrobu až 800 elektrických lokomotiv s výkonem cca 8,9 MW chtějí Indové v budoucnu vytvořit společný podnik s francouzským Alstomem. (Pešť)

ŠVÉDSKO Nové úseky v zemi se málo využívají

Švédsko vsadilo v posledních dvaceti letech na výstavbu nových tratí. Ty jsou ale málo využívané. V létě 2012 se otevřela trať Haparanda-bahn, kde dnes jezdí denně pouze jeden pár nákladních vlaků, zatímco dříve to byly tři. Přeshraniční doprava do Finska se prakticky zastavila, zařízení pro změnu rozhodou ve stanici Tornio je mimo provoz. Plány na koridor východ – západ přes finský Vartiou do Ruska se staly utopií. Finsko o obnovení osobní dopravy nejeví zájem. Na nové trati Botniabahn ze Sundsvallu do Umeå, která je v provozu od roku 2010, jezdilo ročně 1,5 milionu cestujících. Ted je to jen 830 tisíc pasažérů. (sh)

IZRAEL Dopravce počítá s novými mašinami

Izraelské železnice (IR) objednaly před časem u výrobce Bombardier Transportation celkem dvašedesát elektrických lokomotiv Traxx v hodnotě 315 mil. amerických dolarů s další opcí na 32 lokomotiv. Na výběrovém řízení se spolupodíleli výrobci Alstom, CAF, Siemens, Hyundai Rotem, CNR, CSR a Škoda. Nové stroje mají dosahovat rychlosti 160 km/h a vozit až osm patrových či dvanácti normálních osobních vozů. Kromě toho běží výběrové řízení na patrové elektrické jednotky. Železniční síť Izraele je 1 100 km dlouhá, z toho je 420 km elektrifikováno. (sh)

EU uvolnila na evropské dopravní stavby rekordní sumu

Evropská unie dala k dispozici 13,1 miliardy eur na rozvoj evropské dopravní infrastruktury. Rozhodnutí o financování staveb schválil v červnu příslušný výbor pro víceletý program Connecting Europe Facility (CEF). Právě železnice z balíku získá nejvíc, na druhém místě je lodní doprava. Komisařka pro dopravu Violeta Bulcová to považuje za největší investiční plán EU, který zde kdy v oblasti dopravních staveb vznikl. Do roku 2020 Unie podpoří 276 projektů, ve druhém kole pak vypíše soutěž s podporou dalších 11 mld. eur.

Celkem do Bruselu přišlo přes 700 návrhů na částku 36 miliard. Přednost dostaly velké projekty překračující hranice zemí a také ty, které odstraňují „úzká“ místa a mezery u transevropské dopravní sítě. Projekty byly vyhodnocovány na základě důležitosti, kvality a připravenosti. Dále se hledělo na to,



Největší podíl peněz z unijních fondů získají německé dráhy. FOTO DB AG

aby všechny regiony byly pokryty rovnoměrně. Výplata prostředků má začít do konce roku.

Drahé projekty tunelů

Peníze z EU mají přilákat další veřejné i soukromé investory. Unie dala k dispozici celkem 28,8 mld. eur. Finanční po-

moc je podle druhu jednotlivých projektů poskytována v rozpětí od 20 do 85 procent celkových nákladů. Všechny projekty a jejich vyhodnocení byly zveřejněny v samostatné brožuře. Dohled nad plněním bude mít Agentura pro inovaci a síť (INEA). Hlavní podíl má podpora velkých projektů, které jsou často kontroverzní – základové tunely Brenner a Mont-Cenis, Stuttgart 21 či pevné spojení přes Fehmarn-Belt. Někteří členové Evropského parlamentu kritizovali, že pro tyto velké akce nezbyývají peníze na malá díla obnovující přeshraniční spojení a také na projekty ERMTS. Nejvíce peněz směřuje do Německa a Francie (vždy 1,7 mld. eur), následuje Itálie (1,2 mld. eur).

Miliardy pro Němce i Rakušany

Německo dostane přibližně miliardu jen na přestavbu tratí Stuttgart – Wendlin-

gen – Ulm a na projekt Stuttgart 21, když původně žádalo 1,6 mld. eur. Na zkapacitnění trati Karlsruhe – Basilej bude poskytnuta podpora 354 mil. eur. Na zdvojnásobení, elektrifikaci a zavedení ETCS Level 2 na trati Knappenrode – Horka poskytnutí 33 milionů eur. Na připojení k pevnému spojení Fehmarn-Belt do Německa zamíří dalších 34 milionů, zatímco Dánsko na podobnou stavbu bude poskytnuta podpora jen 589 milionů eur.

Rakousko společně s Itálií získá na výstavbu základového tunelu Brenner 1,2 mld. eur. Ten umožní vozbu těžších a delších nákladních vlaků a odstraní jedno z „úzkých“ míst osobní i nákladní železniční dopravy. Kapacita tratí by se mohla zvýšit z dnešních 240 na 591 vlaků za den. Tunel Koralm místo požadovaných 444 mil. obdrží 57,6 mil. eur.

Francie s Itálií si rozdělí 800 mil. eur na základový tunel Mont-Cenis (osa Ly-

on – Turín). Itálie obdrží 41 milionů na obnovu zabezpečení jízdy vlaků zavedením ETCS Level 2 na trati Milán – Chiasso, což by mělo zvýšit i její kapacitu. Francie na odstranění úzkých míst v oblasti Štrasburk obdrží 22,6 mil. eur. Španělsko se může těšit na 459 mil. eur pro zkapacitnění koridoru Bayonne (F) – San Sebastian – Bergara, na změnu rozhodnutí na normální rozhodnutí trati Valencia – Barcelona (489 km) je vyčleněna podpora 124 mil. eur.

Projekt „Rail Baltica“ – výstavba dvoukolejné normálněrozchodné elektrifikované trati Varšava – Riga – Talin – Estonsko, Lotyšsko a Litva má příslib 80% podpory, tedy 442 mil. eur. Portugalsko získá 129 mil. eur na výstavbu trati Evora až španělská hranice, což je část plánované vysokorychlostní trati Lisabon – Madrid.

STANISLAV HÁJEK

Zdroj E-R International 10/2015

NABÍDKA ČD TRAVEL



Katalog DOVOLENÁ 2016

najdete na našich webových stránkách. Široká nabídka leteckých zájezdů, letos nově Albánie, Thassos a Peloponés.

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



Dotovaný katalog léto 2016

pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky najdete na našich stránkách www.cdtravel.cz pod odkazem „Pro zaměstnance SŽDC a skupiny ČD“ již 8. 1. 2016 odpoledne.



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.



Švýcarsko

Léto v Bernských Alpách

Poznávací zájezd

Prožijeme čtyři dny v Bernských Alpách pod hvězdným trojvrším Eiger, Mönch a Jungfrau. Uvidíme městečko Brienz u Trümmelbachských vodopádů, průsmyk Velkého svatého Bernarda a hlavní město Švýcarska, Bern.

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



Zakarpatská Ukrajina a Lvov

Vlakem do metropole západní Ukrajiny

Poznávací zájezd

Procestujte území bývalého Československa po 12ti letech obnovením přímým vlakovým spojem. Navštívíme Lvov, Mukáčev, hrad Palanok v Užhorodu a další historické pamětihodnosti metropole západní Ukrajiny.

Termín zájezdu je 10.–15. 5. 2016. Cena 3 590 Kč zahrnuje 2x lůžkový příplatek ve vlaku, 3x ubytování se snídaní, služby vedoucího zájezdu, cena nezahrnuje vlakovou jízdenku, místní dopravu, vstupy do památek, případnou úschovu zavazadel a pojištění.

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



MOHYKÁN. Nejstarším dosud provozovaným hnacím vozidlem je zástupce úzkorozchodné dráhy, lokomotiva TU 47.0, dnes 705.9.

Veteráni ve službě Který je nejstarší stroj ČD?

Když jsme před časem na stránkách Železničáře psali o nejstarším běžně provozovaném voze jezdícím po tuzemských kolejích, logicky vyvstala otázka, které hnací – nikoli historické – vozidlo u Českých drah, ČD Cargo, potažmo na našich tratích je tím vůbec nejstarším. Možností na výběr je však poměrně mnoho. Zvláště po odchodu kdysi nejstarších motorových vozů M 262.0 s čitelným životopisem vyžaduje hledání správné odpovědi poměrně obsírné pátrání.

Ano, „dvěstěšedesátovky“ přezdívané též Kredenc a vyráběné v letech 1949 až 1960 byly opravdovými a spolehlivými veterány. Libereckou dvanáctku výrobce dodal už v lednu 1950. Jen o dva roky dříve se začalo s výrobou vozů M 131.1, které dojezdily koncem 80. let. Pro absolutně nejstarší hnací vozidla v pravidelném provozu musíme zabrousit na úzký rozchod. Stroje TU 47.0, dnes 705.9, na základě objednávky z roku 1948 začalo ČKD dodávat ve druhé polovině roku 1954. Z nich první čtveřice 01 až 04 je už ovšem vyřazena, pátá zůstává v provozu u JHMD a v roce 2007 dostala nový motor LIAZ M 1.2 C 640. Šestá TU 47.0 dodaná v červnu 1955 je rovněž u JHMD. Další dodávka 45 kusů zamířila do tehdejšího SSSR a s ní se roku 1958 objevily TU 47.007 až 21. Mezi dochovanými kousky najdeme stroje 705.913 a 14, které České dráhy používají v provozu v Osoblaze a na výrobním štítku nesou letopočet 1958.

Letité Bobiny i jednotky řady 451

Na normálním rozchodu je spektrum starších lokomotiv podstatně širší. Každého jistě napadnou jednotky řady 451 pocházející z let 1964 až 1968, jejichž život se také chýlí ke konci. Mezi elektrickými lokomotivami musíme zmínit Bobiny 100.001 a 100.003 (Škoda 1957), které už patří k historickým vozidlům ve stavu DHV, stejně jako Bobiny 141.001 (DHV), 04 nebo 12, které jsou používány DKV Praha. V normálně-rozchodné dieselové traci bychom se ještě před pár lety dostali do konce 50. let. Jenže třeba Malí Hektoři jsou sice z pravidelné služby u Českých drah už dávno pryč, ale vyjma některé z vlečkových T 435.0501–508 si lze na trati čas od času vychutnat nejstarší provozovanou „ex ČSD“ T 435.003 Posázavského Pacifiku dodanou v únoru roku 1959.

Adélky žijí na starých základech

Abychom v prostředí Českých drah postoupili ještě o nějaký ten rok proti proudu času, musíme brát v potaz nejen celé lokomotivy, ale i jejich části znovu využití při různých modernizacích. Jedná se o malé posunovací lokomotivy řady T 211.0 – Prasátka. Jejich prototyp, jenž byl vyřazen už před mnoha lety, pochází z roku 1956. V dalších modifikacích jich bylo do roku 1979 vyrobeno přes 1000 kusů pro někdejší ČSD i průmysl. Jejich „železo“ – rámy, pojezd a další – posloužilo od roku 1992 k výrobě Adélek (jméno pochází ze zkratky ADL aku-dieselová lokomotiva). Nejprve LD Jihlava, od roku 1994 Jihlavská lokomotivní společnost, jich do roku 2000 vyrobila celkem 41 kusů. Ty budou ještě dlouho sloužit u Českých drah pro posun v de-



K historickým a stále jezdícím relikvím patří i Bobina 141.001 z konce 50. let.

KONEC NORKA

Letos 12. listopadu v tichosti dojezdil na posunu v PJ Praha-Libeň předposlední stroj 721.091 u Českých drah. Vznikl v závodech ČKD roku 1964 a celý život jezdil v pražském depu Libeň. Modrý stroj s přezdívkou Norek byl dne 19. listopadu na „raketě“, tedy vlaku 1307, přepravován spolu se 742.035 do DKV Česká Třebová, kde čeká na svůj další osud, patrně odprodej mimo České dráhy. Jediným provozním strojem 721 u ČD je nyní plzeňský 721.222.

pech. A mezi nimi lze hledat i stroje, jejichž části patří Prasátkům. Pokud jde o T 211.0, pak komponenty pocházejí z roku 1960. Třeba 799.008 vznikla z někdejší T 211.098.

Nejstarší Prasátka posunují na Olomoucku

U národního dopravce lze ovšem najít i vůbec poslední stroj řady 700. Má číslo 091, je ve stavu v DKV Olomouc a pod přezdívkou Hopík ve směs slouží na tipirenské posunu v PJ Šumperk. Jde ale už o modernizaci, což je ostatně na jeho vzhledu patrné. Původní lokomotivu vyrobilo ČKD č. 5052 v roce 1960 a dodalo ji ČSD do Děčína v červnu 1960. A v Olomouci je rovněž nutné hledat normálně-rozchodný stroj ještě o rok starší. Pod číslem 701.485 se tam ukrývá původní T 211.0063 (výrobní číslo ČKD 4712/1959). Mašina sem přišla z Mostního obvodu Brodek u Přerova a slouží na posun v depu Olomouc. Tolik lokomotivy ČD. Na kolejích SŽDC se ovšem mohou objevit lokomotivy privátních dopravců či SŽDC, mezi nimiž jsou i ty pamatující rovněž druhou polovinu 50. let. Donedávna například u správce infrastruktury OŘ ST Praha byla k vidění 701.462 (ex 701.662), jež kdysi bývala T 211.019 nesoucí rok výroby 1958. A možná by někdo vypátral ještě starší.

Věřím, že o je tato problematika komplikovanější, o to větší diskuzi jistě vyvolá mezi čtenáři, kteří našli v mašinkách zalíbení. Ti třeba také pomohou otázku zodpovědět.

MARTIN NAVRÁTIL

Za pomoc děkuji Rostislavu Kolmačkovu



HOPÍK. Jediný stroj řady 700 v parku Českých drah je doma v severomoravském Šumperku. Nenechte se zmást jeho moderní karosérií. FOTO AUTOR (3X)

Mapuje historii páry a vytváří grafické předlohy modelů

POŠTA

Železnou dráhou žije od dětských let. Ředitel pro techniku a rozvoj Výzkumného ústavu železničního (VUZ) Petr Kaván se k lokomotivám a nádražím dostal díky mamince, která zprvu pracovala jako výpravčí a později jako osobní pokladní v Libuni na Jičínsku. Jeho velkým hobby je železniční modelářství. S několika kolegy se podílí na grafických návrzích pro firmu Roco a zabývá se i historií parních lokomotiv. Jeho úsilí nedávno korunovalo vydání obrazové publikace o těchto strojích v éře socialismu.

Malý Petr si mateřské školy moc neužil, protože si jej často brala maminka do práce na libuňské nádraží. Když už s ním nebylo k vydržení, vysadila junióra na některou z posunujících parních lokomotiv a hoch byl v sedmém nebi. „Byl to krásný trest, na který s dojetím vzpomínám. Právě tehdy se začal formovat můj kladný vztah nejen k velké, ale i té malé modelové železnici. Asi každý kluk, kterému se líbí lokomotivy, si určitě časem pořídí malou domácí železnici a nejinak to bylo i v mém případě,“ vysvětlil svůj vztah k dráze Petr Kaván.

Vše začalo modelem PIKO

První vláčky dostal Petr asi v sedmi letech. Byla to klasická východoněmecká sestava v měřítku HO od firmy PIKO. Až na malou epizodu s měřítkem TT zůstává „hánulce“ věrný dodnes a to natolik, že se stal respektovaným autorem barevných nátěrů českých a slovenských modelových lokomotiv pro firmu Roco. Spolupráce započala před více než deseti lety, kdy společnost poprvé projevila zájem vyrábět věrné zmenšeniny československých kolejových vozidel. Nejdříve šlo o popisové mutace vozidel vyrobených jinde než v bývalém Československu, později se přidala i výroba věrných modelů například Brejlovce nebo Zamračené. Do té doby firma nevyřáběla žádné originální modely tuzemských lokomotiv nebo vagonů. A pokud tomu tak bylo, tak šlo pouze o barevné mutace německých kořistních vozidel, které zůstaly po druhé světové válce v bývalém Československu. „Spíše šlo o barevné nebo nápisové kamufláže, které s realitou občas neměly moc společného. Proto jsme s kolegy, mezi něž patří Ivo Mahel nebo Jaroslav Wagner, začali připravovat podklady pro výrobu modelů reálných vozidel jezdících po českých a slovenských kolejích od dob po druhé světové válce až po současnost,“ vypráví Kaván.

Roco ocenilo preciznost Kavánova týmu a začalo s výrobou motorových Brejlovců v různých barevných provedeních, kde nechýbí ani „lidová nátěrová tvořivost“ nebo současná provedení pro ČD a ČD Cargo. Následovala další oblíbená a žádaná řada lokomotiv přezdívaných jako Zamračená. Neustávající zájem je prý o éru před rokem 1989, tehdy ještě společných československých státních drah. S tím souvisí i příprava podkladů pro nátěrová provedení ČSD. Čím hlouběji se jde do historie, tím nastává větší problém s podklady pro připravované

modely. Lidé především v poválečných či padesátých letech málo fotografovali a navíc bylo pořizování snímků na železnici zakázané, takže je většinou velmi obtížné sehnat detailní záběry s adekvátními nápisy a popisy.

Publikoval řadu jedinečných záběrů parních lokomotiv

Pokud je řeč o nedostatku fotografií, hlavně z prvních dvou dekád, „budování“ reálného socialismu, má Petr Kaván obrovskou zásluhu na získání a hlavně pu-

blikování řady fascinujících záběrů parních lokomotiv z konce 50. a začátku 60. let. Několik let nakupoval drahé negativy, respektive fotografie z pozůstalosti Anthony Edwarda alias „Dustyho“ Durranta, odborníka a také fotografa parních lokomotiv. „Před lety jsem narazil na americkou publikaci s volným překladem „Pára pod rudou hvězdou“, kde se objevila řada záběrů právě od „Dustyho“ Durranta. Kniha mě fascinovala řadou neobvyklých záběrů ze zemí bývalého východního bloku, mezi nimiž nechyběla

PETR KAVÁN



Po studii Vysoké školy dopravní v Žilině a v Pardubicích začal v roce 2000 pracovat ve VUZ jako specialista při zkouškách železničních kolejových vozidel. V roce 2006 se stal vedoucím tamní zkušební laboratoře kolejových vozidel. V roce 2009 byl jmenován technickým ředitelem a v roce 2014 se navíc stal členem představenstva VUZ. Je také držitelem licence strojvedoucího pro řízení motorových lokomotiv.

JIRÍ ZAJÍČEK

Odpověď redakce:

ČD přistoupily k tisku JŘ po sdělení SŽDC, že tato organizace už nebude ve vydávání pokračovat. Vynechali jsme pouze ty vlaky ostatních dopravců, které nejsou objednávané z veřejných zdrojů (státem či kraji) a jsou vůči našim vlakům přímou konkurencí. ČD působí na trati Praha – Ostrava na zcela otevřeném trhu a zveřejnění vlaků „soupeřů“ by bylo poskožením našich obchodních zájmů. Podobně jako žádná jiná společnost v jiných odvětvích nezveřejňuje nabídky konkurence. Naopak všechny vlaky objednávané a placené z veřejných financí pro dopravní obsluhu území v jízdním řádu uvedeny jsou. Tabulky mezistátních tratí nejsou zpracovány z důvodu častých změn jízdních řádů v zahraničí a nemožnosti údaje garantovat. Většina uživatelů JŘ potvrdí, že tuto část považují minimálně a pouze informativně, před cestou do zahraničí spojení hledali na www.cd.cz, v mobilní aplikaci Můj vlak nebo u pokladní přepážky.

ONDŘEJ HAVLENA

1. oddělení marketingu



FOTO AUTOR (2x)

například Kuba, bývalý Sovětský svaz a východní Německo. V knize bylo i nemalé množství parních lokomotiv z bývalého Československa. To byl jasný impuls k tomu, abych se o tohoto autora začal zajímat,“ vysvětlil Petr Kaván.

Postupně se spřátelil s jedním Angličanem, přítelem „Dustyho“ Durranta, který jeho sbírku rozprodával a inspiroval ho k tomu, aby Durrantovu fotografickou pozůstalost československých strojů uspořádal knižně. „Dusty“ Durrant poprvé v realu uviděl parní lokomotivu ČSD v západoněmeckém Schirndingu v roce 1953 a od té chvíle se usilovně snažil dostat do bývalého Československa fotografovat parní lokomotivy. To se mu podařilo až v roce 1958. Trvalo to tak dlouho možná i proto, že s trochou naivitu do své žádosti o vízum jako důvod cesty uváděl právě fotografování parních lokomotiv.

Sbírka „Dustyho“ vyšla knižně

„Dusty“ Československo navštívil ještě třikrát v letech 1960, 1961 a 1963 a pořídil více než čtyři sta kvalitních záběrů nejčastěji na širé trati na filmová políčka formátu 6 x 6 a 6 x 9 cm. V těch dobách bylo fotografování na železnici zakázané a nebezpečné. Nikdo se již nedozví, co se událo při jeho poslední návštěvě v roce 1963, kdy nafotil asi dvacet záběrů, a od té doby se do ČSSR už nevypravil. Za parními lokomotivami se sem vydal až po listopadu 1989, tehdy už z nového bydliště v Jižní Africe, kam se z těmito stroji po ukončení jejich provozu v Evropě odstěhoval. Jeho životní pouť se naplnila v roce 1999. „Po Dustyho zůstala sbírka desítek tisíc záběrů parních lokomotiv z celého světa a bylo by škoda ji nezveřejnit. Záběry z bývalého Československa jsem proto soustředil do monografické publikace, kterou vydalo nakladatelství RCH pod názvem Lokomotivy s rudou hvězdou na čele,“ dodal Kaván.

MARTIN HARÁK

Fotografové FISAIC se představili v Praze



Výstava fotografií členů skupiny foto Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC s názvem „Železniční setkání v čase a prostoru“ přivítala v úterý 1. prosince v pražské Galerii Amadeus první návštěvníky. Kolekce obsahuje celkem 60 fotografií od 12 autorů. Výstavu zahájil prezident ČZS FISAIC a první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. Příchod krátce přivítal i člen představenstva ČD Roman Šterba. Vernisáž obohatili čtyři žáci ZUŠ Biskupská, z Prahy 1, kteří zahráli koncertní skladby pro kytaru. Za vystoupení sklidili značné ovace diváků. Vedoucí skupiny foto ČZS FISAIC Jan Týc, jenž byl zároveň kurátorem výstavy, představil vystavující fotografy. Expozici můžete navštívit až do 23. prosince.

JARMILA ŠMERHOVÁ
tajemnice ČZS FISAIC

Neztrácejte humor ani v roce 2016!



O tom, že železničáři neztrácejí humor téměř nikdy, svědčí velmi dobře snímek nazvaný Eso táhne žehličku, který nám zaslal čtenář Václav Trejdl s dovětkem, abychom i v roce následujícím byli spíše „na přípeři“ než „v závěsu“. Děkujeme a o fotografii se s ostatními čtenáři rádi podělíme.

Vaše redakce

TIPY NA VÝLET



Na výstavu o pardubickém nádraží

Ve Východočeské galerii v Pardubicích je do 28. února kváderní výstava věnovaná budově pardubického nádraží, která je považována za jednu z nejvýznamnějších funkcionalistických staveb postavených u nás po druhé světové válce. Při náletu 26. srpna 1944 byla zničena velká část původní výpravní budovy pardubického nádraží. Po osvobození se vypsal soutěž na novou stavbu, kterou vyhrál projekt tří architektů – Karla Repy, Karla Kalvoďy a Josefa Dandý. Slavnostní otevření budovy nového pardubického nádraží se konalo na začátku května roku 1958. I když se ábalo především na funkčnost a praktické využití nové stavby, architekti do ní zakomponovali i zajímavé dekorativní prvky. V nádražní hale zaujmou především dvě rozměrné mozaiky – ta na západní stěně zobrazuje figury zvěrokruhu a a motivy vesmíru, druhá na východní stěně pak mapu Československa.

Nejbližší železniční stanice:
Pardubice hl. n.



Oslavte Silvestr v Kubově Huti!

Nemáte ještě plány na poslední den letošního roku? Pak pro vás máme tip. Z Vimperku, Volary a Strakonice pojedou zvláštní silvestrovské vlaky plné zábavy a dobré nálady, s nimiž se můžete svést do Kubovy Huti, nejvýše položené železniční stanice u nás (995 m n. m.), a pak i zpět. V Kubově Huti bude vystavena technika horské služby, chybět nebude úřadovna vlakové pošty, Pojízdná pohádková kancelář a samozřejmě občerstvení nebo prodej upomínkových předmětů. Zájemci se mohou také zúčastnit výstupu na vrchol Boubína a získat pamětní list. Silvestrovská akce rovněž připomene 115. výročí dokončení železničního spojení Strakonice – Vimperk – Volary. Na nádraží ve Vimperku si lze prohlédnout výstavu o historii této železniční trati. Zlákali jsme vás? Více informací včetně jízdních řádů a ceníku jízdného najdete na www.cd.cz/zazitky nebo http://spzs.sweb.cz.

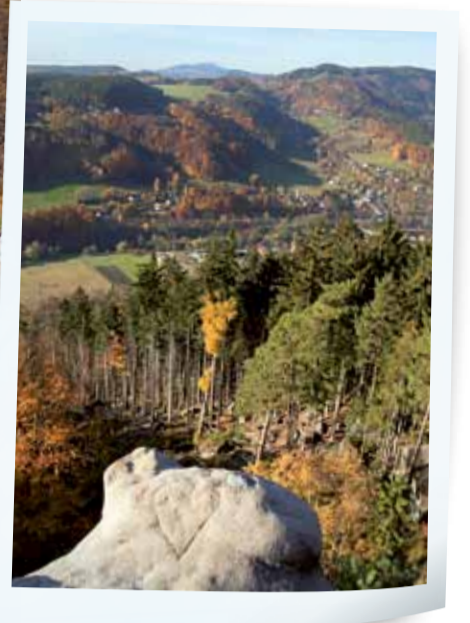
Nejbližší železniční stanice:
Vimperk/Volary/Strakonice/Kubova Huť



Nádraží Praha-Těšnov – provoz obnoven

Pokud patříte mezi pamětníky, kteří se dosud nesmířili se zbouráním nádraží Praha-Těšnov, pak se vypravte do Muzea hlavního města Prahy. V jeho hlavní budově (Na Poříčí 52) si do 3. dubna 2016 můžete prohlédnout výstavu Nádraží Praha-Těšnov – provoz obnoven. Její hlavní atrakcí je přesný model kdysi nejkrásnější nádražní budovy v Praze včetně kolejiště postaveného podle dobových plánů a dalších historických pramenů. Návštěvníci výstavy mají možnost zažít pocit výpravčího těšnovského nádraží, využít interaktivních prvků a vypravovat osobní vlaky třeba do Hradce Králové, Turnova nebo Všetát. Každou sobotu od 11 do 17 hodin lze na modelovém kolejišti sledovat rozšířený provoz, který se blíží tomu reálnému. Po obvodu výstavního sálu muzea jsou vystaveny velkorozměrové fotografie převážně z 60. let minulého století zobrazující dění na nádraží.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Masarykovo nádraží/Praha hl. n.



MALÁ SKÁLA. Výšlap na kopec je to sice pořádný, ale námaha stojí za to.

Český ráj: podzimní toulky divokým krajem skal, hradů a památek

Podzim se letos povedl jako už dlouho ne. Příroda hrála všemi barvami a počasí přímo vybízelo k výletům po krajině pozvolně se ukládající k zimnímu spánku. Rozhodli jsme se proto s partou cestovatelů společně vyrazit na víkend do Českého ráje. Většina skupiny se rozhodla jet autem, u mě ale jasně vítězil vlak – už jen kvůli výhledům z okna.



MOTORÁK. Do cílové stanice – Turnova – jsme se pohodlně dostali vlakem po trati vedoucí přes Neratovice, Všetaty a Mladou Boleslav.

Celou sobotu nádherně svítí slunce a mě trochu mrzí, že jsem nevyrazil už ráno. Jenže práce volá a moc dobře vím, že ani na Malé Skále se jí úplně nevyhnu. Možná naposledy před mým odletem do Asie se tam totiž potkám s kolegou Petrem. Společně dokončujeme knihu pro cestovatele – Travel Bibli – a budeme muset dořešit spoustu věcí. Z pracovních myšlenek mě ale vytrhává pískot brzdových špalků a po chvíli již nastupuji do přistaveného motoráku. Odjíždíme sice s malým zpožděním, protože čekáme na nějaké cestující ze zpožděného vlaku, ale co, dnes už nikam nespěcháme.

Náhodné setkání ve vlaku

Uvědomuji si, že trasou přes Neratovice a Všetaty jedu z Prahy poprvé, a tak většinu cesty sleduji, co se děje za oknem. Poznávám několik míst, která jsem dosud znal jenom z fotek – pražskými Čakovicemi počínaje a fotogenickým obloukem u Kropáčovy Vrutice konče. V Mladé Boleslavi míjíme novými škodovkami plně loženou soupravu připravenou k od-

jezdu, a protože odsud už trať znám, nevěnuji železnici takovou pozornost a začínám si více všimnout i ostatních věcí, které se kolem mě dějí. Třeba toho, že slečna, která si ke mně ve Všetatech přisedla, je opravdu pěkná. Hodně pěkná...

Chvilku předstírám, že se vlastně hrozně nudím, a pak se jí ležerně ptám, kam má namířeno. Do Turnova, za rodiči. Super, naštěstí mám dost času. A usmívá se na mě. Prý studuje v Praze, jen teď byla na nějaké akci v Mělníku. Vypytávám se na všechno možné, po chvíli se ale řeč stáčí na můj bohémský život cestovatele a chystanou knihu, to vždycky zabírá. Ukazují jí nějaké fotky z Laosu a Srí Lanky a... Turnov. Nějak jsme se zapoměli. Karolína rychle popadá věci a spěšně vystupuje. Při odjezdu ještě mává na rozloučenou a mně v tu chvíli dochází, co se stalo. Nemám kontakt. Už zase. Jenom jméno...

Na Malé Skále už na mě čeká Blanka, která výlet do Íránu zařídila, a s krátkou kávovou zastávkou v informačním centru, kde pracuje, míříme společně do místa domluveného ubytování. Část skupi-

CO JE DOBRÉ VĚDĚT

Obec Malá Skála se nachází v Libereckém kraji. Patří k nejnavštěvovanějším místům Českého ráje. Žije zde něco málo přes tisíc obyvatel. První zmínky o ní pocházejí z roku 1422, její jižní část ale vznikla jako samostatná ves Vranov již koncem 14. století, kdy spolu s okolními osadami náležely k dominikánskému klášteru v Turnově. Podle ní se jmenuje také skalní hrad Vranov, často nazývaný též Skály nad Jizerou. K místním zajímavostem patří letohrádek Pantheon, kaple sv. Vavřince, Dlas-kův Statek a jedinečné skalní útvary.

ny už tam je, část přijíždí o chvíli později. Bydlíme v bývalé hospodě s roztopenými kamny, obrovskou knihovnou, dřevěnou podlahou a krásným dubovým stolem. Okamžitě tu získávám pocit vesnické pohody a klidu, kdybych měl babičku na vesnici, určitě bych se u ní cítil přesně takhle. Po pár sklenkách vína všichni spořádaně těsně po půlnoci uléháme do postelí – buď stárneme, nebo pocit, že jsme u babičky a měli bychom se chovat hezky, padl na všechny.



PŘÍRODA. O divoké scénérie není v Českém ráji rozhodně nouze.

Malá skála klame jménem

Ráno nás něžně probouzí paprsky podzimního slunka a výhled z okna potvrzuje, že naše přání se splní. Počasí bude snad ještě lepší než v sobotu. Ze stromů při každém lehkém závanu větru padá spousta barevného listí, na trávě ve stínu se ještě drží mírná jinozatka a na obloze ani náznak mraků. Podzim jak má být. Po chvíli klepe na dveře majitelka, v jedné ruce malou dceru, v druhé čerstvě upečenou bábovku, kterou nám přinesla na snídání. Opravdový ráj na zemi...

Malá Skála klame názvem. Kopec je to pořádný. Postupně sundávám zimní vrstvy a část cesty na sluníčku jdu jen v krátkém rukávu. To bych v tuto roční dobu úplně nečekal. Z kopce, po němž stoupáme, máme krásný výhled na zdejší unikátní památník všem hrdinům – Pantheon, který nechal postavit textilní průmyslník František Zachariáš Römisch na troskách gotického hradu. Právě Pantheon se svým novogotickým letohrádkem sem táhne nejvíce turistů, my ale míříme raději na poklidnější skalní město Besedické skály na druhém břehu Jizery.

Přicházíme k prvnímu skalnímu bludišti. Takí tohle máme v Čechách? Už jsem u nás viděl spoustu nádherných míst, ale zrovna zde mi to připomíná skalní město, které jsem viděl v Laosu. Jen u nás je všechno tak nějak maličké. Prý se tady za protireformace schovávali pronásledovaní čeští bratři – dokonce tu mají symbolickou modlitebnu. A jeden velký balvan, pod kterým vede cesta, vypadá, jako by někomu měl každou chvíli spadnout na hlavu. Snad to nebudu já.

Z jeskyní mám respekt

Druhý skalní útvar, kterému říkají Chléviště, už vyčnívá vysoko nad stromy, takže je odsud krásný výhled nejen do údolí, ale i na Ještěd nebo hrad Bezděz v sousední Ralské pahorkatině. Vidíme tu víceméně v přímém přenosu, jak se léto vzdává. Slunce sice ještě příjemně hřeje



NA VYHLÍDCE. Český ráj nabízí nepřeborné množství nádherných míst.

do tváře, ale skoro ze všech krásně žlutých a oranžových stromů sněží listí.

Jeskyň. Už zase mám pocit, že mi to tu celé spadne na hlavu. Zvláštní: čím méně kamene mám nad sebou, tím horší z něj mám pocit. S několika kilometry tunely pod Alpami nemám problém. Ani s pražskou Blankou. Tady se nade mnou jen pár metrů tyčí skála Kde domov můj a vypadá, jako by se každou chvíli měla celá sesypat do údolí. Raději lezu ven, a protože nám všem značně vyhládko, pomalu míříme jinou cestou zpět do Malé Skály. Při čekání na zvěřinový guláš pak odbíhám vyfotit alespoň jeden vlak bez toho by výlet nebyl kompletní. A navíc by mě mrzelo, že jsem propásl tak nádherné počasí.

Čas se rozloučit. Tentokrát už na dlouho. Nikdy bych si nemyslel, že cestování se skupinou osmi lidí může být tak super, zvlášť když jsem kromě Petra před odletem do Íránu nikoho neznal. Kdo ví, co podnikneme příště. Ale klidně bych se vrátil do Českého ráje a pokračoval v jeho objevování, sám se sem tu dálku jen tak nedokopu. Vlak přijíždí slušně nacpaný, na Malé Skále se do něj žene další dav turistů. Že já jsem raději nejel s někým autem. Naštěstí se mi daří najít jedno z posledních míst k sezení, a tak můžu po cestě alespoň dopsat článek, který musím večer odevzdat.

V Praze mám sraz s kamarádem, a protože o hodinu a půl později musím nutně stihnout vlak do Plzně, prodírám se davem turistů a studentů, abych byl na místě co nejdříve. Když v tom jím vidím Karolína. Bůh mi dává druhou šanci...

MATOUŠ VINŠ

Železničář