

# Železničář

15. PROSINCE 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



25

ROČNÍK XXIII

zeleznicar.cd.cz | www.cd.cz/facebook



## Z OBSAHU

### 6-7 ROZHOVOR

Předseda představenstva a generální ředitel ČD **Pavel Krtek** prozradil, jak se společnost vypořádává s nástupem konkurence či uznáváním jízdenek ostatních dopravců.



### 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Někdejší železniční vlečka mezi Jenčí a Středokluky zažívá obrození. Společně s Českými drahami a Středočeským krajem tu společnost Amazon zprovoznila **novou zastávku**.

### 12-13 TÉMA

Rok uplynul jako voda. Pojďme si prostřednictvím komiksu s lehkou nadsázkou připomenout některé **důležité události** na tuzemské železnici.



### 15 ZAHRANIČÍ

Portugalská vláda se rozhodla v následujících šesti letech **investovat do železniční infrastruktury** v zemi 2,7 miliardy eur, peníze půjdou konkrétně do obnovy a výstavby asi 1 200 km tratí.

### 16-17 RECENZE

Vyzkoušeli jsme si, jak funguje speciální periferie pro ovládání **železničních simulátorů**. Zajímalo nás, zda posouvá simulátory blíže k realitě.



### 18-19 CESTOPIS

Dostat se do jedné z nejizolovanějších zemí světa není vůbec jednoduché. Jaký je život **v Korejské lidově demokratické republice**?

### 20-21 HISTORIE

**Sníh** je pro železnici vždy poměrně velký problém. A dráhy se s ním každou zimu snaží bojovat. Jak se s přívaly bílé hmoty válčilo dříve?

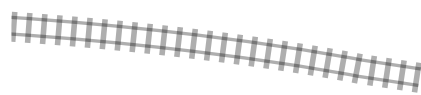


## Železničář

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

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

**TITULNÍ FOTO:** MICHAL MÁLEK, jednotka Pendolino 682.007 nedaleko obce Lipová u Chebu.



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Momentku z Mikulášské jízdy v Olomouci si nenechal ujít **Lubomír Hrabal**. Snímek vznikl 4. prosince v zastávce Hlubočky-Mariánské Údolí při obratu soupravy v čele s olomouckou Rosničkou 464.202. Jednotku RegioShark zachytil počátkem prosince **Martin Hrubeš** na známém viaduktu Pernink těsně před stejnojmennou stanicí. Pernink je druhou nejvýše položenou stanicí v ČR.



## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

dostává se vám do rukou poslední letošní číslo časopisu Železničář. Toto vydání však rozhodně není nikterak nostalgické ani bilancující – pořád se něco děje a nikdo z nás a jistě ani z vás neočekává, že by tomu bylo jinak. Několik dnů už platí nový jízdní řád, a ačkoli jsou před námi vánoční a novoroční svátky, České dráhy již aktivně jednají o dalším novém jízdním řádu 2018, který vstoupí v platnost příští rok v prosinci. Nyní by však bylo předčasné a také netaktické o chystaných záměrech detailněji mluvit, protože se přece jen pohybujeme v konkurenčním prostředí... Máme však radost, že vás potěšily informace, že se tentokrát při modernizacích dostane i na vozy lůžkové a dojde k úpravě bistrovozů. Těšíme se, až vám za necelý rok předvedeme také nový interiér u prvních souprav našich Pendolin.

Letošní rok, ačkoli ještě neskončil, rozhodně nebyl jednoduchý a přinesl mnohá průlomová rozhodnutí, s nimiž se vypořádáváme. Příslušné záležitosti analyzujeme s cílem maximálně efektivní reakce. Je dobře, že máme důvěru zákazníků a o naše služby je rostoucí zájem, jak ukazují dosavadní výsledky počtu přepravených osob. To je vít v zádech. Připravujeme se na zvýšené přepravy v závěru roku a věřím, že i ty pozitivně ovlivní letošní bilancování.

V příštím roce nás čeká ještě náročnější období, hlavně při vyjednávání o zajištění našich dalších kontraktů za horizont roku 2019. Děláme vše pro to, aby se to povedlo. Od počátku 2. čtvrtletí budou také platit důležité legislativní novely, jimiž se dění na železnici řídí, a na tyto musíme být rovněž připraveni. Mnohá ustanovení, zejména směrem k otevírání trhu a související problematice kategorie „zařízení služeb“, s sebou přinesou potřebu nejen účetních a technologických změn procesů, ale nevyhne se ani dílčím úpravám organizační struktury. Zaměstnanci samozřejmě dostanou informace včas. Je v našem zájmu, aby se vše odehrálo efektivně a rychle, nikoli však unáhleně. Pravdou však je, že po 1. 4. 2017 budou nová pravidla platit a některé oblasti nemají žádné přechodné období. Ty, které ho mají, již také řešíme, protože mnohdy přímo souvisí s těmi ostatními. Vše, co pro nás z legislativy nově vyplývá, řešíme v logických celcích.

V roce 2017 bude rozsah dopravní obsluhy ČR vlaky společnosti České dráhy mírně vyšší, na tom jsme s objednateli dohodnutí. Nabídneme kvalitnější služby jak v otázce vozového parku, tak servisu na palubě. S krajskými partnery, kteří jsou v hojném počtu v novém složení, probíhají jednání o smluvních podmínkách na rok 2017. Věřím, že se dohodneme i na posledních otevřených otázkách. Ministerstvo dopravy coby náš největší zákazník objedávající u naší společnosti dálkovou dopravu, stvrdilo naši spolupráci pro rok 2017 příslušnými dodatky uzavřenými již těsně před začátkem nového jízdního řádu, což je velmi pozitivní zpráva nejen pro České dráhy, ale hlavně pro jejich zákazníky.

V tomto adventním období přeji našim obchodním partnerům, zákazníkům i všem příznivcům národního dopravce pokojné vánoční svátky a klidnou cestu rokem 2017, plnou zdraví, štěstí a pracovních i osobních úspěchů. Využijete-li služeb veřejné železniční dopravy, přeji vám, abyste v našich modrých vlacích byli spokojeni a do cíle dojeli vždy v pohodě.

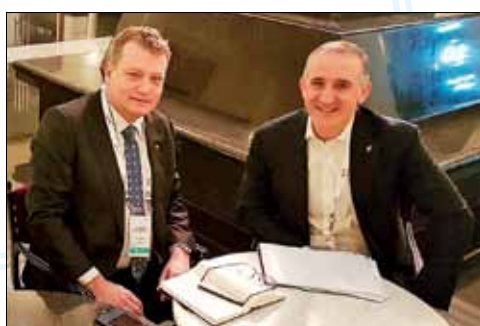
Všem zaměstnancům společnosti České dráhy přeji rovněž klidné a pohodové svátky a do roku 2017 pevné zdraví, hodné štěstí a spokojenosti jak mezi svými blízkými, tak i při výkonu své profese. Vězte, že si vaší práci velmi vážíme. Věřím, že všechny situace, jež nám rok 2017 připraví, společně zvládneme.



**Michal Štěpán**

člen představenstva ČD  
zodpovědný za osobní dopravu





### Pavel Krtek se v Petrohradě sešel s novým šéfem UIC

Na valném shromáždění Mezinárodní železniční unie (UIC), které se uskutečnilo 1. prosince v Petrohradě, delegáti obměnili vedení UIC. Po skončení mandátu Olega Belozerova, generálního ředitele Ruských železnic, byl do čela Mezinárodní železniční unie na další dva roky zvolen Renato Mazzoncini, šéf Italských železnic (FSI). Jeho zástupcem se stal Isa Apaydin, generální ředitel Tureckých železnic (TCDD). Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek se s novým prezidentem UIC sešel na dvoustranném jednání. Poblhopřál Mazzoncinimu ke zvolení a zároveň ho ujistil o podpoře z naší strany při prosazování všech projektů, které přispějí k dalšímu rozvoji železniční dopravy a vzájemných obchodních vztahů. Šéfové ČD a FSI prodiskutovali rovněž další spolupráci v rámci Řídicího výboru CER včetně koncepce holdingového uspořádání železničních podniků. (red)

### Do Jeseníku po opravě trati opět vyjely vlaky

Bezmála tři čtvrtě roku trvající výluka do Jeseníku skončila v sobotu 10. prosince, kdy železniční dopravce začal den před platností nového jízdního řádu provozovat všechny kategorie vlaků na trase z Hanušovic do Jeseníku. Tomu předcházel páteční návoz souprav a jednotek směrem na Jeseník tak, aby v sobotu ráno mohla začít fungovat doprava v běžném režimu. Od listopadu se sice již v úseku Hanušovice – Jeseník objevily regionální motorové vlaky, ale vzhledem k nedokončení rekonstrukce řady železničních přejezdů musela být většina spěšných vlaků směřujících ze Zábřehu na Moravě, resp. Olomouce stále nahrazena autobusovou dopravou. Nepříjemné přestupování a snížený komfort pro cestující je již minulostí a cestující tak mají k dispozici nejen trať s lepšími jízdními parametry, ale také řadu rekonstruovaných zastávek a stanic. Skončila jedna z nejnáročnějších výluk v Olomouckém kraji, a díky takřka nezměněnému jízdnímu řádu se vracejí všechny vlaky. To v zimní sezoně přivítají kromě stálých cestujících i sportovci, kteří se po železnici mohou vydat do řady rekreačních středisek podél této horské dráhy. (mah)



### Do Berouna na linku S7

Na linku S7 z Prahy do Berouna vyjela od začátku platnosti nového jízdního řádu elektrická push-pull souprava složená z pětice rekonstruovaných patrových vozů řady Bdmteeo<sup>296</sup> (dříve Bmto<sup>292</sup>), modernizovaného řídicího vozu řady ABfhpvee<sup>395</sup> (dříve Bfhpvee<sup>295</sup>) a lokomotivy řady 163. Druhá, obdobně řazená souprava, najede do provozu hned po Novém roce. Českým drahám pak zůstane v záloze ještě jedna, nicméně jen s dvěma „patry“. A zatímco v pra-

**Děti si opět užily Mikulášský vlak**

Tradiční Mikulášský vlak na Letohradsku byl v sobotu 3. prosince opět zdrojem radosti nejen pro děti, ale i jejich rodiče. Vlak vezl sedm vozů, v nichž cestovalo na šest stovek malých i velkých pasažérů, a vedla jej parní lokomotiva 423.009 zvaná Líza. Mezi Letohradem a Lichkovem jí pomáhal soupravu tlačit a zároveň vytápnět Peršing 163.234. Na zbývajícím úseku z Lichkova do Dolní Lipky, která byla zasypaná sněhem, si už parní stroj musel poradit sám. Letohradský Mikulášský vlak přišel se starostou města Petrem Fialou a členem představenstva ČD Michalem Štěpánem vypravit Petr Buryška, duchovní otec této akce. Mikulášské jízdy potěšily také zájemce v okolí Prahy. O víkendu vyjžděl ze smíchovského nádraží Cyklohráček a historický vlak tažený parní lokomotivou Šlechtičnou. V obou soupravách cestovala mikulášská družina. (mah)







## zamířil Sysel s patry

covních dnech budou soupravy využívány pro posilové spoje na lince z Prahy do Berouna, o víkendech je cestující spatří na Posázavském pacifiku s diesellovou lokomotivou. Vlaky u národního dopravce objednal organizace ROPID, na základě vysoké poptávky. Soupravy nabídnou oddíl první třídy, wi-fi připojení k internetu, zásuvky a USB dobíječe pro menší elektroniku a kapacitu zhruba 700 míst. Podstatnou novinkou jsou automatické nástupní dveře. (hol)



FOTO: ČD, SŽDC

## Seminář řešil zlepšení dopravní obslužnosti

Odborný seminář na téma zlepšení dopravní obslužnosti na trati 241 mezi Jihlavou a Znojmem uspořádala 1. prosince společnost Regio 2020 ve Starči na Třebíčsku. Schéma železničních tratí vymezenými obcemi Stařeč, Okříšky a Třebíč vytváří stav, který je dlouhodobě neudržitelný pro rozvoj bývalé Severozápadní dráhy. Na semináři se diskutovalo mimo jiné o možnosti výstavby nové tříkilometrové spojovací trati vedoucí ze Starče do oblasti zastávky Třebíč-Borovina, čímž by vzniklo konkurenceschopné železniční páteří propojení Moravských Budějovic a Třebíče. Denně se na této trase přepravuje několik tisícovek lidí, kteří by v ideálním případě mohli místo automobilů nebo autobusů jezdit moderními vlaky. Takzvaná Stařečská spojka by navíc pomohla vybudování železniční zastávky v blízkosti vlastní bytové zástavby. Současné nádraží, vzdálené takřka dva kilometry od obytné zóny, by se mohlo stát například muzeem Severozápadní dráhy. (mah)



## Jeden z Jižních expresů nese i jméno houslisty Váši Příhody

Do rakouského Lince v neděli 11. prosince poprvé z Prahy vyjely čtyři páry expresů. Díky rekonstruovanému koridoru a několika málo zastávkám na českém území se doba jízdy na lince Ex7 zkrátila ze 4 hodin a 49 minut na 4 hodiny a 5 minut. Trasu mezi metropolí a Českými Budějovicemi vlaky dokonce zvládají pod dvě hodiny. Expresy se tak do Rakouska a jižních Čech dostanou rychleji než autobusy. České dráhy na palubách moderních vozů nabízejí elektrické zásuvky, klimatizaci, roznášku drobného občerstvení, přepravu kol a postupné zavádění wi-fi systém pro připojení k internetu. Pár expresů (Ex 1546 a Ex 1547) je navíc pojmenován po českém houslovém virtuosovi a vodňanském rodákovi Vášovi Příhodovi. Nejen na jeho počest byl ve stejný den ve vládním salonku uspořádán koncert s mezinárodní hudební účastí. (hol)



Trat' ze západočeských Klatov do Železné Rudy je kompletně rekonstruována. Hlavním přínosem rozsáhlé opravy téměř padesátakilometrového úseku je především zajištění většího pohodlí a bezpečnosti cestujících a zvýšení traťové rychlosti. Kromě zkrácení jízdní doby vlaků se vylepšila i propustnost trati. Novinky jsou patrné i na nástupištích zastávek a stanic. Tam nechala SŽDC instalovat moderní rozhlasové a informační systémy, osvětlení a kamery. Nově bylo vybudováno i devět přejezdových zabezpečovacích zařízení, ostatní přejezdy byly upraveny a zapojeny do systému dálkového řízení. Rekonstruován byl i traťový a místní rádiový systém. Celá trať je nyní řízena z dispečerského pracoviště v Železné Rudě-Alžbětíně. Projekt vyšel na bezmála jednu miliardu korun, zhruba dvě třetiny pokryl příspěvek z EU. (hol)

Z Klatov do Rudy po modernizované trati



# Kraje jsou našimi největšími zákazníky

Zvažované zřízení půjčoven vlaků, vstup soukromníků na lukrativní spoje či vzájemné uznávání jízdného. To jsou jen některé z věcí, kterým vedení Českých drah věnuje velkou pozornost. Nejen o tom jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Pavlem Krtkem.

RADEK JOKLÍK | FOTO: ČD

**Na linku Praha – Brno vstupuje konkurent. Od prosince se třemi páry spojů, ale avizuje, že chce časem jezdit každou hodinu. Nebojíte se ztráty této lukrativní linky?**

Mezi Prahou a Brnem nasazujeme nejlepší vlaky s vysokým standardem služeb, není tedy důvod, abychom neuspěli. Obstáli jsme i v případě linky Praha – Ostrava. Soukromníci si samozřejmě strategicky vybírají pouze lukrativní spoje v lukrativních časových polohách. Obávám se však, že jde o klasické „vzobávání rozinek“, které se státu prodraží. Přitom existuje vládní usnesení, které jasně říká, kde chce stát své ucelené dopravní koncepty v objednávce od ČD zachovat, což je i případ linky Praha – Brno. To je pro nás velmi důležité. Když víme, kde s námi stát počítá, tam můžeme pracovat na zlepšení kvality.

**Majitel Regiojetu Radim Jančura tvrdí, že pro stát je vstup soukromníků výhodný, protože on bude se svými vlaky jezdit bez dotací. Tedy stejně jako mezi Prahou a Ostravou...**

S linkou Praha – Ostrava je to tak, že před vstupem soukromníků dotoval stát celou trasu z Prahy až po státní hranici se Slovenskem za 24 milionů korun za rok! To je číslo veřejně dostupné za rok 2010 a zahrnuje kromě úhrady prokazatelné ztráty také úhradu tzv. tarifního závazku, tedy za státem nařízené slevy, například pro studenty. A to je vše, co tam České dráhy dostávaly. Po nástupu obou konkurentů vyplatí ministerstvo ročně přes 80 milionů korun, což je úhrada jen za tarifní závazek. Většinu z této částky dostávají soukromí dopravci. To jsou jasné počty, myslím.

**Takže, kdyby stát před nástupem konkurence nezrušil slevy pro důchodce, byly by tyto dotace ještě podstatně vyšší?**

Velmi pravděpodobně ano. Rád bych jen připomněl, že národní dopravce slevy pro důchodce zachoval jako obchodní nabídku ale spouň v tom rozsahu, jaký nám dovoluje naše ekonomická situace.

**Myslíte, že podobný scénář se může opakovat i v případě Brna?**

Ano, může to tak být. Stát na této lince objednává mezinárodní spoje, které jsou zároveň zasmluvněny v rámci naší dlouhodobé spolupráce se zahraničními partnery. Když vedle nich pojedou soukromé vlaky, odčerpají ze státních vlaků část tržeb, a navíc začne stát, stejně jako v případě Ostravy, soukromníkům vyplácet kompenzace za nařízené slevy. Proto jsme chtěli, aby byl nejdříve proveden tzv. test hospodářské vyváženosti v souladu s pravidly EU. Ten měl prověřit, zda na vstupu konkurence stát neprodělá. Byli jsme však odmítnuti s tím, že v ČR není žádný orgán, který by k tomu byl kompetentní. Když tedy mluvíme o nutnosti před otevřením trhu nastavit systém a právní rámec liberalizace, máme na mysli právě i tento konkrétní příklad.

**Vlaky jiného soukromého dopravce už nějakou dobu jezdí i na lince Praha – Benešov a nově dál do jižních Čech.**

**Projevilo se to nějak?**

Především se ptám, jaký má smysl pustit na opravenou a elektrifikovanou linku s novými elektrickými CityElefanty soukromníka, který jezdí se starým motorovým vlakem pod novými dráty a na novém svršku a odebírá část tržeb státním a hlavně krajským vlakům.

**Jízdné si přitom vzájemně neuznáváte. To lidé ještě pochopí v případě čistě konkurenčního vztahu, ale ne v případě linky Plzeň – Most, kde nově jedou souběžně vlaky ČD i soukromníka na objednávku státu. Proč to tak je?**

Tohle je důležité téma a je nejvyšší čas ho řešit. Je to o systému, pravidlech liberalizace, o zřízení clearingového centra, které bude rozdělovat tržby, atd. To je ale věc objednatele. Dopravci to vyřešit nemohou, protože podle nové legislativy se nemůžeme dohodnout na uznávání jízdenek sami mezi sebou, aniž by to mohlo být hodnoceno jako kartel. Ověřovali jsme to i na ÚOHS a ani on nám tuto obavu jasně nevyvrátil. Kdyby objednatel nastavil před otevřením trhu pravidla, třeba jako to dnes funguje v rámci integrovaných dopravních systémů v krajích, mohli jsme mít podmínky pro vzájemné uznávání jízdenek. Takto si je můžeme maximálně vzájemně prodávat, pakliže na to uzavřeme smlouvu. Tarifní organizace a integrace musí jít od objednatele, to je nezpochybnitelné.

**S GWTR si jízdenky už uznáváte, proč to nejde na této lince?**

To není pravda. Ani dnes si vzájemně jízdenky neuznáváme. Uskutečňuje se jen vzájemný provizní prodej a GWTR uznává ve svých regionálních spojích vybrané síťové jízdenky ČD. V našich vlacích jízdenky jiných dopravců neuznáváme a ani GWTR neuznává většinu našich jízdenek.

**Takže když mi po 11. prosinci mezi Plzní a Mostem třeba ujede vlak Českých drah, musím čekat až na další spoj ČD? Nemůžu nastoupit do nejbližšího rychlíku, který poveze GWTR?**

Přesně tak. I když oba jezdíme v závazku veřejné služby, GWTR naši jízdenku neuznává. Platí, že každý dopravce má své jízdné a cestující musí mít jeho jízdenku.

**České dráhy mírně upravily ceny. Je to asi o korunu na jízdence do 120 km. Někdo tomu prý říká „škodovkovně“. Opravdu to souvisí s prohranou arbitráží?**

Primárně tím reagujeme na inflaci a vývoj cen vstupů v posledních letech, protože jsme základní tarify už dva roky neupravovali. Ale samozřejmě, že tyto mimořádné, neočekávané výdaje se v ekonomice společnosti projevují.

**Jak dopadl problém se zaknihovanými akciemi, které České dráhy nemají? Podle novely Zákona o veřejných zakázkách to ohrožuje účast ČD v tendrech, které chtějí vypisovat kraje a MD.**

My máme akcie ze Zákona o ČD v listinné podobě a představenstvo to samo nemůže změnit. Musí se tedy upravit Zákon o veřejných zakázkách, který má v gesci ministerstvo pro místní rozvoj. Musíme si být jistí, že tento rozpor někdo nezneužije a nebude vyvolávat spory a obstrukce. Máme na to ještě dost času, abychom posílili právní jistotu v této věci. Ministr Ťok nás na zasedání Řídicího výboru ČD informoval, že to bude včas vyřešeno.

**Vzájemné uznávání jízdenek je důležité téma a je nejvyšší čas ho řešit. Je to o systému, pravidlech liberalizace, o zřízení clearingového centra, které bude rozdělovat tržby. To je ale věc objednatele.**

## PAVEL KRTEK

Studia na francouzské státní technické univerzitě École Centrale Paris úspěšně ukončil v roce 1994. Po roce povinné základní vojenské služby začal pracovat u nadnárodní společnosti Lafarge Cement, světové dvojky ve výrobě cementu. Následovalo devět let v rafinérsko-petrochemické skupině Unipetrol. Působil na různých pozicích ve Skupině, z toho například v centrále jako šéf finančního controllingu, pak jako finanční ředitel divize železniční dopravy Unipetrol Doprava v Litvínově. V únoru 2014 se stal členem představenstva Českých drah a od 1. března rovněž náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku. Do čela národního dopravce byl zvolen 10. listopadu 2014 a zastává funkci předsedy představenstva ČD.

### **Hodně se mluvilo také o státní půjčovně vozidel. Jste zásadně proti, protože to považujete za pomáhání konkurentům. Nezměnil jste názor?**

Vlastnictví výrobních prostředků, tedy vlaků, je konkurenční výhoda. Je to vysoká bariéra vstupu konkurence na trh železniční dopravy. Já obecně rozumím argumentaci ministerstva, že stát dosáhne na vyšší dotace na nákup vozidel. Nicméně, co by asi říkal třeba majitel cementárny na to, že by mu vedle vápencového lomu stát postavil za státní peníze stejnou fabriku a dal ji k dispozici konkurentovi? Tak prostě nemůže fungovat trh. Abychom se my zadlužili, nakoupili vozidla a pak by přišel někdo, kdo tohle nebude řešit, protože mu to stát prostě zajistí, to není fér.

### **O nových vozidlech jste se minulý týden bavili i s hejtmany Plzeňského a Jihočeského kraje. Co bylo smyslem vaší cesty?**

S hejtmany jsme jednali o možnostech naší budoucí spolupráce. V obou krajích bychom rádi pokračovali v zajišťování veřejné železniční dopravy i po roce 2019, kdy nám končí desetileté smlouvy. V Plzni jsme hovořili například o nákupu nových vozidel na linku Plzeň – Horažďovice, kde čekáme na vypsání dotační výzvy od ministerstva dopravy. Rámcovou smlouvu na výrobu nových jednotek už máme, ale potřebujeme vědět, že na ně můžeme čerpat evropské dotace. Rádi bychom společně s krajem nabídli cestujícím lepší komfort.

### **S jihočeským hejtmanem Jiřím Zimolou jste ale měli spory ohledně tendru na tzv. „pošumavské lokálky“. Proti výsledku jste podávali opravné prostředky, až kraj nakonec podepsal kontrakt napřímo se společností GWTR. Jak proběhla schůzka tam?**

Pan hejtman určitě chápe náš postoj, že jako akciová společnost jsme museli využít všechny dostupné opravné prostředky. Žádné nepřátelství mezi námi není. My máme zájem s Jihočeským krajem dál spolupracovat a teď hledáme cestu, jak pro výkony v jižních Čechách získat nové vlaky. Osobně mám pro jižní Čechy slabost už od vojny. Rok jsem sloužil v Českém Krumlově. Kraje jsou našimi největšími zákazníky, máme jich 14 a každý je jiný. Vyhovět se snažíme všem podle jejich specifických požadavků. Vážím si toho, že s námi hejtmani otevřeně komunikují a postupně se sejdeme se všemi. Myslím, že jsme během trvání dosavadních smluv dokázali, že umíme držet slovo a kvalitu služeb jsme na mnoha tratích už zásadním způsobem zlepšili.

### **Na závěr otázka, která se týká našich zaměstnanců. Kolektivní vyjednávání je v plném proudu. Podaří se dohodu uzavřít do konce roku?**

Už dnes je průměrná mzda na Českých drahách vyšší než celostátní průměr. Máme šest týdnů dovolené, příspěvky na dovolenou, příspěvky na životní pojištění a řadu dalších výhod. Z principu ale máme s odbory diametrálně odlišné názory na věc. My musíme hájit finance akciové společnosti, abychom ji ekonomicky příliš nezatížili, a odbory chtějí vybojovat maximum pro zaměstnance. Osobně ale doufám, že k dohodě dojde, protože bychom museli od ledna najet výhradně na zákoník práce. Všechny benefity, které naši zaměstnanci mají, by byly pryč. Vyjednávání je ale velmi náročné. Věřím, že dokážeme kompromis najít ještě před vánočními svátky a naši zaměstnanci si je budou moci užít bez obav. Zaslouží si to. Vážím si jejich práce a přeji všem klidné Vánoce a hodně úspěchů v příštím roce. ♦



# Bezručice s Teplou čekají na lepší spojení

Řada obyvatel měst a obcí na pomezí Karlovarského a Plzeňského kraje by uvítala nové železniční spojení Bezručic a Teplé. Krajské úřady však jeho vznik příliš neinicují a Správě železniční dopravní cesty chybí jistota investice a studie proveditelnosti vedoucí k získání evropských dotací. Trasování je ale jasné, a dokonce existuje ve třech variantách.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR, ARCHIV ČD

Několikrát do roka se vydává parta železničních nadšenců z občanského sdružení Plzeňská dráha na pěší túru ze západočeských Bezručic do Teplé. Snaží se tak rozšířit vybudování trati spojující obě sídla. Chodit ale budou ještě dlouho, úřady se k výstavbě nemají, a to i přes to, že existují tři varianty trasování a železnice by přinesla do jinak řídké osídleného regionu s mnoha kulturními i přírodními památkami více života. Stát argumentuje vysokou počáteční finanční zátěží a nejistou efektivitou. „Není jasné, zda se tato investice vyplatí,“ konstatoval Marek Illiaš, mluvčí SŽDC.

Dostavbu naopak podporuje mikroregion Konstantinolázeňsko, Město Bezručice a Teplá. Podle nich by železnice byla významným dopravním spojením pro obyvatele Karlovarského kraje a hlavně Teplé, která by tak získala přímé

a rychlé spojení s Plzní. „Třeba současnou trať Mariánské Lázně – Karlovy Vary lidé hodně využívají,“ zhodnotil starosta Karel Herman. Podobně se vyjádřil i jeho bezručický kolega Jan Soulek. V Bezručicích totiž trať č. 177 z Pňovan končí. Město tedy dokáže lidem nabídnout jen obzvláště železniční spojení s Plzní, nikoli však s Vary nebo Mariánskými Lázněmi.

Plzeňský kraj má spojnici ve svém územním plánu zanesenou. Ovšem podle SŽDC nemá stavba zpracovanou studii proveditelnosti, která by mohla zabezpečit evropské finanční zdroje. Dále není prokázána ekonomická efektivita projektu. Jen pro zajímavost: první plány na dostavbu trati jsou datovány okolo roku 1912.

Oba kraje by měly ve spolupráci se SŽDC vyřešit především otázku investiční náročnosti a posouzení ekonomické efektivnosti, a to včetně zhodnocení potřeby rekonstrukce stávající železniční trati z Pňovan do Bezručic. Podle mi-

nisterstva dopravy je nezbytná analýza přepravních vazeb včetně stanovení případného nárůstu počtu cestujících ve veřejné dopravě mezi oběma krajskými městy. Jinými slovy, zjištění potenciálního počtu cestujících a efektivnost záměru. „Jsme si vědomi, že by trať posílila regionální vazby na úrovni obou krajů,“ uvedl mluvčí resortu dopravy Tomáš Neřold.

Podle územně technické studie z roku 2009, kterou redakci poskytla SŽDC a již připravilo sdružení firem SUDOP Praha, SUDOP Brno a MCO Olomouc, by výstavba měla smysl a splňovala by podmínku celospolečenské a finanční efektivnosti. „Prodloužení trati z Bezručic do Teplé by turistům otevřelo dveře do dalších částí tohoto regionu. Mnoho sezonních, ale i lázeňských návštěvníků by uvítalo možnost návštěvy kláštera v Teplé, zámku v Bezručicích nebo snadnou dostupnost lázeňských center Karlovarského kraje,“ píše se v ní.

## Zkrácení jízdy znamená nižší cenu

Navíc se v této oblasti nepočítá ani s výstavbou významné silniční spojnice. Kromě toho jsou tu komunikace úzké a mnohde v dezolátním stavu. Dálková autobusová doprava téměř neexistuje. „Problémem pro rozvoj silniční sítě je terén. Komunikace musí překonávat 80 až 120 metrů hluboká údolí,“ vysvětlili projektanti. Z oblasti je také obtížné dopravovat větší množství nákladů. Propojení by významně napomohlo, kromě rozvoje turismu a kvalitní dopravní obslužnosti, i k obnově nákladní dopravy mezi Pňovany, Bezručicemi a Teplou. Nezkrátily by se jen jízdní doby, ale i cena za přepravu osob i nákladu. Nutná je studie, jež by určila předpokládané vytížení trati včetně rozložení přepravních objemů nákladů nebo cestujících v čase, stanovila základní parametry vlaků a vytvořila představu o technologii drážního provozu. ◆



## EXISTUJÍ TŘI VARIANTY

Nová trať má řešit základní dopravní obslužnost regionu, proto je nutné co nejvíce přiblížit vedení trasy obcím Pačín, Zahrádka, Křepkovice a klášteru Teplá. Existují tři možnosti napojení na železniční trať Mariánské Lázně – Bečov n. Teplou – Karlovy Vary.

- A** ■ napojení na konec stávající vlečky bývalého závodu Jitona v Teplé  
■ po překonání koryta říčky Teplé, přibližně po 350 metrech od železničního přejezdu u Křepkovic, trať přiléhá silnici III. třídy č. 20165 až ke klášteru poblíž Teplé  
■ zastávka Teplá Klášter je vzdálena zhruba 400 metrů od vstupní brány  
■ celková délka trati je 12,376 km

- B** ■ trať je vedena odklonem mimo pozemky podniku  
■ konec úseku je vzdálen 622 metrů, směrem na Mariánské Lázně, od výhybky pro vlečku do bývalé Jitony  
■ vzdálenost zastávky Teplá – klášter od kláštera by se zvětšila na 750 m a musel by se vybudovat jeden oblouk více než ve variantě A. Délka trati vzroste na 12,945 km, vzniklo by 5 přejezdů

- C** ■ nepočítá se vznikem zastávky Teplá – klášter  
■ stáčí se údolím říčky Teplé, které ale záhy opouští a napojuje se na trať Mariánské Lázně – Karlovy Vary ve stejném místě jako varianta A  
■ celková délka trati v této variantě by činila 13,062 km, návrh počítá se také s vybudováním 16 směrových oblouků a 5 železničních přejezdů

## DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Drážní úřad v minulých týdnech zaslal železničním dopravcům dopis, ve kterém je žádá o součinnost při opravě u projetých návštěvidel zakazujících další jízdu. Jejich počet v několika posledních letech roste, což potenciálně ohrožuje bezpečný provoz na železnici. K 15. listopadu letošního roku bylo evidováno zatím 84 případů, kdy strojvedoucí projel lidově řečeno červenou. V minulém roce bylo evidováno 92 případů a v roce předešlém, tedy 2014, pak o jeden méně. Proto úřad v roli národního bezpečnostního úřadu pro dráhy žádá, aby každé projeté návštěvidlo bylo hlášeno i Drážnímu úřadu (dosud mají povinnost hlásit Drážní inspekci). Tento požadavek platí do odvolání. Zároveň je rozeslaným dopisem po dopravcích požadováno, aby sdělili do konce roku 2016, jaká účinná opatření přijmou, která pomohou zastavit nežádoucí trend a předejít tak dalším případům. Opatřeními jsou chápány takové postupy, které doplní již stávající kroky (například hojně užívané přeškolení osoby, jež návštěvidlo projela).



## FAKTA O SPOJENÍ

- v JŘ 2014/15 jezdila na trati jen nákladní doprava a o víkendech od dubna do října dva páry cyklovlaků
- v JŘ 2015/16 byla po 11 letech obnovena pravidelná osobní doprava, kraj objednal 10 párů vlaků Hostovice – Středokluky každý pracovní den a 6 párů o víkendech
- v novém JŘ 2016/17 přibyl ranní spoj Praha-Vršovice – Hostovice – Středokluky, spoj Středokluky – Hostovice v 8:24, ale především dva nové páry přímých vlaků Praha-Masarykovo nádraží – Hostovice – Středokluky. Každý pracovní den pojede 13 párů vlaků a o víkendech 9 párů
- odjezd nových vlaků ze Středokluk směr Praha-Masarykovo nádraží 4:23 a 17:46
- odjezd nových vlaků z Prahy-Masarykova nádraží – Středokluky 5:53 a 16:37
- na trati mezi pražským Masarykovým nádražím a stanicí Kladno-Ostrovec přibudou tři páry vlaků – kraj zároveň objednal i další pár spěšných vlaků Praha-Masarykovo nádraží – Kladno – Kladno-Ostrovec

# V Dobrovízi cestu usnadní nová zastávka

Někdejší železniční vlečka mezi středočeskou Jenčí a Středokluky zažívá obrození. Ve spolupráci s Českými drahami a Středočeským krajem tu společnost Amazon zprovoznila novou zastávku Dobrovíz-Amazon. Zástupci amerického obchodního gigantu předpokládají, že vlakové spojení s Prahou bude denně využívat zhruba třicet procent zaměstnanců i lidé žijící v blízkém okolí logistického centra.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Od konce listopadu mohou zaměstnanci internetového prodejce Amazon i lidé žijící v okolí logistického areálu využívat novou železniční zastávku Dobrovíz-Amazon. Ta leží v těsné blízkosti distribučního centra a nabízí i spojení s pražským Masarykovým nádražím. Středočeský kraj a společnost Amazon si u Českých drah objednaly 13 párů vlaků. Dopravce na linku nasadí soupravy tažené lokomotivou řady 714 a třemi vozy řady Bdtm.

„Osobní železniční doprava se na trať Hostovice – Středokluky vrátila po jedenácti letech loni v prosinci, kdy od nás kraj objednal deset párů vlaků ve všední dny a šest párů o víkendech. Od nového jízdního řádu k nim mimo jiné přibudou dva páry přímých spojů až na Masarykovo nádraží. V každém z nich je kapacita dvě stě padesát míst,“ uvedl při slavnostním otevření Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu a připomněl rovněž význam vybudovaného parkoviště v Hostivici.

Krajská hejtmanka a místopředsedkyně Sněmovny Jaroslava Pokorná Jermanová oceňovala snahu firmy využít ekologický způsob do-

pravy. „Dva páry nových železničních spojů navíc ulehčí dopravu lidem, kteří podél trasy této železniční linky pracují a bydlí,“ řekla.

## Raději vlaky než autobusy

Vybudování zastávky financoval Amazon. Ředitel firemní distribuční sítě Steven Harman

### Zastávka v kostce

- délka nástupiště činí 90 metrů s možností prodloužení až na 200 metrů
- obsluha zastávky je dálková z nádraží v sousední obci prostřednictvím informačních tabulí a reproduktorů
- předpokládaný počet cestujících zaměstnanců v jednom vlaku: 250, při špičkách až 500
- možnosti zvýšení kapacity: přidání dalších spojů, prodloužení nástupiště a nasazení vlaku až se čtyřmi vozy



uvedl, že otevření předcházela jednání s krajem i místním obecním úřadem. „Zastávka bude sloužit obyvatelům i našim zaměstnancům. Jsme rádi, že kromě bezplatné autobusové dopravy můžeme nyní nabídnout i železniční spojení, a zvýšit tak pohodlí i komfort našich zaměstnanců při dojíždění do práce,“ řekl s tím, že pracovníci firmy mají jízdné zdarma. Pro ostatní platí běžný tarif ČD. „Předpokládáme, že téměř 30 procent zaměstnanců postupně začne využívat dopravu vlakem. Budeme tak moci snížit počet našich autobusů, které využívají zaměstnanci k dopravě do Dobrovíze a zpět,“ doplnil Karel Foltýn, personální ředitel Amazonu pro střední a východní Evropu.

Jízdní řád nových přímých vlaků ze zastávky Dobrovíz-Amazon na pražské Masarykovo nádraží a zpět je přizpůsoben tak, aby odpovídal začátkům a koncům pracovních směn v distribučním centru.

## DOZORČÍ RADA ČD ZVOLILA DVA ČLENY PŘEDSTAVENSTVA SPOLEČNOSTI



Dozorčí rada Českých drah ve středu 7. prosince letošního roku na svém řádném zasedání odvolala dva členy představenstva firmy. Vedení organizace opustil Roman Štěřba zodpovědný za úsek projektů a mezinárodních vztahů a František Bureš, který měl na starosti techniku a správu majetku. Romana Štěřbu nahradil ve funkci Martin Bělčík, jenž pro Skupinu ČD pracuje od roku 2012. Doposud zastával post ředitele odboru projektů a strategie Českých drah. Dříve působil v úseku ekonomiky ministerstva obrany, naposledy jako náměstek ministra.

Do pozice člena představenstva pro techniku, servis a majetek Dozorčí rada ČD zvolila odborníka v oblasti strojírenství a dosavadního vrchního přednostu depa kolejových vozidel v Praze Miroslava Kupece. Ten v minulosti působil ve vrcholových manažerských funkcích významných strojírenských firem, mimo jiné ve společnostech F. X. Meiller nebo ČKD Vagonka, od roku 2013 je ve Skupině ČD. Ve funkci nahradil Františka Bureše, který se stal předsedou představenstva a generálním ředitelem dceřiní firmy ČD, Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ).

Martin Bělčík



Miroslav Kupec





ZPRAVODAJSTVÍ

# Vychází další Vědeckotechnický sborník ČD

V prosinci vychází nové, v pořadí již 42. číslo Vědeckotechnického sborníku ČD, které se věnuje problematice drážní dopravy. Pro širokou veřejnost je k dispozici na webových stránkách [www.ceskedrahy.cz](http://www.ceskedrahy.cz) v sekci O nás - Tiskové centrum/Magazíny a periodika.

MONIKA VITNEROVÁ | FOTO: ARCHIV

Sborník se objevuje vždy dvakrát ročně a pravidelně v něm publikují vědci a odborníci nejen z řad zaměstnanců Českých drah, SŽDC, ale i vysokých škol, veřejných a soukromých výzkumných ústavů. V obsahu aktuálního čísla najdete 12 příspěvků, jejichž anotace přinášíme.

## Ing. Petr Jasanský

### Minerální směsi v konstrukčních vrstvách tělesa železničního spodku

Příspěvek se zabývá problematikou technických požadavků a aplikacemi minerálních směsí v konstrukčních vrstvách tělesa železničního spodku v podmínkách infrastruktury SŽDC.

## doc. Ing. Otto Plášek, Ph.D.

### Ing. Milan Valenta – Ing. Richard Svoboda, Ph.D. – Ing. Miroslava Hruzíková, Ph.D. Ověřování pražcových kotev z recyklovaného plastu

Článek je zaměřen na proces ověřování pražcových kotev z recyklovaného plastu jako konstrukčního prvku určujícího spolehlivost a bezpečnost bezстыkové koleje ve směrových obloucích malého poloměru.

## Ing. Lukáš Hejzlar

### Posouzení vybraných druhů protihlukových opatření na železnici

Cílem příspěvku je představení a zhodnocení výsledků měření účinnosti vybraných protihlukových opatření na železniční infrastruktuře v běžném provozu.

## doc. Dr. Ing. Roman Štěrba

### Rozvrácení British Rail a její renacionalizace po 20 letech

Příspěvek rekapituluje novodobé rozvrácení British Rail a hledání cesty k renacionalizaci železnice v zájmu sjednocení standardů nabídky dráhy vůči cestující veřejnosti a dosažení udržitelného financování z veřejných rozpočtů.

## Ing. Jan Stískal

### Teplná pohoda v drážních vozidlech

Článek popisuje základní parametry pohodlí v drážních vozidlech, jejich význam a kvantifikaci v současných normativních dokumentech.

## Ing. Martin Tábořský

### Systém broušení kolejnic u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

Broušení kolejnic je v mnoha evropských státech běžnou součástí údržby železniční infrastruktury. Článek připomíná důvody broušení kolejnic a podrobněji se zabývá současností a budoucností broušení kolejnic v kolejiš provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací.

## Ing. Radovan Kovařík

### Systém cyklického broušení výhybek

Řádným a odborným broušením lze předcházet vzniku vad na pojížděných součástech výhybek a udržet je tak v provozu až do jejich úplného dožití opotřebením. Zavedením systému cyklického broušení výhybek je snaha dosáhnout nejen většího výkonu, ale hlavně co nejvyšší kvality prováděných prací.

## Ing. Jiří Pohl

### Vize rozvoje elektromobility

Rozvoj průmyslu i dopravy byl iniciován objevem a využíváním fosilních paliv. Daní za tento pokrok se stala změna klimatu. Lidstvo se proto rozhodlo přestat používat fosilní paliva a naradit je obnovitelnými zdroji energie. A roste poptávka po kolejové dopravě s elektrickou vzbou. Proto je tu naléhavý úkol zvýšit kvalitu a výkonnost této železniční dopravy, aby nové úlohy zvládla. Nástroji k tomu jsou orientace na jednotný systém 25 kV, dokončení elektrizace sítě, vybudování vysokorychlostního systému a použití vozidel se zásobníky energie v okrajových aplikacích.

## Ing. Adam Hlubuček

### Význam popisu infrastruktury pro inteligentní dopravní systémy na železnici

Jedním ze základních předpokladů pro rozvoj železniční dopravy s cílem snížení provoz-

ních nákladů a zvýšení efektivity železničního provozu je implementace principů inteligentních dopravních systémů. Nezbytným podkladem pro realizaci těchto systémů je mimo jiné důkladný popis infrastruktury. Vzhledem k tomu, že se jedná o data, která mohou mít mnohdy i bezpečnostně relevantní charakter, je požadována jejich vysoká přesnost, garantování a komplexnost. Je zřejmé, že touto otázkou je nutné se zabývat také v podmínkách ČR.

## Ing. Tomáš Michálek, Ph.D. – Bc. Jiří Šlapák

### Vliv elektrifikace trati Klatovy-Železná Ruda na jízdní doby a spotřebu energie

Tento příspěvek se zabývá výpočty jízdních dob a spotřeby energie vytipovaných vlakových souprav elektrické a motorové trakce na trati Klatovy-Železná Ruda-Alžbětín s cílem posoudit vliv případné elektrifikace této trati z provozního hlediska.

## Ing. Marie Vopálenská

### Výsledky aplikovaného výzkumu firem českého železničního průmyslu, členů ACRI

Příspěvek informuje o úspěších firem železničního průmyslu v aplikovaném výzkumu, současných možnostech podpory pro vědu a výzkum a jeho výhledech do budoucnosti.

## Ing. Ondřej Fanta,

## Ph.D. – Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

### Vzájemné uznávání při uvádění vozidel do provozu. Pozice Drážního úřadu v nové úloze ERA.

V posledních dvaceti letech prochází železniční odvětví výraznými změnami z hlediska interoperability a propojování železnice Evropy. Historicky se železnice v různých státech vyvíjela odlišně a v rámci EU je dlouhodobě snaha odstranit bariéry bránící celoevropskému provozu. S tímto cílem vznikla v roce 2004 Evropská železniční agentura a spolu s legislativními nástroji EU začala sjednocovat podmínky a technické parametry pro železniční dopravu. V rámci nich pak byly nastaveny postupy, jak uznávat vozidla mezi jednotlivými členskými státy tak, aby systém byl přehledný, jednotný a konkurenceschopný. Nyní vývoj dospěl do fáze tzv. 4. železničního balíčku, který tento systém sjednocuje a vymezuje novou úlohu ERA a jednotné kontaktní místo pro podávání žádostí o schválení vozidel napříč Evropou. ◆



# Na zkoušky přijel i patrový vůz pro ČD

I druhá polovina roku byla ve ZC Velim ve znamení rozličných zkoušek. Mnozí zákazníci dorazili s náročnými zkušebními programy, některé projekty se také podařilo zcela dokončit a na okruhu se objevila pestrá sestava nejrůznějších tuzemských i zahraničních jednotek a lokomotiv. S příchodem podzimu zájem o zkoušky opět vzrostl.



DANIEL LOS, VEDOUČÍ ŽJO | FOTO: ROSTISLAV KOLMAČKA

Na základě technickobezpečnostních zkoušek (TBZ) vydává Drážní úřad průkaz způsobilosti nově schvalovaných kolejových vozidel. Cílem je ověření základních funkcí a chování vozu před jeho uvedením do provozu. Po dvouměsíční odmlce pokračovaly TBZ na lokomotivách Siemens Vectron určených pro ČD Cargo. Během srpna a září se tyto zkoušky uskutečnily na celkem třech dalších lokomotivách, konkrétně 383.003-1, 383.002-3 a 383.005-6.

Z českých firem byla aktivní šumperská Pars nova, které provedla TBZ na modernizovaných osobních vozech určených pro České dráhy. V červenci bylo na programu šest vozů řady Bmmpz. Na začátku srpna pak testy zakončily zkoušky čtyř vozů řady Bmz. U všech jízd byla v čele soupravy elektrická lokomotiva Škoda řady 102 DB, která na své vlastní vozy zatím čeká.

Pars nova provádí pro ČD rovněž vyvazovací opravy lokomotiv řady 380. Ve sledovaném období se uskutečnila zkušební jízda po této opravě pouze na jedné lokomotivě, konkrétně šlo na konci září o stroj 380.020-8.

Společnost DPOV, další člen Skupiny ČD, která provádí vyvazovací opravy elektrických jednotek řady 680, připravila k jízdě zkoušce kompletní jednotku 680.002. Po tragické nehodě jednotky 680.003 ve Studénce, od níž letos v červenci uplynul rok, do doby opravy hlavového a prvního vloženého vozu budou vždy na určitou dobu spojeny vozy jednotek různých čísel, aby byl stále zachován potřebný počet provozních souprav. Od května vozila cestující kombinace jednotek 680.002

(2 vozy) a 003 (5 vozů). Po dokončení vyvazovací opravy na zbylých pěti vozech „dvojkou“ byla tato doplněna svými dvěma vozy z provozu a po tradičním vážení celé jednotky v brněnském depu v Maloměřicích se 23. srpna ráno hlásila plně připravena k jízdě zkoušce na okruhu.

## Hnací vozidla využita

Připomeňme si zkoušky, které ve ZC Velim prováděla ve sledovaném období sousedská zkušebna VÚKV. V srpnu se uskutečnila kvazistatická zkouška bezpečnosti proti vykolejení nákladního plošinového vozu řady Laadgrs určeného pro kombinovanou přepravu automobilů a kontejnerů, kterou pro VÚKV provedla jako subdodávku domácí ZL v nepřevýšeném měrném oblouku o malém poloměru 150 metrů. Tato zkouška je rovněž formou posunu nízkou rychlostí a byla při ní zkušebně použita dvounápravová motorová lokomotiva řady 794, která by mohla v provozu ZC Velim nahradit velkou posunovací lokomotivu.



Červenec patřil zkouškám 24nápravového speciálu s označením TSW 348. Vůz je určen pro společnost Kübler Spedition, která se specializuje na přepravu nadměrných nákladů. Výrobu některých komponentů a kompletaci vozu provedl český výrobce Legios Loco. Vzhledem k variabilitě lze tento vůz použít pro přepravu speciálních kontejnerů a dalších těžkých a rozměrných komodit. VÚKV provedlo s tímto vozem na VZO a MZO brzdové zkoušky s odvěšováním.

Na září si VÚKV ponechalo brzdové zkoušky již zmíněného plošinového vozu Laadgrs. I zde byla pro dvě odvěšovací zkoušky použita prioritně elektrická lokomotiva, ale 8. září se aktivity v elektrické trakti zastavily kvůli plánované odstávce přírodní linky 110 kV. Proto při dalším pokračování zkoušek našla uplatnění motorová lokomotiva Kyklop.

## Ostatní projekty

Závěrečný přehled se zaměří hlavně na české výrobce. Přesto zmíním jednoho staronového zahraničního zákazníka. Uplynul téměř jeden rok, kdy ZC Velim opustily elektrické jednotky ETR 564. Španělský výrobce CAF mezitím vyhrál několik výběrových řízení na dodávky širokého spektra kolejových vozidel pro různé evropské dopravce a je připraven je zkoušet v Polabí od roku 2017. V polovině září aktuálního kalendářního roku ale vyslal na zkoušky modernizovanou elektrickou lokomotivu, která zatím nese označení E402.

České výrobce začnu plzeňskou Škodou Transportation, která dokončila ve dvou fázích zkoušky lokomotiv řady 380 ČD. Nejprve to byla fáze přípravných zkoušek ve druhém srpnovém týdnu, na kterou navázaly počátkem září ostré testy za účasti komisaře z německého drážního úřadu EBA. K jízdám zkoušek byly z provozu uvolněny již tradiční lokomotivy 380.001-8 a 380.010-9. Cílem zkoušek bylo ověření správné funkce vlakového zabezpečovače při přejezdu státní hranice.

## Dorazil i vůz Bdmteeo

Na jeden týden se v polovině září objevil ve ZC Velim modernizovaný patrový osobní vůz Bdmteeo. Modernizaci těchto vozů svěřil národní dopravce, podobně jako osobní vozy pro linku Praha - Berlín - Hamburk, do rukou šumperské společnosti Pars nova. Vozy během této omlazovací kúry prošly modernizací interiéru a vnitřního vybavení. Rozsah zkoušek proto nebyl tak obsáhlý jako v případě vozů pro dálkovou dopravu. Specialisté ZL VUZ provedli elektrické zkoušky a EMC zkoušky zaměřené na funkci centrálního zdroje energie, dále zkoušky srozumitelnosti, zvukové výstrahy dveří, vnějšího hluku při stání vozu a měření intenzity osvětlení. Vozy jsou od nového grafikonu nasazeny v regionální dopravě v okolí metropole nebo na trati Posázavského pacifiku.

Další český výrobce kolejových vozidel CZ LOKO se ve ZC Velim prezentoval zajímavou novinkou. První elektrická lokomotiva modernizovaná společností CZ LOKO nesoucí již národní označení 365.001-7 dorazila na vlečku železničního zkušebního okruhu Cerhenice 9. září a budila patřičnou pozornost. Lokomotiva je modernizací dosluhujících belgických lokomotiv Class 12. První snahy o homologaci těchto strojů sahají až do dubna 2013. Během jízd zkoušek bylo použito celkem šest dalších lokomotiv původní řady Class 12 jako pasivní zátěže. ◆



# TAKOVÝ BYL UPLYNULÝ RO

Konec dalšího roku přišel dřív, než jsme si to sami stačili uvědomit. Není to přitom tak dávno, co jsme na stejném místě bilancovali, jaký že byl ten předchozí. I letošek přinesl mnoho událostí, a to nejen ve světě železnice. My jsme se rozhodli ty nejdůležitější věci připomenout prostřednictvím komiksu. Přinášíme výběr toho, co nás zaujalo, přičemž jsme opět zvolili poněkud odlehčenější optiku. Vždyť bez humoru a smíchu by byl život poloviční a nudný. Navrch připojujeme autentický vtipný dopis adresovaný předsedovi představenstva a generálnímu řediteli Českých drah Pavlu Krtkovi, který jsme ponechali bez zásahů. Tak šťastné a veselé...

Vážený pane generální řediteli,

jmenuji se Eliška a moc bych Vám chtěla poděkovat za zážitky tohoto prodlouženého víkendu, kdy se slavila republika. Už ta jízda ve čtvrtel to bylo něco – tatínek říkal, že tak narvaný peron na Wilsoně už dlouho neviděl a určitě by se líbilo i tatičkovi Masarykovi, když se k nám vrátil ze světa v roce 1918. Jakká slůva že jste přidali ty vagony, nakonec se do vlaku na Slovensko všichni nějak vcpali, takže následovala několikanásobná nuda. Aspoň že se utrhlo půlhodinové zpoždění. To v neděli, když se jelo odpoledne do Prahy, to už bylo jiné lále. Díky narvanosti už na vsetině a neustálému přísunu pasažérů se jednal tatínek sloro pobit s nějakými hošany, kteří tvrdě hájili své pozice v dětském lupě. Nakonec z toho byla rezerva. Ve Valkezu se do našeho vagonu vtěsnil oddíl slautel, a to tak že zabrali jedno celé lupě i přilehlou toaletu v rámci bojovky „Obsad, co můžeš. Na té toaletě jich prý bylo pět, ale to nemám ověřené, dveře byly pak po celou cestu zabíhované. V Olomouci mi tatínek postávající na chodbičce zmlzel vlivem přísunu nových sil z dohledu. Konečně se mi podařilo prošmejdit jeho složky v noufasu a místo okoulaného Bambiho jsem se seznámila s Rambem. V Zábřehu jsem zaregistrovala výkřik nějakého důchodce, že je super se takto vozit jen za čtyři stovky. Na chodbičce jsem jej pro jeho malý vrůst neviděla, ale byl zábavný a vytrvalý. Tuším, že byl zaklíněný mezi ty turisty s cepiny a maminku s tím šilovným chlapečkem, který plakal jen v tunelu. Ono je vůbec fajn, že má vaše firma takový přístup k cestování a lidem. Hlavní je nevynechat, udržet lidi pohromadě. Proč jim cpát další vagony a lazit zážitky? Takhle mnohá maminka ocenila možnost vypustit své batole mezi zajímavý les nohou, sem tam se naslyšla příležitost něco vobližnout a budovat imunitu. To v naší slode je všechno děsně čistý, až je to odporne a děcha pak marodují, jako tuhle Venca Tuký... V Pardubicích to bylo žužo – rodiče si podávali děti volkem, protože to nějak nestihali se protlačit, tak to bylo jako z nějakého akčnicku, fakt hustý. Už se těším na další super jízdu, snad to na Vánoce bude ještě pestřejší. Spolužáci, co jezdí s rodiči jen auty, fakt na ta stovky valí bulvy. Tak Vás, pane generální řediteli Českých drah fakt moc prosím, nikomu nic neříkejte. Zlí jazylkové říkají, že to padne, až začne dráhou s dětmi jezdit i ten váš wenedžment či co. Tak psssssssssss a díky!

Eliška

P.S.: Navrhují zlepšovat – umístěte háčky na kabáty i na chodby rychlíků. To bude už hotový luxus. Tatínkovi se při přesunu v chodbičce nějak zatoulala bunda. Odměnu mi prosím pošlete na moje konto. Číslo pošlu obratem.

Pozn. red.: Elišce děkujeme za dopis, který nás moc pobavil.

Křest zrekonstruovaného vozu Stříbrný šíp



Do Budějovic a Lince začaly jezdit Jižní expresy





# K NA ČESKÝCH DRAHÁCH

Experti ve vlacích měřili kvalitu mobilního signálu



Retro Ostravan zamířil do Dolních Vítkovic



Patrové vozy Bmto a Sysel nahradí staré pantografy



Převod nádražních budov z Českých drah na SŽDC





# Vlaky i autobusy řídí z nového dispečinku

V Liberci zahájil na začátku října ověřovací provoz centrální dispečink regionální dopravy, který pomáhá řidičům i cestujícím. Systém testovaný už od května zajišťuje lepší návaznost autobusových a vlakových spojů a díky GPS umožňuje sledovat on-line autobusy a vlaky zapojené v integrované regionální dopravě IDOL. Cestující si navíc zjistí informace prostřednictvím internetu a chytrých telefonů.



dávání informací řidičům autobusů, po dolažení komunikace mezi systémy dispečinku, ČD a SŽDC také výpravčím nebo dispečerům na železnici. Řidiči autobusů mají k dispozici moduly, které jsou součástí odbavovacích systémů. Všechna moderní vozidla ČD – RegioSpidery či Regionovy, ale částečně starší motorové vozy řad 810 a 843, jsou vybavena GPS modulem, který polohu vlaku odesílá do systému ČD a poté KORIDu. „Informace o jízdě vlaku, který není vybaven modulem GPS, se sbírají do systému Českých drah od výpravčích z elektronických dopravních deníků jednotlivých stanic,“ doplnil vedoucí dispečinku Roman Martinec.

## Pomohou odjezdové tabule

Cestující mají k dispozici odjezdové tabule pro kteroukoli vlakovou nebo autobusovou zastávku v Libereckém kraji. Nechybí na nich údaj o aktuálním zpoždění, nasazení bezbariérového vozidla nebo informace v případě dopravní mimořádnosti týkající se dané zastávky. Do systému budou zapojeny i velké tabule na autobusových nádražích. Panely se také zobrazí bezplatně na jakémkoli zařízení s webovým prohlížečem a připojením k síti. Tuto službu budou moci po dohodě s koordinátorem využívat například města a obce, informační centra, turistické lokality, restaurace, obchody a další místa v blízkosti zastávek veřejné dopravy. Ve chvílích, kdy lidé přestupují mezi různými spoji, zasílá dispečink řidiči nebo výpravčímu informaci o jízdě přípojného spoje a případné nutnosti vyčkat na přestup.

Aktuálně je v systému zadáno 1 260 přestupních vazeb mezi spoji, pro každou z nich je předem nastavena čekací doba s ohledem na to, za jak dlouho jede další spoj stejným směrem nebo jaké jsou další návaznosti po trase spoje, který by se čekáním zdržel.

Většina funkcí dispečinku je zajištěna informačním systémem automaticky. Dosavadní testování podle očekávání potvrdilo, že automatický režim nedokáže pokrýt všechny situace, které mohou v provozu nastat. „Zaznamenali jsme i zájem ze strany Českých drah na lepším propojení našeho systému s těmi, jež využívají zaměstnanci národního dopravce v pokladnách nebo průvodci ve vlacích. Jistě by to přispělo lepší komunikaci a informovanosti cestujících,“ řekl Pavel Jaško. ♦



Pracoviště funguje každý den od čtvrté ranní až do půlnoci. Na snímku dispečer Václav Kolář.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR | PRINTSCREENY: KORID LK

O vzniku centrálního dispečinku pro Liberecký kraj se začalo mluvit již před mnoha lety. Plány se nakonec podařilo uskutečnit a region se zařadil po bok některých dalších krajů, které již centrálně řídí veřejnou dopravu – například v Jihomoravském kraji. Zavedením dispečerské služby se daří obrazně řečeno eliminovat koncová světla ujíždějících návazných autobusů nebo vlaků, které na sebe nepočkaly. Pohyb jednotlivých spojů dispečer sleduje pomocí GPS přímo na mapě. Systém sám upozorní na případné problémy, zobrazí i nehody a komplikace na silnicích. „V případě zpoždění jednoho spoje upozorní řidiče navazujícího spoje, aby třeba několik minut počkal. Naopak v případě většího zpoždění dá pokyn, aby pokračoval v jízdě,“ vysvětlil vedoucí projektu Pavel Jaško z firmy KORID LK, která je krajským koordinátorem dopravy. Dodal, že cestující oceňují i webovou stránku pro tablety nebo chytré telefony, díky níž se každému jednoduše zobrazí nejen jízdní řád, ale i aktuální informace o příjezdu do jakékoli zastávky, případné zpoždění či reálné nasazení bezbariérových přístupných vozidel.

## Dolaďují se funkce

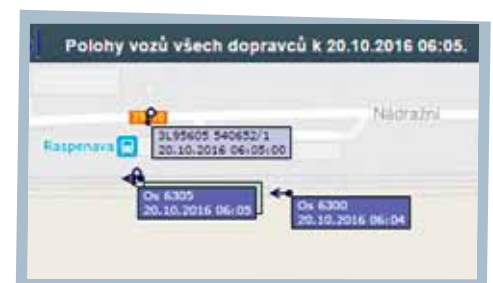
Dispečink je momentálně spuštěn v ověřovacím provozu, v rámci něhož se prověří a postupně dolaďí jednotlivé funkce a komunikace mezi všemi zúčastněnými subjekty. Od začátku ledna 2017 již bude podle Pavla Jaška dispečink fungovat v plnohodnotném provozu. Dis-

pečink má v současnosti k dispozici pilotní data o vlacích ČD, ale i celé řady linkových dopravců, kteří zabezpečují veřejnou autobusovou dopravu v kraji. V běžný pracovní den nyní sleduje jízdu z 268 autobusových a 539 vlakových spojů. Monitorovány jsou nejen regionální, ale i dálkové autobusové linky a městská doprava v Turnově. Postupně by do systému měla být zapojena i městská hromadná doprava v dvojměstí Liberec – Jablonec nad Nisou a také v České Lípě a další menší dopravci.

## Testování odhalilo drobné nedostatky

Do systému dispečinku se vedle firmy KORID LK, která jej provozuje, zapojilo mnoho dalších subjektů, například dodavatelé či poskytovatelé služeb informačních systémů. Při testovacím provozu se podařilo odhalit menší nedostatky v propojení všech systémů, postupně se dolaďuje komunikace mezi všemi subjekty, aby byla co možná nejefektivnější. Dopravci na základě upozornění dispečerů postupně odstraňují i některé chyby v jednotlivých odbavovacích zařízeních, jako špatně fungující GPS moduly nebo přenos dat. Důležitou součástí dispečinku je i pře-

Linka	Směr jízdy	Odj.	St.	Zp.
200	Liberec,aut.nádr.	18:55	6	6
950	Semily,aut.nádr.	19:02	4	3
187223	Praha,Černý Most nava v K01	19:20	3	7
920	Praha,Černý Most nava v K01	19:20	3	7
340	Liberec,aut.nádr.	19:30	6	







Intermodální stanice Gare do Oriente v Lisabonu. Architektem je Santiago Calatrava.

# Železnici v Portugalsku pomohou miliardy

Železnice v Portugalsku musely na rozdíl od drah v sousedním Španělsku až dosud výrazně šetřit. Řada tratí nebyla vůbec používána, plánovaná vysokorychlostní trať Lisabon – Madrid byla „pohřbena“ úplně, stávající infrastrukturu provozovatel zanedbával. Letos se ale nová socialistická vláda rozhodla změnit kurs a v následujících šesti letech investovat do železniční infrastruktury 2,7 miliardy eur, konkrétně do obnovy a výstavby asi 1 200 km tratí.

STANISLAV HÁJEK Z EISENBAHN-REVUE | FOTO: WIKIPEDIA

Většina plánů přitom již řadu let leží v šuplíku úředníků, ale konzervativní portugalský kabinet je dlouho nechtěl realizovat a prostředky z Evropské unie raději směřoval do silniční sítě. Financování současných projektů z 95 procent převezme právě EU.

Letos vláda investuje do hlavní trati z Lisabonu do Porta, kde je naprosto nezbytná zásadní modernizace. V délce 35 km mezi městy Alfarelos a Pampilhosa je nutná výměna kolejnic, obnova spodku, zlepšit se musí i odvodnění, aby se zabránilo záplavám, jak tomu bylo v únoru tohoto roku. Ve druhé etapě do roku 2020 se rovněž počítá se sanací úseků Ovar – Gaia a Braço de Prata (Lisabon) – Alverca. V současnosti je na této trati řada pomalých jízd, což negativně ovlivňuje dodržování jízdního řádu.

## Lepší spojení do Španělska

Kvůli zastavení provozu na třech tratích do Španělska (Povinho – Barca d'Alva – la

## Comboios de Portugal

Dominantním osobním železničním dopravcem v Portugalsku je společnost Comboios de Portugal (CP), což v češtině znamená „vlaky Portugalska“. Firma vznikla v roce 1951 pod názvem Caminhos de Ferro Portugueses, současný název používá od 16. dubna 2009, kdy se transformoval původní podnik. CP provozují železniční dopravu na zhruba 2 600 km tratí širokého rozchodu kolejí, které jsou přibližně z poloviny elektrifikovány, a na 188 km úzkorozchodných drah. Páteří je severojižní magistrála Braga – Porto – Coimbra – Lisabon – Algarve, kde jsou provozovány vysokorychlostní spoje Alfa Pendular. Vlaky InterCity obsluhují také odbočky do Guimarães, Guardy/Castelo Branco, Évory a Beje. Regionální doprava byla na počátku 21. století o něco dostupnější než v sousedním Španělsku, avšak zejména v Alenteju byla drasticky zredukována. Oproti střední Evropě má menší význam.

## Zájem o příměstské vlaky

Správcem železniční infrastruktury je REFER. Aktuálně je v provozu 2 843 km železničních tratí. Hlavním železničním podnikem jsou Comboios de Portugal, které ročně přepraví okolo 130 milionů cestujících (zhruba o třetinu méně než České dráhy ve srovnatelně lidnatém Česku). Hojně jsou využívány zejména příměstské vlaky v aglomeracích Porta a Lisabonu. Tato dvě města provozují také metro, lisabonské je klasické, portské je z velké části nadzemní a připomíná tramvajovou rychlodráhu.

Fuente de San Esteban, Torre das Vargens – Badanou, Torre das Vargens Cáceres) se mezinárodní přeprava koncentruje na dvě jednokolejné tratě vedoucí přes Valencii do Viga a přes Vilar Formoso do Salamanky. Pro nákladní dopravu jsou kapacitou však naprosto nedostatečné. V osobní dopravě jezdí v současné době jeden pár vlaků přes Vilar Formoso a dva páry vlaků přes Valencii. Trať přes Vilar Formoso je jediná horská železnice, která je elektrifikovaná. Sklonové poměry jsou zde až 20 promile, přičemž její vrchol je ve výšce 811 m ve stanici Guarda. Na této trati se kvůli křížování nákladních vlaků předpokládá prodloužení dopravních kolejí z 500 na 750 metrů.

Aby kvůli pracím nemusela být přerušena vlaková doprava a zůstal zachován provoz vlaků, opět se zprovozní železniční trať Linha da Beira Baja, což je druhá trasa, která spojuje Lisabon s Guardou. Elektrifikovat by se v bu-



Alfa Pendular na lisabonském nádraží Oriente

docnu měl obloukový úsek mezi městy Covilhã a Guarda.

Elektrifikace jednokolejné Linha do Minho, druhé trati vedoucí do Španělska na severozápadě země, se má prodloužit o 43 km v úseku Nine až Viana do Castelo. Zároveň se koleje pro křížování prodlouží na 750 m. Tato osa, která spojuje přístav Porto se španělským přístavem Vigo, je nejdůležitější na soukromé nákladní železnici Takargo, jež zde nasazuje lokomotivy Vossloh EURO 4000.

Od té doby, co byl před několika lety zastaven provoz na Linha do Leste (Torre das Vargens – Portalegre – Badajoz) a na Ramal de Cáceres (Torre das Vargens – Cáceres), již neexistuje trať spojující Portugalsko se španělským Madridem. Proto se chystá výstavba nové přibližně stokilometrové trati z Évory až do španělského Badajozu. Určena bude především pro nákladní dopravu. Zda po ní budou jezdit i osobní vlaky, zatím ještě nebylo rozhodnuto.

## Elektrifikace na jihu

Z Lisabonu na jih země je v současnosti elektrifikována Linha do Sul do stanice Faro. Investiční program však předpokládá elektrifikaci až do stanice Vila Real de Santo António, která leží na hranicích se Španělskem, a dočká se i úsek Tunes – Lagos.

Portugalsko investuje do železniční infrastruktury ve velkém stylu, aniž by se na rozdíl od Španělska, zaměřilo pouze na prestižní projekty. Slibuje si od toho lepší konkurenceschopnost vůči silniční a autobusové dopravě. ◆



# RailDriver®

DRIVE YOUR TRAIN



RECENZE

## Pult mašiny do obýváku

Možná není daleko doba, kdy budou strojvedoucí ovládat vozidla prostřednictvím běžné klávesnice a myši. Zatím však jejich pracoviště disponuje speciálními ovládacími prvky, a tak se nadšenec do desktopové vlakové simulace může cítit o tento vjem ochuzen. S touto myšlenkou vstoupil na trh před několika lety producent první specializované periferie pro ovládání železničních simulátorů. Rozhodli jsme se proto, že si vyzkoušíme, jak tento hardware posouvá simulátory blíže k realitě.

VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: AUTOR, RAILDRIVER.COM

Pokud patříte mezi konzumenty vlakových simulátorů na platformě PC, určitě jste se už párkrát dostali do situace, kdy by vám rychlé sáhnutí po brzdiči místo hledání správné klávesy ušetřilo projetí zastávky nebo návěstidla. Samozřejmě to v případě hry na strojvedoucí-

ho není takový průšvih jako v reálu, ale po špinění strojevodcovského konta zamrzí. A protože podobné nepřístojnosti trápily už v „pravěku“ železniční simulace skupinu amerických nadšenců, chopili se myšlenky vytvořit pro drážní simulátory specializovaný hardware. Tak vznikl RailDriver, pult imitu-

jící ovládací prvky hnacího vozidla, jehož prvotní verze spatřila světlo světa už v roce 2002, kdy byla optimalizována pro dnes už legendární Microsoft Train Simulator. Využití ale najde i dnes.

### Vybalení a zapojení

V krabici najdete kromě samotného pultu (který na fotografiích působí mnohem subtilnějším dojmem) napájecí kabel, instalační CD, nálepky pro označení jednotlivých ovládacích prvků a tištěný návod k obsluze. Pokud budete až kýčovitě barevnou krabicí obracet dnem vzhůru s otazníkem, jestli je to za vašich 200 dolarů vše, pak vězte, že je. Víc toho ale opravdu nepotřebujete. Žádná překvapení se nekonají ani při zapojení a zprovoznění pultu. Stačí napájecím kabelem zajistit dodávku energie a USB konektor vsunout do portu počítače. Autodetekce se pak postará s jeho identifikací, ovladače z instalačního CD nebyly v našem případě potřeba. Existuje ještě možnost využít program na profilování jednotlivých funkcí v různých simulátorech, pokud se ale podobně jako my rozhodnete provozovat RailDriver s Train Simulatorem 2016 (a jeho různých verzí), je detailní specifikace k ničemu.







## HODNOCENÍ

RailDriver je nejlepším specializovaným ovladačem pro drážní simulátory na trhu. Ovšem jen proto, že je jediným svého druhu. Existují sice omezené edice jiných pul-tů, další jsou dostupné na japonském trhu, reálně využitelný pro běžného fanouška je ale jen RailDriver. A ten je z našeho pohledu řešením v první řadě pro amerického fanouška. Pokud patříte mezi bezmezně obdivovatele amerických strojů a v simulátoru ponejvíce brzdíte koleje USA nebo Kanady, pak vám můžeme RailDriver doporučit. V opačném případě si sežeňte starý joystick nebo dva, stáhněte zdarma poskytovaný software pro mapování os a tlačítek a máte základní ovladače za zlomkové náklady RailDriveru.



## Zpracování a materiály

Byť je RailDriver typicky plastovým příslušenstvím a kromě stojin pák na něm žádné kovové prvky nenajdete, jde o plasty kvalitní a subjektivně musíme uznat, že dojem z kvality výrobku nijak nesnižují. Připomínka k délce drah pákových ovladačů a přesnosti potenciometrů již zazněla, takže zbývá podotknout, že tlačítka a přepínače jsou na tom o poznání lépe, jejich citlivost a zdvih tak akorát, umístění s ohledem na nevelkou konstrukci pultu velmi dobré. Co nám při testování ale vadilo, byla absence materiálů, které by zamezily pohybu pultu po hladké ploše stolu. Ano, dá se to vyřešit svépomocí, například dolepením gumových podložek na plastové nožičky, ale model „dodělej doma“ bychom u ne úplně laciné periferie nečekali. ◆



## Uživatelský komfort a dojem

Rozměry je pult na úrovni běžné klávesnice, což může být v případě omezeného prostoru výhodou, pokud ale chcete mít pocit, že v ruce držíte ovladače skutečného stroje, jejich miniatury vás nejspíše zklamou. Všechno je určeno rukám spíše dětským. Na druhou stranu je ale RailDriver na první pohled zpracován kvalitně a určitě ohromí množstvím ovladačů, programovatelných i předdefinovaných tlačítek.

V případě nejexponovanějších jízdních pák nabízí: volič směru, sdružený ovladač jízda-brzda, ovladače (brzdiče) průběžné brzdy a přímočinné (lokomotivní) brzdy. Dále na pultu najdete jeden třípolohový ovladač pro stěrače a další pro osvětlení, šest tlačítek pro funkce typu houkačka, vlakový zabezpečovač, ovládání sběrače, atp. a dalších 34 (!) programovatelných tlačítek. Kromě toho je na pultu umístěno čtyřsměrové tlačítko pro ovládání pohledu a kolébka pro přiblížení nebo oddálení kamery. To všechno dohromady umožňuje zcela odložit klávesnici a myš a simulátor zcela plnohodnotně ovládat jen pro-

střednictvím této periferie. Velmi efektní je velký digitální rychloměr, který ukazuje rychlost ze simulace přímo na vašem pultu.

Dráhy pákových ovladačů nejsou vzhledem k velikosti pultu dlouhé a chvíli nám trvalo, než jsme si zvykli na jejich citlivost. Otázkou je také kvalita potenciometrů, protože občas se nám stalo, že při úkonu, kterým je například snížení poměrného tahu až na nulu, stroj detekoval jedno až dvouprocentní požadavek na výkon i přesto, že páka byla v nulové poloze. Daleko větším handicapem pro uživatele zvyklého na evropský standard ovládání vozidel je americká filozofie ovládání a logika použití jednotlivých pákových ovladačů. Například nárůst výkonu zadáváte směrem k sobě, nikoli od sebe, jak jsme v našich končinách zvyklí. Podobně tlak v průběžném potrubí snižujete pákou pohybem dopředu, což je úplně obrácená filozofie než u většiny evropských vozidel. Logiku dává snad jen ovládání směru jízdy (od sebe - vpřed, k sobě - vzad) a „brzdič“ přímočinné“ brzdy (k sobě za-brzděno, od sebe odbrzděno). Zvyk vyžaduje i funkce sdruženého ovladače jízda brzda. Pokud v simulátoru zvolíte vozidlo, jehož ovládání výkonu a brzdy má separátní logiku, bude vám sdružená funkce do jedné páky k ničemu a polovinu dráhy tohoto pákového ovladače nemůžete k ničemu využít.



- kopie pultu stroje americké provenience
- funkční rychloměr
- kvalitní povrchová úprava
- množství programovatelných tlačítek

- americká filozofie ovládání
- cena
- nepřesnost potenciometrů
- rozměry





# Na návštěvě v zemi Kimů (1.)

Je ráno 6. září a naše malá skupina cestovatelů shlíží z oken hotelu Zhong Lian v čínském Dandongu na mohutnou dvojici mostů, překonávajících kalné vody několik set metrů široké řeky Ja-lu. Již za několik hodin bychom se měli ocitnout na druhém břehu a poznat tajemnou zemi, do níž není vůbec jednoduché se dostat a která si zakládá na své totální uzavřenosti. Tam za řekou je Korejská lidově demokratická republika (KDR), v místním jazyce nazývaná Čoson Mindžudžui Inmin Konghwaguk, jíž desítky let vládne rodina Kimů.

MARTIN ČERNÝ | FOTO: AUTOR

Datem KDR je 15. srpen 1945, kdy byla po mnoha letech bojů vyhlášena nezávislost na Korejci nenáviděném Japonsku. Po druhé světové válce se Korea rozdělila přibližně podél 38. rovnoběžky na dva státy. Do čela severní části rozdělené země byl oficiálně dosazen komunistka Kim Il-sung (u nás známý jako Kim Ir-Sen), zapálený vlastenec a partyzánský bojovník. Jeho prvotní záměry nebyly až tak špatné, původně chtěl jen zbavit korejský poloostrov japonské okupace. Ale byl to nakonec právě on, jehož vojska v červnu 1950 překročila hranice Jižní Koreje a začala krvavá tříletá válka, během níž zemřelo asi 3,5 milionu lidí. V červenci 1953 bylo podepsáno příměří, které je s určitými problémy dodržováno dodnes. Nikdy však nebyla podepsána mírová smlouva a obě korejské země jsou tedy formálně pořád ve válečném stavu. Je třeba ještě podotknout, že oficiální doktrína KDR si velmi ráda upravuje historii k obrazu svému a podle ní byla komunistická Korea naopak napadena „zlým“ Jihem.

## Cizinci od místních separováni

Dnešní KDR, kde žije 25 milionů obyvatel, je na rozlohu zhruba stejně velká jako bývalé Československo. Něco jako turismus v Severní Koreji prakticky neexistuje, není dovolen volný pohyb osob a chce-li místní občan opustit své město či bydliště, potřebuje k tomu úřední povolení. Pokud cestuje do Kimova „království“ cizinec, vždy musí počítat s řadou omezení. Každá cesta musí být dopředu naplánována a schválena korejskou stranou, přičemž Korejci mohou kdykoli cestu změnit či zrušit. Vždy se cestuje ve skupině, kterou doprovázejí dva průvodci. Absolutně neexistuje, že by se cizinec například procházel po ulici sám bez doprovodu, neměl by sám ani přecházet ulici. Cizinci jsou vždy ubytováni v několika existujících luxusních hotelech, stravování je vždy formou plné penze. Jídlo je stylu jak místního, tak evropského a je ho vždy dostatek či spíše nadbytek.

Požadavky na izolaci cizinců od místních obyvatel jdou až tak daleko, že jsou vždy hlídány vchody do hotelů a ty nelze svévolně opustit. Okna v hotelu bývají vždy zamčena či zašroubována, aby nešla otevřít, a pokoje mají díky tomu vždy klimatizaci. Výjimkou jsou jen mnohapatrové hotely v Pchjongjangu, kde nás naopak otevření okna v 21., respektive 39. patře opravdu překvapilo. Jednotlivé skupiny jsou vždy přepravovány separátně autobusy, a to opět pod dozorem průvodců, čímž



je případný kontakt s místními opět omezen na minimum. V hlavním městě a v určitých jeho částech jsou na turisty lidé poměrně zvyklí, ale ve zbytku země to neplatí. Mnoho Severokorejců cizince nikdy nevidělo a v mnohých částech země ani žádný desítky let nebyl. Není se proto možné divit, že domorodci jsou velmi plaší a fotografovat je velkým problémem. Oficiálně je to bez jejich souhlasu dokonce zakázáno a považuje se za krajně nevhodné. Cizinci smí navštívit jen určitá místa a oblasti a není možné si cestu naplánovat zcela podle svého. Pokud se chce člověk do KDR dostat, je nezbytné přistoupit na specifické severokorejské požadavky, jinak máte smůlu...





### Fotografování s omezeními

A co je tedy v KLR oficiálně zakázáno fotografovat? Absolutní tabu je armáda a veškeré ozbrojené složky, na to jsou všichni místní velmi citliví. Nesmí se dokonce zvěčňovat jakékoli stavby, protože na nich pracuje mnoho vojáků. Další oblastí je železnice, která je bohužel považována za strategickou záležitost. Fotografování kolejiště či pouhého přejezdu se závorářem byl neskutečný problém, a tak jsem za těch pár záběrů opravdu vděčný a velmi si jich považuji. Nesměli jsme navíc fotografovat všechno, co by mohlo být považováno za dehonestující, tedy to, co by komunistickou zemi mohlo hanět. Byly to hlavně rozbité silnice a mosty, kouřící nákladní auta poháněná dřevoplynem a především místní lidé. V zásadě je vše na benevolenci průvodců, kteří zároveň mohou požadovat jakýkoli snímek smazat, což se naší skupině bohužel několikrát stalo. Nesmí se také fotografovat z oken jedoucího autobusu, ale v našem případě nám to průvodci víceméně tolerovali.

Naopak je velmi vítáno zvěčňování neskutečného množství monumentů, soch, památníků a vyobrazení „věčného prezidenta“ Kim Ir-Sena a „generála“ Kim Čong-ila. Byli jsme upozorněni, že sochy musí být na fotce vždy celé a vyfotit jen část postavy by znamenalo urážku příslušného Kima a důvod k okamžitému smazání snímku. Dále je možné fotografovat přírodu a krajinu, které jsou v KLR na většině území opravdu pěkné a oku lahodící. A kupodivu nikomu nevadilo, když jsme dokumentovali civilní letadla na letišti...

Naše cesta po KLR trvala dvanáct dní, což je délka neobvyklá i podle zástupkyně místní cestovní kanceláře. Doba poměrně dlouhá na to, aby si člověk udělal jakýsi obrázek o zemi, která je místní ideologií vychvalována až do nebes a západním světem pasována na jednu ze zemí „osy zla“. Země se již poměrně vzpamatovala z hladomoru, při němž v letech 1995 až 1998 zemřelo podle různých údajů až dva miliony obyvatel. Severokorejci jsou i dnes velmi útlých a štíhlých postav, jediného obézního Korejce jsem viděl pouze na fotografii, a tím nebyl nikdo jiný než současný vůdce – „maršál“ Kim Čong-un...

Dodávky elektrické energie se zdají být již pravidelné, i když se evidentně šetří. Ale ve večerních hodinách se v domech svítilo, byť se nám zdálo, že v každé místnosti je jen jedna úsporná žárovka, ulice byly přiměřeně osvětlené, a v hlavním městě jsou dokonce mnohé budovy a symboly režimu do určitých hodin nasvíceny. Elektrická městská doprava normálně fungovala a viditelné problémy jsem nezaznamenal. Totéž se dá říci i o dodávkách benzínu či nafty. V samotném hlavním městě je rozhodně více automobilů a autobusů, než jsme očekávali, a provoz je místy docela hustý. Při této příležitosti je vhodné uvést, že v KLR není v zásadě umožněno soukromé osobní vlastnictví osobního automobilu, veškerá jezdicí vozidla patří armádě, státní správě, úřadům či se jedná o vozidla taxi.

**Čučche je dobrá propaganda**  
Každé putování začíná a končí v Pchjongjangu, který je středobodem všeho dění v Severní Koreji. Vzhledem k několikerému přechodu fronty a těžkým bojům během korejské války bylo město prakticky srovnáno se zemí a od padesátých let postupně zcela nově budováno. Pchjongjang, což v překladu znamená „plochá země“, je klasické socialistické město s mnoha širokými bulváry, monumentálními panelovými domy a s ideologickými stavbami z betonu, mramoru či bronzu. Městem protéká mohutná řeka Taedong, která jej rozděluje na výstavnější západní a chudší východní část. Je tam mnoho krásných parků se vzorně udržovanou zelení a na ulicích velmi čisto. Průvodci se mohou přetřhnout, aby ukázali všechny památníky, věže, sochy či muzea, které oslavují Kim Ir-Sena, Kim Čong-ila či oficiální státní ideologii „čučche“. Tuto lze volně přeložit jako „absolutní soběstačnost“, a byť je ekonomickým nesmyslem, stále je oficiálně prezentována jako jeden z největších úspěchů Kimova vedení. Mnoho výrobků dovezených ze zahraničí je potom domácí veřejnosti prezentováno jako výrobek „domácí“. Poslední dobou ale Severokorejci nejsou tak důslední, protože například zahraničním, poněkud čínským dopravním prostředkům jsou ponechávány jejich typová označení a symboly.







I v podhůří našich hor bývalo sněhu přehršle na kolejových drahách. Neobešly se bez něj ani tramvajové dráhy v Liberci či Jablonci na úpatí hor Jizerských. Dne 10. 12. 1925 byl poprvé nasazen v Liberci při odklízení sněhu nový motorový pluh, který vidíme na snímku o několik let později na nádvoří místní vozovny.



I na elektrické Durynské lesní dráze (Thüringerwaldbahn) ve středním Německu se občas protrhne v zimním období nebe a zasype zdejší tratě bohatou nadílkou sněhu. Proto byl pro snazší dostupnost hor v zimních měsících vyroben v roce 1970 tento sněžný pluh. Durynská dráha o délce téměř 22 km spojuje na rozchodu 1 000 mm od 17. 7. 1929 Gothu (50 000 obyv.) od místního Hlavního nádraží s obcemi a městy (Leina, Walterhausen, Friedrichroda, Tabarz) na severní straně Durynského lesa i s celou řadou rekreačních zařízení, zámků, turistických stezek, parkovišť a sportovišť. Dráha vychází z nadmořské výšky 270 m a v pohoří dosahuje téměř 440 m. Konečná stanice leží vzdušnou čarou asi 5 km od třetí největší Durynské hory Crosser Inselsberg (916 m). Začátek provozu zde byl zahajován s kmenovým stavem 10 motorových vozů, 7 vlečných vozů a 3 zavazadlové vozy. Nás ovšem může potěšit, že po několik let je tato dráha spojena i s vozidly z ČKD Tatra Smíchov, konkrétně s kloubovým vozem KT4D.

# Když je sněhu přehršle aneb zaváté

„Kristepane, lavina!“ „Jakápak lavina, to se jen sesunulo větší množství sněhu...“ Snad každý si vybaví známou hlášku z nezapomenutelného českého filmu Kalamita s Bolkem Polívkou v hlavní roli. Nastupující zima nám může přinést sněhu víc než dost, a na železnici je to obzvlášť nemilé. Jak se s přívaly bílé hmoty bojovalo dříve?



JAN DVOŘÁK | FOTO: AUTOR, DANIEL NOVÁK, ARCHIV

Řekne-li se kalamita, mnohým železničářům se okamžitě vybaví neprůjezdné tratě zavalené sněhovou pokrývkou, mrazem vzniklé lomy kolejnic a výhybek, zlámané stromy ležící na tratích, prolomené střechy rotund v depech a sněhem zaspané stroje.

Jako první se na železnici v obtížných zimních podmínkách začali orientovat Angličané. Byla polovina 19. století a na Ostrovech vznikaly i první kresby, dřevoryty a mědirytiny, kdy tehdejší umělci zachycovali děj na zimní železnici. Z těchto obrázků bylo možné „vyčíst“ snahu parního stroje i osádky lokomotivy prorazit například sněhovou závěj, odhazování sněhu lopatami před lokomotivou, ale třeba i člena osádky, jak ulovil před mrazem ukrytého divokého králíka, ležícího polozmrzle v jamce někde poblíž trati. Čas od času si příroda zkrátka postaví hla-



Fotopohlednice z roku 1931 dokazuje, jaké kdysi bývaly přívaly sněhu na severu Čech. Na únorovém snímku je zavátý vlak u Kamenického Šenova na trati Česká Kamenice – Česká Lípa, v jehož čele stojí stroj řady 312.701 (do České Lípy se jezdilo převážně tendrem vpřed).

vu a po několika na sních hubených letech o sobě dá vědět mohutnými přívaly. Z historie víme, že v takových mimořádných situacích, vzniklo i mnoho fotografií, které se vbrzku ob-

Jak vypadá zima na „zlatokopecké“ dráze na Aljašce, ukazuje fréza Yukonské železnice v akci. Představte si sílu a ohlušující řev 129 tunové frézy, jejíž rotující nože se prořezávají až čtyřmetrovými sněhovými závějemi. Tuto práci vykonávala Cookova fréza (rotační pluh), kterou místní železničáři pojmenovali Číslo 1. Na Bílém průsmyku (White Pass), nacházejícím se ve výšce 888 m n. m., sněží od pozdního září až do konce května a fréza č. 1 vyrobená v roce 1899 se velice dobře hodila k zimním službám v začátcích Yukonské železnice. Parní stroj poháněl třímetrové nože frézy, kterou tlačila jedna nebo dvě parní lokomotivy. Tato kombinace byla schopná se prokousat i skoro neproniknutelnými sněhovými závějemi.

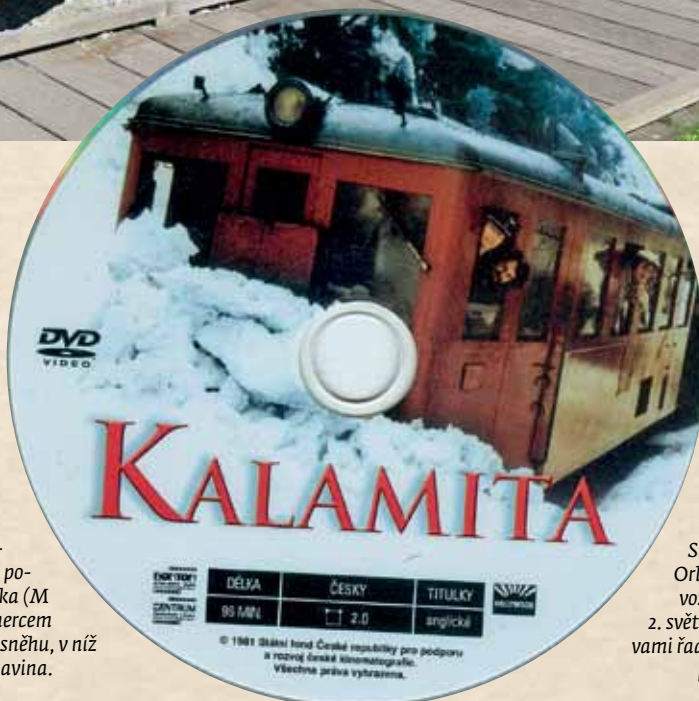




Historická rotační sněžná parní fréza (tzv. Č. 1) pro trať White Pass (Bílý průsmyk či Bílé sedlo) na nádraží městečka Skagway na Aljašce (26. 8. 2015). Služební vagon sloužil v zimě jako kancelář i ubytovna pro posádku vlaku.

# koleje

Když je sněhu přehršle, dokumentuje i československý film z roku 1981 s příznačným názvem Kalamita. Celý snímek natáčela v zimních měsících v oblasti Jizerských hor režisérka Věra Chytilová. Film vyšel i na DVD (viz snímek) a jeho pointou je vjezd červeného Hurvínka (M 131.1), vedeného strojvedoucím hercem Boleslavem Polívkou, do závěje sněhu, v níž ho později ještě zavalí sněhová lavina.



Snímek převzatý z tiskoviny je z února roku 1942 na trati Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách. Téměř každou zimu zde kdysi provoz uvázl na hodiny a někdy i na dny pro závěje sněhu. Tehdy v únoru za 2. světové války v závějích pod Rokytnicí trčely tři dny dva vlaky s lokomotivami řady 434.0 a 320.0. Na snímku studený Čtyřkolák s namalovaným bílým písmenem „V“, victoria = vítězství, které němečtí okupanti očekávali.

jevily jako fotopohlednice. Stávalo se tak v různých krajích i zemích zejména v první polovině minulého století a tyto dopisnice se daly zasílat poštou a měly i historickou úlohu v zachování obrazových informací v době absence filmu a televize.

Ale i v současné době nás někdy zimní příroda překvapí. Namátkou stačí zmínit netradiční únorovou příhodu před několika lety na tramvajových kolejkách. Tehdy jsem jako řidič vozu typu T3 vjel pomalu do ledem pokrytého, zasněženého a zmrzlého oblouku v domněnání, že to projedu. Nestalo se a předek tramvaje mírně nadskočil a přední podvozek vyjel mimo kolej na zasněženou dlážděnou vozovku. Sběrač ovšem zůstal pod trolejí. Přešel jsem na zadní vozidlo, odkud se dá ovládat též jízda tramvaje, a zpětným chodem jsem přední podvozek opět dostal na koleje. Že se to celé odehrálo takhle v „klidu“, bylo dílem náhody a štěstí. Některé naše snímky ukazují, že jiní takové štěstí neměli a uvázli se svými vozidly na trati. Jiné fotografie naopak ukazují, jakou technikou se jednotlivé dopravní organizace na sněhové kalamity začaly připravovat.



Leden 1914 v jižní Francii a dva zatopené parní stroje pohlcené sněhovou nadílkou. Tehdejší nečekáný přívál sněhu dal vzniknout této fotopohlednici z Narbonne v podhůří Pyrenejí.





### Velké díky ČD za spolupráci při organizaci turistické akce

Chtěl bych za Klub českých turistů, Oblast Královéhradeckého kraje a za místní odbohy KČT (Lázně Běláhrad, Nová Paka, Hořice, Ostroměř) velice poděkovat Českým drahám za příkladnou spolupráci při organizaci mezinárodní turistické akce Za posledním puchýřem konané o prodlouženém víkendu mezi 17. a 20. listopadem v Lázních Běláhrad. Konkrétně se jedná o posílení vlakových spojů v určitých denních časech v době konání akce. I přes ne zrovna ideální sobotní počasí – hlavní den akce, kdy přijede větší množství jednodenních návštěvníků – návštěvnost předčila očekávání organizátorů a byla druhá nejvyšší v pětáctileté historii. Posílení vlakových spojů bylo tedy velice nápomocné. Akce se vydařila a dorazilo výrazně více lidí, než jaká byla očekávaná pořadatelů. Přijeli účastníci z celé republiky i ze zahraničí. I přes deštivé počasí se akce zúčastnilo neskutečných 1 960 účastníků, což je jedna z nejvyšších účastí za 45 let konání této akce. Pouze v Poličce v roce 2002 bylo účastníků něco více a v Lázních Běláhradě v roce 2001 bylo také přes devatenáct set účastníků.

PETR HOŠKA



### Zaměstnanci ČD mi zachránili zapomenutý mobil ve vlaku

Dovoluji si vám sdělit, že zaměstnanci vaší společnosti mě nedávno velice mile potěšili. Cestovala jsem dne 25. 11. letošního roku spěšným vlakem Labe v čase 17:03 z Masarykova nádraží do Českého Brodu. Doma ve večerních hodinách jsem zjistila ztrátu svého mobilního telefonu. Jaké však bylo mé překvapení, že paní průvodčí odevzdala můj mobilní telefon na přepážku v Kolíně a paní pokladní u mezinárodních jízdenek oslovila osobu ze seznamu v mém mobilním telefonu. Ještě tentýž den se mi ztracený telefon vrátil. Velice jsem ocenila milý a vstřícný přístup zaměstnanců Českých drah. Ještě jednou mnohokrát děkuji a přeji vaší společnosti více spokojených zákazníků.

PETRA ŠRÁMKOVÁ

*Odpověď redakce: Děkujeme za ohlas. Záchranu mobilu ve spěšném vlaku 1903 se zasloužila především vlakovodoucí SVČ Kolín Zlataše Slabinová. Přispěla i obsluha mezinárodní pokladny v ČD Centru Kolín Lucie Sehnalová. Oběma pracovnícím patří velké uznání za profesionální přístup a v prosinci jim bude navržena mimořádná odměna.*

### Přeji redakci příjemné prožití Vánoc a mnoho dalších úspěchů

S velkým zájmem jsem od začátku roku začal odebírat časopis Železničář v nové sešitové podobě. Navázal jsem tak po velmi dlouhé době na podobu předrevolučního Železničáře, jehož pár výtisků jsem archivoval do roku 2002 ve sklepě, než si pro ně přišla velká voda z Labe v roce 2002 v Děčíně. Nyní se vždy po 14 dnech těším na další vaše nové číslo, abych si přečetl něco nového z prostředí Českých drah. Sice si mohu pročitat i elektronickou mutaci Železničáře, ale papírová podoba má vždy něco do sebe. Nedávno jsem si zájmem přečetl článek o historii svého rodného města Děčína včetně železnice na jeho území. Měl jsem z toho velkou radost. V Železničáři mne zaujaly několikrát i články ze zahraničí, které jsou vždy zdrojem inspirace pro naše České dráhy. Hlavně materiály o železnici ve Švýcarsku, které má hustotu železniční sítě spolu s Belgií nejvyšší v Evropě. Pokud to tedy ještě platí. Přeji redakci mnoho tvůrčích úspěchů při vydávání nových čísel Železničáře a budeme si přát, aby České dráhy udržely status národního dopravce. Zároveň všem přeji příjemné prožití vánočních svátků.

DAVID MENC

Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz)

### Kraje se v rámci obnovy vlakového parku poperou o pět miliard

Obnova vlakového parku v regionech nabere v příštích letech trochu jiný směr, než tomu bylo dosud. Ministerstvo dopravy má pro vládu připravený materiál, podle kterého by se kraje měly podělit o zhruba pět dotaných miliard. Ty přitečou z nového operačního programu Doprava a nahradí tak peníze ze zrušených regionálních operačních programů (ROP). Z těch získaly kraje od roku 2010 dle údajů MMR zhruba tři miliardy. Věc má ale hned několik podmínek a z krajů rozhodně nad vyšší sumou nezní jednoznačný jásot. Naopak. „Pět miliard pro kraje je o ničem, celkový požadavek je zhruba 35 miliard, jen my bychom potřebovali pro elektrickou trať 800 milionů korun,“ řekl deníku E15 poradce jihočeského hejtmana pro dopravu Ivan Študlar. Podle něj by si třináct krajů mělo rozdělit minimálně 15 evropských miliard. Jednotlivé kraje navíc nemají peníze jisté, budou se o ně muset utkat v otevřené výzvě. To je zásadní rozdíl oproti skončenému období. Evropská komise navíc podmínila podporu nákupu nových vlaků i dalšími body. Ten zásadní zní, že vlaky budou muset provozovat vítězové soutěží, navíc na zmodernizovaných kolejích.

E15 29. 11. 2016

### Plzeňští uzavřeli s Českými drahmi miliardovou smlouvu

České dráhy mají v Plzeňském kraji šanci na zajištění byznysu pro dalších deset let. S tamním hejtmanstvím uzavřely smlouvu o provozu na páté-trati mezi Plzní a Horažďovicemi. Za dobu platnosti kontraktu by měly od kraje dostat zhruba miliardu korun. Je to jedno z největších přímých zadání na železnici za poslední léta. Vše má ale háček. Součástí projektu je i nasazení devíti nových elektrických jednotek RegioPanter v hodnotě kolem jedné miliardy. Ty by dráhy rády pořídily částečně za dotace z nového operačního programu Doprava, kde je pro kraje předběžně připraveno pět miliard. Příslušný materiál ministerstva dopravy však narazil na řadu připomínek a navzdory plánu jej zatím neprojednala vláda. „Nevypsání výzvy brání realizaci výše uvedené smlouvy,“ sdělil plzeňský hejtman Josef Bernard. Naděje na dotaci přitom vadne i při pohledu do podmínek programu. Evropská komise si vymínila, že dotace pošle jen na vlaky, jejichž provozovatel vzešel z otevřené soutěže. To není případ smlouvy na horažďovickou trať, kterou kraj, ač původně uvažoval o tendru, nakonec zadal přímo. Pokud se podmínky nezmění, mohou ČD čekat marně.

E15, ČTK 1. 12. 2016

### Správa železnic potvrdila přidělení časů novým linkám Regiojetu

SŽDC potvrdila přidělení časů soukromé společnosti Regiojet pro trojici spojů na trati mezi Prahou a Brnem. Dopravce se o volnou kapacitu na trati přel s Českými drahami, které vlaky se stejnými odjezdovými časy provozovaly dosud. ČD nyní rozhodnutí SŽDC zkoumají a rozhodnou se, zda se proti němu odvolají. „Rozhodnutí o přidělení kapacity dráhy na lince Praha – Brno jsme obdrželi, seznámíme se s ním a v příslušné lhůtě se rozhodneme, jak budeme v této věci dál postupovat,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík. Regiojet bude moci od 11. prosince vypravovat vlaky na trase Praha – Brno – Bratislava s odjezdy v 07:19 a 15:19. V 17:19 bude z Prahy vyjíždět spoj do Starého města u Uherského Hradiště. Ve směru z Brna do Prahy budou žluté vlaky soukromé společnosti vyjíždět v 06:09 a 07:09 a 17:09. Správa železnic přidělení kapacity u části spojů zdůvodňovala mimo jiné tím, že žluté spoje budou jezdit až do Bratislavy, a tudíž mají jako mezistátní vlaky priorit. Naopak vlak s odjezdem z Prahy v 16:19 a v opačném směru z Brna hl. n. v 8:09 budou zajišťovat České dráhy, neboť Regiojet požádal o kapacitu až v takzvané pozdní žádosti, uvedla SŽDC.

ČTK 1. 12. 2016

### Lůžkové vozy bude pro ČD dál provozovat společnost JLV

Lůžkové vozy Českých drah zůstanou další tři roky v péči firmy JLV, která v tendru jako jediná podala závaznou nabídku. ČD podle informací serveru iDnes.cz čekají, že za služby JLV vydají necelých 180 milionů korun. To je však horní hranice, platba se bude odvíjet od výkonů. Kontrakt byl rozdělen do balíků západ a východ. Pod západ spadá kromě Německa a Rakouska i Maďarsko, východ zahrnuje kromě Slovenska a Polska i Chorvatsko a Černo Horu. Lůžkové a lehátkové vozy Českých drah budou v novém jízdním řádu jezdit například na linkách z Prahy do Curychu, Budapešti, Krakova, Banské Bystrice či na spojení Vídeň – Praha – Berlín. Dráhy přitom slibují zlepšení služeb, rozšíří například nabídku snídaňových či hygienických balíčků. „U jednotlivých položek nových snídaňových balíčků klademe velký důraz na kvalitu nabízených produktů,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Noční spoje jsou v Evropě v současnosti spíše na ústupu. Zcela je zastavila německá Deutsche Bahn, omezují je i francouzské SNCF. Naopak například Rakušané některé noční spoje v Německu převzali.

E15 6. 12. 2016



## Nabídka DOVOLENÁ 2017

je již zveřejněna na webových stránkách [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz).

Většina zde zveřejněných zájezdů bude i v nabídce pro zaměstnance „REKREACE S DOTACÍ 2017“, který bude zveřejněn dne 4.1.2017.



Katalog i závazná objednávka bude **POUZE** na internetu, ne v tištěné formě.  
Zde najdete jako obvykle ceny již po odečtení dotace z CSF (respektive C FKSP).  
**Klidné Vánoce přeje kolektiv ČD travel**

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

Nově od  
11. 12. 2016

## PŘÍMÝ NOČNÍ SPOJ PRAHA – CURYCH

**Nastupte do nočního vlaku  
a posnídejte ve Švýcarsku.**

Praha ◄► České Budějovice ◄► Linz ◄► Salzburg ◄►  
Innsbruck ◄► Sargans ◄► Zürich

- lůžkový vůz celoročně
- vůz 2. třídy na sezení v období Vánoc, začátku nového roku, v době konání MS v alpském lyžování a denně od dubna do října
- jízdné ve voze na sezení **od 497 Kč**,  
v lůžkovém voze **od 994 Kč**

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



**ČD** České dráhy  
Národní doprava





27. PROSINCE 2016

### Do Přerova na výstavu velkého modelového kolejiště

Plánujete, kam se s dětmi vypravíte mezi svátky? V úterý 27. prosince přijedte do Přerova, kde místní železniční modeláři pořádají povánoční výstavu velkého modelového kolejiště s padesáti vlakovými soupravami. Přerovské modelové kolejiště s rozlohou 35 m<sup>2</sup> patří k největším u nás. Na modelu s 321 metry kolejí například původní kamennou rozhlednu a dalších šest skrytých nádraží. Krajinu tvoří na čtyři tisíce stromů a keřů a najdete v ní také zmenšeniny reálných staveb, stavku rukodělných modelů. K areálu DPOV, kde se výstava koná, se dostanete novým jižním podchodem pod přerovským nádražím a dále označenou přístupovou cestou. Za vstupné zaplatíte 50 Kč, za děti do 10 let 10 Kč. Více informací na [www.kzm.přerov.cz](http://www.kzm.přerov.cz).

**Nejblíže železniční stanice:**  
Přerov



31. PROSINCE 2016 A 1. LEDNA 2017

Foto: IC Kolínská řepařská dráčka

### Silvestrovské a novoroční jízdy na Kolínské řepařské dráze

Zpříjemněte si letošního Silvestra nebo první den v novém roce romantickou projíždkou po Kolínské řepařské dráze! Zimy se bát nemusíte. Diesellová lokomotiva poveze čtyři vytápěné vagony a připraveny jsou i vozy pro vozíčkáře nebo cestující s dětskými kočárky. Z nádraží Kolín-Sendražice vláček odjíždí po oba dny v 9:45, 11:00, 12:15, 13:30 a 14:45 h. Před odjezdem se můžete na nádraží občerstvit, koupit suvenýry nebo si prohlédnout zajímavou muzejní expozici. Z vláčku lze vystoupit nejen na konečné stanici Býchory a počkat na příjezd dalšího vláčku, ale třeba také ve stanici Mlýnek a projít se za příznivého počasí zahrádkářskou kolonií a prohlédnout si starý mlýn. Od kolínského nádraží vás ke Kolínské řepařské dráze doveze autobusová linka č. 1 nebo 10 (zast. Sendražice, rozc. o.2, od níž je to ke dráze asi osm minut chůze). Bližší informace na <http://zeleznicka.bloudil.cz>.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Kolín



DO 8. LEDNA 2017

Foto: archiv Letohrádku Mitrovských

### Na výstavu betlémů do Letohrádku Mitrovských

Až do neděle 8. ledna budou v brněnském Letohrádku Mitrovských vystaveny nejkrásnější betlémy ze sbírky předního českého sběratele a tvůrce Bohumila Duška. K vidění je na sto jestliček vyrobených z nejrůznějších materiálů v několika zemích z období od 19. století po současnost. Těšit se můžete například na zřejmě nejmenší papírový betlém na světě s elektrickým pohonem nebo na německý skříňkový keramický betlém z počátku 20. století. Ozdobou výstavy je také Valdštejnský mechanický betlém, který je situován do pražské Valdštejnské zahrady. Pokud přijedete na výstavu betlémů do Brna vlakem, získáte po předložení platné jízdenky ČD slevu 20 % na vstupné. K Letohrádku Mitrovských vás z brněnského hlavního nádraží přiblíží tramvaj č. 1. Letohrádek se nachází mezi Mendlovým náměstím a hlavní branou výstaviště. Více zjistíte na [www.letohradekbrno.cz](http://www.letohradekbrno.cz).

**Nejblíže železniční stanice:**  
Brno hl. n.



27. PROSINCE 2016

Foto: Martin Kouril/SVD-JM

### Vánočním vlakem po Jemnické dráze

Vánoční vlak patří k tradičním a také nejoblíbenějším akcím na Jemnické dráze. Vánočně vyzdobeným vyletním vlakem se letos můžete svést po trati Jemnice – Moravské Budějovice v úterý 27. prosince. Z Jemnice odjíždí vlak vedený lokomotivou řady 702 v 10:30 a 14:30 h, z Moravských Budějovic v 13:00 a v 16:10 h. Jízda malebnou krajinou jihozápadní Moravy zpříjemní cestujícím koleď a vánoční písně v podání kytarové školy Drahy Urbánkové. Ve vlaku se bude jako vždy nabízet svačák a něco na zub i pro zahřátí. Na moravskobudějovickém nádraží si můžete v tento den také prohlédnout Mašinkárnu s modelovým kolejištěm. A kolik zaplatíte za jízdenku? Základní jednosměrné jízdné Moravské Budějovice – Jemnice stojí 50 Kč, děti 6 až 15 let a seniři zaplatí 25 Kč. Kompletní ceník a bližší informace najdete na [www.svd-jm.cz](http://www.svd-jm.cz), kde si můžete rovněž zarezervovat místa k sezení.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Moravské Budějovice