

# Železničář

14. PROSINCE 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



25  
ROČNÍK XXIV



## Z OBSAHU

### 6–7 ROZHOVOR

Uplynulý rok byl na události u ČD bohatý. Měnily se podmínky vracení jízdného, zavedly se platby kartami ve vybraných vlacích, probíhá revitalizace Pendolina a začaly jezdit Západní expresy. Nejen o tom jsme hovořili se členem představenstva odpovědným za úsek osobní dopravy **Michalem Štěpánem**.



### 8–9 ZPRAVODAJSTVÍ

Do mnoha zimních středisek se opět lze pohodlně dostat vlakem ČD. v Čechách, na Moravě a na Slovensku můžete navíc využít nabídky **ČD Ski**. Přinášíme přehled letošních novinek.

### 12–13 TÉMA

Rok uplynul jako voda a my se s ním na stránkách našeho časopisu rozloučíme s určitým nadhledem a humorem prostřednictvím **vtipů na téma železnice**.



### 15 ZAHRANIČÍ

Provoz nočních vlaků pod tlakem konkurence a rychlých spojení ve většině zemí Evropy doznává zásadních změn. Proti proudu rušení vlaků šly rakouské ÖBB, které se rozhodly dát **nočnímu cestování** novou tvář.



### 16–17 PROVOZ A TECHNIKA

Akreditovaná **Zkušební laboratoř VUZ** letos rozhodně nezhálela. Hned z počátku roku uskutečnila dva projekty prakticky kompletních typových zkoušek jedné elektrické a jedné motorové lokomotivy.



### 18–19 CESTOPIS

Zavítali jsme tentokrát do sídla největší modelové železnice na světě **Miniatur Wunderland v Hamburku**. Vše je krásné, roztomile, malé. Zkrátka modelářův ráj.

### 20–21 HISTORIE

Od zprovoznění jedné z nejromantičtějších tratí Českého středohoří z **Lovosic do Řetenic** uplyne rovných 120 let. Jaká je minulost této dráhy, která je součástí Severočeské transverzálky Teplice – Liberec?

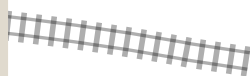


## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábf. 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 | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** SevenArt, s.r.o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz) nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://www.cdprovas.cz/predplatne). **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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

**TITULNÍ FOTO:** MICHAL MÁLEK *CityElefant poblíž zastávky Mrač*



## ČESKÉ DRÁHY MEZI OCENĚNÝMI V SOUTĚŽI ČESKÝCH 100 NEJLEPŠÍCH

Pan-evropská společnost pro kulturu, vzdělávání a vědeckotechnickou spolupráci Comenius uspořádala už dvaadvacátý ročník „Českých 100 Nejlepších“. Cílem soutěže je v celonárodním měřítku vybrat, zviditelnit a ocenit české firmy, podniky, či společnosti z co nejširšího spektra ekonomických aktivit, které dosahují vynikajících a mimořádných výsledků. Letošní ceny organizátoři předali 24. listopadu ve Španělském sále Pražského hradu za účasti více než sedmi stovek hostů. V rámci večera byly oceněny i společnosti a instituce devíti oborových oblastí, které mají bezprostřední dopad na životní úroveň obyvatel ČR. Jedná se o kategorie Cestovní ruch & hotelnictví, Dynamický růst & stabilita, Informační a komunikační technologie, Invence – nasazení – export – zisk, Stavebnictví & doprava, Úspěch firem – úspěch regionů, Zaměstnanost & družstevnictví, Zemědělství & potravinářství, Zdraví – vzdělání – humanita. Mezi oceněnými nechyběly České dráhy, které zastupoval předseda představenstva a generální ředitel Pavel Krtek.

## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

České dráhy ušly velký kus cesty vstříc svým zákazníkům. A to jak v obnově vozidel, tak ve zjednodušení odbavení a zkvalitnění servisu. Jsme zároveň jedním z prvních národních dopravců v rámci Evropské unie, který se učí fungovat v konkurenčním prostředí. Nejsme tak sice ušetření negativních dopadů způsobených neřízenou liberalizací bez jasných pravidel a regulace, máme však dostatek zkušeností, jimiž můžeme aktivně přispět k formování otevřeného trhu železniční dopravy napříč starým kontinentem.

Rámec liberalizace je dán 4. železničním balíčkem. O tom, jak je v praxi naplňován, však jeho autoři zatím vědí jen málo. Potvrdili jsme si to při posledních návštěvách v Bruselu. Živě se tam zajímají o to, jak chceme v České republice hájit zájmy cestujících, rozsah a kvalitu služeb po plné liberalizaci, jestliže ovlivnění zažitým klišé, že národní dopravce je drahý a neefektivní, stavíme na první místo nejnižší cenu.

Pokud by se celá Evropa vydala tímto směrem, nebude mít nikdo z dopravců peníze na obnovu vozidel, ani na zajištění služeb, na něž jsou dnes zákazníci zvyklí. V takovém případě liberalizace kýžený boom železnice nepřinese. Jsem proto rád, že oslovení eurokomisaři, europoslanci i úředníci EU zaznamenali naše poznatky a že jsme vzbudili jejich pozornost.

O to důležitější je, že máme svého zástupce ve vedení Společenství evropských železnic (CER), které je nejsilnějším představitelem železniční lobby v Bruselu, a že jsme aktivní i v dalších mezinárodních organizacích. Díky tomu máme přístup k aktuálním informacím a můžeme sami ovlivňovat vznik mezinárodně platných norem, jimiž se řídí železniční trh. Trvalo dlouho, než jsme se stali rovnocennými partnery velkým hráčům, jako jsou italské, německé nebo francouzské dráhy. Jde zkrátka o to umět prosadit se.

Věřím, že se nám to bude i v novém roce dařit ve prospěch naší společnosti a hlavně ve prospěch cestujících, kteří železnici opět začínají objevovat. Byla by škoda je o její stávající výhody připravít. Chci proto poděkovat všem, kdo nám v tom pomáhají, našim kolegům, bez nichž by národní dopravce svou roli nedokázal plnit. Přeji Českým drahám, jejich zaměstnancům, fandům železnice a zákazníkům úspěšný rok 2018.



**Pavel Krtek**

předseda představenstva ČD





### V Drážďanech jednali zástupci železnic a krajů

Ke kulatému stolu v drážďanském hotelu Pullman usedli zástupci českých a německých správců infrastruktury, dopravců, ministerstev dopravy a samospráv. Na setkání, které se konalo v rámci společného projektu SŽDC a ČD Železniční doprava pro kraje 2017, se hovořilo i o zvýšení efektivity železniční dopravy v příhraničních oblastech, návaznosti regionálních spojů na vlaky vyšší kvality, ale také o modernizaci železnic a stavbě vysokorychlostní trati mezi Drážďany a Prahou. Delegáti probrali integrované systémy, tarify či další spolupráci v oblasti investic a výstavby. Delegaci Českých drah vedl místopředseda představenstva ČD Ludvík Urban. Připomněl, že v případě, že budou VRT postaveny, jsou ČD připraveny na tuto trať nasadit adekvátní vlaky. Urbana doprovázeli jeho kolegyně Lenka Zohnová či ředitel odboru regionálních obchodních center (ROC) Zbyněk Savara. (hol)

### Vozy dálkové dopravy vybaveny LED indikací

Více než 450 osobních vozů Českých drah řad A, B, BDs, BDt již bylo vybaveno LED svítilnami. Zařízení vlakové čtyři i cestující informuje, zda jsou zalamovací dveře správně zajištěny proti otevření za jízdy. Lze říci, že všechny vozy, které ČD nyní nasazují na dálkovou dopravu, už disponují světelnou indikací. Zbýlých zhruba 300 vagonů bude technologií osazeno zhruba do srpna příštího roku. Technické řešení spočívá v dosažení snímačů polohy horní západky dveří a doplnění světla. Vozy jsou také vybaveny samolepkami s informacemi o bezpečném chování během jízdy. Instalované optické zařízení má dvě informační úrovně – venkovní stranu a vnitřní stranu vozu. Na vnější je v podobě LED světelného prvku signalizováno žlutým světlem umístěným u každých nástupních dveří, že některé dveře nejsou spolehlivě uzavřeny. Důležité je, že personál vlaku se tak nově i ze strany nástupiště díky signalizaci dozví o nedostatečně uzavřených dveřích nejen na této straně, ale i z druhé opačné strany vozu. Uvnitř vagonu je signalizováno řádné uzavření trvale svítícím červeným světlem konkrétních dveří. (hol)

## Most otestovala Šlechtična s



Dva obří železniční jeřáby Takraf EDK 300/5 spolu s Šlechtičnou 475.111 Českých drah otestovaly 4. prosince kvalitu nově vybudovaného severního viaduktu nad Mikulášskou ulicí v těsné blízkosti plzeňského hlavního nádraží. Aby mohli specialisté z Kloknerova ústavu Českého vysokého učení technického (ČVUT) s jistotou říci, že most splňuje parametry pro provoz vlaků, posunovali technici po mostovce, kterou drží dvě mostní konstrukce, dvě železniční vozidla celých 12 hodin. Souprava dvou obřích jeřábů a vozu naloženého

Semináře o údržbě vozidel ve znamení inovací

Na přelomu listopadu a prosince se v DKV Brno a Praha konaly semináře, které se věnovaly provozu a údržbě drážních kolejových vozidel. Školení zaměřená především na inovace a vývoj technologií v posledních dvou desetiletích byla určena pro učitele odborných vyučovacích předmětů v oblasti elektrotechniky a strojírenství.

A to nejen na partnerských technických školách, které mají v osnovách železniční problematiku, ale obecně i na dalších školách, v nichž může problematika kolejových vozidel obohatit standardní výuku o ne zcela běžné technické aplikace v drážním prostředí. Semináře organizovalo oddělení vzdělávání Odboru personálního GŘ ČD ve spolupráci s lektory, kteří jsou zaměstnanci brněnského a pražského depa. Součástí byly i exkurze v prostorách pro údržbu vozidel v Provozních jednotkách Praha Jih a Brno Maloměřice. (mah)





# jeřáby



panely vážila 250 tun, parní lokomotiva s tendrem pak 170 tun. Při zkoušce tedy odborníci z ČVUT odečetli záznamy z čidel, jimiž se měří především průhyb při zatížení dodatečně předpínaných železobetonových konstrukcí. Most byl do zkušebního provozu uveden letos 8. prosince. Rekonstrukci si dopřeje i protější jižní viadukt. Výluka se uskuteční od 15. února, konstrukce bude snesena na přelomu března a dubna. Most včetně plného otevření provozu v Mikulášské ulici bude hotov na konci srpna příštího roku. (hol)



## České dráhy předaly dvoustý monitor dechu

Desátý rok úspěšné spolupráce národního dopravce s Nadačí Křížovatka, která se jako jediná v České republice zabývá prevencí syndromu náhlého úmrtí dítěte, byla završena předáním jubilejního dvoustého monitoru dechu Babysense. Každý monitor dechu stojí okolo tří tisíc korun a díky sponzorům se tak mohou dostat do celé řady nemocnic. České dráhy předaly od roku 2009 monitory dechu do celkem třiceti tří zařízení v Čechách a na Moravě. Monitory dechu nejsou běžným vybavením nemocnic, jež většinou nemají na tyto přístroje ani vyhrazeny finanční prostředky. V rámci předání dvoustého přístroje poděkovala ředitelka Nadace Křížovatka Štěpánka Pokorníková členovi představenstva Michalu Štěpánovi za osobní nasazení a empatii k nezbytným potřebám zdravotnických zařízení. Štěpán uvedl, že podpora projektu je součástí celého spektra různých aktivit společenské odpovědnosti národního dopravce s akcentem na záchranu lidských životů. Vedle tohoto projektu je zajímavý rovněž junior program, Preventivní vlak a mnohé další. (mah)



## Jízdní výhody na železnici upraví memorandum

Ministerstvo dopravy a železniční odbory završily 4. prosince dlouhý jednání podpisem Memoranda o udržení sociálního smíru na železnici v souvislosti s řešením problematiky jízdních výhod na období let 2018 – 2019. Na tiskové konferenci, během níž bylo memorandum podepsáno, byly představeny zásady tohoto dokumentu, kdy je cílem mj. narovnat dosud existující některé podmínky, které znevýhodňují České dráhy. Jde o nový způsob řešení užití tzv. komerčních vlaků ČD držitelů jízdních výhod i nastavení situace uznávání jízdních výhod pro budoucí nabídková řízení na výkony ve veřejném zájmu. Pokyny pro držitele jízdních výhod budou vydány v nejbližších dnech, nicméně od 1. 1. 2018 se ještě nic nemění. Změna nastane, jakmile začne nová prodloužení – ta nebude však „automaticky“ od Nového roku, ale datum bude teprve zveřejněno. (red)



Nedávno se podařilo vyřešit na základě dohody města Blanska a SŽDC problém v podobě takřka neustále uzavřeného přejezdu u železniční zastávky Blansko město. Právě přes tento úrovňový přejezd, který se nachází na trati prvního železničního koridoru, vede jedna z důležitých komunikací a proudí tudy desítky chodců. Navíc na frekventované zastávce stojí v pravidelných intervalech regionální spoje národního dopravce integrované linky S2, spojující Březovou nad Svitavou a Brno. Po dohodě nyní zastavují všechny regionální spoje směrem na Březovou nad Svitavou o několik desítek metrů dál, než tomu bylo dříve, a neblokují tak zabezpečovací zařízení. Závorý se tedy zvedají hned po zastavení vlaku u nástupiště, což dříve nebylo možné. Z technických důvodů ale nelze vyřešit podobně směrem na Brno, neboť začátek zastávky se nachází přímo u závor. (mah)

Vlaky už neblokují přejezd u zast. Blansko město

# Železniční byznys musí v ČR dostat pravidla

Změny v podmínkách vracení jízdného, platby kartami ve vybraných vlacích, spuštění webových stránek s novým e-shopem, revitalizace Pendolina, propojení In Karty s Plzeňskou kartou a samozřejmě postupné otevírání trhu osobní železniční dopravy v Evropě s dopadem i na ČR a jejího národního dopravce. To jsou jen některé z věcí, které přinesl uplynulý rok. Nejen o tom, jaký byl, jsme hovořili se členem představenstva odpovědným za úsek osobní dopravy Michalem Štěpánem.

RADEK JOKLÍK | FOTO: MICHAL MÁLEK

## Jaký byl rok 2017 pro osobní dopravu národního dopravce?

Do značné míry průlomový. V plném rozsahu se začíná projevovat 4. železniční balíček EU, který určil způsob otevírání trhu osobní železniční dopravy v Evropě. Objednatelé plánují první otevřená výběrová řízení na zajištění dopravní obslužnosti linek či celých provozních souborů, Jihomoravský kraj oznámil, že bude sám nakupovat vozidla, a ministerstvo dopravy pracuje na pravidlech společného odbavení. Jinými slovy, realita české železnice se začíná výrazně měnit.

## Vnímáte potenciální rozdrobení trhu jako ohrožení, nebo výzvu?

Obojí. Jestliže máme zajistit práci téměř 15 000 zaměstnanců a příjem jejich rodinám, pak je jakákoli ztráta výkonů ohrožením. Na druhou stranu nás to motivuje chovat se tržně a prozákaznický. Teď myslím jak vůči cestujícím, tak vůči objednatelům, kteří si budou vybírat z nabídek více dopravců. Intenzivně s nimi komunikujeme, vysvětlujeme jim možná úskalí, která z toho plynou pro ně i pro cestující.

## Je reálné, aby České dráhy se svými současnými náklady obstály v otevřených soutěžích?

Pokud se bude soutěžit jen na cenu, bude to obtížné. My nejsme low cost model. Zaměstnance platíme podle zákoníku práce a kolektivní smlouvy, mzdu i odvody řešíme včas. Nakupujeme nová vozidla, která opravujeme a udržujeme, provozujeme stovky pokladen ve stanicích, věnujeme se přepravě handicapovaných, vyvíjíme zákaznické aplikace pro snadné a moderní síťové odbavení, centrálně řídíme informační i krizový servis, zastupujeme českou železnici v mezinárodních organizacích a také v Bruselu. A nesmím zapomenout na celý produkt ČD Nostalgie, a výčet aktivit stále není u konce.

## A kdyby České dráhy fungovaly jako jiní dopravci, třeba bez pokladen, se staršími vlaky, bez plošin pro vozíčkáře ve stanicích?

Pokud tohle všechno objednatelé nebudou požadovat, obstojíme jako každý jiný. Pak je ovšem otázkou, jak bude organizace železniční dopravy, návaznosti spojů a péče o zákazníky vypadat. A jak na to zákazník – cestující zareaguje.

## Myslíte, že si to objednatelé neuvědomují?

Takto bych to neříkal. My s nimi komunikujeme, avšak jestliže jsou všichni po mnoha desetiletí zvyklí na určitou službu, považují ji za samozřejmou. Její význam docení mnohdy až ve chvíli, když o ni přijdou. To už je ale většinou pozdě. Měli bychom proto argumentovat, aby

se nesoutěžilo na cenu, ale hlavně na kvalitu. Nižší náklady jsou populistický argument alternativních dopravců. Dopad do rozsahu služeb může být ale tristní.

## České dráhy nicméně ruší některé služby už teď. Například ČD kurýr.

Ano, i to je důsledek trhu. My musíme dále optimalizovat náklady, nemůžeme proto provozovat nic, co se nevyplatí nebo nezaplátí. ČD kurýr je bohužel ten případ. Nevydělá na sebe. Na druhou stranu jsou jiné služby, které dál rozvíjíme, ať už ČD Bike či směnárny. A hledáme další příležitosti.

## Letošní rok byl nicméně zároveň rokem řady novinek, které národní dopravce zavedl. Je to tak?

Je. Například jsme spustili nové webové stránky s novým e-shopem, zavedli jsme placení platebními kartami ve vybraných vlacích a dál ho rozšiřujeme, novelizovali jsme podmínky vracení jízdného a také jsme například představili nový model spolupráce s plzeňským městským dopravním podnikem, kdy se zákazník může s naší In Kartou odbavit ve vozech plzeňské MHD a stejně tak s Plzeňskou kartou ve vlacích Českých drah. Je to první případ komplexní interoperability a může to být zajímavý model i pro jiné integrované systémy kdekoli v zemi. Ve vlacích se taky více objevují naše ČD minibary, v InterPanterech jsou občerstvovací automaty a změnil se interiér prvních dvou Pendolin. Od nového jízdního řádu spouštíme provoz Západních expresů coby rychlého spojení na lince Praha – Plzeň – Mnichov a počet spojů roste. To všechno jsou změny, které posouvají úroveň cestování kupředu.

## Je to vidět na počtu zákazníků?

Určitě ano. Jen za první tři čtvrtletí jsme měli dvoumilionový meziroční nárůst. Dálkové a příměstské vlaky jsou plné. Museli jsme během platnosti jízdního řádu některé spoje trvale posílit. Osobně mě velice těší, že dokážeme čím dál více naše služby zpřístupnit handicapovaným. I oni s námi jezdí mnohem častěji, než jsme před lety optimisticky plánovali.

## Máte už konkrétní čísla?

Zatím za tři čtvrtě roku. Handicapovaných, kteří využili objednávkový systém, bylo cca 5 000. To znamená meziroční nárůst o skoro 5 %. Vedle toho si ještě přičítáme pár desítek osob na vozíku denně bez nutnosti předhlá-

„  
Deklarovali jsme mnohokrát, že jsme připraveni se na přípravě liberalizace podílet. To ale také znamená, že musí někdo jasně říct, co konkrétně a za jakých podmínek máme pro všechny dopravce po otevření trhu zajišťovat.“





## MICHAL ŠTĚPÁN

Vystudoval Střední průmyslovou školu železniční v České Třebové a Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině. Do roku 1994 pracoval v různých provozních funkcích na železnici. Poté čtyři roky působil na regionálním ředitelství v Hradci Králové. V letech 1998–2003 pracoval na Odboru osobní dopavy a přepravy GŘ ČD. Následně zastával funkci přednosty a vrchního přednosty v Chrudimi. Od roku 2005 působil na Krajském centru osobní dopavy Pardubice, kde se stal v roce 2008 ředitelem. V říjnu 2013 byl jmenován náměstkem generálního ředitele pro osobní dopravu. Členem představenstva ČD je od února 2014.

šení, protože nejen kolem Prahy, Brna i Ostravy jezdí bezbariérové spoje zcela běžně a při nástupu není potřeba asistence našich zaměstnanců. Za prvních devět měsíců letošního roku jsme tak přepravili okolo 10 000 handicapovaných zákazníků.

### **Právě tohle by mohl být příklad toho, co znamená síťovost služeb...**

Přesně tak. Systém objednávání cest vozíčkářů je náš. Vyvinuli jsme ho a používáme i se zahraničními partnery. My máme vozy i personál, který umí cestu zorganizovat, obsluhuje plošiny ve stanicích. Ve chvíli, kdy tento náš systém nebude po rozdělení trhu centrálně řízen pro všechny dopravce, vozíčkáře budeme umět dovést jen do poslední stanice, kam pojedou České dráhy. Obdobně třeba naši průvodčí nezjistí, zda čeká přípoj jiného dopravce, ani nepodají informace o vlaku jiného dopravce. Obdobně to platí i pro přepravy skupin. Všechny tyto problémy je třeba předem dát na stůl a zabývat se jimi.

### **A když například ve vlaku jiného dopravce zapomenete kabelku, už nebudete volat na kontaktní centrum ČD, které funguje pro celou síť.**

Je to přesně tak. Samozřejmě, že se to dá zařídit a zastřešující agentury dělat pro všechny dopravce, aby zákazníci nemuseli tyhle věci po otevření trhu sami řešit. Ale zatím to podchyceno není. Proto dlouhodobě doporučujeme, aby se nejdříve dobře připravila pravidla a teprve pak se soutěžilo. Legislatíva umožňuje přímá zadání výkonů. Služby tak zůstanou zachovány a objednatelé získají čas na důslednou přípravu soutěží.

### **Byly by ČD ochotny zmíněný servis centrálně zajišťovat?**

Bezpochyby. Nemá smysl pracně a draho vytvářet něco, co u ČD dávno funguje a co se šilo na míru cestujícím. Deklarovali jsme mnohokrát, že jsme připraveni se na přípravě liberalizace podílet. To ale také znamená, že se musí jasně říct, co konkrétně a za jakých podmínek je třeba pro všechny dopravce po otevření trhu zajišťovat. Stanovit postavení národního dopravce a vytvořit příslušné systémy. Na to všechno je potřeba čas. Jinak se může stát, že po nástupu nového dopravce cestující zjistí, že se v jeho určitém obvodu uzavřely všechny pokladny a že se s ním dostanou pouze do jeho poslední stanice, a tam si musí zajistit pokračování cesty po vlastní linii. Jednoduše proto, že zvítězí low cost model a dopravci udělají jen to, na co budou úhrady od objednatelů stačit. To je ale krátkozraké. Jsem velmi rád, že se o problémech otevírání trhu diskutuje a partneři z ministerstva dopravy se tomu věnují.

### **Vrátím se ještě k počtu cestujících. Na některých linkách začíná být silná obsazenost problém. Je vůbec čím posilovat? Uvažujete o nákupu nových vozidel?**

Probíhá soutěž na dodavatele asi padesátky úplně nových vagonů pro mezinárodní spoje do Maďarska. Ty by nám pomohly na spojích Praha – Brno. Dalších 90 vozů chceme pořídit pro jiné linky. Počítáme také s tím, že se budeme ucházet o dotace z programu OPD II, abychom nakoupili nová vozidla. Už připravujeme vyhlášení soutěží na dodávky více než 160 nových vozidel jak pro regionální, tak pro dálkovou dopravu. S vítěznými dodavateli uzavřeme rámcové smlouvy, a když budeme mít zajištěno financování, budeme moci rovnou zadat výrobu. Mimochodem, také jsme aktivovali již dříve vysoutěžený kontrakt na dodávku devíti RegioPanterů pro dopravu v Plzeňském kraji a v běhu je pořízení 10 vlaků pro linku Praha – Kladno. ◇





# Západní expresy zastaví až v Plzni

Nové Západní expresy zrychlí cestu z Prahy do Plzně, Chebu a také do Holýšova a Domažlic. Do Mnichova pojedou nově sedm párů vlaků a jízdní doba se zkrátí o dvacet minut. Na spojích se navíc objeví modernější a komfortnější vozy Českých drah i partnera Die Länderbahn. Do Klatov zamíří rychlíky vyšší kvality každé dvě hodiny.

JOSEF HOLEK | FOTO: DIE LÄNDERBAHN, ČD

České dráhy pošlou do Chebu a Domažlic nové Západní expresy. Kromě toho budou moci cestující využít pro cestování do Mnichova sedm párů vlaků. Vozy budou klimatizované a vybaveny elektrickými zásuvkami. Všechny postupně dostanou i technologii wi-fi umožňující bezdrátové připojení k internetu. Samozřejmě jsou kvalitní doplňkové služby v režii ČD. Západní expresy poprvé vyjely v neděli 10. prosince, v rámci rozšíření stávající nabídky spojení, které objednává resort dopravy.

Cílem je zvýšení atraktivity nabídky a její časové konkurenceschopnosti vůči automobilům. Nové vlaky tedy nebudou zastavovat v Berouně, Zdících, Hořovicích, Kažezu a Rokycanech. Ve směru na Cheb zastaví až v Plzni a ve stanici Plzeň-Jižní Předměstí, ve Stříbře, Plané u M. L. a Mariánských Lázních. Naopak ve směru do Domažlic a Mnichova zastaví jen v Plzni, Holýšově a dále v několika stanicích v Bavorsku. Ostat-

ní stanice na trase z metropole do Plzně obsluží rychlíky vyšší kvality do/z Klatov. „Přímé spoje pojedou do této stanice každé dvě hodiny, vybrané budou pokračovat až do Železné Rudy-Alžbětína,“ uvedl Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu Českých drah.

## Pomůže i tunel u Ejovic

Expresy díky úpravě jízdního řádu zrychlí. Denně spojí Prahu a Plzeň až 31 párů vlaků a expresy překonají vzdálenost mezi pražským Smíchovem a Plzní za 1 hodinu a 25 minut. Díky tomu rychleji uběhne také cesta do Mariánských Lázní. Přibližně o čtvrt hodiny se zkrátí také jízda do Chebu. Dalších zhruba 10 minut vlaky ušetří i díky dokončovanému tunelu u Ejovic. V tuzemsku se jejich jízda zkrátí po roce 2018 o zhruba dvacet minut.

„V Západních expresech z Prahy přes Plzeň do Chebu nabídneme také větší pohodlí, neboť sem nasadíme modernizované vagóny. V těchto spojích nabídneme například i dětské ki-

no pro nejmenší cestující,“ připomněl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Soupravy budou složeny z komfortních vozů ČD řad Amz, Bmz, Bd-pee, Bbdgmea a Bdmpee. Na vybraných spojích do Chebu pojedou i jednotky Pendolino.

## Čísla rostou

Naopak na spoje Praha – Mnichov bude národní dopravce nasazovat smíšené soupravy s vozy partnerského dopravce Die Länderbahn (Alex) – a i ten slibuje nasazení modernějších vozů. „Do Mnichova bude zajíždět sedm párů vlaků. Na této relaci vzroste nabídka spojení oproti dnešku zhruba na dvojnásobek. Expresy budou do Bavorska jezdit každé dvě hodiny, zatímco nyní jezdí po čtyřech hodinách,“ sdělil Štěpán další podrobnosti.

České dráhy v jízdním řádu 2018 vypraví denně v průměru 7 041 vlaků, které za rok ujedou přibližně 125 milionů km, tedy o 1,02 milionů km více, než letos. ◆

## DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

■ V rámci dvaadvacátého ročníku „Českých 100 Nejlepších“ byl Drážní úřad zařazen mezi sto nejlepších organizací Česka. Akci pořádá pan-evropská společnost pro kulturu, vzdělávání a vědecko-technickou spolupráci Comenius. Cílem soutěže je v celonárodním měřítku nalézt, vybrat, zviditelnit a ocenit české firmy či organizace z co nejširšího spektra aktivit, které dosahují vynikajících, mimořádných nebo pozitivně pozoruhodných výsledků. Úřad tak společně Českými drahami a SŽDC, které se též umístily v TOP 100, pozitivně reprezentují resort ministerstva dopravy.

■ Letošní ročník celosvětově charitativní události Movember, který se tradičně koná v listopadovém období, aktivně podpořila skupina DRÁŽNÍCI. Ta byla letos složena ze zaměstnanců Drážního úřadu, Českých drah, Správy železniční dopravní cesty a příznivců těchto organizací. Celkově se podařilo vybrat 11 767 korun. Tyto peníze poputují Nadačnímu fondu Muži proti rakovině. Všem, kteří podpořili naši skupinu nebo přispěli zcela samostatně, děkujeme! Pomohli jste akci, která stojí na třech pilířích: poznej – předejdi – pomoz.



# ČD Ski Ke sjezdovkám pohodlně vlakem

Nejen do českých, ale i do zahraničních zimních středisek se opět lze pohodlně a rychle dostat vlakem ČD. V Čechách, na Moravě a na Slovensku můžete navíc využít nabídky ČD Ski. Zimní radovánky tak vyjdou cestující levněji. Do kterých středisek tedy vyrazit? Přinášíme přehled letošních novinek.

JOSEF HOLEK, RADKA PISTORIUSOVÁ

Díky široké nabídce spojů lze dojet pod sjezdovky na Šumavě, ve Vysokých Tatrách i v Alpách. Na Slovensko zajíždí vlak SC Pendolino, pod Alpy přímý lůžkový vůz. Ceny začínají na několika stovkách. Pokud cestující využije nabídky ČD Ski, bude mít lyžování ještě levnější.

## Slovensko

Vysoké Tatry jsou spojeny SC Pendolino dostupné především díky stanici Štrba. Jízda z Prahy trvá jen 6 hodin. Na Štrbském Plese lyžaři vystupují z návazné zubačky o 20 minut později. Cestující také mohou ušetřit díky Včasným jízděnkám. Ceny cesty mezi metropolí a Popradem resp. Štrbou začínají na 346 korunách, k jízděnkám do Pendolina je potřeba koupit místenku za 80 korun. „Počet Včasných jízděnek je omezen, čím dříve si ji cestující zakoupí, tím je jízděnka levnější,“ uvedla Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a marketingové komunikace.

Prahu s Tatrami spojují také dva páry nočních vlaků EN Bohemia a Slovakia s moderními lůžkovými a lehátkovými vozy. Komfort nabízejí lůžkové vozy s nabídkou jednolůžkových, dvojlůžkových nebo trojlůžkových oddílů. Nižší cena je pak za lehátkové vozy. Oddíly v nich jsou šestimístné nebo čtyřmístné. Pro cestu nočními vlaky jsou nejvýhodnější, podobně jako v případě denních vlaků, Včasné jízděny. V nočních vlacích ceny začínají na 426 korunách, při cestě lehátkovým vozem na 506 a při cestě lůžkovým vozem startují na 665 Kč.

ČD navíc ve spolupráci se čtyřmi lyžařskými



mi resorty na Slovensku připravily nabídku ČD Ski. Areály ve Velké Fatře, v Nízkých a především Vysokých Tatrách tak poskytují cestujícím dvacetiprocentní slevu na dvoudenní skipasy na 88 kilometrech sjezdovek. Nabídka na slevy skipasů bude platit od 13. ledna až do 2. dubna 2018.

## Švýcarsko

Do Curychu jede přímý noční spoj z Prahy přes České Budějovice a rakouský Linec. „Vedle Curychu lze vystoupit také v Buchsu poblíž hranic s Lichtenštejnem nebo v Sargansu, kde je možné přestoupit do navazujících spojů ve směru do kantonu Graubünden se světově známými středisky Svatý Mořic, Davos nebo Klosters,“ připomněl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy.

Jízdenky v lůžkových oddílech začínají na 958 Kč. Cestující si mohou vybrat mezi

kategoriemi Triple (třímístný oddíl), double (dvoumístný oddíl) nebo single (jednomístný oddíl) a v provedení economy (s umyvadlem) nebo deluxe (se sprchou a toaletou v oddíle).

## Česká republika

Do skireálů v tuzemsku se lyžaři dostanou z krajských měst nebo regionálních center do hodiny, ze vzdálenějších míst zhruba do dvou hodin řadou regionálních spojů Českých drah.



Skipas za výhodnější cenu s ČD Ski se slevou 20% na denní permanentku dostanete v sedmi partnerských areálech. A opět platí, že sleva bude poskytována od 13. ledna do 2. dubna. Novinkou je zařazení bonusového produktu ČD Yetti ve skireálu Lipno se slevou na skipas ve výši 30 procent. „Lyžařům, kteří přijedou do Lipna vlakem ČD, nabízí areál slevu třicet procent na denní permanentku. Voucher pro získání slevy cestující získá bezplatně na pokladně ČD při zakoupení jízdenky,“ připomněl obchodní ředitel Českých drah Jiří Jeřeta. Cesta vlakem a návazným skibusem k lanovce trvá například z Českých Budějovic necelé dvě hodiny. ◆

## PAVEL KRTEK HĀJIL V BRUSELU ZĀJMY ČESKÝCH DRAH

Předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek se v Bruselu sešel s eurokomisařkami i europoslanci a podepsal deklaraci o rovných příležitostech mužů a žen v dopravním sektoru. Stalo se tak na konferenci „Women in Transport EU Platform for Change“, kterou uspořádal Hospodářská a sociální výbor EU ve spolupráci s Evropskou komisí. Akci zahájili komisařka pro dopravu Violeta Bulcová a předseda Hospodářského a sociálního výboru Georges Dassis. Pavel Krtek představil genderovou politiku ČD.

Národní dopravce v současné době zaměstnávají necelých 4 600 žen a jejich podíl na počtu zaměstnanců je cca 30%. V různých vedoucích pozicích od managementu po železniční stanice a depa jsou dnes ženy zastoupeny zhruba ze 40%. „Abychom podpořili vybrané manažerky, zapojili jsme se do programu Britské obchodní komory v České republice Equilibrium. Loni jsme vybrali čtyři ženy, z nichž dvě se následně staly ředitelka-



mi odborů na generálním ředitelství a další předsedkyní představenstva jedné z našich dceřiných společností,“ vysvětlil Pavel Krtek. „Program pokračuje i letos a nominovali jsme do něj další dvě manažerky ze Skupiny České dráhy.“

Podíl žen ve vedení společnosti se postupně zvyšuje, stejně tak ale přibývá žen v dříve mužských profesích. Například strojířkyň má společnost 15 a dalších šest se na výkon tohoto náročného povolání připravuje.

Hlavním důvodem listopadové dvoudenní pracovní cesty Pavla Krta do Belgie byla prezentace postojů ČD. V Bruselu se setkal s eurokomisařkami Violetou Bulcovou a Věrou Jourovou nad tématy genderové politiky, většího podílu žen v segmentu železniční dopravy, bezpečnosti a práv cestujících. S velvyslancem ČR při Evropské unii Jaroslavem Zajíčkem a s českými europoslanci pak hovořil o postavení společnosti ČD v souvislosti s liberalizační osobní železniční dopravy v rámci EU. (red)



# Zaměstnanecké jízdné čeká řada změn

Začátek prosince přinesl vyjasnění v dalším postupu ohledně jízdních výhod pro roky 2018 a 2019. Ministerstvo dopravy ČR vydalo aktualizovanou verzi Tarifu pro uplatňování jízdních výhod. Poprvé v historii dochází ke stavu, kdy jízdné stanovené ministerstvem dopravy neplatí „automaticky“ pro všechny vlaky dopravce České dráhy.

AUTOR: REDAKCE

Z tarifu ministerstva dopravy byla totiž vyjmuta platnost prolongačního kuponu v komerčních vlacích a na lanovce ČD a také u služby bezplatné přepravy zavazadel. Většina výkonů Českých drah je nadále pokryta Tarifem MD a držitelé jízdních výhod uhradí v roce 2018 prolongační částku 1 100 Kč (zaměstnanec), 1 250 Kč (rodinný příslušník dospělý) nebo 600 Kč (děti a důchodci).



„Pro cestování v komerčních vlacích ČD a na lanovce na Ještěd jsou dopravcem ČD stanoveny časové roční příplatky ve výši 690 Kč (aktivní zaměstnanci, rodinní příslušníci vč. dětí starších 15 let), resp. 350 Kč (děti do 15 let a důchodci), které si držitel jízdních výhod může opatřit při úhradě proloungace. Stejně tak je pro aktivní zaměstnance umožněno dopravcem ČD pořídit si roční časový kupon pro přepravu zavazadel vč. jízdních kol. Jeho cena činí 490 Kč,“ řekl Michal Štěpán, člen představenstva

ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Pro uvedené časové kupony na služby využívané držiteli jízdních výhod nad rámec Tarifu MD platí, že u vybraných společností Skupiny ČD a u SŽDC může provést úhradu těchto služeb zaměstnavatel, pakliže uzavře s národním dopravcem příslušnou smlouvu.

## Novinky se neprojeví hned

Jednání mezi subjekty se rozbíhá, jejich aktéři respektují znění memoranda, které bylo v této souvislosti uzavřeno mezi MD a jed-

notlivými odborovými centrálními působícími na železnici. Pro všechny držitele jízdních výhod je také důležité vědět, že dnem 1. 1. 2018 změny ještě nenastanou. Všechny nové úpravy musí být nejprve promítnuty do odbavovacích systémů a dalších informačních technologií a aplikací, proto začne brzy jejich programování. Teprve po odzkoušení nových funkcionalit a také po vydání všech interních dokumentů ČD začne prolongační období pro období roku 2018 a jeho délka bude stanovena. Co je důležité rovněž vnímat, platnost proloungace bude nově stanovena do 8. 12. 2018, tedy v den konce nyní nově platného jízdního řádu. To je také další novinka, kterou změna Tarifu MD k jízdním výhodám přinesla – přechází se na prolongační období tzv. grafikonu oproti dosavadní praxi období celého kalendářního roku. Novinky jsou to zásadní a všichni uživatelé je musí zažít, proto budou informace postupně zveřejňovány, aby všichni měli komplexní přehled.

V tuto chvíli je pro všechny držitele jízdních výhod jednou z nejdůležitějších informací skutečnost, že i v prvních týdnech roku 2018 se tedy bude na režijky jezdit „po staru“ podle podmínek roku 2017. „Nově určené podmínky budou platné až po zahájení proloungací pro další období roku 2018 – a toto bude včas vyhlášeno a bude trvat, obdobně jako v jiných letech, rámcově dva měsíce. Naši specialisté sumarizují podklady pro Prolongační rozkaz a další potřebné dokumenty. Příslušné informace vydáme v nejbližších dnech,“ uvedl Ivo Veselý, ředitel odboru personálního na generálním ředitelství ČD. ♦

## INTERNET ZDARMA SI UŽIJÍ CESTUJÍCÍ NA DALŠÍCH NÁDRAŽÍCH

Seznam železničních stanic pokrytých sítí wi-fi s bezplatným přístupem k internetu se rozšířil o další tři. Cestující využívající nádraží v Ústí nad Labem, Hradci Králové a ve Zlíně se tak mohou nově připojit k internetu prostřednictvím služby wi-fi Free poskytované společností ČD - Telematika. Pokrytí dalších šesti nádraží bude následovat na začátku roku 2018.

„Úspěšně pokračujeme v projektu pokrytí významných železničních stanic naší službou wi-fi Free. Díky tomu se může stále více cestujících na železnici bezplatně připojit k internetu,“ zdůrazňuje Mikuláš Labský, ředitel úseku Telekomunikační služby z ČD - Telematiky. „Dosavadní ohlasy z pražských stanic Masarykovo nádraží a hlavní nádraží a z Pardubic, které byly pokryty již dříve, jsou velmi pozitivní a naši

službu v těchto objektech využívají stovky tisíc cestujících,“ dodává Labský.

Do konce prvního čtvrtletí příštího roku se dočkají pokrytí také železniční stanice Brno, Ostrava hlavní nádraží a Ostrava Svinov, Plzeň, Olomouc a České Budějovice. Obsah internetu dostupného prostřednictvím wi-fi Free není nijak filtrován. Služba je postavena na americké technologii Ruckus Wireless, která se vyznačuje vysokou mírou zabezpečení.

Společnost ČD - Telematika na projektu spolupracuje se svým dlouholetým partnerem – zájmovým sdružením CESNET, které prostřednictvím wi-fi Free rozšiřuje pokrytí své sítě eduroam. Ta je zacílena především na studenty, pedagogy a vědecké pracovníky. (red)



ČD - Telematika je významným poskytovatelem velkoobchodních internetových, datových a hlasových služeb a dodavatelem služeb v oblasti správy, údržby i výstavby optických infrastruktur. Portfolio svých činností doplňuje službami s přidanou hodnotou zahrnujícími servis kontaktního centra, systémovou integraci, diagnostiku a analýzu dat nebo kybernetickou bezpečnost. Dalším dynamicky se rozvíjejícím segmentem poskytovaných služeb je oblast Internetu věcí, kde realizuje řešení například chytrého parkování.



# CD Cargo Slovakia: brána pro přepravy na východ



Je jednou z několika dceřiných společností v zahraničí představujících významný obchodní kanál, který výrazně rozšiřuje možnosti nabídky služeb mateřské firmy ČD Cargo za hranicemi Česka. Letos na podzim byla přejmenována na CD Cargo Slovakia s ohledem na zdůraznění společných cílů s mateřskou firmou. Už přes devět let zajišťuje spediční činnost včetně překládky silnice – železnice.

PETRA ČERMÁKOVÁ, MICHAL ROH | FOTO: PETER MELICHER

Zastoupení Českých drah na sousedním Slovensku vzniklo již v devadesátých letech minulého století. Hlavním posláním byla dříve zejména nabídka a prezentace služeb osobní dopravy. I díky zastoupení v Bratislavě se například rozjela Pendolina k našim východním sousedům.

Postupně se však společnost začala více orientovat na zastupování mateřské firmy v oblasti nákladní přepravy. V reakci na změny se trh přepravy zboží v důsledku globalizace vznikla 24. září 2008 zápisem do obchodního rejstříku Slovenské republiky samostatně

hospodařící dceřiná společnost ČD Cargo pod názvem Generálne zastúpenie ČD Cargo (GZ Bratislava), podobně jako tomu bylo v té době v okolních zemích. Atraktivním obvodem GZ Bratislava se stalo Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko, a pokud jde o přepravní cestu přes Slovensko, pak také státy bývalé Jugoslávie, Rusko a Ukrajina.

## Zaměřili se na spediční

Hlavní činností bylo zpočátku zastupování ČD Cargo na základě mandátní smlouvy na území Slovenska. Postupně se však hlavní náplní stala spediční. Na českém území nakupuje CD Cargo Slovakia dopravu výhradně od mateřské

společnosti ČD Cargo a následně ji spolu s dalšími úseky prodává koncovým zákazníkům. Na slovenském trhu spolupracuje nejen s bývalým národním dopravcem Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, ale s celou řadou dalších smluvních partnerů.

Dlouhodobým cílem je i na území Slovenska postupně uskutečňovat dopravní aktivity pod značkou ČD Cargo. Proto CD Cargo Slovakia vlastní licenci k provozování drážní dopravy na území Slovenska a její aktivity budou zaměřeny na perspektivní tranzitní relace z České republiky přes Slovensko do Maďarska, odkud část zboží pokračuje dále do Rumunska, respektive Srbska a poté do řeckých přístavů a Turecka. Pro využití tohoto potenciálu CD Cargo Slovakia disponuje elektrickými lokomotivami schopnými provozu i v Maďarsku. Záměrem je zajistit zákazníkům skupiny ČD Cargo komplexní službu po celé přepravní trase s dodržением všech parametrů kvality, především dodací lhůty, přiměřené a stabilní ceny i odpovědnosti a informovanosti o přepravovaném zboží po celé trase a podobně. ◆

## VYŠEL DALŠÍ VĚDECKOTECHNICKÝ SBORNÍK ČD

Koncem listopadu vyšlo nové číslo Vědeckotechnického sborníku (VTS) Českých drah. Zveřejněno je na stránkách [www.ceskedrahy.cz](http://www.ceskedrahy.cz) v sekci Tiskové centrum – Magazíny a periodika a přináší 17 příspěvků z oblasti železniční dopravy. Sborník vychází dvakrát ročně a pravidelně v něm publikují vědci a odborníci z řad zaměstnanců ČD, SŽDC, ale i vysokých škol či výzkumných ústavů.

Jaroslav Smutný, Vladimír Tomandl, Luboš Pazdera, Petra Lazarová, Daniela Vukušičová  
**Akustická analýza kolejových absorberů na pevné jízdní dráze**

Karel Marek  
**Zadávání veřejných zakázek**

Matuš Šucha, Ivo Hruban, Pavel Drdla, Josef Bulíček, Zdeněk Vtípil  
**Dopravně-psychologické posouzení psychické zátěže výpravčích a traťových dispečerů**

Dobromil Nenutil, Tomáš Svoboda  
**Architektura komplexního palubního systému ve vlacích vybavených vlakovou komunikační sítí Ethernet**

Jiří Pohl  
**Elektrická vozba na železnici a obnovitelné zdroje energie**  
Jan Eisenreich

**Kolejový absorber hluku s funkcí retenace vody – Ostravská premiéra světové novinky**

Vladimír Tomandl, Petr Felgr, Tomáš Apeltauer, Josef Remeš, Petr Beneš  
**Výstavba a rekonstrukce výpravních budov s ohledem na interoperabilitu a bezpečnost**

Roman Štěrbá  
**Konkurenční pozice železniční osobní dopravy na přepravním trhu**

David Vodák  
**Zhodnocení variant úprav traťového úseku Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec**

Lukáš Týfa, Pavel Purkart  
**Německý pohled na regionální a městské kolejové systémy jako inspirace pro českou regionální a příměstskou dopravu**

Petr Nachtigall, Erik Tischer  
**Možnosti zavedení automatického provozu pražského metra B**

Miroslav Šídlo  
**Proces nezávislého posuzování technických změn na železničních subsystémech ve vztahu k procesu řízení rizik**

Petr Jindra  
**Projekt Inteligentní vůz v prostředí společnosti ČD Cargo**

Robert Číhal  
**Uplatnění metodik RailTopoModel a BIM při prostorovém popisu železniční sítě**

Lukáš Týfa, David Vodák  
**Zkušenosti z přípravy projektu vysokorychlostní trati „High Speed Two“ pro Českou republiku**

Josef Zbořil  
**Zvyšování životnosti součástí výhybek a výhybkových konstrukcí v trendu Průmyslu 4.0**

Tisková zpráva, České dráhy  
**Před 60 lety zahájila Vindobona pravidelný provoz**  
Jana Švajnerová



# CO SE TAKÉ (NE)MŮŽE STÁT...

## REDAKCE

Další rok je téměř za námi a s ním nastal i tradiční čas bilancování, rozjímání, vánočního shonu a také novoročních předsevzetí. Zatímco v předchozích dvou letech jsme se na tomto místě zamýšleli prostřednictvím komiksu nad uplynulými dvanácti měsíci, letos jsme se rozhodli se s právě končícím rokem 2017 na stránkách Železničáře rozloučit trochu jinak. Ne snad proto, že by letošek opět nepřinesl řadu zajíma-

vostí a důležitých událostí ve světě železnice. Našlo by se jich víc než dost, navíc o většině z nich jste si jistě už přečetli.

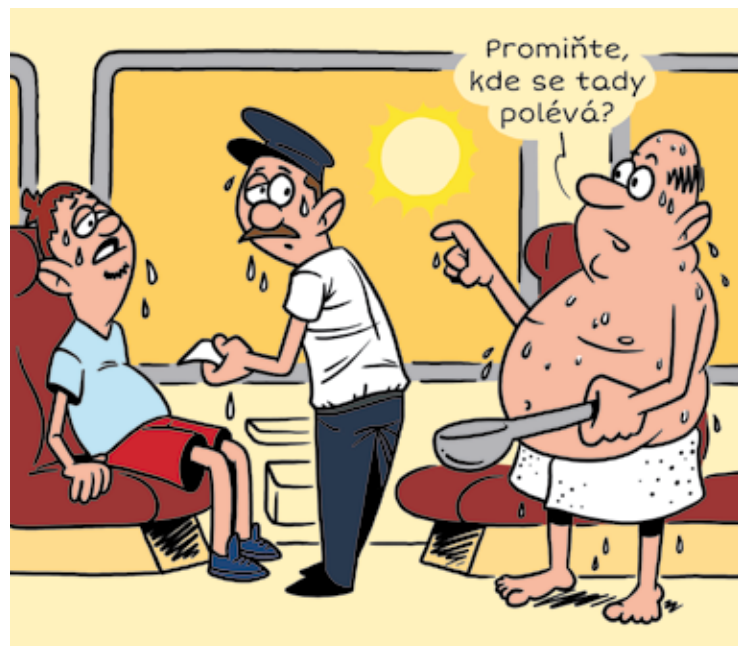
Protože se ve všech vydáních našeho časopisu pravidelně věnujeme seriózním zprávám a materiálům, chtěli bychom jednou udělat výjimku. A k tomu těžko hledat vhodnější okamžik, než jakým je konec roku. Proto přinášíme našim čtenářům tentokrát něco k pobavení. Ne, nepůjde o nepovedené rozhovory, reportáže či zbabrané záběry na fotografiích a videích, které v redakci vznikají. Chceme

poslední letošní číslo odlehčit několika povedenými vtipy o železnici, které mnohdy reflektují situace, jež sami možná dobře znáte nebo jste se s nimi při cestách vlakem setkali. Smích je totiž nejlepší lék na nejrůznější starosti a bolesti, jimž se čas od času nevyhne nikdo z nás. Navíc věříme, že během cinkotu skleniček při silvestrovském veselí se nikdo nebude brát tak vážně jako obvykle. Zahoďte tedy předsudky a pojďte se zasmát!

Ať je ten příští rok alespoň stejně tak dobrý, jako byl ten letošní. Ideálně ještě lepší...











## Strojvedoucí Českých drah pomohl rodině v těživé situaci

Koncem října se u Vysokého Mýta odehrála tragická nehoda, při níž zemřel sedmačtyřicetiletý řidič dodávky. Zanechal po sobě rodinu ve složité sociální situaci. Tragédie nastartovala dobročinnou akci, v jejímž čele stanul strojvedoucí Českých drah Petr Horčíčka. Zorganizoval sbírku nejen v rodném Uhersku, ale i po internetovém fóru Chronomag. Jeho snaha vyvrcholila dojednáním spolupráce s Výborem dobré vůle – Nadací Olgy Havlové, jenž si finanční sbírku vzal na starost.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Po zemřelém řidiči zůstala sociálně slabší rodina s dvěma syny a malou pětiletou dcerkou, se kterou chodí do jedné třídy ve školce právě dcera Petra Horčíčky. Protože strojvedoucímu není lhostejný osud ostatních lidí, začal se rychle zajímat o to, jak by se jim dalo pomoci. Postiženou rodinu zná spíše zběžně, ale dlouhá léta je vnímá jako slušné a pracovité lidi, kteří nemají peněz na rozdávání.

„Maminka holčičky pečuje dobře jak o děti, tak o celou domácnost. Nyní však přišla o manžela, který rodinu z větší části živil jako řidič dodávkového vozidla, kde moc velké peníze nevydělal. Proto mě tato jejich rodinná tragédie silně zasáhla a začal jsem pro ně shánět nějaké prostředky,“ vysvětlil strojvedoucí Petr Horčíčka z pardubické Provozní jednotky Depa kolejových vozidel Česká Třebová.

### Lhostejnost nebyla na místě

První impulzem byla pro Petra Horčíčku myšlenka, že on sám má vše, co potřebuje. Nejen pevné rodinné zázemí, ale i dobrou práci, která ho navíc baví, a plno koníčků a v životě je spokojený. „Čím je člověk starší, tak se mu mění priority. Uvědomil jsem si, že kolem nás jsou lidé, kteří takové štěstí nemají. Neštěstí, které se stalo té rodině z vedlejší obce, bylo natolik silné, že jsem nemohl lhostejně přihlížet. Když jsem byl ve školce vyzvednout na-

ši malou a viděl tu holčičku, která přišla v jedné vteřině o tátu, tak jsem se rozhodl, že jakýmkoli způsobem pomohu nejen jí, ale i jejím bratrům. Uvědomil jsem si, že v tomhle případě půjde hlavně o podporu vzdělání těch dětí.“

Rodiče z tragicky postižené rodiny na vzdělání všech dětí podle něj dbali, a i když neměli třeba na benzín, tak holčičku nabalili do tří svetrů a dovezli ji do školky na kole, aby získala správný sociální návyk. Postižená rodina byla už před tragédií těsně nad hrani-

ci chudoby a nyní, když živitel rodiny zemřel, na tom bude ještě hůře. „Spousta z nás si neuvědomuje, že lidé ze slabších sociálních vrstev nemají třeba nikoho, o koho se mohou opřít,“ zdůraznil Horčíčka.

### Peníze od desítek lidí

Nejprve Petra napadlo uspořádat finanční sbírku přímo mezi rodiči ve školce. Jenomže záhy zjistil, že udělat transparentní sbírku nebude moc jednoduché. „Sbírat peníze jako fyzická osoba byt na dobročinné účely, je nezákonné. Člověk se vystavuje trestnímu stíhání. Tak jsem hledal formu, jak to udělat, aby vybrané peníze průhledně směřovaly hlavně na vzdělání dětí a jejich rozvoj, nejlepší dlouhodobější formou. Sám jsem k podobným příběhům velmi nedůvěřivý, mnohokrát jsem zažil vy-

bírání peněz a různé formy pomoci a ve finále vše nakonec vypadalo jinak. Chtěl jsem proto najít organizaci, která umožní a zastřeší výběr peněz a zároveň transparentně výtěžek rodině předá. Jsem vděčný, že mi pomohl Výbor Dobré vůle, který spolupracuje velmi ochotně a nezištně,“ doplnil Petr Horčíčka.

V první chvíli ho ani nenapadlo, že rozsah pomoci bude takový. „Měl jsem kolem sebe štěstí na mnoho erudovaných lidí, kteří pomohli dát celé záležitosti jasná pravidla, řád a tvář. Takže to není jen moje zásluha, ale hlavně lidí, kteří mi podali pomocnou ruku. Ať už se jedná o Výbor dobré vůle, nebo portál Darujme.cz. Ke sbírce velkou měrou přispěli členové internetového fóra Chronomag, což jsou milovníci hodinek a hodinářského umění,“ řekl na závěr skromně strojvedoucí. ◆

„**Neštěstí, které se stalo rodině z vedlejší obce, bylo natolik silné, že jsem nemohl lhostejně přihlížet. Rozhodl jsem se, že pomohu nejen holčičce, ale i jejím bratrům.**“

### PETR HORČIČKA

Po absolvování železničního učiliště v oboru elektromechanik pro rozvodná zařízení nastoupil v roce 1997 k železnici, podobně jako jeho dědeček s babičkou a tatínkem. První profesí byl elektromechanikem ve vozovém depu v Pardubicích. V roce 2002 přešel na pozici vozmistra pro nákladní a posléze osobní vozy. Po deseti letech změnil profesí a od roku 2012 pracoval jako strojvedoucí motorové trakce nejprve v Hradci Králové a později v Pardubicích. Nyní vozí regionální spoje v Pardubickém kraji.



# Noční doprava budoucnosti se jmenuje **ÖBB nightjet**

Provoz nočních vlaků pod tlakem konkurence a rychlých spojení ve většině zemí Evropy postupně končí. S takovým osudem se ale nesmířily rakouské ÖBB, které se rozhodly dát nočnímu cestování novou tvář a svou síť rozšířily o některé dosavadní německé relace CityNightLine (CNL). Úspěšnost projektu ukáží nadcházející měsíce.



PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: ÖBB

Noční vlaky mají u našeho jižního souseda dlouholetou tradici, která sahá až do časů habsburské monarchie. Napříč Rakouskem projížděl Orient Express a po druhé světové válce všechny významné balkánské expresy spojující jihovýchod a západ Evropy. Svou pobočku tam měla společnost CIWL.

ÖBB zajišťují dlouhá desetiletí noční spojení s velkou částí Evropy a přes krizi noční dopravy v posledních letech stále provozovaly ještě loni devět různých relací. Další spoje, například do Varšavy, Berlína přes Prahu nebo na Balkán, zajišťují partnerské železnice.

## **Nová značka, nové relace**

Zrušení vlaků CNL v loňském roce ukončilo více než stoletý provoz ubytovacích spojů německých drah, ale Rakušanům otevřelo možnost rozšířit a zefektivnit nabídku nočních vlaků. Od 11. prosince 2016 zavedly dalších šest linek. Přidané trasy jsou vedeny jako zcela nové vlaky nebo jako skupiny vozů v rámci dosavadní sítě. ÖBB tak zvolily provozně ověřený a ekonomicky výhodný model, který roky využíval projekt CNL nebo střevoevropské železnice. Několik vlaků a uzlových stanic umožňuje vytvořit více přímých spojení ubytovacích spojů, například dva vlaky z Ví-

ně a Innsbrucku do Hamburku a Düsseldorfu, které se setkávají v Norimberku, nabízejí dohromady 4 různé přímé relace. V jízdním řádu 2018 bude tento koncept dále rozvíjen.

Marketing podpořil rozšířenou nabídku noční dopravy novým produktovým názvem Nightjet. Vychází z modelu využívaného ÖBB pro označení moderních služeb. Spojuje charakteristické slovo pro nabídku a anglické slovo jet – proudové letadlo, tryskáč, např. Railjet nebo Cityjet. Úspěšnost této formy pojmenování ilustruje i fakt, že tento Rakušany zavedený model pro označení svých služeb zřejmě okopírovala i jedna zahraniční firma. Image podporuje i nový nátěr vozů v tmavě modré doplněné o červené a stříbrné linky a nápisy.

Kromě Nightjetů křížují rakouské tratě také další noční spojení partnerských železnic, které jsou označeny jako Nightjet Partner. Jedná se o několik relací, které míří například do Krakova a Varšavy, Záhřebu, Rijeky nebo do Košic. První rok provozu se jeví jako úspěšný, když ÖBB prodaly pro své noční vlaky více než 1,4 milionu jízdenek.

## RELACE ÖBB NIGHTJET



- Hamburk / Berlín – Curych
- Hamburk – Mnichov – Innsbruck (autovlak)
- Düsseldorf – Mnichov – Innsbruck (autovlak)
- Mnichov – Villach – Benátky
- Mnichov – Villach – Řím
- Mnichov – Villach – Miláno

Ceny začínají již na 29 € za místo k sezení, lůžkový oddíl Single přijde na cca 129 €.

## **Do služby míří komfortní vozy**

Nightjety nabízejí cestování v lůžkových vozech s oddíly s 1, 2 nebo 3 lůžky v tradičním ekonomickém nebo luxusním provedení s WC a sprchou. Lehátkové vozy jsou se 4- nebo 6místnými oddíly a zvolit lze i dámský, rodinný nebo bezbariérový oddíl pro vozíčkáře. K dispozici jsou vozy 2. třídy s místy k sezení. Na palubě ubytovacích vozů zajišťuje servis společnost Wagons-Lits a cestujícím nabízí nápoje a občerstvení. V ceně služeb je i snídaně. Na vybraných relacích přepravují Nightjety osobní auta a motorky.

Projekt Nightjet podstatně omladil rakouský noční vozidlový park. Z provozu byly vyřazeny starší lůžkové vagony z 60. a 70. let a nahradilo je 42 lůžek WLABmz z let 2003 až 2005 odkoupených od DB. Jedná se o stejný typ, jako provozují ČD. V parku tak zůstalo už jen 10

patrových vozů WLBmz/WLABmz z roku 1995 původně určených pro projekt hotelových vlaků DACH. Park 59 rakouských lehátkových vozů Bcmz z let 1981/1982 (modernizované 2004 – 2010), 1991 a 2000/2001 doplnilo ještě 15 lehátkových vozů Bvcmbz odkoupených v Německu.

## **Chystá se nový koncept**

Okolo roku 2020 plánují ÖBB zprovoznit nové lůžkové a lehátkové vagony. Ty mají nabídnout vyšší komfort a zároveň umožnit ekonomický provoz. Zvažovalo se i revoluční řešení lehátek s malými jednomístnými od ostatních spolecestujícími oddělenými kójemi.

Moderní oddíly jsou řešeny ve světlých barvách a s pohodlnými rozměrnými lůžky. Cestujícím nabídnou u každého místa elektrické zásuvky 230 V a konektory USB pro napájení elektroniky. Samozřejmě bude wi-fi. Návrh „lehátka“ má konvenční uspořádání s místy přičně k ose vozu. Uspořádání „lůžka“ přichází s netradičním umístěním „postelí“ podél okna a s vlastní toaletou a sprchou v kupé.

## **Bez dotací noční vlaky končí**

Ve většině Evropy noční doprava skomírá a je postupně rušena. Oblíbenou sítí nočních vlaků CNL loni zrušila německá DB. Ve Francii seškrtili finanční podporu nočním vlakům a podstatně zredukovali jejich nabídku. Jistou budoucnost na přibližně 10 let má noční doprava snad jen ve Velké Británii a v Itálii, kde je provozovaná v závazku veřejné služby a tedy s masivní podporou veřejných financí. Ve Velké Británii podporuje provoz dvou párů nočních vla-



ků mezi Londýnem a Skotskem vlada, která rozhodla o pořízení nových lůžkových vozů u společnosti CAF. Vláda podporuje noční vlaky také v Itálii, když uzavřela kontrakt se státními drahami Trenitalia, bez soutěže formou přímého zadání, na desetiletý provoz vlaků IC včetně dvou desítek a o víkendech až tří desítek nočních vlaků InterCity Notte.

Analýzy v EU potvrzují, že i noční spoje je možné provozovat ve veřejném zájmu a jejich provoz financovat z veřejných prostředků. ◆



# Zkušební laboratoř ve znamení brzdových zkoušek



Akreditovaná Zkušební laboratoř VUZ, která je vedena v seznamu akreditovaných laboratoř dle normy ČSN EN ISO 17025 pod číslem 1462, letos rozhodně nezahálela. Hned z počátku roku uskutečnila dva projekty prakticky kompletních typových zkoušek jedné elektrické a jedné motorové lokomotivy, jejichž schvalovací proces po úspěšně absolvovaném zkušebním provozu míří do finále.

PETR CHLUM, BOHUMIL DRÁPAL | FOTO: VUZ

Zkušební laboratoř VUZ jakožto pověřená právnická osoba ministerstvem dopravy i v této závěrečné fázi poskytuje svým zákazníkům svoje služby, a tím přispívá k úspěšnému závěru tohoto procesu.

Jarní období se neslo především ve znamení zkoušek nákladních vozů, kde s velkou převahou dominují brzdové a hlukové zkoušky. Ty byly doplněny zkouškami elektromagnetické kompatibility elektrických lokomotiv, které se i díky známé přísnosti národních požadavků protáhly až do letních měsíců.

## Atraktivní odpojování vozu

Brzdové zkoušky tažených vozidel, které se odehrávají v zásadě na tzv. zadní přímé velké zkušební okruhu (km 6,7 – 8,5), jsou pro neznalého pozorovatele zajímavou podívanou. Během tzv. odvěšovací zkoušky se totiž zkoušený vůz, který je vždy řazen na konci soupravy, po dosažení zkušební (mnohdy maximální provozní) rychlosti od zkušební soupravy odpojí. Ve stejný okamžik je u zkoušeného vozu díky odvětrání hlavního potrubí vlivem rozpojení soupravy zavedeno rychlostní brzdění, a zkoušený vůz tak začne brzdit maximálním účinkem samočinné brzdy. Poté, co se zbytek soupravy od zkoušeného vozu dostatečně vzdálí, může začít brzdit také. Po zastavení všech vozidel se první část soupravy pro zkoušený vůz vrátí.

Pro provádění odvěšovacích zkoušek má Zkušební laboratoř dva speciálně upravené měřicí vozy. Uspořádání zkušební soupravy je patrné z obrázku. Vlastní měření se odehrává zejména v měřicím voze, kde se měří zkušební rychlost a dráha ujetá od odvěšení do zastavení měřicího vozu a dráha mezi měřicím vozem a vozem zkoušeným. Z rozdílu těchto drah se vypočte skutečná zábrzděná dráha zkoušeného vozu. V případě zvláštního požadavku zákazníka se měří i na zkou-



V blízké budoucnosti chce Zkušební laboratoř VUZ dokončit rozvoj několika nových zkušebních metod. Jedná se zejména o měření dynamického útlumu kolejnic.

šeném voze, kde je možno bezobslužně měřit potřebné veličiny a měřená data bezdrátově přenášet do měřicího vozu. Při brzdových zkouškách se jako trakční vozidlo osvědčila motorová lokomotiva 759.002 Kyplop, která díky své moderní regulaci rychlosti a vybavení elektrodynamickou brzdou pomáhá zkracovat vzdálenost, na kterou se musí od zkoušeného vozu první část soupravy vzdálit, a tím přispívá k efektivnější realizaci těchto zkoušek.

## V létě i testy protismyku

V letním období zkoušky nákladních vozů doplnily brzdové zkoušky a zkoušky protismyku elektrických jednotek. Ty sice nejsou divácky tak atraktivní jako zkoušky tažených vozidel, pro tým Zkušební laboratoře ovšem představují mnohem větší objem činností. Během zkoušek protismyku se pak experti Zkušební

laboratoře promění téměř v alchymisty, kdy musejí namíchat takový roztok látky užívané ke snížení adheze, aby byly dodrženy smluvní podmínky zkoušky předepsané vyhláškou UIC 541-05. Tyto podmínky jsou stanoveny tak, aby se prokázala správná regulační schopnost protismyku, kdy se hodnotí zejména velikost smyků a prodloužení zábrzděné dráhy.

Ze zkoušek elektrických jednotek pak „brzdaři“, jak si experti Zkušební laboratoře zabývající se zkouškami brzd říkají, na počátku podzimu plynule přešli na zkoušky souprav osobních vozů, které jsou vůbec nejnáročnější, protože v sobě spojují zkoušky tažených vozidel a zkoušky jednotek. To vše bylo doplněné brzdovými zkouškami vozů nákladních.

Dalším velmi zajímavým a organizačně náročným projektem bylo zajištění jízdně-technického



nických zkoušek elektrické jednotky pro Holandsko. Tyto zkoušky s ohledem na jejich rozsah nelze realizovat jen na Zkušebním centru Velim, ale je nutné je provádět i na veřejných tratích, prakticky po celé republice a nadto je ještě potřeba jezdit vyššími rychlostmi než v pravidelném provozu. Příprava tohoto projektu začala již na jaře vytipováním vhodných



úseků sítě a prvotními zkouškami ve Zkušebním centru Velim, které jsou nutné pro povolení zkušebních jízd na veřejné síti. Úlohou Zkušební laboratoře VUZ byla organizace a zajištění zkušebních jízd, přičemž pro vlastní měření měl zákazník již vybranou svoji partnerskou zkušebnu. Zkoušená jednotka nemohla na našich tratích jezdit vlastní silou, a proto musela být při zkouškách tažena lokomotivou. V tom Zkušební laboratoři významně pomohly České dráhy, které operativně zajistily jak lokomotivu se strojvedoucím, tak veškeré služby dopravní s provedením zkoušek spojené.

Celá akce byla realizována velmi operativně v první polovině září. Většina jízd proběhla v nočních hodinách, což bylo dáno i tím, že pro zajištění zkušebních jízd je třeba dodržet i specifické bezpečnostní podmínky, a proto je nutné zkušební jízdy realizovat v době, kdy nejsou tratě příliš zatíženy běžnou dopravou. Vše se povedlo zdárně realizovat i přes mírnou nepřízeň počasí, kvůli které musely být některé jízdy opakovány. Tyto zkoušky totiž vyžadují, aby byly koleje čisté a suché.

Aby toho nebylo v první polovině roku málo, tak Zkušební laboratoř ještě dozorovala zkoušky mo-

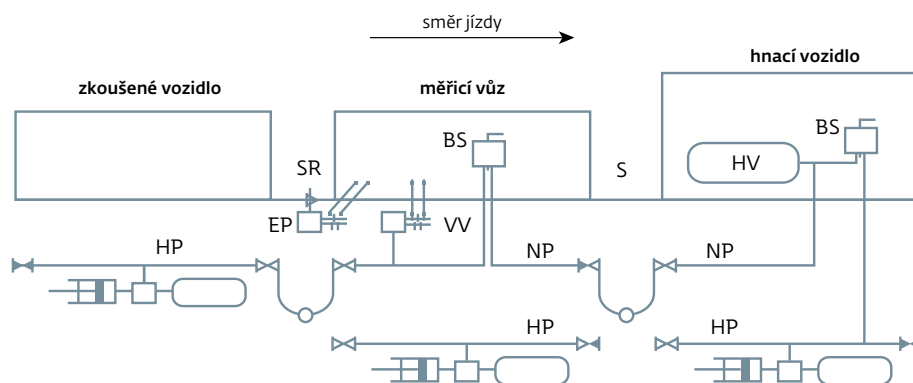
dernizované dieselelektrické lokomotivy v Estonku a v létě dále realizovala typové zkoušky posunovací lokomotivy určené pro České dráhy. Závěr roku se nese ve znamení zkoušek nákladních a osobních vozů. Jako každý rok opět nastává období, kdy se výrobci (i s ohledem na změnu grafikonu v polovině prosince) snaží své schvalovací procesy dotáhnout do zdárného konce, a k tomu využívají služeb Pověřené právnické osoby.

### Nechyběl rozvoj laboratoře

I přes velký objem realizovaných zkoušek tým Zkušební laboratoře neodsunul rozvoj laboratoře na vedlejší kolej a věnoval se jak modernizaci a údržbě měřicích zařízení, tak udržování a zdokonalování systému kvality a prohlubování odbornosti. Pravidelná dozorová návštěva auditorů Českého institutu pro akreditaci (ČIA) tak proběhla ve Zkušební laboratoři koncem května zcela bezproblémově.

V blízké budoucnosti chce Zkušební laboratoř VUZ dokončit rozvoj několika nových zkušebních metod. Jedná se zejména o měření dynamického útlumu kolejnic, který je jedním z parametrů, který musí splnit trať, aby na ní mohly být prováděny hlukové zkoušky. ◆

## Uspořádání jízdní brzdové zkoušky



HV – hlavní vzduchojem, BS – brzdící samočinné tlakové brzdy, NP – napáječ potrubí, HP – hlavní potrubí, VV – vypouštěcí ventil s elektrickým ovládním, S – normální spřáhlo, SR – spřáhlo rozpojovatelné za jízdy EP – elektropneumatický ventil k rozpojování spřáhla

## VÝZKUMNÝ ÚSTAV ŽELEZNIČNÍ DÁ PŘÍLEŽITOST STUDENTŮM ČVUT

Dohodu o vzájemné spolupráci uzavřeli koncem listopadu zástupci Fakulty dopravní ČVUT a Výzkumného Ústavu Železničního ze Skupiny České dráhy. Posluchači vysoké školy díky ní dostanou příležitost už během studia pracovat na konkrétních projektech s přímým dopadem do praxe. VUZ je jediným pracovištěm svého druhu v ČR a jedním z mála v Evropě. Svá kolejová vozidla zde testují výrobci z celého světa.

„Pro vybrané studenty FD ČVUT je to šance podílet se na unikátních mezinárodních projektech. Od nás dostanou smlouvu, a pokud se osvědčí a budou u nás chtít po ukončení studia zůstat, stanou se trvalou posilou našeho týmu. Chceme včas podchytit ty nejlepší z nich,“ komentoval spolupráci generální ředitel VUZ František Bureš. „Musíme umět maximálně využít možnost výzkumných kapacit obou institucí. Od spolupráce s Fakultou dopravní ČVUT



si slibujeme výchovu a získávání nových specialistů pro konkrétní odborné činnosti železničního výzkumného průmyslu. Studentům chceme nabídnout reálné projekty, ne aby dělali seminárky do šuplíku.“

Za Fakultu dopravní ČVUT podepsal Dohodu o spolupráci děkan Miroslav Svítek. „Těší nás zájem o naše studenty, kteří jsou na vysoké odborné úrovni. Chceme společně s VUZ řešit mezinárodní i národní výzkumně-vývojové projekty a prohlubovat znalosti studentů FD ČVUT v oboru vývoje a výzkumu železniční techniky,“ dodal.

Dohodu přivítal i nově zvolený děkan FD ČVUT Pavel Hruběš, který se své funkce ujme v únoru 2018 a fakultu povede další čtyři roky. „Chceme dostávat do povědomí současných i budoucích studentů důležitost technických oborů. Propojení systému mezi školami, studenty a byznys sférou proto považují za velice důležité a prospěšné.“ (red)



# Miniatuur Wunderland: Cesta do země divů v měřítku 1:87

Superlativy obvykle šetřím. Nejsem skeptik, spíše realista. Po návštěvě největší modelové železnice na světě Miniatuur Wunderland v Hamburku přehodnocuji své životní postoje. Vše je krásné, roztomilé, malé. Pravda, nejsem modelář. Ale byl jsem z toho místa absolutně odvážen. Chci tam žít a stát se malým.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Těžko se hledá slovo, které by vystihlo hamburskou modelovou železnici Miniatuur Wunderland. Snad jen přívlastek velkolepá by mohlo naznačit. Nadchne zaryté modeláře i běžné návštěvníky. Zaujme dotaženými detaily, lidskými příběhy, které se odehrávají snad na každém metru, a tisíce modely vlaků. To vše v měřítku Ho na ploše zhruba 1 500 metrů čtverečních. Tohle neuvěřitelné místo, jež svým názvem evokuje obrovský zábavní park, sídlí v nenápadných starobylých skladech čtvrti Speicherstadt, de facto v čele obřího přístavu na Labi. Vítejte ve světě, kde hlavní roli hraje železnice spojující světadíly.

Je příjemné, že se u pokladen nestojí dlouhé fronty. I já jsem si před cestou na sever rezervoval návštěvní okno. Vybral jsem pátou odpolední, což se mi málem vymstilo. Když jsem pár minut před půlnocí místo opouštěl, nechtělo se mi věřit, že je tma. Měl jsem si dát třeba desátou dopolední, sakra! Tak mě kilometry železnic zaměstnaly. Hamburští vědí, proč mají otevřeno do pozdních nočních hodin.

## Doma v Hamburku i v USA

Jen co jsem zaplatil 13 eur a vybrakoval shop s modýlky a turistickými cetkami, vplul jsem do velkého světa. Vlastně malého. První zastávkou, která mě bere za oči, je zmenšený model Hamburku. Na levé části zaujme staveniště s funkčními jeřáby a vlečkou pro nákladní vagony. O pár centimetrů dál sviští rychlovlak ICE stanicí Dammtor, vedle něj stojí souprava podzemky. Nejen nádraží jsou vyvedená do posledních detailů, včetně spadaneho listí ze stromů anebo nápisů na pragotronech. V okolí budovy Labské filharmonie zase „hučí“ červený vlak s lokomotivou řady 101 německých DB. Nedaleko hlavního nádraží se tyčí most Köhlbrand. Nadšením mi padá brada k zemi.

Otáčím se o 180 stupňů a ocitám se u amerického Grand Canyonu. Mezi skalami se prolétá souprava s diesellovou lokomotivou GP38. Nad ní létá dvouplošník, v kamenolomu sto-

jí odstavené nákladní vlaky čekající na nakládku. V poušti jsou k vidění dlouhé kontejnerové soupravy s mašinami GE Dash 9-44CW, stejný vlak zanedlouho spatřím při průjezdu okolo všemi barvami zářícího Las Vegas. Kromě sídla zábavy se tvůrci modelové železnice zaměřili i na stavbu Kennedyho vesmírného střediska na Cape Canaveral. Co chvíli se odsud na oběžnou dráhu vypravuje raketoplán. Pochopitelně s hřmotným zvukovým doprovodem. Vedle v oblouku pro změnu buší Big Boy řady 4000, největší parní lokomotiva na světě.

## K vodě do Skandinávie

Opodál už necítím horko nevadské pouště, přicházím do sekce Skandinávie. A považte, zatímco dosud byla vodní plocha jen namalovaná, tady stojí pevninská část rovnou v bazénu

s opravdovou vodou. Nalevo v rohu se rozprostírá ještě Německo, ovšem těsně vedle už stojí první dánské nádraží. Místu dominuje předlouhý most Storebael, stavba spojující Dánsko s Norskem, po které se prohánějí vlaky i automobily. Pod ním už pluje obří výletní trajekt Aida blu a orientuje se podle funkčního majáku. Abych nezapomněl, vodní plocha představuje Baltské moře. Vlasy tu nehledejte, voda tu však omývá přístav Bergvik Havn. K němu vede nespočet vleček, na nerostné suroviny tu čekají stovky samovýsypných vozů. Okolo se překvapivě mihne červená švýcarská souprava, míjí se s modrým expresem švédských drah s mašinou Rc6. A zatímco v Norsku a Dánsku panuje jaro, ve Finsku a Švédsku najdete nánosy umělého sněhu. Tunely pod masivy opět opanovávají vlaky velkých







evropských dopravců. Od mouru špinavé nádraží v Kiruně nedaleko věže uhelného dolu hostí opět řadu mezinárodních spojů. Nejčastěji zde, v době mé návštěvy, zastavovaly švýcarské soupravy. Sytě červené vozy s lokomotivou řady Re 460 tu působí jako pěst na oko. Ale kolejiště jsou tu spojená, takže doufám, že je za chvíli uvidím ve své domovině, o patro níže.

Vracím se zpět okolo Hamburku do středního Německa. V tlačeni si uvědomuji, že tu nestojí žádné nevzhledné plexisklové stěny. Ano, občas uzřím nápis Don't touch, ovšem při náklonu přes zábradlí si mohu vše prohlédnout zblízka. Interakce je dokonalá. Pozorovací liberalismus je patrný i při pohledu do dílen nebo do zákulisí. Modeláři průhledem za model prozradí, že vlaky tu jezdí po kolejičkách na dřevotřískových spirálách. Najednou zmizí a objeví se v tunelu na druhé straně místnosti. Jezdí i pod podlahou.

### Je libo letiště?

Zhlédnu střední Německo a přecházím k modelu fiktivního města Knuffingen. A jak jsem říkal, vlaky jezdí mezi všemi sekce, takže nákladní soupravu DB s diesellovou mašinou řady 218, která zahučela u Kiruny do tunelu, pozoruji o pár minut později na železničním obchvatu obřího mezinárodního letiště v Knuffingenu.

A tady se na chvíli zastavím. Ne proto, že je tu skrumáž a musím čekat na volné místo – jsem naprosto fascinován. Ranvej je dlouhá 14 metrů, přistává a startuje tu přes čtyřicet letadel všech velikostí i aerolinek. Přicházím v okamžiku, kdy na start roluje obří Airbus A380. A pak vzletí. Za neuvěřitelného, avšak autentického rámu motorů. Před zraky nevěřících návštěvníků zalétá do „mraků“, do okna s igelitovou plentou. Letouny ve skutečnosti zvedají uzounké dráty třící ze středové osy dráhy. Sta-

čím ocenit přesný model zámku Neuschwanstein a šinu si to k Alpám, okolo open air koncertu DJ Boba.

### Maďari pod Alpami

Poznávám Matterhorn, ovšem prošpikovaný tunely, což ve skutečnosti není, ale tady mi to nevadí. Fantazii se meze nekladou a vůbec by by-

lo na tomto místě podivné, kdyby kteroukoli přírodní scénérii občas neprosvitěl vlak anebo, v případě Švýcarska, alespoň zubačka. Těžko se ale ve změní příběhů, modelů a řady známých míst vybírá ta nejjedinečnější. Opět překvapí jen rozjetý vlak, nyní třeba souprava MÁV s Taurusem, anebo railjet v barvách ÖBB.

Po schodech mířím k italské sopce Vesuv a Pompejím. Vysoká estakáda lokalitu spojuje s pobřežím Amalfi a městem Atrani. Trať míjí Aragonský zámek anebo Miniaturpark v Rimini, aby skrze jižní Tyrolsko přejala do Toskánska a nádraží Řím Termini.

U vatikánské baziliky Petra a Pavla vystupuji z tohoto rozjetého vlaku. Jsem totálně fascinován stovkami příběhů. Baví mě pozorovat, jak se propadá zemina pod dělníky kopajícími výkop, kterak se ve slunečnicovém poli muchlá milenecký pár anebo blikající policejní hlídka zastavuje automobil. Hlavní roli tu ale stále hrají vlaky. Dojem dokonalosti umocňuje osvětlení. Pokud má být den, svítí zářivky bíle, pakliže je noc či svítá, o slovo se hlásí modrá s červenou. V noci se pak rozzáří desítky LEDek. Tu na vlcích, tu jako lampičky za okny, onde jako maják hasičské stříkačky. Dokonalá iluze.



### Co potom?

Byť jsem po tomto zážitku vyštaven, procházím se nočním Hamburkem, srdce mi stále buší nadšením. Také vím, že toho bude k vidění daleko víc. Miniatur Wunderland se stále organicky rozrůstá. V době mé návštěvy byly již navrženy Benátky, dokonce jsem měl jako všichni možnost nakouknout modelářům pod prsty. V dílně měl jeden z nich v ruce modýlek budovy, z dálky připomínající Dóžecí palác. V plánu mají zruční manie ještě Monaco, Albion, Francii, Benelux, nespécifikované části Asie, Afriky či Středního Východu. Těším se, až sem vezmu i synka. Třeba tu už budou mít i nějakou českou soupravu. ♦





Jízdní řád pro léto 1912	
Středisko	Číslo vlaku
Teplíc	1
Liberec	2
Teplíc	3
Liberec	4

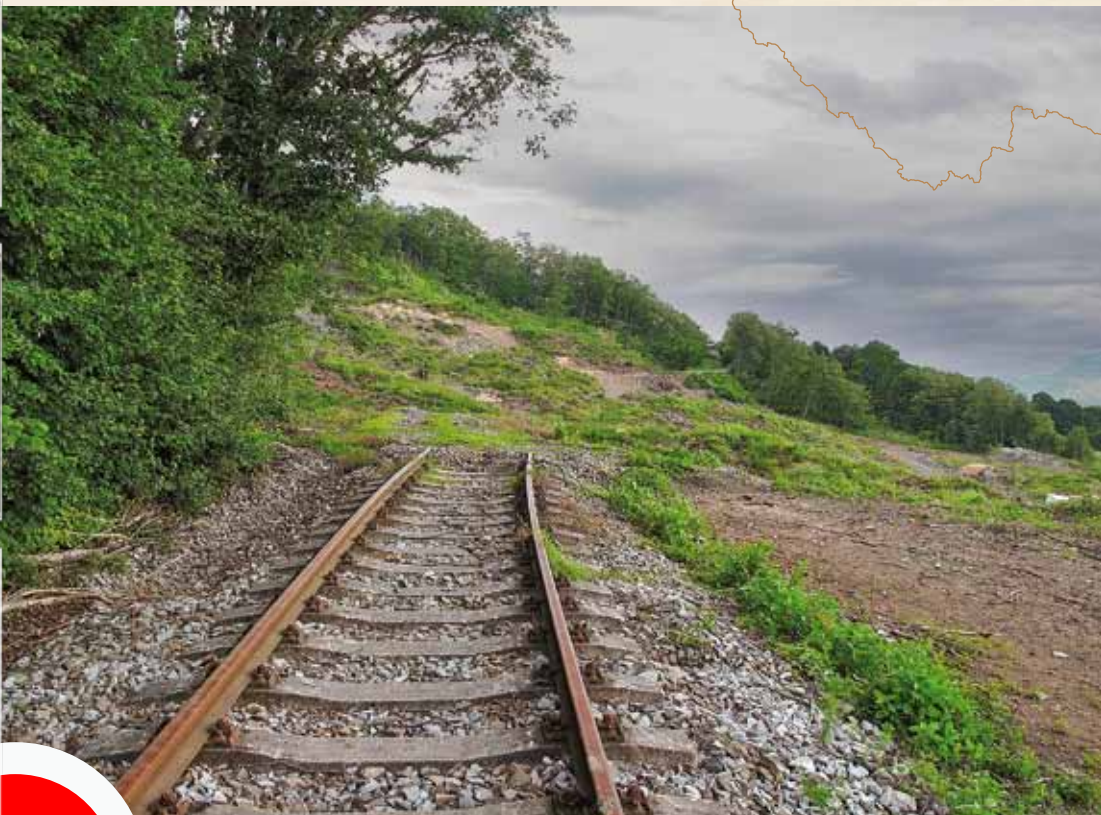
Jízdní řád pro léto 1912

Jízdní řád pro období 1969-70	
Středisko	Číslo vlaku
Teplíc	1
Liberec	2
Teplíc	3
Liberec	4

Jízdní řád pro období 1969-70

Aktuální jízdní řád	
Středisko	Číslo vlaku
Teplíc	1
Liberec	2
Teplíc	3
Liberec	4

Aktuální jízdní řád



# Malebná lokálka u Milešovky slaví 120 let

Patří k nejromantičtějším tratím v Českém středohoří vinoucím se nedaleko majestátní Milešovky. Stala se také symbolem letních povodní v roce 2013. Řeč je o lokálce vedoucí z Lovosic do Řetenic, která je součástí Severočeské transverzálky Teplice – Liberec. Od jejího otevření uplyne 16. prosince 120 let. V současnosti je na ní provoz z velké části zastaven, ale snad se blýská na lepší časy.

PETR SLONEK | FOTO: WIKIPEDIA, LOKÁLKY ČESKÉHO STŘEDOHOŘÍ

Trochu pozapomenutou regionální jednokolejku postavila společnost Ústecko-teplická dráha. Šlo o první úsek Severočeské transverzálky, nejdelší místní dráhy v Českých zemích. Provoz na trati byl slavnostně zahájen v roce 1897. Trať zprvu sloužila i k rychlíkovému spojení Teplíc s Libercem a dopravě uhlí k Labi, postupně ale ztrácela na významu. Po roce 2000 už po ní jezdila převážně jen místní osobní doprava, zatímco nákladní vlaky odsud prakticky zmizely.

## Předběhli konkurenci

Ještě pár let před koncem 19. století vedla do Teplíc, tehdejšího důležitého lázeňského a obchodního sídla, jediná trať. A to z Ústí nad Labem do Chomutova, provozovaná společností Ústecko-teplické dráhy (ÚTD), často označovaná zkratkou ATE z německého ekvivalentu Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Tato spo-

lečnost po ní vozila většinu uhlí směřujícího z podkrušnohorských dolů k Labi a dále buď do Saska, či do dalších oblastí nejen v Českých zemích. Kapacitně však přestávala vyhovovat, a tak podnikatelé z Bílinska a okolí začali uvažovat o vybudování nové trati vedoucí přes České středohoří do Lovosic, kde se počítalo se zřízením překladiště pro potřeby další přepravy prostřednictvím lodí. Měla se zároveň stát konkurencí k stávajícím tratím Ústecko-teplické dráhy, neboť většinu bílinského uhlí odvážely právě vlaky této firmy.

Reakce přišla záhy. V červnu roku 1894 zastupci ATE požádali příslušný úřad o povolení zahájit přípravné práce pro lokálku z Teplíc do Lovosic. O pouhý rok později předložili žádost o povolení přípravných prací pro dráhu z Lovosic do Liberce. Následovalo vydání koncesní listiny císařem. Dokument ze 13. června 1896 počítal s výstavbou celé transverzálky z Teplíc do Liberce. Dodavatelem se stala firma Schön a synové z Prahy a práce zaháji-

la 20. září 1896. Stavbu komplikovalo počasí a kvůli jarním deštům se protáhla o více než dva měsíce, než na jakou dobu byla vydána koncesní listina. Hotovo bylo 1. prosince 1897. Provoz byl slavnostně zahájen 16. prosince téhož roku a o den později začal veřejný provoz v celém úseku Teplice – Lovosice.

## Malebnou krajinou středohoří

Trať začíná v Řetenicích, jež jsou nyní součástí Teplíc, a vede přes stanici Teplice zámecká zahrada do Úpořin, kde je zaústěna do řehlovického zhlaví. Na zhlaví opačným se opět odděluje a tunelem stoupá až k Hradišti. Vrchol trati ve výšce 371 m n. m. se nachází u Radejčína a odtud trať až do Lovosic klesá a končí na bývalém nádraží Severní státní dráhy. Jelikož prochází skrz krásnou a především hornatou krajinu Českého středohoří, neobešlo se vše bez vybudování řady mostů, zářezů či náspů. Mezi Úpořinami a Hradištěm museli dělníci navíc prorazit 233,7 metru dlouhý





1. Motorový vůz 810.048 se blíží k zastávce Hradiště v Čechách (2008).

2. V červnu 1997 se slavilo 100. výročí zahájení provozu. Českolipský Pětikolák 524.110 na snímku projíždí zastávkou Prosetice.

3. Výpomoc porouchanému motorovému vozu ve stanici Žalany (2006).  
Foto: Karel Mikolášek, Petr Beránek a Lukáš Kaizrlík



Nádraží Teplice-Zámecká zahrada

tunel. Nejnižším bodem trati je stanice Lovosice o výšce 152 m n. m. Sklony na trati dosahují nejvyšší hodnoty 25 promile, což pro provoz uhelných vlaků z Teplicka a Bílinska do Liberce příliš vhodné nebylo.

Jiná byla situace u rychlíků mezi Teplícemi a Libercem, kde se prakticky hned po otevření mohlo na transverzálce jezdit maximální rychlostí 50 km/h. To byla tehdy rychlost odpovídající tratím hlavním a nikoli místním, mezi něž se transverzálka řadila.

Osobní dopravu zastupovaly vlaky vedené přímo již z hlavního nádraží ATE v Teplících. V prvních letech na trati obstarávalo dopravu pět párů osobních vlaků doplněných jedním párem rychlíků Teplice – Liberec, tedy v celé trase transverzální dráhy. V případě nákladních se na trati od počátku objevovaly především uhelné vlaky s uhlím z okolních dolů a směřující nejvíce do severovýchodních Čech. Po dostavbě celé trati až do Liberce zajížděly i do tohoto města. Vzhledem k náročnému stoupání v úseku Úpořiny – Radejčín bylo nutné u těžkých vlaků zajistit postrk, proto v Úpořinách vznikla malá remíza pro deponování postrkového stroje.

### Předválečný a poválečný provoz

Rozmach ale netrval dlouho, ještě před první světovou válkou počet nákladních vlaků s ohledem na vysoké náklady značně poklesl. Podíl na tom nesly nevhodné sklonové poměry transverzálky. Stalo se pravidlem, že v případě uhelných vlaků řazených na hmotnost 650 tun jely v čele tři parní lokomotivy řady IVc.

V červnu roku 1922 zástupci československého parlamentu odhlasovali zákon zestátnující Ústecko-teplickou dráhu k 1. lednu 1923, a provoz tak převzaly Československé státní dráhy. Nedlouho po zestátnění ATE přestaly pro neefektivnost zcela jezdit uhelné vlaky. V roce 1936 byly do teplické výtopny dodány první motorové vozy M 130.1, jež zamířily na osobní vlaky Teplice – Litoměřice horní nádraží.

Další pokles nákladní dopravy následoval v souvislosti s odsunem německého obyvatelstva po druhé světové válce. Na konci 40. let 20. století se proto na trati dočasně zjednodušila výprava vlaků. To však trvalo relativně krátce a už od roku 1954 byly stanice opět obsazeny výpravčími. Stalo se tak hlavně kvůli přetrasování vyrovnávkových nákladních vlaků z vnitrozemí do uhelné pánve z relace přes tehdy přestavovaný ústecký železniční uzel na trať z Lovosic do Úpořin. V čele se objevovaly kralupské Němky 555.0 posílené o lovosickou lokomotivu 344.1.

### Oživení díky uhlí

Nákladní doprava se dočkala oživení v 50. letech, a to díky obnovení těžby v hnědouhelných dolech u Žalan. Parní lokomotivy 555.0 a 344.1 postupně vystřídaly novější stroje řady 434.2 a v letech 1974 až 1979 Šlechtičny 475.1. Na osobní vlaky byly po roce 1960 nasazeny motorové vozy M 131.1 z vagonů Tatra Kopřivnice a Studénka, které převzaly dopravu po parních strojích řady 354.1.

Dne 3. 10. 1961 provoz poznamenala nehoda – ve stanici Žalany vykolejila kvůli špatně upevněnému čepu u běhounu lokomotiva 555.075 v čele nákladního vlaku a spolu s několika dalšími vozy poškodila téměř celé kolejiště stanice. Nikdo sice nezemřel, škody nicméně dosáhly milionů korun.

Parní provoz na trati skončil až v roce 1979. Poté dopravu definitivně převzaly motorové stroje zastoupené řadami T 435.0, T 444.0 a nejnoveji T 466.2. Osobní vlaky začaly v 80. letech jezdit pod taktovkou motorových vozů řady M 152.0 a od roku 2007 se zde objevovaly RegioNovy.

### Sesuv půdy trať poničil

Do osudu železnice se výrazně zapsal 7. červen 2013. Po vydatných deštích trať zavalil sesuv půdy, který poškodil přibližně dvousetmetrový úsek mezi Lovosicemi a Chotiměřím. Zničena byla i část tehdy rozestavěné dálnice D8. Zavedena musela být náhradní autobusová doprava a osobní vlaky od té doby končí jízdu v Radejčíně. O znovuobnovení trati se vedla dlouhá a složitá jednání. V jednu chvíli to dokonce vypadalo na její zánik, neboť ministerstvo dopravy opravě nakloněno příliš nebylo. Vznikla však petice na podporu železnice a pro zachování se vyslovili rovněž zástupci Ústeckého kraje. Ti argumentovali nejen značným turistickým potenciálem trati, ale i potřebou obyvatel dostat se do práce a škol.

Koncem listopadu 2015 ministerstvo dopravy nakonec oznámilo zahájení příprav obnovy trati. Podle odhadu resortu bude samotná příprava projektu trvat nejméně rok a půl. Jakou podobu bude obnovený úsek železnice nakonec mít, zatím není jasné.

Autor čerpal informace ze stránek Wikipedie a Lokálky Českého středohoří.





### Literáti na trati popáté aneb Próza (Poezie) mezi staničníky

Literární skupina ČZS FISAIC vyhlašuje již pátý ročník železniční knižní antologie Literáti na trati. A protože autorů přibývá, budou letos knihy dvě: „Próza mezi staničníky“ a „Poezie mezi staničníky“. Podobně jako loni bude vašim úkolem dodání daného počtu stran textu, který se dotýká železnice a odkoupení alespoň dvou výtisků knihy. Uvítáme ukázky z knih, články, poezii i prózu, pohádky, povídky, kresby či fotografie. Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme „Literáti na trati“. Ať už profesí či láskou k železnici. Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si píšete jen tak pro radost. Staňte se součástí dnes již sedmdesátičlenné party a vytvořme společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Seberte tedy odvalu a pojďte do toho! Další informace získáte na webu <http://fisaic-l.blog.cz/>, e-mailové adrese: [frantisek.tylsar@seznam.cz](mailto:frantisek.tylsar@seznam.cz) nebo na tel. čísle +420 776 58 2331.

Fanda Tylšar, vedoucí skupiny a tvůrce knihy

### Kolega se ukázkově postaral o cestující, která zkolabovala ve vlaku

Chtěl bych tímto poděkovat za bezchybnou spolupráci síťovému dispečerovi a vlakvedoucímu panu Chládkovi. A to za profesionální a kolegiální přístup při záchraně lidského života starší paní, která upadla do šoku a následného bezvědomí ve vlaku EC 172, dne 24. listopadu tohoto roku. Jejich profesionalita při této mimořádnosti byla super. Kolegu Chládku jsem požádal o komunikaci se síťovým dispečerem a s žádostí o zajištění mimořádného zastavení soupravy vlaku v Roudnici nad Labem, a to v době, kdy jsme se snažili spolu s cestujícími postiženou cestující probrat, dostat ze šoku a zajistit záchranou službu do zmiňované stanice. Ta byla vybrána vzhledem k rychlému dojezdu záchrané služby a k přítomnosti nemocnice ve městě. Při komunikaci s cestující jsme se dozvěděli, že se žena léčí srdeční arytmií. Stejně podezření vyslovila i lékařka, a proto byla žena odvezena do zdravotnického zařízení.

Martin Veselý, Zásobovací centrum Česká Třebová

Pozn. red.: *Jedná o Jakuba Chládku, RP ZAP Praha, SVČ Praha hl. n. I my se připojujeme k poděkování.*



### Soud osvobodil obžalované za nehodu ve Studénce

Novojičínský soud zprostil viny všech deset lidí, kteří byli obžalováni z obecného ohrožení kvůli železničnímu neštěstí ve Studénce z roku 2008. Zproštění viny požadovali obhájci obžalovaných. Obžalovaným za obecné ohrožení hrozily tresty od tří do šesti let vězení. Do soudní síně dorazili i někteří pasažéři, kteří nehodu přežili. Přítomni naopak byli jen tři z deseti obžalovaných. Ostatní se omluvili. „Nebylo prokázáno, že uvedenou trestnou činnost spáchali obžalovaní,“ shrnul stručně názor soudu předseda senátu Jaromír Pšenica. „Soud neví, proč most spadl. My se můžeme domnívat, ale nevíme to stoprocentně. A proto nelze uznat obžalované vinnými,“ konstatoval. Nehoda se stala 8. srpna 2008. Na trať ve Studénce spadl rekonstruovaný silniční most a do jeho trosek narazil mezinárodní rychlík Comenius. Na místě zahynuli čtyři ženy a dva muži, dva zranění zemřeli později. Zranilo se celkem 95 cestujících. Někteří mají doživotní následky. Obžalování byli tři pracovníci generálního dodavatele stavby, společnosti ODS - Dopravní stavby Ostrava (dnes Eurovia), pět zaměstnanců subdodavatele - firmy Bögl & Krýsl, pracovník Správy silnic Moravskoslezského kraje, jenž měl na stavbu dohlížet, a osoba samostatně výdělečně činná, která pro subdodavatele pracovala.

ČTK, IDNES.CZ 7. 12. 2017

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

### Rychlému spojení z Liberce do Německa brání stav trati v Polsku

Rychlému vlakovému spojení z Liberce do německé Žitavy a na Drážďany stále brání špatný stav železniční trati na polském území. Zatímco na české a německé straně mohou vlaky jezdit až stokilometrovou rychlostí, přes Polsko jezdí 40 kilometrů v hodině. Jednáni o polském úseku mezi Hrádkem nad Nisou a Žitavou se vedou na úrovni ministerstev dopravy Saska, Česka a Polska, řešení je ale otázkou let. Řekl to Pavel Blažek, jednatel společnosti Korid LK, která je koordinátorem dopravy v Libereckém kraji. Železniční trať z Liberce do Žitavy patří k nejstarším v Libereckém kraji, za dva roky oslaví 160 let od svého otevření. Jednokolejná trať prošla v minulých deseti letech modernizací, která umožnila, aby vlaky na českém území po celé trase od hranic do Liberce jezdily stokilometrovou rychlostí. Obnovu potřebuje i tříkilometrový úsek v Polsku, náklady se odhadují na více než tři miliony eur (77 milionů Kč). Pro Poláky ale není trať důležitá, vlaky v Polsku nestaví. Proto už léta usilují o to, aby se na financování rekonstrukce úseku podíleli sousedé. Podobně už Česko a Německo přispěly Polákům na stavbu silničního spojení Libereckého kraje s Německem přes Polsko. ČTK 5. 12. 2017

### Lokomotiva řady 380 konečně může do Německa

České dráhy získaly s několikaletým zpožděním všechna potřebná povolení pro provoz lokomotiv řady 380 se svými soupravami v Německu až do rychlosti 200 kilometrů v hodině. „Nakonec se nám podařilo všechna potřebná povolení získat,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík. Lokomotivy nazvané Emil Zátopek od Škody Transportation měly původně od výrobce povolení německého drážního úřadu EBA, ale pouze pro provoz bez vagonů. V případě provozu se soupravou narazily České dráhy na problém u majitele německé železniční sítě, společnosti DB Netz. Podle nich mohla lokomotiva nadměrně opotřebovat německý kolejový svršek nebo mosty. Šlo o problémy s kvazistatickou vodící silou. Problém měly DB Netz především s mostem přes Labe v Drážďanech. ČD si musely povolení získávat samy, podmínkou kontraktu se Škodou bylo schválení německým drážním úřadem EBA. Ten ho vydal, ale stanovil i podmínku zvláštní dohody se správcem infrastruktury. I kvůli tomu ČD rozhodly, že lokomotivy nenasadí do Německa, jak se původně plánovalo. ZDOPRAVY.CZ 30. 11. 2017

### Stát si chce půjčit 100 miliard na rozvoj infrastruktury

Ministerstvo dopravy zvažuje pokrýt náklady na rozvoj dopravní infrastruktury v následujících letech s pomocí stomiliardové půjčky od Evropské investiční banky (EIB). Polovina z těchto peněz by měla směřovat na rozvoj dopravní sítě a druhá na pořízení nových železničních vozidel. Na železniční konferenci to řekl první náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček. Peníze z EIB mají podle něj nahradit nedostatek peněz poskytovaných na rozvoj dopravy ze státního rozpočtu do roku 2023, s jejich využitím na financování připravované sítě vysokorychlostních tratí se nepočítá. Ty se mají v ČR začít stavět v letech 2025 až 2030. Dlouhodobý úvěr by měl být zároveň výhodnější než úrok na případných státních dluhopisech. Finance na veškeré chystané dopravní stavby chybějí už v návrhu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury pro příští rok. Celkem návrh počítá se 72,5 miliard korun z národních zdrojů i fondů Evropské unie. Letos fond hospodaří se zhruba 82 miliardami korun. Údajně také hrozí, že příští rok nebude dost peněz na zahájení všech rozpracovaných stavebních projektů. ČTK 1. 12. 2017

### Ministerstvo hodlá pustit na rychlostní tratě i nákladní vlaky

Ministerstvo dopravy plánuje na budoucí vysokorychlostní tratě pustit i nákladní dopravu. Ta by mohla kapacitu těchto tras vyplňovat v době, kdy po ní nepojedou vysokorychlostní vlaky pro cestující. Smíšený provoz by tak mohl být na 30 až 40 procentech budoucích vysokorychlostních tratí. „Úseky se smíšeným provozem připadají v úvahu například na trasách mezi Prahou a Berounem, Ústím nad Labem a Drážďany, Brnem a Přerovem, nebo v úseku mezi Vranovicemi a Břeclaví,“ uvedl ředitel odboru strategie na ministerstvu dopravy Luděk Sosna. Naopak na hlavní vnitrostátní trati mezi Prahou a Brnem nákladní vlaky na vysokorychlostní trať smět nebudou. Tu chce ministerstvo v maximální míře využít pro osobní dopravu. Zatímco vysokorychlostními úseky pouze pro osobní dopravu budou moci vlaky projíždět rychlostmi převyšujícími 300 kilometrů v hodině, smíšené trati budou projektovány na maximální rychlost 250 km/h. Důvodem pro vznik smíšených tras je požadavek nákladních dopravců. Vybudování sítě vysokorychlostních tratí schválila vláda letos v květnu. E15.CZ 6. 12. 2017





## Nabídka DOVOLENÁ 2018

Téměř celá nabídka je již na webových stránkách [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz). Většina zde zveřejněných zájezdů bude i v nabídce pro zaměstnance „REKREACE S DOTACÍ 2018“, která bude spolu s aktuální objednávkou zveřejněna dne 12. 1. 2018.

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](mailto:obch@cdtravel.cz), web: [www.cdtravel.cz](http://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

# Potěšte blízké zážitky z cest

Věnujte jim voucher  
na nákup produktů  
a služeb ČD

- \* v hodnotě 200, 500 nebo 1 000 Kč
- \* lze uplatnit v e-shopu i v pokladnách



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

**ČD České dráhy**  
Národní dopravce



Jedeme  
vlakem!



Foto: SJM Pečky

### Na výstavu modelových kolejišť do Peček

29. a 30. prosince 2017

Vymýšlíte plány, jak děti zabavit mezi svátky? Přijďte s nimi do Peček, kde se 29. a 30. prosince koná výstava železničních modelů a kolejišť. V klubovně Spolku železničních modelářů Pečky uvidíte v provozu 13 modelových kolejišť snad všech velikostí. Na pětidílném kolejišti Ho (1:87) s dvoumetrovým kamenným mostem se třeba sbírkou relikvií z železniční historie a současnosti. Příznivci miniaturního světa železnice ocení i ukázky stavby modelových kolejišť a možnost koupě železničních modelů a doplňků k modelové železnici. Chybět nebudou dětské hrací zóny ani občerstvení. První den je výstava otevřena od 9 do 17 hod., druhý den od 9 do 15 hod. Více informací najdete na [www.szmp.cz](http://www.szmp.cz).

Nejbližší železniční stanice: Pečky



OD 26. PROSINCE 2017 DO 2. ÚNORA 2018

Foto: archiv Města Třešť

### Betlémskou cestou po Třešti za jesličkami

I letos umožní některé rodiny v Třešti, aby si zájemci prohlédli jejich rodinný poklad – betlém – přímo u nich doma. Na betlémskou cestu po Třešti se můžete vypravit v období od 26. prosince do 2. února. Třeštské betlémy zaujmou nejen počtem figurek, ale také celkovou instalací. Kaskádovitá krajina jesliček je zpravidla zhotovena z přírodních materiálů – mečů či pařezů – a na vrcholu nechybí tzv. lončoft, namalovaná scénérie betléma. A kde najdete mapu tzv. betlémské cesty po Třešti? Na webových stránkách města [www.trest.cz](http://www.trest.cz) (Turista a volný čas – Betlémy). Do 2. února si můžete v Třešti prohlédnout také tradiční vánoční výstavu ve stále expozici betlémů v Schumpeterově domě v Rooseveltově ulici č. 462 (v budově turistického informačního centra). Expozice je otevřena denně od 9:30 do 16:30 hod., jen 25. 12. a 1. 1. pouze od 13:00 do 16:30 hod.

Nejbližší železniční stanice: Třešť



21. AŽ 23. A 26. AŽ 31. PROSINCE 2017

Foto: ProDivadlo

### Přij(e)ďte na pohádku na pražské hlavní nádraží!

V secesním sále Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží se opět konají pohádková představení Nejlokomotivatější lokomotiva (I. a II. díl), inspirovaná slavnou knihou Pohádky o mašinkách Pavla Naumana. Důležitou součástí inscenace divadelního souboru ProDivadlo je funkční model železnice, na němž jezdí vlakové soupravy v měřítku 1:22,5 (LGB). Během představení není nouze o zvukové, světelné a kouřové efekty. Hlas černokněžníka Zababy do záznamu namluvil Jiří Lábus. Interaktivní představení, které trvá 50 minut, je vhodné pro děti od 3 do 11 let. Ve všední dny začínají představení v 16:30 h, o víkendech a svátcích v 10:00 h a v 15:00 h. Na víkendová a sváteční představení doporučujeme rezervaci. Za vstupné zaplatí dospělý 250 Kč, vstupenka pro dítě či seniora stojí 150 Kč, v nabídce je i výhodné rodinné vstupné. Více informací najdete na [www.prodivadlo.cz](http://www.prodivadlo.cz).

Nejbližší železniční stanice: Praha hl. n



od 27. do 31. prosince 2017

Foto: archiv NPD

### Prohlídky vánočně vyzdobeného zámku Sychrov

K zámekům, které jsou veřejnosti přístupné i v zimní sezóně, patří Sychrov. Pokud se na něj vypravíte od 27. do 31. prosince, můžete absolvovat prohlídku vánočně vyzdobených zámeckých interiérů, v nichž nebudou chybět ani původní historické betlémy nebo stromky nazdobené ručně malovanými ozdobami. Vstupenka na vánoční prohlídku, která stojí 150 Kč (snížená 110 Kč), platí zároveň i na výstavu Ze života Medvědího klanu a Z dětských pokojíků. Dnešní romantickou novogotickou podobu získal zámek Sychrov při přestavbě v polovině 19. století za panování šlechtického rodu Rohanů. Ti odešli z Francie po Velké buržoazní revoluci a už v Čechách zůstali. Při prohlídce zámku vám budou jeho interiéry možná povědomé. Na Sychrově se totiž natáčela pohádka Nesmrtelná teta s Jiřinou Bohdalovou. Více informací o zámku najdete na internetových stránkách [www.zamek-sychrov.cz](http://www.zamek-sychrov.cz).

Nejbližší železniční stanice/zastávka: Sychrov