



FOTO: ÖBB PERSONENVERKEHR AG, HARALD EISENBERGER

V jízdním řádu 2014/2015 sázíme na kvalitní a rychlé spoje

Novinky v dálkové dopravě

V neděli 14. prosince 2014 vstoupí v platnost nový jízdní řád, který zákazníkům národního dopravce přinese celou řadu novinek. Pomineme-li nejočekávanější události jako ostrý start railjetů na lince Praha – Graz nebo zavedení historicky nejrychlejšího spojení Prahy s Košicemi spojem SuperCity, společným jmenovatelem nového grafikonu je akcent na zrychlení a zvýšení komfortu. České dráhy například zavádějí novou kategorii vlaků Rx s cílem přenést úroveň kvality známou z vlaků EC/IC i do nižších segmentů dálkové dopravy.

Nevýznamnější novinkou jízdního řádu 2015 je nasazení komfortních souprav ČD railjet a ÖBB railjet na linku Praha – Brno – Vídeň – Graz. Railjety budou na této lince jezdit nově v pravidelném dvouhodinovém intervalu. Railjety zastaví na nově otevřeném hlavním nádraží ve Vídni, kam z Prahy dorazí za 4 hodiny 10 minut, což znamená zrychlení oproti současnému stavu asi 30 minut. V budoucnu s další modernizací tratě se předpokládá zkrácení cestovního času až na přibližně 3 a ¼ hodiny. Drobné změny se dotknou i dalších spojů do Rakouska. Na hraničním přechodu Břeclav – Hohenau je pro denní spojení do/z Vídně zaveden provoz expresu Moravia, který pojede ráno z Bohumína do Vídně a večer v opačném směru. Zatímco dnes je v úseku Břeclav – Vídeň zajištěna přeprava jen v přímých lůžkových vozech Moskva – Vídeň, nově pojedou denně do Vídně i sedačkové vozy z třídy

rem pojede v neděli s odjezdem z Košic v 11.40 a příjezdem do Prahy v 19.21. Nabídne modernizovanou klimatizovanou soupravu, restaurační vůz, větší počet míst pro přepravu jízdních kol a osobních aut (autovlak) a další služby.

Ke změnám dochází také u noční dopravy, která se přizpůsobuje poptávce. Současné noční vlaky Excelsior a Cassovia budou sloučeny do jednoho nového nočního rychlíku Bohemia Praha – Humenné, který bude přepravovat osobní automobily z Prahy do Košic a ve vybraných dnech též do Humenného. U ostatních vlaků Praha – Žilina dochází ke zkrácení cestovních časů. U vlaků Praha – Vsetín – Žilina bude toto zkrácení představovat až 15 minut, spojení Praha – Ostrava – Žilina bude zrychleno o 8 minut. Mezi Ostravou a Žilinou bude navíc zaveden nový pár vlaků EC Beskyd, který zajistí časné ranní spojení na Slovensko a třikrát týdně poslední večerní spojení opačným směrem, dále Ex Kysuca z Bohumína do Žiliny, který zajistí návazné spojení od/k vlaku EC Praha z Prahy do Varšavy a přepravu přímého vozu Žilina – Bohumín – Varšava.

Novinky v relacích jižní Slovensko, Maďarsko a Polsko

Vlak EC Avala (v platném JŘ Praha – Budapešť – Bělehrad) bude zkrácen pouze na trasu Praha – Budapešť a bude veden pod názvem Csárdás. Tento spoj přijížděl do

→ Pokračování na straně 2

SLOUPEK

Posílíme ekonomickou stabilitu naší firmy

Rozhodnutím řídicího výboru rozšířit počet členů představenstva Českých drah ze tří na pět se vrátíme k modelu, který ve firmě fungoval v minulosti. Jednotliví členové jsou přímo odpovědní za řízení svých úseků, a co považují za důležité, všichni přicházejí ze Skupiny ČD. To je pro mě zárukou zachování kontinuity odborného vedení i pokračování kroků, které jsme v souladu s naší strategií zahájili v uplynulých měsících.

Změna v představenstvu Českých drah nepřináší žádný personální otřes, ani zásadní změnu strategie. Co musíme udělat, abychom posílili ekonomickou stabilitu firmy a obhájili rating v investičním pásmu, je



Pavel Krtek
předseda
představenstva
Českých drah

jasné. Díky úspěšné emisí dluhopisů jsme zlepšili strukturu našeho dluhu ve prospěch dlouhodobých finančních linek, máme připravenou strategii obnovy vozidlového parku i celkovou strategii dalšího rozvoje naší společnosti. Z úkolů, které nás čekají v nejbližší době, je to dokončení prodeje nádraží Správy železniční dopravní cesty a samozřejmě včasné uzavření podnikové kolektivní smlouvy na rok 2015. V průběhu celého roku přitom činíme opatření, která mají zefektivnit fungování společnosti a přinést úspory, které se odrazí v lepším hospodářském výsledku.

Výrazně jsme například ušetřili náklady díky přesoutěžení některých smluv a v provozu se začíná pozitivně projevovat nasazování nových vozidel. Také počet cestujících meziročně roste a zvyšují se nám tržby z jejich přepravy. Už v pololetí jsme díky tomu oznámili zlepšení a jako předseda představenstva vás mohu ujistit, že s kolegy uděláme vše pro to, abychom tento pozitivní trend obhájili.

INFORMUJEME

Šikovná aplikace Můj vlak pro vaše chytré telefony

České dráhy představily speciální aplikaci Můj vlak pro chytré mobilní telefony a tablety s operačními systémy Android a iOS. Stalo se tak přesně v den jejího plného spuštění – 30. října. Aplikace umožňuje komplexní odbavení cestujících ČD. Kromě běžných funkcí, jako je hledání spojení nebo nákup jízdenek, v ní cestující najdou palubní portál s průběžnými informacemi o jízdě vlaku, přestupech ve stanicích nebo o výlukách a mimořádnostech na tratích. Výhodou aplikace je také možnost hledání jízdních řádů v režimu off-line, a to včetně spojení do zahraničí. Aplikaci je možné zdarma stáhnout v Google play a App Store.

Hledat se dá i bez internetu

Aplikace umožňuje pohodlné vyhledávání spojení vlakem ČD po České republice i do zahraničí. Do aplikace je možné doinstalovat balíčky s off-line jízdními řády pro různé země a spojení pak jde hledat i bez připojení k internetu. To je užitečné v případě nedostupnosti datového signálu a ocení to i uživatelé bez roamingových datových balíčků. Při vyhledávání je možné nastavit směřování přes konkrétní průjezdni stanice nebo zapnout filtr, který vybere spojení vhodné pro handicapované cestující nebo cestující s kolem. Po výběru vyhovujícího spojení mají cestující možnost si přímo v prostředí aplikace zakoupit jízdní doklady, které pak předloží ve formě aztečského kódu ke kontrole vlakovému personálu. Tato možnost je ale dostupná jen u vnitrostátních spojení. Platba je možná platební kartou, virtuálním kontem PaySec nebo pomocí aplikace MasterCard Mobile. Do budoucna ČD zvažují i vlastní předplacený kreditový systém.

Jak novinářům názorně prezentovali Roman Menc a Tomáš Kohoutek z oddělení marketingu Odboru provozu osobní dopravy, základními funkcemi na první záložce Můj vlak jsou spojení, vlak, stanice a jízdenky. Funkce Vlak nabízí ucelený přehled o aktuální jízdě vlaku a opatřeních provedených z důvodů výluk a mimořádností, a to i u vlaků již vypravených (na trasu). V záložce Palubní por-

tál najdou cestující informace o následující a cílové stanici, přestupech a případných zpožděních, výlukách a mimořádnostech. V seznamu je uvedeno, kdy a k jakému nástupišti vlak přijede a odkud odjíždějí navazující přípoje. Dalšími záložkami jsou Jízdní řád s časy odjezdů a příjezdů včetně zpoždění, Provozní informace s polohou vlaku a informacemi o výlukách a mimořádnostech na trase, Poznámky a Služby ve vlaku.

Vše o stanicích a zastávkách

Pomocí funkce Stanice lze zjistit všechny potřebné informace o stanicích nebo zastávkách. Základní informací u každé stanice je přehled aktuálních odjezdů vlaků včetně informací o nástupišti, u kterých spoje zastaví, a také o jejich případném zpoždění. Další informace o stanicích obsahují popis a umístění na mapě, seznam tratí, nabízené služby ve stanicích včetně jejich provozní doby.

Funkce Jízdenky slouží jako správce jízdenek zakoupených v rámci uživatelského účtu. Ten je přitom pro aplikaci Můj vlak a pro standardní eShop ČD jednotný. Aplikace tak zobrazuje všechny jízdenky, které se k účtu vážou, bez ohledu na to, zda je cestující pořídil v prostředí aplikace nebo v eShopu ČD. Podobně jsou v historii nákupů v eShopu ČD zobrazené i jízdenky zakoupené pomocí mobilní aplikace, což usnadní opakovaný nákup.

Aplikace Můj vlak nabízí také možnost přidání samostatných widgetů přímo na plochu Android telefonu. Můžete si sem vložit např. odjezdovou tabuli pro vybranou stanici a mít díky tomu rychle dostupný aktuální přehled odjezdů vlaků ze stanice. Jiný widget nabízí palubní portál naposled sledovaného vlaku. Widget dokáže zobrazit i aktuální platnou jízdenku. Díky tomu mají cestující ihned po ruce jízdní doklad. Pro iPhone budou widgety k dispozici v některých z dalších verzí. O popularitě nové aplikace však již teď svědčí fakt, že ke dni uzávěrky tohoto čísla bylo registrováno 36 tisíc unikátních instalací, 189 tisíc návštěv a 3 miliony aplikací zobrazených stránek.

MARTIN NAVRÁTIL
S využitím tiskové zprávy ČD.

Česká železnice hledá v Evropě nový směr

Díky finanční pomoci od EU máme zdroje na investice, ale také povinnou liberalizaci.



PRO ZAMĚSTNANCE



V novém jízdním řádu sázíme na kvalitu a rychlost

Úprava jízdních výhod na roky 2015–17

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že byl zveřejněn Pokyn ředitele Odboru personálního ke změně TARIFU jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy, předpisu ČD Ok 10 a Metodického pokynu k předpisu ČD Ok 10. Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD na adrese: <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf> v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální.

Přeprava ve vlacích Vogtlandbahn s ŽP



Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že s účinností od 14. 12. 2014 dochází ke změně u železniční společnosti Vogtlandbahn na trati Cheb (Gr.) – Marktredwitz. Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD na adrese: <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf> v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální.

Mikulášská besídka pro děti zaměstnanců

Mikulášskou besídku připravily České dráhy v rámci Junior programu pro děti zaměstnanců. Bude se konat v neděli 7. prosince od 14 do 17 hodin ve Švehlově sokolovně na adrese U Branek 674, Praha 10. Na Mikulášskou můžete dorazit vlakem na nádraží Praha-Hostivař, autobusem číslo 125, 181 a 183 na zastávku Sklářská nebo tramvají číslo 22 a 26 na zastávku Hostivařská. Před objektem je možnost bezplatného parkování. Děti přivítá maskot Elfík, který má pro ně připravené dárky. V divadelním sále bude pro děti připraven program v duchu staročeských tradic, kde bude nejen Mikuláš s andělem, ale přijdou i čerti, čertice a čertata, kteří budou nadělovat dárky. Pro děti i rodiče bude připraveno vánoční občerstvení a otevřen bude i divadelní bar. Účast dítěte, případě svoji, prosím potvrďte do 28. listopadu na e-mail zackovap@gr.cd.cz.

(Šp, p2)



→ Pokračování ze strany 1

České republiky v důsledku překračování vnější hranice EU často zpožděný a národní dopravce proto předpokládá, že díky zkrácení trasy dojde k podstatnému zlepšení přesnosti. Zároveň spoj zajistí sezonní přepravu přímého lůžkového vozu Praha – Bar. Navíc bude v pátek a v neděli jezdit posilový pár expresů Břeclav (19.59) – Bratislava (18.50)/Bratislava (19.10 h) – Břeclav (20.00 h) s přípojem v Břeclavi od/k vlaku railjet na lince Praha – Brno – Vídeň – Graz.

S novým jízdním řádem bude obnoveno přímé spojení Prahy a Varšavy denním vlakem EC Praha. Spoj bude odjíždět z Prahy v 10.19 a do cílové stanice přijede v 18.27. Opačným směrem odjede v 9.28 a do Prahy přijede v 17.44. Další novinkou je prodloužení EC Sobieski Vídeň – Břeclav – Ostrava – Varšava až do Trojměstí (Gdaňsk, Sopoty, Gdynia) na pobřeží Baltského moře. Na cestující mezi ČR a Varšavou čeká také rychlejší cestování. Vlaky EC Polonia a Sobieski urazí trasu z Bohumína do Varšavy o asi půl hodiny rychleji než dnes.

JŘ 2015 V ČÍSLECH

- Celkový počet zavedených spojů **8 477** o 66 vlaků více
- Denní průměrný počet spojů **6 789** o 64 vlaků více
- Počet dálkových spojů (celkem) **156** o 39 vlaků více
- Roční rozsah dopravy (mil. vlkm) **120,736** o 0,4% méně
- Počet bezbariérových spojů **4 609** o 205 vlaků více
- Počet spojů s přepravou jízdních kol **6 558** o 238 vlaků více

Další pár Pendolin na západ

Největší novinkou vnitrostátní dálkové dopravy jsou nové časové polohy vlaků SuperCity Pendolino na západě Čech. Jeden vlak pojede jako dosud ráno z Ostravy a do

Františkových Lázní přijede v 13.23, odkud se bude vracet ve 14.37 a do Ostravy přijede ve 20.45. Druhý spoj pojede zcela nově časné ráno z Chebu (6.44), Prahou bude projíždět po 9. hodině a do Ostravy přijede ve 12.45. Opačně pojede z Ostravy ve 13.14, do Chebu přijede večer v 19.14. Další novinkou bude nová kategorie vlaků Rx (rychlík vyšší kvality). První takové vlaky vyrazí z Prahy přes Plzeň do Chebu a Klatov, do kterých budou řazeny vozy dosud provozované na prestižních mezinárodních spojích EC/IC.

Vyjede Sprinter a Brněnský drak

Vlaky SuperCity Pendolino budou jezdit mezi Prahou a Ostravou i nadále v základním dvouhodinovém intervalu. Stávající posilový spoj SC Pendolino v 16.39 z Prahy (jezdí ve čtvrtek, pátek a v neděli) nahradí nový spoj IC Sprinter, který pojede vždy v pracovní dny. V opačném směru posílá dopravu v ranních hodinách. Nejvýznamnější změnou vlaků mířících na severní Moravu bude prodloužení jíz-

dy vlaku Hutník až do/ze stanice Návsi (Nawsie) a přejmenování spoje na tradiční označení Ostravan. Na základě objednávky ministerstva dopravy bude rozšířen provoz vlaků, které jedou až do/ Luhačovic.

Mezi Prahou a Brnem bude zaveden na této trase posilový spoj InterCity pod tradičním názvem Brněnský drak, který zkrátí interval mezi vlaky Brno (6.08) – Praha (8.47) v ranní špičce na půl hodiny. Odpoledne pojede tento posilový vlak z Prahy v 17.05 a do Brna přijede v 19.38. Další změnou bude v pracovní dny zavedení časnějšího ranního rychlíku Havlíčkův Brod (5.03) – Brno (6.47) a pozdějšího večerního spoje v opačném směru v pracovní dny a v sobotu s odjezdem z Brna ve 20.20 a příjezdem do Havlíčkova Brodu ve 21.56. Na lince Brno – Břeclav – Olomouc bude poslána doprava ve špičce pracovních dní a v sobotu novým párem vlaků v úseku Brno – Břeclav.

PETR ŠTĀHLAVSKÝ, VÁCLAV RUBEŠ

Novinkám v regionální dopravě se budeme věnovat v příštím čísle.

Personální změny přinesly úpravy kompetencí

V pondělí 10. listopadu došlo z rozhodnutí dozorčí rady Českých drah k personálním změnám v představenstvu akciové společnosti České dráhy, které je nejvyšším orgánem řízení firmy. Odvolán byl dosavadní předseda představenstva Daniel Kurucz (ve funkci od 21. února 2014) a na jeho místo byl zvolen dosavadní člen představenstva odpovědný za ekonomiku a finance Pavel Krtek.

Na základě rozhodnutí řídicího výboru Českých drah o změně stanov z 2. října 2014 je nyní představenstvo pětičlenné. Novými členy byli v pondělí 10. listopadu zvoleni: Ludvík Urban, který zastává funkci náměstka pro regionální integraci a nově je místopředsedou představenstva, a Roman Štěrba z Odboru strategického controllingu Generálního ředitelství Českých drah. Každý člen představenstva národního do-

Kompetence členů představenstva ČD



Pavel Krtek
předseda představenstva ČD
odpovědný za úsek ekonomiky,
financí a vedení společnosti



Roman Štěrba
člen představenstva ČD
odpovědný za úsek korporátních
projektů a mezinárodních vztahů



Ludvík Urban
místopředseda představenstva ČD
odpovědný za úsek spolupráce s regiony
a úsek investic



Michal Štěpán
člen představenstva ČD
odpovědný za úsek osobní dopravy



František Bureš
člen představenstva ČD
odpovědný za úsek techniky,
servisu a majetku

práce má nyní stanovenou přímou odpovědnost za řízení přidělených úseků (viz box), čímž došlo ke změně struktury ve vrcholném vedení společnosti.

Představenstvo v novém složení odvolalo Richarda Pince z funkce náměstka generálního ředitele Českých drah pro korporátní projekty a logistiku a Martina Durinu z funkce náměstka generálního ředitele Českých drah pro správu majetku. Řízení jejich úseků nyní spadá do kompetencí členů představenstva. V rámci úpravy řídicích působností dojde ke změně uspořádání struktury Generálního ředitelství Českých drah s plánovanou účinností od 1. ledna 2015, která nebude mít dopady do zaměstnanosti. Jejím cílem je nastavení efektivního modelu řízení odpovídajícího stanoveným kompetencím jednotlivých členů představenstva národního dopravce.

VÁCLAV RUBEŠ

Osobní doprava má akreditovanou certifikaci kvality

Nové organizační uspořádání úseků náměstka pro osobní dopravu i náměstka pro regionální integraci se osvědčuje. Vedoucí zaměstnanci jednotlivých pracovišť Odboru regionálních obchodních center (O15) a organizační jednotky ZAP (Zákaznický personál), včetně jejích regionálních pracovišť (RPZAP), převzali nové certifikáty kvality podle ISO 9001 a OHSAS 18001, procesu „Zabezpečení přepravy osob a zásilek v dálkové a regionální dopravě“, vydané nezávislým akreditovaným certifikačním orgánem, mezinárodní společností Bureau Veritas. Certifikáty potvrzují, že systém managementu kvality a bezpečnosti práce je řádně udržován, a to i na nově vzniklých pracovištích v osobní dopravě. Slavnostní předání certifikátů úsekům osobní dopravy proběhlo ve čtvrtek 6. listopadu za přítomnosti představitelů Českých drah a Bureau Veritas na Generálním ředitelství v Praze.

Certifikace i pro regiony

Obdržené certifikáty jsou pro úseky osobní dopravy vystaveny pro všechny základní oblasti činností v osobní dopravě – realizaci jízdního řádu, tvorbu a řízení produktů a standardů v osobní dopravě i cenotvorbu. Pod certifikací jsou tak nejen pracoviště Generálního ředitelství, ale zejména pak nově fungující organizační jednotka Zákaznický personál. Zaměstnanci vlakových čet a přeprážek jednotlivých stanic jsou jednou z nejdůležitějších (prvoliniovou) součástí systému kvality v kontaktu s našimi zákazníky. Nedílnou součástí certifikace je i úsek regionálních obchodních center. Komunikace a spolupráce obou úseků osobní dopravy je podstatným předpokladem pro fungování celé osobní dopravy

jako celku. Společná certifikace systému řízení Českých drah tak vytváří zásadní systémová pravidla pro standardizaci, fungování a zlepšování systému.

Certifikáty předal
Jakub Kejval z firmy
Bureau Veritas CZ.



Hlavní certifikát v oblasti kvality dle ISO 9001 – Systémy managementu kvality z rukou generálního ředitele společnosti Bureau Veritas Jakuba Kejvala převzal Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy, který při převzetí certifikátů uvedl: „Kvalita jednotlivých procesů je pro nás velice důležitá k tomu, abychom dokázali potvrdit svoji úlohu národního dopravce a obstát v konkurenčním prostředí. Současně nám zavedený systém řízení kvality pomáhá při optimalizaci organizačního uspořádání firmy.“ Zároveň ujistil, že oblast kvality je jedním z velkých projektů ČD a zmínil nutnou pozornost problematice společenské odpovědnosti naší firmy.

Ocenění zavazuje ke zlepšování

České dráhy rovněž obdržely nový certifikát dle OHSAS 18001 – Systémy managementu pro oblast bezpečnosti práce, který byl předán do rukou Iva Veselého, ředi-

tele Odboru personálního ČD. Ten uvedl: „Ochrana zdraví našich zaměstnanců a vytváření dobrých pracovních podmínek je pro nás zásadním předpokladem k tomu, abychom se na kvalitní práci našich zaměstnanců mohli spolehnout.“

Výše uvedené mezinárodní uznávané normy kladou důraz mj. na prevenci a minimalizaci rizik, kvalitu prováděných činností a efektivitu nastavených procesů. Hlavním přínosem implementace takového systému řízení je ale transparentnost, a to za podmínky neustálého zlepšování prováděných činností a firemních procesů. Přínos certifikace potvrdil i zástupce hodnotitele Jakub Kejval, generální ředitel Bureau Veritas Czech Republic: „Smyslem integrované certifikace je nastavit efektivní procesy se záměrem neustálého zlepšování systému řízení a touto cestou rovněž docílit zvýšení spokojenosti zákazníků i zaměstnanců.“

JIŘÍ NEVŘELA

Říkám ano liberalizaci, ale jen s nezávislým regulátorem

KRÁTCE

V roce 1998 jste se stal ministrem dopravy České republiky. Můžete v krátkosti zhodnotit, co se za vašeho působení v úřadu podařilo?

Vláda Josefa Tošovského měla poprvé možnost začít vytvářet koncept do té doby chybějící české dopravní politiky a současně popsat fungování železniční dopravy, která je páteří celého dopravního systému v naší republice. To se do té doby žádná vláda nepodařilo.

Jak se díváte na liberalizaci českého železničního trhu?

Pro mě osobně je liberalizace železničního trhu velmi dobrá pro rozvoj tohoto segmentu ekonomiky. Pokud působí v síťových odvětvích určitým způsobem konkurence, vede zpravidla ke zkvalitnění služeb a současně ke snižování cen. Liberalizace se například velmi dobře projevila v Českých telekomunikacích, kde existence více operátorů představuje určitý tlak na cenu i kvalitu. Zkušenosti jak z Evropy, tak ze Spojených států amerických ukazují, že liberalizace je pozitivním prvkem v rozvoji nejen železniční, ale i ostatních druhů dopravy či vodohospodářských systémů nebo telekomunikací. Na liberalizaci železniční dopravy v České republice mě ale mrzí jedna věc. U nás totiž chybí jeden důležitý prvek, který musí liberalizaci provázet, a tím je regulátor.

Můžete čtenářům vysvětlit, co si představujete pod regulátorem železniční dopravy?

Tímto regulátorem by měl být v současnosti orgán ministerstva dopravy, tedy nejvyšší úřad státní správy. De iure regulátorem je, ale je tady jeden problém. Tento orgán by měl být nezávislý na dopravcích, které reguluje. Naše ministerstvo dopravy se ale momentálně nachází v konfliktu zájmů, protože je současně účastno ve statutárních orgánech národního železničního dopravce a zároveň je objednavatelem dálkové dopravy. Tím pádem regulovaný reguluje regulovaného. To není dlouhodobě udržitelné. Proto očekávám, že nový zákon o dráhách tuto situaci vyřeší. Regulátorem by měl být nezávislý samostatný úřad s kompetencemi pro provádění operativních ekonomických analýz jednotlivých železničních dopravců na našem trhu a zároveň by mohl i zkoumat, zda některý z hráčů nezneužívá například svého postavení v cenové politice.

Takže pokud vám dobře rozumím, liberalizace v Česku ještě nezačala?

První krok liberalizace, čili oddělení dopravní cesty od národního železničního dopravce, tedy Českých drah, byl již v minulosti učiněn. To je jen dobře, ale to představuje jen začátek celého procesu. Podmínky na dopravní cestě musí regulovat nezávislý orgán, jinak nejde o liberalizaci. Tento orgán musí stanovovat pravidla, která určí nediskriminační podmínky pro každého z účastníků železničního provozu. A to jak v osobní,

Podle bývalého ministra dopravy Petra Moose je liberalizace železniční dopravy procesem, který přispěje k rozvoji této části ekonomiky. Ukazují to podle něj zkušenosti ze zahraničí. V českých podmínkách ale vidí zásadní problém v neexistenci nezávislého drážního regulátora, který je pro liberalizaci nezbytnou podmínkou. Ovšem ani úplné uvolnění trhu nevyřeší problém nedostatečné kapacity dopravní cesty zejména pro nákladní vlaky.



Regulátorem by měl být nezávislý samostatný úřad s kompetencemi pro provádění operativních ekonomických analýz.

tak i nákladní dopravě, neboť v obou segmentech dopravy již dnes operuje řada privátních subjektů. Všichni zúčastnění chtějí mít jistotu, že budou mít garantované časové sloty v důležitých stani-

cích včetně nástupišť, podobně jako je tomu u letecké dopravy. Současně by ale mělo platit, že cena za použití dopravní cesty bude stejná pro každého dopravce, který bude na českých kolejích provozovat svoje vlaky.

PETR MOOS

Po ukončení studií na ČVUT v Praze v roce 1969 pracoval jako odborný asistent na ČVUT. V roce 1993 se stal prvním děkanem Fakulty dopravní ČVUT a v průběhu roku 1998 působil jako ministr dopravy a spojů. V posledních patnácti letech se intenzivně zabývá procesy v dopravě z hlediska ekonomické efektivity a z hlediska využití inteligentních dopravních systémů na ČVUT Praha. V letech 2007 až 2012 působil ve funkci místopředsedy rady mezinárodního projektu výzkumu železničních sítí EURNEX a také jako poradce rady ministrů dopravy ČR. Dnes je proděkanem Fakulty dopravní ČVUT Praha, kde vede i Ústav logistiky a managementu dopravy. Je autorem a spoluautorem několika patentů.

vat svoje vlaky.

Do jaké pozice se v takovém případě dostane národní železniční dopravce?

Chtěl bych zdůraznit, že úkolem regulátora bude chránit zájmy všech operátorů, tedy nejen těch privátních, jak by se možná někdo mylně domníval, ale pochopitelně i Českých drah a jejich dceřiné společnosti ČD Cargo. Regulátor by měl současně dohlédnout na to, aby investice národního dopravce a jeho dceřiných společností nebyly zmařeny například nějakým neodpovědným zásahem do chování na trhu. Jsem přesvědčen, že jde o ferozov záležitost vůči všem účastníkům na železničním trhu, tedy i národnímu železničnímu dopravci.

Orgány Evropské unie ve svých dokumentech stále volají po podpoře železniční nákladní dopravy. Byly za posledních řekněme deset let u nás realizovány nějaké hmatatelné kroky?

Efektivita v oblasti nákladní železniční dopravy závisí na tom, jaké služby doprovázejí přepravu v časových komodit. Státy pochopitelně vyjednávají se svými sousedními zeměmi o zvýšení počtu relací, v našem případě jde například o vozbu kontejnerových vlaků do německých či polských přístavů. Dnes ale nastává určitý konflikt v časových slotech mezi nákladní a osobní železniční dopravou. Na řadě tratí je zavedena taktová doprava, což kvitují určitě cestující, ale nákladní dopravci z toho až takovou radost mít nemusí. I oni potřebují dopravit své zásilky rychle a včas, a pokud někde musí stále brzdit a nechat se předjíždět osobní dopravou, tak se jim grafikon jízdy může výrazně narušit. Dnes řada firem pracuje v systému just in time a není prostor pro velké prodlevy. Každý chce mít zboží co nejrychleji. Jediným východiskem z této situace jsou zmmodernizované, víceokolejné tratě na vyšší rychlost a sofistikovaný evropský systém řízení železniční dopravy ERTMS. **MARTIN HARÁK**

Cyklohráček lámal rekordy a zase vyjede

Dětský výletní vlak Cyklohráček, který jezdil od jara do podzimu z Prahy do Slaného kolem hradu Okoř, svezl letos rekordních 10 809 cestujících a přepravil 1 169 jízdnicích kol. Byl v provozu do 28. října a byla to úplně první sezona, kdy ČD a ROPID vypravily speciálně přestavěný vlak na velké pojízdné hřiště pro děti na trať kolem Okoř. Zájem o svezení Cyklohráčkem nakonec předčil očekávání. Největší zájem byl o vůz s dětským koutkem. Výrazně vzrostl také počet cyklistů, kteří vlak využili. Nejvíce cestujících jezdilo z Prahy do stanice Noutonice, která je jen kousek od hradu Okoř. V Noutonických se počet vystupujících a nastupujících přiblížil za celou sezonu ke třem tisícům. V rámci pražských mikulášských jízd pojedje Cyklohráček ještě v sobotu 6. prosince a v neděli 7. prosince mezi pražským hlavním nádražím a Braníkem. Hrajvedoucí Cyklohráčku ale tentokrát odloží barevná trička a kšiltovky a vyrazí mezi děti v kostýmech Mikuláše, čerta a andělů.

Předali jsme dvacet monitorů dechu

Na celkem 93 kojeneckých monitorů dechu Babysense II přispěly České dráhy nadací Křížovátka – letos nákupem dvaceti kusů určených pro pražskou porodnici u Apolináře. Slavnostní předání proběhlo v Ústavu pro péči o matku a dítě v Podolí 18. listopadu. Nadace Křížovátka, která se jako jediná v ČR zabývá pomocí dětem ohroženým tzv. syndromem náhlého úmrtí novorozenců, díky sponzorům za pět let své aktivní činnosti získala již 5 560 monitorů. České dráhy si váží toho, že mohou podpořit akci, jejíž náplní je záchrana životů těch nejmenších.

Do Drážďan a Vídně s ČD TIP Advent

Od 27. listopadu do 23. prosince mohou cestující Českých drah vyrazit s výhodnými jízdenkami ČD TIP Advent – z Prahy do Drážďan za 16 eur (asi 453 korun) nebo z Prahy do Vídně za 29 eur (asi 821 korun). Jízdenky jsou zpáteční a platí ve 2. třídě vybraných vlaků EuroCity, resp. od 14. prosince ve vlacích railjet. ČD TIP do Vídně je možné koupit také v kombinaci s dokladem na vídeňskou MHD. Nákup jízdních dokladů je možný pouze v eShopu ČD, předprodej začal 12. listopadu. Konkrétní spoje, ve kterých lze tyto jízdenky využít, najdete na stránkách www.cd.cz v sekci Aktuality. Zpět je potřeba cestovat ve stejný den. Jízdenky do Drážďan a Vídně je možné koupit v eShopu Českých drah (záložka Mezinárodní doklady, volba ČD TIP), a to vždy nejpozději tři dny před odjezdem. Jízdenek je omezený počet, takže prodej probíhá jen do vyprodání kontingentu. **(fd, mn, pp)**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

HALU PRAŽSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ OPRAVÍ METROSTAV

Zastřešení příjezdové haly pražského hlavního nádraží opraví za téměř 470 milionů korun sdružení společností Metrostav a Prominecon CZ. Nový plášť nad nástupiště by měl být hotový do května 2017. Rekonstrukce spočívá v kompletní výměně skleněných desek mezi žebrovým příjezdové haly a ocelové části konstrukce budou opatřeny novým nátěrem, uvedla v dokumentaci k opravě SŽDC. Nové bude i trakční vedení nad kolejemi a upevňovací lana. Kromě ocelové konstrukce haly je v rekonstrukci historická Fantova budova. Střední trakt, takzvaná Fantova kavárna, je už hotový. Nyní posuzují České dráhy, které jsou majitelem objektu, projektovou dokumentaci opravám bočních traktů, řekl ČTK Martin Hamšík, mluvčí italské společnosti Grandi Stazioni, která budovu rekonstruuje. Grandi Stazioni v minulosti rekonstruovala odbavovací halu nádraží za 1,15 miliardy korun a získala za to prostory v budově nádraží do pronájmu na 30 let. Kromě nájmu obchodů v odbavovací hale hledá společnost nejsemce i pro prostor bývalé kavárny ve Fantově budově. **ČTK 11. 11. 2014**

SLOVÁCI SEPISUJÍ PETICI PROTI CESTOVÁNÍ VLAKEM ZDARMA

Bezplatné cestování vlakem na Slovensku, které pro vybrané skupiny cestujících protlačila levicová vláda premiéra Roberta Fica, narazilo na kritiku. Aktivisté začali sbírat podpisy pod petici, kterou chtějí dosáhnout zrušení tohoto opatření. Na bezplatné cestování téměř všemi vlaky na Slovensku získají od 17. listopadu nárok kromě dětí a studentů také důchodci, a to nejen ze Slovenska, ale i ze všech států EU, tedy i Češi. „Víme, že nic není zdarma a že všechny náklady budou hrazeny z daní nás, daňových poplatníků,“ uvedlo občanské sdružení Nová generace, které dnes začalo před hlavními nádražím v Bratislavě sbírat podpisy pod požadavek na zrušení chystaného bezplatného cestování vlakem. Předseda sdružení Tomáš Smutný uvedl, že v uplynulých dnech tuto iniciativu na internetu asi 22 tisíc lidí. Petice ale nejsou pro vládu závazné. Slovenské ministerstvo dopravy odhadlo, že toto opatření přijde stát na nejméně 13 milionů eur (362 milionů korun) ročně, podle odborníků budou finanční dopady mnohem vyšší. **ČTK 10. 11. 2014**

ZAUJALO NÁS

Plánovaná výstavba vysokorychlostní tratě přes Humpolecko je stále diskutovaným tématem. Nedávno patnáct lidí z Humpolecka a Jihlavska absolvovalo na pozvání sdružení CEDOP a firmy Siemens exkurzi v Bavorsku. Ani jízda rychlovlakem však odpůrce zatím nepřesvědčila.

PELHŘIMOVSKÝ DENÍK 12. 11. 2014

JANČURA VYHLÁSIL CENOVOU VÁLKU ZSSK A JEZDÍ ZA 9 EUR

Už několik týdnů jezdí žluté vlaky RegioJet z Prahy do Košic. Od poloviny prosince budou jezdit do Košic i z Bratislavy, na páteří slovenské vnitrostátní trati. Majitel firmy Radim Jančura ale stále nemá v Košicích prodejní místo. Proto nabídnou nízkou cenu – jednu aby přiměl cestující koupit si lístek přes internet, ale hlavně aby zatlačil na slovenského správce kolejí. „Budeme jezdit za devět eur tak dlouho, dokud nezískáme prodejní místo na košickém nádraží,“ popisuje Jančura. Ještě před měsícem přitom avizoval startovní cenu 14 eur a její pokles pod hranici 10 eur připustil jen v případě vypuknutí cenové války. Problém na košickém nádraží je v tom, že pro RegioJet tam údajně není místo. Část budovy, která patří správci slovenských kolejí, má pronajatou státní společnost ZSSK, zbytek soukromá firma Achilles, která jednotlivé prostory dál pronajímá. Prostory navíc čeká rekonstrukce. Jančura míní, že by správce kolejí měl dát z části prostor ZSSK výpověď. Doufá, že pro ZSSK bude výhodnější mu pokladnu přenechat než ho nechat jezdit za devět eur. **HOSPODÁŘSKÉ NOVINY 10. 11. 2014**

SŽDC HROZÍ DVOUMILIONOVÁ POKUTA ZA KÁČENÍ STROMŮ

Správě železniční dopravní cesty hrozí až dvoumilionová pokuta za to, že v blízkosti tratí kácí stromy. Mohla by jí dostat od České inspekce životního prostředí, pokud se prokáže, že porušovala zákon o ochraně přírody. Ministerstvo životního prostředí kvůli kácení v železničních koridorech už vyjednával několik měsíců s ministerstvem dopravy. Jde o ochranné pásmo dráhy a střeť dvou zákonů. SŽDC se dlouhodobě hájí bezpečností železniční dopravy. Jádrem sporu se stal nový metodický pokyn SŽDC pro kácení takzvaných nežádoucích dřevin. Podle ekologů ze sdružení Armika znamená, že může být pokácen každý strom, jehož listí padá na koleje. Inspekce už před časem SŽDC upozornila, že musí při kácení dřevin postupovat v souladu se zákonem o ochraně přírody. V současnosti SŽDC musí podle zákona o ochraně přírody a krajiny podávat žádost u kácení stromu, který je více než 130 centimetrů vysoký a má více než 80 centimetrů obvod, nebo u každého kácení, kdy má padnout více než 40 metrů čtvrtěčnicích dřevin. To se týká především keřů. **ČTK 4. 11. 2014**

KAM JET

Modelářský maraton v Krušných horách

Celkem čtyři modelářské akce v jednom dni můžete navštívit na německé straně Krušných hor v takzvaném kolejevém trojúhelníku Krušných hor. Modelářské spolky v městech Chemnitz, Annaberg, Thum (čtvrť Jahnsbach) a Zschopau otevřou svá království zmenšené železnice během posledního listopadového víkendu (sobota 22. a neděle 23. 11.) vždy od 10 do 18 hodin. Při návštěvě více výstav je pro návštěvníky připravena sleva ve výši 50 centů za každou osobu, respektive 1 euro na rodinném vstupném. Více informací na webu organizátorů www.gleisdreieckerzgebirge.de (v němčině).

Prosincové parní vlaky z pražského Braníka

I letos se v metropoli budou konat tradiční jízdy parního vlaku s Mikulášem a čerty, a to o víkendu 6. a 7. prosince. Všechny hodné děti dostanou malý dárek a pro ty zlobivé bude mít čert připraveno uhlí z tendru lokomotivy. V soupravě vlaku budou vozy 3. třídy, tzv. Rybáky, a také bufetový vůz. Parní vlak pojedí vždy z nádraží Praha-Braník a postupně projede několik tras po pražských traťkách. Zájemci mohou absolvovat také večerní jízdu po tzv. Pražském Semmeringu.

Plnění čertovských úkolů z Brna do Oslavan

V sobotu 6. prosince pojedí z brněnského hlavního nádraží (odj. 14.06 h) do Oslavan (příj. 15.01 h) parní vlak Mikuláš. Vlak sestavený z historických vozů poveze parní lokomotiva Šlechtična 475.101. Ve vlaku nebude chybět bufetový vůz s nabídkou občerstvení a suvenýrů. Během cesty dostanou děti obrázky z čertovským domečkem, do něhož budou na oslavanském zámku sbírat razítka při plnění čertovských úkolů. Za splnění úkolů obdrží všechny děti při zpáteční cestě od Mikuláše nadílku. Na oslavanském zámku se bude také konat tradiční jarmark. Zpět z Oslavan se parní vlak vydá v 18.36 h.

Promo jízda Pendolina z Prahy do Košic

Od nového jízdního řádu spoj SuperCity 240/241 Pendolino výrazně zkrátí cestu mezi Prahou, Popradem a Košicemi. Představení nového komfortního spojení jednotkami Pendolino pro veřejnost a novináře se uskuteční v pátek 5. prosince. Spoj SC 503 (odjezd z Prahy hl. n. v 7.36 h) bude z Ostravy dále pokračovat jako SC/Ex 37503 do Českého Těšína, Žiliny (cca 12.40 h), Ružomberoka (13.25 h), Liptovského Mikuláše (14.00 h) a Popradu (14.40–16.05 h), kde proběhne představení jednotky Pendolino a prezentace nového spojení. Příjezd do Košic je předpokládán v 17.15 h. Zpět se Pendolino vrací jako Ex 37504 v sobotu 6. 12. v 9.45 h z Košic, z Popradu v 11.15 h. Uvedené časy jsou předběžné a finální jízdní řád bude uveden na www.cd.cz a ve vyhledávacích spojení. Ve vlaku platí jízdenky za standardní tarif s povinnou rezervací. (ř, tr, ak)



TRAXX. Jedním z tradičních zákazníků VUZ je společnost Bombardier. Na okruhu byla testována lokomotiva z rodiny Traxx – 386.001.

Letošní rok ve VUZ: nákladní přepravy zažívají boom

Výzkumný Ústav Železniční si letos určitě na nedostatek zakázek stěžovat nemusí. Zkušební centrum Velim, které se nachází v Cerhenicích, je obsazeno zajímavými zákazníky rekrutujícími se převážně ze zahraničí. Na jeho kolejích můžete vidět moderní evropské lokomotivy a jednotky. Část z nich je určena i pro provoz v České republice.

Jaký byl a ještě bude letošní rok ve Výzkumném Ústavu Železničním? Dokončovaly se zkoušky vozu řady ABpee polského výrobce PESA a vozu řady Bdtée z KOS Krnov – oboje pro České dráhy. Během jediného roku se sešlo hned devět velmi zajímavých zkoušek nákladních vozů snad pro prakticky všechny dopravce od různých evropských výrobců – Industry Plant (bývalý Legios), OOS Ostrava, ŽOS Trnava, Greenbrier, LOHR Industry nebo Tatravagonku. Běží zkoušky vozů Eas, výsypných Falls, kontejnerových Sggnss, cisteren s termickými kotly Zacns a vozů kombinované dopravy Modalohr Sdmrs.

„Bez nadsázky by šlo říci, že Evropa zažívá oživení z hlediska nákladních přeprav. VUZ spolupracuje i s dceřinými společnostmi Českých drah. Například u ČD Cargo objednáme některé služby přepravní a personální, u DPOV opravujeme techniku a jsme zákazníky pro společnost ČD – Telematika a Dopravní vzdělávací institut. Snažíme se pracovat se synergiemi v rámci Skupiny ČD,“ říká generální ředitel VUZ Antonín Blažek.

Zkušební stav plně vytížen

A VUZ zkouší i některé díly vozů – zejména podvozky a rámy podvozků, nápravy a kola – což je práce pro dynamický zkušební stav. „Ten máme plně vytížen a jsou pro něj nasmlouvány zakázky i na příští rok,“ dodává Miloš Klofanda, ředitel sekce zkušebnictví VUZ, „pro Škodu Transportation běží zkoušky rámu podvozku tramvaje 30T pro Bratislavu, k tomu se budou zkoušet nápravy PESA, kola Vyksa a kola KLW.“ VUZ se daří spolupracovat se ZKL Brno ohledně zkoušek ložisek, takže to vypadá na další zajímavý projekt. A na příští rok už jsou objednané zkoušky rámu podvozků pro turecký

Durmazlar a znova polská PESA a také zkoušky rámu podvozků a příčniců pro Škoda Transportation. „Od října máme zkoušky rámu nasmlouvané. V kalendáři zkušební by se ještě našly skulinky, protože rámy umíme zkoušet paralelně dva a s další technikou až tři,“ dodává ředitel sekce zkušebnictví.

Traxx, Vectron, Zefiro a další

Co bude čtenářé zajímat zřejmě nejvíce, jsou lokomotivy a jednotky. V době, kdy jsem informace ve Zkušebním centru zjišťoval, se za okny kanceláří ZC v pravidelném intervalu míhala po velkém okruhu svištěcí nová lokomotiva Traxx 386.001 dodaná firmou Bombardier Kasel pro dopravce Metrans. V posledních týdnech se také zkoušely lokomotivy Vectron firmy Siemens, na kterých se dokončovaly zkoušky EMC pro homologaci těchto lokomotiv v ČR, a také se dokončovaly nějaké testy na řadě 380 pro ČD. Možná ještě zajímavější jsou jednotky. „Od regionálních patrových od francouz-

ského Bombardieru až po hybridní jednotky od Alstomu. Dále španělské jednotky od výrobce CAF, který zde měl dvě elektrické pro Terst, jednu elektrickou pro Bari a jednu motorovou pro Sardinii, a dále Zefiro VRT od italského Bombardieru pro Trenitalia, o němž se říká, že to je designově nejpovedenější vlak, až po španělskou soupravu Talgo pro spojení mezi Berlínem a Moskvou. U tohoto vlaku se provádějí brzdové zkoušky, přičemž souprava je tažena buď lokomotivou VUZ řady 124, nebo lokomotivou Siemens Vectron. Pak tu byl také italský Alstom s polským Pendolinem PKP a v těchto dnech přijela příměstská jednotka Siemens pro novou linku londýnského metra Thameslink,“ vypočítává generální ředitel Blažek.

Od příštího roku i zkoušky na ECTS Level 2

U zkoušek s taženými vozidly vykonala velký kus práce zkušební laboratoř VUZ, převážně při práci se zahraničními vý-

robci nákladních vozů. Například ŽOS Trnava tu měly zajímavý projekt nákladních vagonů pro Makedonii, zkoušely se a VUZ coby notifikovaná osoba je posuzoval. Zkušební laboratoř nyní dokončuje zakázku pro PESA a další pro polského výrobce je naplánována na příští rok.

VUZ pokračuje v modernizaci cerhenického Zkušebního centra. Po náročném čtyřměsíčním rekonstrukci byla na jaře znovu předána k používání hala pro přípravu zkoušek označená jako HPZ I, prodloužená na celkovou délku 120 metrů. Přístavek haly nově nabízí kanceláře a skladové prostory, které v ZC citelně chyběly. Rovněž hala HPZ II byla prodloužena na celkovou délku 208 metrů. Za první dva měsíce letošního roku byla využívána společností Bombardier pro jejich projekty Zefiro, resp. R2N. Dostavba těchto dvou hal znamená výrazné zlepšení podmínek pro přípravu zkoušek klientů VUZ.

Modernizace Zkušebního centra VUZ Velim dále pokračuje. Nyní zbývá poslední etapa spočívající ve vybudování zabezpečovacího zařízení ECTS úrovně 2 (L 2). „Úroveň L 1 už máme včetně mobilního vybavení na naší lokomotivě řady 124, ale plánujeme dosazení mobilní části L 2 a hlavně stacionární části, která bude umístěna v novém objektu postaveném vedle řídicího stavědla. Tady bude dispečink pro L 2 samozřejmě provázaný s technologií GSM-R, kterou už tu máme,“ uzavírá Antonín Blažek s tím, že VUZ má ambice v polovině roku 2015 na okruhu kompletně zkoušet ECTS L 2 se simulací všech možných poruch přenosu kódu na lokomotivu. A být tak připraven na další rozvoj železniční dopravy a příchod moderních technologií.

MARTIN NAVRÁTIL



ANGLIČAN. V těchto dnech je na na kolejích Zkušebního centra VUZ ve Velimě k vidění také jednotka Siemens pro novou linku londýnského metra Thameslink.

Nejkrásnější nádraží je stanice Brno-Chrlice

Zatímco na jiných místech republiky se 11. 11. v 11 hodin 11 minut otevřelo svatomartinské víno, ve velkém sálu Senátu na pražské Malé Straně bylo při slavnostním vyhlášení odtajněno jméno nejkrásnějšího nádraží roku 2014 v České republice. Ale aby bylo napětí úplné, nejprve na úvod (stejně jako na závěr) zazpíval pěvecký sbor Antonín Dvořák z Turnova vedený dirigentem a skladatelem Bohuslavem Lédlem a slavnostními projevy uvedli akci Karel Drhový, šéf pořadající Asociace Entente Florale, generální ředitel SŽDC Pavel Surý, senátor Petr Šilar či náměstek ministra dopravy pro správní agendu Ladislav Němec a také duše celé akce Drahoš Kolmanová. České dráhy zastupoval Ivo Toman, oborový specialista z Odboru regionálních obchodních center.

Pohádkové Třebestovice

A pak už došlo na vyhlášení vítězů. K ocenění pohádkového nádraží (Třebestovice) přibyla letos nová cena naděje, kterou dostalo nádraží Havířov. Konkrétní zdůvodnění, proč to které nádraží či zastávka obdržely cenu, si pak vyslechl



Nádražní budova v Brně-Chrlicích z uličního pohledu. FOTO JAROSLAV BĚLKA

lí zástupci obcí, Českých drah, Správy železniční dopravní cesty a navrhovatelé. Finalisty soutěže byly vyhlášeny Sadská, Dasnice, Nová Bystřice, Kubova Huť, Novina, Ostrava hlavní nádraží, Ploskovičky, Rantířov, Sušice a Třeboň lázně. Právě reprezentantka posledně jmenované moderní a frekventované zastávky se pochlubila, že se u nich při hlasování objevila dokonce dezinformace, že se hlásuje nikoli pro nejkrásnější nádraží, ale petice proti zrušení zastávky!

Poděkování oběťavým a ochotným lidem

Po vyhlášení finalistů už bylo leckomu jasné, že vítězem ročníku 2014 se stalo nádraží Brno-Chrlice. A to nejen díky tamní známé a hlavně mezi dětmi populární perníkové chaloupce, ale zejména díky navrhovateli Jaroslavu Bělkovi, vý-

pravčímu sloužícímu ve stanici úplně jině, výpravčí Šebelové, která s členy rodiny hýčká tamní zeleně a na zimu nosí do tepla obří květináče s květinami, díky řediteli brněnské Regionální správy majetku Českých drah Lubomíru Křivánkovi, coby správci objektu, ale také díky exstarostce městské části Ivaně Telecké, která se s panem Bělkou postarala o náležitou propagaci.

Vítězné nádraží získalo 1 980 hlasů z celkem 6 900 zaslaných (jedna vylosovaná hlasující byla obdarována Kilometrickou bankou ČD). Štafetu lidem z Chrlic předali loňští vítězové z Rynoltic. Závěrečná slova, podobně jako ta úvodní, patřila poděkování nejen všem, kteří tuto soutěž už osmým rokem chystají, ale hlavně všem lidem, kteří se i přes nesnáze o naše zastávky a nádraží starají a zvelebují je. MARTIN NAVRÁTIL

INZERCE

Nakladatelství Carpe Diem nabízí

ucelený sortiment železničních kalendářů na rok 2015

stolní
Vlaky na mostech - 99 Kč

nástěnný
Parní reminiscence - 165 Kč

Diář železničáře - 40 Kč

Objednávejte on-line na
www.carpe-diem.cz

Nakladatelství Carpe Diem
739 37 Horní Bludovice č. 373
Tel.: 596 421 010, 603 705 702
studiocarpe-diem@seznam.cz



Nové přepravy ocele z Polska po železnici i silnici

KRÁTCE

Dvojčata řady 130 na uhelných vlacích

Expanze na zahraniční trhy je součástí dlouhodobé strategie ČD Cargo, a proto byl 24. října uskutečněn další krok k jejímu naplnění. V tento den vyjel z baltického přístavu Gdynia první vlak s černým uhlím pro ostravskou huť společnosti ArcelorMittal vedený dvojicí lokomotiv řady 130 ČD Cargo. Do konce roku by měla být tímto způsobem odvezena část z cca 80 tisíc tun zboží. Vzdálenost mezi Baltickým mořem a Ostravskem překonají vlaky za maximálně 36 hodin, přičemž k dalšímu zkrácení přepravní doby bude docházet v souvislosti s odstraněním přepřahů na státní hranici. Přeprava je realizována ve spolupráci s dceřinou společností Koleje Czeskie. ČD Cargo disponuje pěti lokomotivami řady 130, které umožňují provoz jak v České republice, tak v Polsku a jsou vhodné pro přeshraniční provoz bez přepřahů v pohraničních přechodových stanicích. Poprvé byly do provozu nasazeny 16. ledna 2013, kdy dvojice lokomotiv 130.018 a 130.019 odvezla ucelený čtyřicetivozový vlak s černým uhlím z Havířova přes Petrovice u Karviné bez přepřahu až do stanice Kraków Olsza.

MICHAL ROH

Dva úspěchy na poli mimořádných přeprav

V poslední době se ČD Cargo úspěšně podílelo na přepravách mimořádných zásilek, a to ve spolupráci se spedicí společností Rail Cargo Logistics – Czech Republic, která má s přepravou mimořádných zásilek rovněž bohaté zkušenosti. V měsíci září se uskutečnila přeprava strippe-ru neboli tepelného výměníku o hmotnosti 118 tun a průměru 3 190 mm ze stanice Brno-Královo Pole přes Lanžhot do Čiernej nad Tisou a dále na východ. Tato mimořádná zásilka byla naložena na desetnápravovém voze Uaai 9503 ČD Cargo. Před naložkou ale muselo být z tohoto vozu odstraněno ocelové lože sloužící jinak pro upevnění kontejnerů Castor, pro jejichž přepravu je tento vůz využíván. Do svého cíle, do města Baglej na Ukrajině, výměník dojel na osminápravovém silničním transportéru, na který byl přeložen pomocí dvou železničních nehodových jeřábů.

Druhá zajímavá přeprava se uskutečnila o měsíc později. Ve dvou skupinách byly přepraveny části parních kotlů z Moravského Krumlova do rumunské Konstancy, přičemž cílovou destinací pro obě části nákladu byl Istanbul. Jednalo se o díly o délce až 32 metrů. Ty byly loženy vždy na dva opleňové vozy řady Scmms s přesahem na vozy Res, které sloužily jednak jako ochranné vozy, ale byly zároveň naloženy menšími zásilkami. První skupina s podejem k přepravě 8. října 2014 se skládala z 8 vozů řady Scmms a 5 vozů řady Res, druhá s podejem 27. října 2014 byla o něco menší – 6 vozů řady Scmms a 4 vozy řady Res. V případě vozů Scmms se jednalo o vozovnu výpomoc slovenského dopravce ZSSK Cargo.

JANA LEMBERKOVÁ



FOTO BRIGITA BŘENKOVÁ

Zpětné využití železničních vozů po vykládce – to je problém, se kterým se trvale potýkají všichni železniční dopravci. Není jednoduché naplánovat přepravy tak, aby vůz po loženém běhu byl v místě vykládky u zákazníka opětovně naložen a jel zpět v loženém stavu. Složitější je to ve vnitru, ale o mnoho náročnější je to v mezinárodní dopravě. V tomto případě se nám to však podařilo díky spolupráci se zákazníkem v Polsku. Při cestě tam vozíme šrot, nazpátek hutní výrobky.

Pokud se nepodaří zajistit zpětný ložený běh, vrací se vůz zpět na odesílatelskou železnici v prázdném stavu – samozřejmě zadarmo. Bohužel procento využití vozů na tzv. dvojitou manipulaci činí u našich železničních vozů jen přibližně 5 procent. Snahou všech obchodních manažerů je toto číslo zvyšovat a zlepšovat tak rentabilitu celé přepravy.

I nazpátek můžeme jet s nákladem

Z Ostravska se dlouhodobě vyváží ocelový šrot nejen do tuzemských hutí, ale především do zahraničí. Tradiční odběratelé se nacházejí v Rakousku a Itálii, další přibývají v Polsku (hutě skupiny ArcelorMittal). K cílovým „šrotařským“ stanicím nově přibyla stanice Bodzschów, přípojová stanice pro firmu Celsa Huta patří do skupiny španělské Celsa Group. Přepravy šrotu se odehrávaly v tradičních vysokostěnných vozech řady Ea, které se po vykládce v Bodzschóvě vracely zpět v prázdném stavu. Na jednom z jednání se zákazníkem začátkem srp-

na letošního roku otevřeli obchodní manažeri ČD Cargo možnost využití našich vozů pro naložku zde vyrobeného zboží pro odběratele v České republice, na Slovensku a v Maďarsku.

Jasnější obrysy začal nový obchodní případ dostávat poté, co Celsa Huta dodala destinace přicházející do úvahy, které „obchodníci“ cenově i technologicky posoudili a následně zákazníkovi předložili cenovou nabídku. Bohužel ne všichni odběratelé mají železniční vlečku nebo alespoň přístup k železnici. I to se však podařilo vyřešit. Ve spolupráci s oddělením logistiky byla zákazníkovi nabídnuta komplexní služba spočívající v zajištění železniční přepravy z Polska do stanice Ostrava hl. nádraží, na tzv. komerční obvod k překládce portálovým jeřábem na kamiony, a odtud po silnici do Maďarska přímo do skladu zákazníka.

Objem zboží přesně na kamion

Následovala řada náročných schůzek spojených s projednáváním technologie, zajištěním kapacit silničních dopravců apod. Všechny problémy se podařilo vy-

řešit a naplánovat první přepravu. Spolu s loženým uceleným vlakem šrotu z Ostravy odjelo sedm prázdných (5 Ea + 2 Res) vozů do Bodzschówa. Zde se šrot vyložil a do výše uvedených sedmi vozů se naložila betonářská ocel a profily – vždy 48 tun zboží, tzn. objem přesně na kamiony. Po příjezdu do Ostravy byly vozy přistaveny na „komerčák“, kde proběhla překládka na kamiony.

Musíme zmínit, že ne vše probíhalo podle prvotních představ. První komplikace nastaly již při vykládce, kdy zboží bylo naloženo příliš natěsnáno a pod profily nešly protáhnout upevňovací řetězy. Zboží bylo v některých případech zesvazkováno tak, že deklarovaná délka 13,50 m byla místy až o 10–15 cm větší. To samozřejmě komplikovalo naložku do kamionů, jejichž ložná délka je standardně právě jen 13,60 m. Také domluva s maďarskými autodopravci neprobíhala s ohledem na jazykovou bariéru zcela ideálně. Ale povedlo se a všech prvních 14 kamionů se podařilo vyexpedovat. Veliký dík za úspěšnou realizaci patří také Provoznímu pracovišti Ostrava – kolek-

tivu Ing. Pilcha, který se se všemi problémy dokázal porvat a zajistit tak hladký průběh této nové přepravy.

Jeden obchodní úspěch nám otevřel cestu k dalšímu

Poté, co se zákazník přesvědčil, že vše umíme zajistit, získali jsme od něho další zakázku – přepravu uceleného vlaku k jednomu z jeho odběratelů v Budapešti, který disponuje napojením na železnici. Zúčastnili jsme se výběrového řízení na zajištění železniční přepravy od státní hranice v Petrovících u Karviné do Budapešti a naše nabídka byla vyhodnocena jako nejlepší. Nic pak již nebránilo tomu, aby 25. září 2014 odjel z Bodzschówa první ucelený vlak s ocelí o hmotnosti 1 200 tun netto.

Realizace podobných přeprav je v dnešní době téměř jedinou šancí, jak konkurenci doslova „urvat“ nějakou novou přepravu. Je nutné neustále sledovat situaci na přepravním trhu, hovořit se zákazníky, vcítovat se do jejich potřeb a nabízet jim odpovídající řešení.

ALEXANDR IVANOV, MICHAL ROH

Využíváme odklonovou trasu do Německa

Výluková činnost má téměř vždy negativní dopad na pravidelnost a kvalitu železniční dopravy. Ani nákladní doprava není ušetřena nepříznivých vlivů výluk. Zboží však těžko přeložíme na nákladní automobily a přepravíme v části trasy po silnici. Některé vlaky proto musejí být odříkány, další část je jich vedena po odklonové trase nebo v jiných časových polohách. Úplnou změnu grafikonu a technologii vyžadují dlouhodobé trvalé výluky, při kterých je nutné vlaky přesměrovat na objížděné trasy. Příkladem takové výluky jsou stavební práce probíhající od 15. srpna do 22. listopadu mezi stanicí Cheb a státní hranicí, resp. německou pohraniční přechodovou stanicí Schirnding. Cílem prací je optimalizace traťové koleje a také přeделatříkační práce na tomto úseku.

Hraniční přechod Děčín má omezenou kapacitu

Při jednání o řešení výlukového provozu bylo zvažováno několik variant. Varianta vést všechny vlaky přes Děčín se ukázala jako nereálná z kapacitních důvodů



FOTO MICHAL ROH ML.

NA PLZEŇ. Do vozby odklonových vlaků zasáhly i známé Bardotky řady 749. Na snímku mezinárodní Pn vlak v bývalé odbočce Pasečnice nedaleko Domažlic.

(na tento přechod jsou po dobu výluky přesměrovány pouze mimořádné zásilky), a proto bylo rozhodnuto vést všechny pravidelné vlaky dopravců ČD Cargo a DB Schenker Rail provozním odklonem přes přechod Česká Kubice/Furth-

im Wald. Na trať mezi Plzní a Furthem se tak po téměř roční přestávce načas vrátily i vlaky s jednotlivými vozovými zásilkami. Denně se jedná o asi dva páry vlaků.

Na „domažlickou“ byly přesměrovány i ucelené vlaky jezdící běžně přes Cheb,

např. vlaky s automobily apod. Odlišné řešení bylo použito pro dopravu ucelených vlaků se železným šrotem, které si od ČD Cargo v Chebu přebírá dopravce Stahlwerk Thüringen. Tyto vlaky jsou do cílové stanice Kőniz trasovány přes Vojtanov, přičemž v úseku Cheb – Vojtanov jsou doprovázeny naším pilotem.

Změny v nasazení lokomotiv

S ohledem na traťové poměry jsou na odklonové vlaky mezi Plzní a Furthem nasazována dvojčata lokomotiv řad 753.7, 742 a také 749 z SOVK České Budějovice. Výluka se však dotkla i nasazení dalších lokomotiv závislé trakce nasazovaných na trati Beroun – Plzeň – Cheb. Upraveny musely být samozřejmě i směny lokomotivních čet, zejména v Provozním pracovišti Plzeň, ale třeba i v Domažlicích nebo Chebu. I přesto, že zajištění odklonové vozby není úplně jednoduché, vše zatím probíhá bez větších obtíží.

MICHAL ROH

Plzeňské nádraží a tratě pod nápořem náročných stavebních úprav

Ti, kteří nějaký čas Plzeň nenavštívili, jistě kvitovali, že již je otevřen podchod spojující nástupiště, vestibul a ulice Železniční a Šumavská, nebo že už je dokončena modernizace tratě z Plzně do Chebu včetně mostů přes Radbuzu. Další akce provázené výlukami ale následují a příští rok se očekává jejich nárůst. Stavby budou pokračovat i v následujících letech.



Při souběžné výluce spojené s přestavbou uzlu Plzeň se modernizuje pražské zhlaví.



Nebezpečné úrovnňové přechody z plzeňského (hlavního) nádraží míří.

Začneme oním podchodem pod nádražím, který vznikl jako „předakce“ v rámci projektu Přestavba uzlu Plzeň. Vede ze Železniční do Šumavské ulice, které propojuje s nástupištěm a vestibulem. Je to jakási první část chystané zásadní přestavby mostů nad Mikulášskou ulicí, kam se soustřeďuje silná doprava tramvají, autobusů MHD a osobních aut. „Z prostoru před nádražím, kde zastavují autobusy při výlukách, se stane stavební prostor. Po zahájení stavby bude městská doprava kompletně odkloněna a cestující budou procházet z náhradních stanic k vlakům právě podchodem,“ vysvětluje Vladimír Kostelný, obchodní ředitel ROC Plzeň. Oprava Mikulášských mostů se teprve projektuje a její realizaci lze očekávat v roce 2017. Pak také budou definitivně modernizována nástupiště včetně přístřešků nad eskalátory a schodišti.

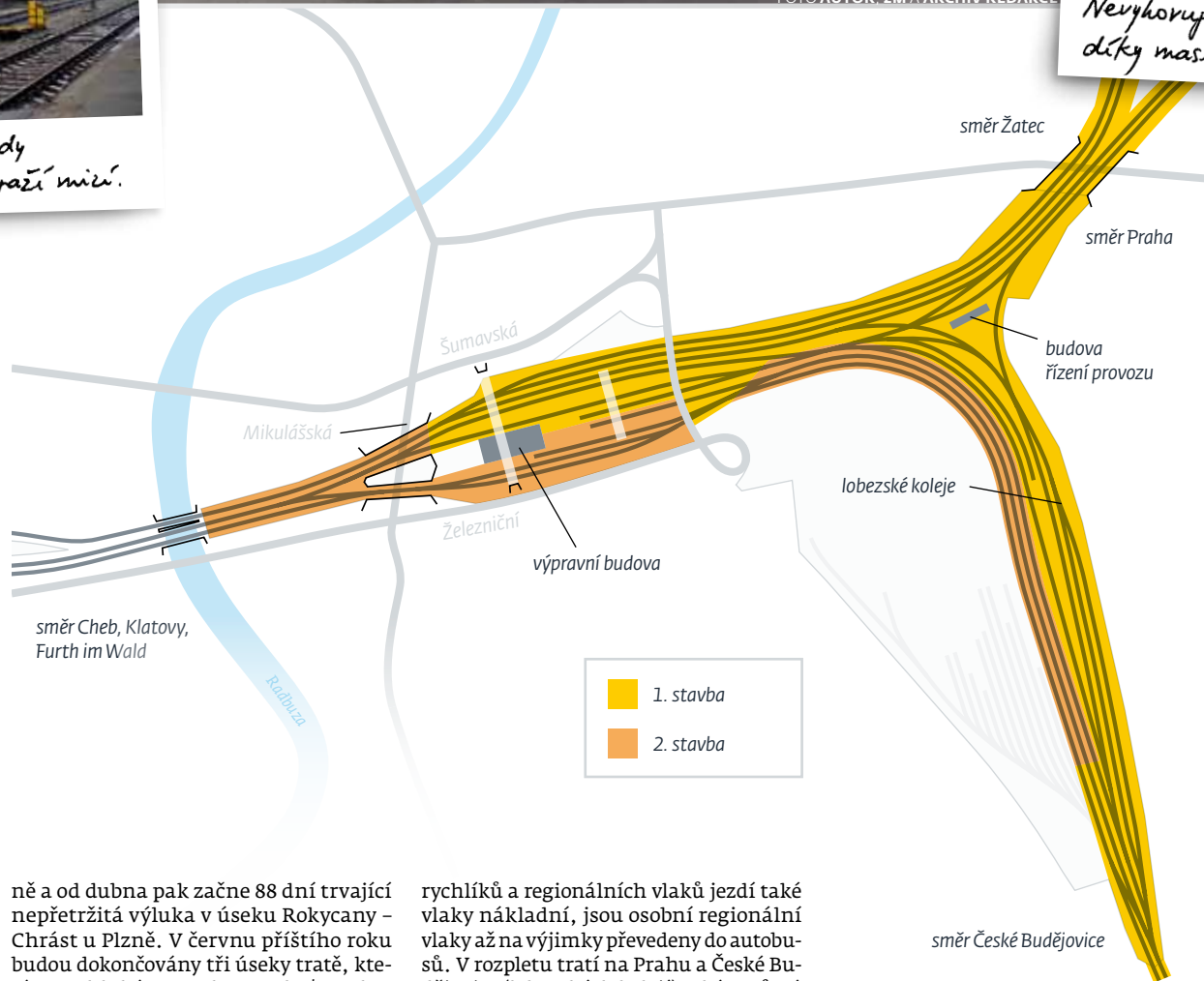
Koridor míří k pražskému zhlaví

V současnosti je v regionu omezena kapacita drážní dopravy kvůli stavbě 3. koridoru mezi stanicemi Rokycany - Chrást u Plzně a z důvodu souběhu se stavbou „Průjezd uzlem“ i v úseku Chrást u Plzně - Plzeň hlavní nádraží. Z tohoto důvodu dnes funguje jednokolejný provoz v celém úseku Rokycany - Plzeň hlavní nádraží. Ten podle šéfa ROC skončí 27. listopadu z Plzně do Chrástu a 15. prosince z Chrástu do Rokycan. V období leden až březen 2015 se bude jezdit dvoukolej-

ně a od dubna pak začne 88 dní trvající nepřetržitá výlučka v úseku Rokycany - Chrást u Plzně. V červnu příštího roku budou dokončovány tři úseky tratě, které nemohly být provedeny, neboť zasahovaly do profilu pojižděné koleje.

Při souběžné výluce spojené s přestavbou uzlu Plzeň se modernizuje pražské zhlaví. Protože je tímto omezením značně snížena kapacita mezi Plzní a Rokycany, jelikož tu kromě hodinového taktu

rychlíků a regionálních vlaků jezdí také vlaky nákladní, jsou osobní regionální vlaky až na výjimky převedeny do autobusů. V rozpletu trati na Prahu a České Budějovice (lobezských kolejí) také vyrůstá budova, odkud bude nově řízen provoz celého plzeňského nádraží. Na východní straně stanice pak bude ukončen provoz dnešního historického zabezpečovacího zařízení tvořeného mnoha stavědly a stanovišti s výhybkami zamykanými klíči.



Nevyhovující stará nádraží v Plzni bude díky masivním investicím minulosti.

Při této výluce je budován nový silniční podjezd u Velkého Boleveckého rybníka mezi Plzeňany známý jako „myší díra“. Plánované ukončení této výluky je těsně před Vánocemi - 22. prosince 2014.

Dopad pro cestující na Plzeňsku má i velká výlučka ve Strakoněch. „Protože rychlíky od Českých Budějovic jezdí opožděně, čeká se na přestupy a u větších zpoždění, zejména u posledních vlaků, se řeší alternativní náhrada,“ říká obchodní ředitel Vladimír Kostelný a dodává, že má trochu obavy z počtu výluk příští rok, kdy je počítáno s neobvykle vysokou částkou na modernizaci tratí. V přípravě už je rekonstrukce stanice Horažďovice předměstí, tratě Rokycany - Mirošov - Příkosice a také výstavba dálkového zabezpečovacího zařízení z Klatov na Železnou Rudu.

„Obávám se, že nebude možno zabezpečit potřebnou kapacitu náhradní autobusové dopravy, zejména při souběhu výluk,“ říká Kostelný a poukazuje na zkušenost z letošního září, kdy se to poprvé za dlouhá léta jeho působení stalo. „Při souběhu výluk na trati klatovské a zatecké, kdy byly z Plzně do Žihle všechny osobní vlaky v celé trase nahrazeny autobusy a rychlíky vedeny náhradní dopravou až do Mostu, požadavky Českých drah vyčerpaly nabídku autobusů natolik, že na další plánovanou výlučku na chebské trati již prostě nebyly.“ Cestující se od jízdního řádu 2014-15 v Plzeňském kraji budou moci těšit i na některé novinky, jakými jsou třeba rozšíření IDS o zastávku Kařez, nový koncept vlaků ve směru Planá u Mariánských Lázní a přímé spojení z Plzně do Bezdruzic.

MARTIN NAVRÁTIL

Budou stačit náhradní autobusy?

Další velká nepřetržitá výlučka probíhá na zatecké trati, kde jsou všechny regionální vlaky nahrazeny v úseku Plzeň - Třeboňská a rychlíky až do Kaznějova.

INZERCE



TSS Cargo a.s.
Provozování drážní dopravy, produkty a služby
přepav a pronájem nákladních a speciálních vozů

Společnost TSS Cargo podala v roce 2012 projektovou žádost na vybavení vozidel systémem GSM-R v rámci Operačního programu Doprava, 2. kola výzvy - oblast podpory 1.2 Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů.

Projekt bude ukončen k 31.12.2014. V rámci projektu bylo vybaveno 26 lokomotiv. U radiostanic je proveden upgrade stávající soupravy VS47 na verzi VS67, tak aby všechny osazené radiostanice splňovaly podmínky TSI.

Cílové provedení díla bude umožňovat hlasové spojení v systému GSM-R dle EIRENE s přípravou pro GSM-R STOP, integrovaný simplex režim 150 MHz a spojení v systému TRS 450 MHz pro Českou republiku, Slovensko a Polsko. Vybavením hnacích vozidel radiostanic GSM-R přispěje TSS Cargo ke zvýšení bezpečnosti provozování drážní dopravy a ke zvýšení konkurenceschopnosti nákladní drážní dopravy vůči dopravě silniční.



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

TSS Cargo a.s., Na Valše 676/18, 702 00 Ostrava, Přívoz

www.tsscargo.cz

Označovač jízdenek na zastávce Praha-Cibulka využívá solární energii

P roč jen platit poplatky za obnovitelné zdroje energie a přitom je nevyužít? Tohle asi napadlo zaměstnance Českých drah v Praze, když byli postaveni před problém napájení označovače jízdenek PID v zastávce Praha-Cibulka. Tato zastávka, která leží na trati 122, je od 1. 6. 2010 zařazena do „plně integrované“ Pražské integrované dopravy, což znamená, že cestující mohou využít jednotlivé jízdenky (nejenom předplatné) PID. To mimo jiné znamená, že sem byl instalován označovač jízdenek. Vzhledem k absenci elektrické přípojky fungoval na dvě baterie.

Baterie ani kabel se neosvědčily

Jenže každá baterie byla těžká asi šest kilogramů a vydržela v provozu pět až šest dní. To samozřejmě přinášelo vysoké nároky na údržbu. „O rok později se při-

vedení elektrické energie pro označovač řešilo tzv. převěsem ze sloupu elektrického osvětlení, který stojí pod zastávkou v ulici Na Výši. Bohužel se nepodařilo získat všechna potřebná povolení a tato varianta byla zavržena,“ vysvětluje Josef Hahn z ROC Praha.

„Letos jsme se proto rozhodli pro vyzkoušení jiného stálého přívodu elektrické energie pomocí solárního panelu. Tato metoda se běžně používá u zařízení, která nevyžadují vysoký odběr - jako třeba parkovací nebo prodejní automaty.“

Fungují i v zimě

Místo k umístění solárního panelu bylo vybráno za dřevěným přístřeškem pro cestující směrem k Jinonicím. Okolí místa je bez vysokého porostu, je tady zajištěno, že zeleň nebude zakrývat solární panely. Použity byly dva kusy fotovoltaických pa-

nelů JA Solar typu JAM5(L)-72-195/SI, které včetně regulátoru přišly na asi 13 tisíc korun. Systém je koncipován tak, aby svou funkci dokázal plnit i ve dvou, z pohledu intenzity slunečního záření, nejslabších měsících roku - prosinci a lednu, přičemž konstruktéři vycházejí z podmínek zasmogovaného Ostravska.

Pozor na vandaly

Panely byly do výšky, která omezuje experimenty vandalů, instalovány v srpnu. Montovala je parta Jiřího Turka z DKV Česká Třebová, PJ Pardubice. Dodnes bez sebemenších problémů „živí“ energii označovač. Určitě nejde o první využití sluneční energie v železničních podmínkách. Například německí sousedé malé solární panely používají k napájení svítidel v některých návěstídlech.

MARTIN NAVRÁTIL

Železniční koridory vdechnou nový život nejstarší obchodní cestě (tzv. hedvábné stezky) mezi Východem a Západem a mohou oživit gruzínskou železnici. Cisterny naložené „černým zlatem“, špinavé od oleje a prachu, které projíždějí hlavním městem Gruzie Tbilisi od Kaspického moře směrem na západ, v sobě ale nic hedvábného nemají. Dlouhé rachotící vlaky připomínají, že tato malá země ležící ve středu obchodní cesty, která po staletí spojovala Asii a Evropu, přináší lidem prosperitu.



FOTO PÉTR POJORNÝ

Gruzie buduje nový tranzitní koridor pro naftu

Hedvábi, nefrity a koření již nevozí velbloudí karavany. Dnes je nejdůležitější přepravou po železnici v trase bývalé hedvábné stezky nafta. Protože má Gruzie omezené zdroje přírodních surovin, snaží se založit svou prosperitu na tranzitních přepravách budováním ropovodu, plynovodu a investicemi do železnic.

Většina příjmů je z tranzitu

Gruzínská železnice je převážně tranzitní a osmdesát procent veškerých příjmů tvoří nákladní přepravy. Tamní dráha však čelí konkurenci takzvaného severního a jižního koridoru. Ty jsou totiž součástí sítě Traceca (dopravní koridor Evropa – Kavkaz – Asie), která zahrnuje Evropskou unii a státy východní a centrální Asie jako Ázerbájdžán, Kazachstán, Kyrgyzstán, Tádžikistán, Uzbekistán, Afghánistán a v neposlední řadě i Čínu. Gruzínské železnice mohutně investují jak to sítě Traceca, tak i do mezinárodního železničního projektu Baku – Tbilisi – Kars (BTK).

Západní Evropa i Čína mají zájem o dopravu přes gruzínské území, neboť cesta po moři trvá až 75 dní, zatímco po souši jen 20 dní. Na druhou stranu koridor Traceca vede přes Černé i Kaspické moře, protíná půl tučtu zemí s jejich celními kontrolami a příslušnými tarify, které byly hlavním omezením na trase. Pro běžného zákazníka šlo o velmi komplikovanou záležitost, proto byl nedávno vytvořen celní výbor, který sdružuje všechny hlavní partnery, a v současné době existuje jeden tarif na celý koridor.

V současnosti státy, které jsou členy sítě Traceca, investují hlavně do železniční a přístavní infrastruktury. Ázerbájdžán modernizuje svou železnici z Baku na pobřeží Kaspického moře ke gruzínským hranicím a buduje nový přístav v Alatu, jižním směrem od hlavního města. Kazachstán buduje 1200 kilometrů dlouhou trať, která bude spojkou ke koridoru Traceca. Turkmenistán, který obsadil čtvrté místo na světě



ZDROJ DER SPIEGEL

se svými zásobami zemního plynu, staví nový přístav Turkmenbaši na břehu Kaspického moře.

Nedostatečné přístavní kapacity

Gruzie nemá na černomořském pobřeží dostatečné přístavní kapacity. Tamní vláda proto plánuje vybudovat přístav v Anaklii, který významně zvýší kontejnerovou přepravu z počátečních sedmi milionů tun přepraveného zboží až na čtyřicet milionů tun. Aby využila stávající přístavní kapacity co nejlépe, musí odstranit všechna úzká hrdla na hlavním tahu z Východu na Západ. Ve zprávě z roku 2008 se uvádí, že zatímco celá trať z ázerbájdžánského hlavního města Baku do Samtredie v západní Gruzii je dvoukolejná, její pokračování k černomořským přístavům Batumi a Poti je jen jednokolejné, což způsobuje na těchto úsecích značná omezení. Průchodnost trasy ovlivňuje i terén. Trať je projektována pro nákladní dopravu až na rychlost 80 km/h, ale ve strmých stoupaních v hornatém terénu je rychlost

mnohem nižší. Hlavní slabinou tohoto úseku jsou ale jednokolejné tunely. Nyní se již budují tunely dvoukolejné s cílem ztrojnásobit přepravní kapacitu tratě ze současných 30 milionů tun za rok na více než trojnásobek. Náklady na stavbu by měly dosáhnout 400 milionů amerických dolarů. Projekt obchvatu Tbilisi současně zvýší propustnost tratě. Trať, která spojí hlavní trasu s hlavním nádražím v Tbilisi, má sice své odpůrce, protože odklání trať mimo město, ale zároveň se uvolní 74 hektarů plochy pro rozvoj města. Plán počítá i s ponecháním jedné z existujících tratí a jejím využitím pro osobní přepravu

Sen Eduarda Ševardnadzeho se splní už příští rok

Gruzie svým podílem na stavbě 826 kilometrů dlouhého koridoru BTK dokazuje, že je nadšeným zastáncem „nové hedvábné stezky“. Příští rok bude tato trasa dokončena a spojí Ázerbájdžán, Gruzii a Turecko. Poprvé tak bude umožněno spojení až do západní Evropy. Projekt v hodnotě 650 milionů amerických

dolarů si klade za cíl využít rozvoje obchodních vztahů Turecka a států kolem Kaspického moře. Pro četná zpoždění ve výstavbě se ale původní sen bývalého gruzínského prezidenta Eduarda Ševardnadzeho, kterým bylo otevření tratě do roku 2010, odkládá až na příští rok.

Koridor ale není jen gruzínskou záležitostí. Turecko totiž současně musí co nejdříve dokončit tunel do Gruzie a tak odstranit další úzké hrdlo, aby se naplnila očekávání přepravit až pět milionů tun zboží za rok. Gruzínci chtějí zvyšovat objemy zboží vlastní produkce ze současných 3,5 milionu tun za rok o deset až dvanáct procent, zvláště pokud se bere v úvahu dohoda o volném obchodu se západní Evropou. Příjmy z nákladních přeprav jsou důležité i pro rozvoj osobní dopravy. Jako mnoho jiných železnic v regionech bývalého Sovětského svazu i gruzínské dráhy provozují osobní dopravu jako nevýdělečnou činnost financovanou z příjmů nákladní dopravy. V nejbližších dvou letech se ale plánuje omezit přerozdělování peněz až o padesát procent.

HALINA MARŠÁLKOVÁ

KRÁTCE

POBALTÍ

Vznikne podnik pro trať Rail Baltica

Dne 28. října byla podepsána dohoda o podniku RB Rail, který bude koordinovat výstavbu tratě Rail Baltica. Podnik bude vlastněn státními podniky Rail Baltica Statyba (Litva), Eiropas Dzelzcela Linijas (Lotyšsko) a Rail Baltic Estonia, které přispějí počátečním podílem ve výši 0,65 milionu eur. Každá země by financovala a vlastnila úsek elektrifikované dvoukolejné tratě o rozchodu 1 435 mm na svém území. Předpokládá se, že osobní vlaky pojedou 240 km/h. Cesta z Tallinu na polskou hranici potrvá 4 hodiny. Rail Baltica má být dlouhá 728 km, ale Litva zatím trvá na výstavbě odbočky do Vilnius.

NIZOZEMSKO

Kdo vyhrál dodávku na elektrické jednotky

Španělská firma CAF vyhrála soutěž nizozemského státního operátora pro osobní dopravu NS na dodávku elektrických vícedílných jednotek. Smlouva na 120 jednotek Sprinter New Generation má hodnotu 510 milionů eur (asi 14,2 miliardy korun). Uvedení do provozu se plánuje od roku 2018. Nové jednotky mají mít široké uličky i toalety přístupné pro vozíčkáře. Společnost NS očekává, že do konce roku vybere dodavatele pro vlaky Intercity New Generation, které mají jezdit mezi Amsterdamem a Rotterdamem od roku 2021.

USA

Los Angeles a San Francisco spojí VRT

Kalifornský úřad pro vysokorychlostní železnici (CHSRA) plánuje výstavbu sítě v délce 836 km, která by propojila celou oblast zátoky San Franciska s kotlinou Los Angeles do roku 2028. Projekt je v současnosti ve fázi výběrového řízení na dodávku jednotek včetně zajištění údržby a náhradních dílů po dobu 30 let. CHSRA plánuje použití jednopodlažních elektrických vícedílných jednotek schopných komerčního provozu rychlostí až 354 km/h. Maximální délka jednotky má být 205 metrů, v první a business třídě se počítá minimálně se 450 sedadly.

DÁNSKO – ŠVÉDSKO

Most Øresund narušil konkurenci

Evropská komise rozhodla, že výstavba mostu Øresund, který slouží pro železniční i silniční dopravu, nepředstavuje nedovolenou státní podporu. Most spojující Dánsko a Švédsko funguje už od roku 2005 a je provozován na komerční bázi prostřednictvím konsorcia s účastí dánských a švédských státem ovládaných společností, a to za využití mýtného systému. To je přitom hlavní faktor, který Komise považovala jako možné porušení evropské legislativy. Projekt podle rozhodnutí neměl za následek narušení konkurenčního prostředí na trhu EU. Výstavba prý nebyla bez pomoci státu možná. (acri, oz)

Studenti a důchodci cestují na Slovensku zdarma

Od letošního 17. listopadu mohou studenti a senioři na slovenských železnicích jezdit zdarma. V případě seniorů jde dokonce o všechny důchodce v rámci země Evropské unie včetně České republiky. Studenti budou mít vlak zdarma pouze v případě, že na Slovensku studují. Cílem opatření je podle tamní vlády ulehčit nejen rodinám a studentům od finančních nákladů na cestování, ale i osobám starším 62 let, které pobírají důchod.

Pouze na spojích ve veřejném zájmu

Nárok na bezplatné cestování ve vnitrostátní železniční síti nyní mají nejen děti do patnácti let, což platilo i doposud, ale nově i žáci a studenti denního studia do 26 let. Mimo to na jízdu zdarma dosáhnou i senioři, kteří dovršili 62 let, a současně všichni příjemci starobních, invalidních, vdovských, předčasných a sirotčích důchodů. Tento přelomový bod nastal díky návrhu slovenského minist-



ROSTE ZÁJEM. Většina studentů na Slovensku nyní ve vlaku neplatí.

ra dopravy Jána Počitka, který posvětila vláda premiéra Roberta Fica.

Jmenované skupiny cestujících využijí vlaky zdarma pouze ve 2. vozové třídě. Jde o spoje, které objednává slovenské ministerstvo dopravy na základě smluv o dopravních službách ve veřejném zájmu. Ministerstvo dopravy má v současnosti podepsané smlouvy jak se slovenským národním dopravcem, Železniční společností Slovensko (ZSSK), tak i soukromou společností RegioJet, která jezdí na trase z Bratislavy přes Dunajskú Stredu do Komárna. Bezplatná přeprava se ale nevztahuje například na vlaky Intercity, které ZSSK provozuje na vlastní podnikatelské riziko. Slevy nelze podle tiskového mluvčího ČD Petra Štáhlavského uplatnit ani v Pendolinu, které od provincie bude pravidelně zajižďet z Prahy až do Košic. Navíc by měla skupina cestujících, která dojíždí do zaměstnání po železnici, dostat od slovenské vlády dárek v podobě padesátiprocentní slevy. Dosud tato sleva činila pouze třicet procent.

Státní rozpočet se prohne

Podle dostupných informací dostane ZSSK na zabezpečení bezplatných přeprav navíc asi 13 milionů eur. To však prý ale nebude dostačovat. Slovenské ministerstvo financí by proto mělo operativně reagovat změnou v rozpočtu v průběhu příštího roku. Železniční společnost Slovensko již reaguje na registraci zákazníků a vydává jim průkazy opravňující k bezplatné jízdě. Senioři si mohou po registraci odebrat jízdenky s nulovou hodnotou na dotované regionální i dálkové železniční spoje a studenti denního studia se budou registrovat čipovými kartami. Očekává se, že zavedení „nulového“ tarifu zvýší poptávku po železniční dopravě. Železniční společnost Slovensko ale předpokládá, že flexibilně zvládne i dramatický nárůst cestujících. Navíc naši slovenští sousedé počítají, že od nového jízdního řádu, který začne platit v polovině prosince, navýší počet vlaků denně o více než stovku spojů.

MARTIN HARÁK

NABÍDKA ČD TRAVEL



Právě vychází katalog ZIMA 2014/15

Zájezdy můžete objednávat do 19. 12. 2014 (nebo do vyčerpání dotací). Více info na www.cdtravel.cz, sekce „Pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC“.



Senioři 55+ – zahraničí

Již v prodeji zahraniční seniorské dotované pobytů 55+. Více informací najdete na www.cdtravel.cz.

V nabídce: **Španělsko** – Costa del Sol, Costa de la Luz, Costa Tropical, Mallorca, Menorca, Mar Menor

Itálie – Sicílie, Kalábrie, Ischie

Kypr pro všechny, nejen pro seniory



Česká republika

Luhačovice – hotel Vega ***

8. 9. – 20. 12. 2014

Aktivní babí léto pro malé i velké – 3 dny/2 noci

Cena balíčku 2 250 Kč/osoba v týdnu a 2 499 Kč o víkendů zahrnuje: 2x polopenzí, 1x masáž zad a šíje s nádechem mandarinky, broskve & máty (20 min.), 1x hravý zábal nohou (20 min.), 2x whirlpool (15 min.), zapůjčení horského kola, animační programy apod. Více na www.cdtravel.cz.



Itálie

Karnevalové Benátky s návštěvou ostrova Burano

Vlakový poznávací zájezd – NA STARÉ FIP

Termín: 6.–8. 2. 2015, cena zájezdu: 1 190 Kč

Noční přejezd přes Vídeň do Benátek, ráno prohlídka města, plavba lodí po Canal Grande, zastávka u mostu Ponte di Rialto, bazilika Santa Maria della Salute, karnevalové veselí na náměstí sv. Marka. Možnost návštěvy Dóžecího paláce, baziliky sv. Marka či kampanilí; pro zájemce odpolední odjezd s vedoucí zájezdu na nejdálkový ostrov Burano. Návrat do Benátek a nočním vlakem do Vídně, 3. den odpolední příjezd do ČR.

Cena zahrnuje: 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Cena nezahrnuje: vlakovou dopravu, místní dopravu – lodní lístek cca 20 eur, úschovnu zavazadel a případné vstupy.



Maďarsko

Bükfürdő – hotel Répce ***

4denní pobyt v období od 27. 10. do 20. 12. 2014

Podzimní relax s koupáním v teplé termální vodě, 11 krytých, 4 polokryté bazény, zážitkový bazén nejen pro děti

Cena 4 200 Kč zahrnuje: 3 noci s polopenzí (formou bufetu), 3x celodenní vstup do lázní, volný vstup do hotelového wellness ostrova, zapůjčení županu, lázeňskou taxu, pojištění CK.

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051-55
e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@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



CO SE STALO
Srážka Mn 86543 s MOs 6302 v km 3,2 tratě Železný Brod – Tanvald.

NÁSLEDKY
14 mrtvých včetně 2 zaměstnanců ČSD a 32 zraněných.

HLAVNÍ PŘÍČINY
Nedodržení závazného slovního znění při výkonu dopravní služby výpravčími stanic Jesenný a Železný Brod.

POSTIHY
Odnětí svobody na 5 let nepodmíněně pro výpravčí žst. Jesenný a Železný Brod.

PŘIJATÁ OPATŘENÍ
Vybudování traťového zabezpečovacího zařízení (reléový poloautomat) na trati Železný Brod – Tanvald a rádiového systému Ascrom.

Spálov 1990: Příběh přílišného mazáctví



„Přijmete vlak 86543 s průjezdem v Jesenném s náskokem ve 12.57?“ „Nikoli, čekejte! Budu tady mít šest tři nula dvojku skoro včas.“ Kdyby tato komunikace proběhla 25. srpna 1990 krátce před jednou hodinou odpolední po traťovém telefonu mezi výpravčími stanic Jesenný a Železný Brod, tento článek by neexistoval. O život by nepřišlo 14 lidí a most u zastávky Spálov by nebyl dodnes smutným mentemem nepochopitelné ignorace základních dopravních pravidel. Jenže se tak nestalo a událost ve Spálově se zapsala do drážních dějin jako nejtragičtější nehoda na severu Čech.

Nabídka, přijetí, odhláška. Každý výpravčí, ať už aktivní nebo ve výslužbě, umí tato závazná slovní znění z paměti, i když jej vzbudíte o půlnoci. Však se jim tyto formulky tlučou do hlav od prvních chvil, kdy se dotýknou či dotyčná rozhodne spojit svůj profesní život s červenou čepicí. Rezignace na dodržování závazného slovního znění se totiž dříve či později změnila ve fatální nedorozumění. Tuto ruskou ruletu bohužel hráli výpravčí v Jesenném a Železném Brodu v roce 1990.

Tak v kolik to napíšeme?
Byla krásná letní sobota krátce po polední, teplota atakovala třicítku ve stínu. Turistická sezona byla v plném proudu a v restauraci bezprostředně u zastávky Spálov na trati č. 035 z Železného Brodu do Tanvaldu bylo proto skoro plno. Část hostů si tu u oběda krátala chvíli při čekání na osobní vlak 6302, který měl minutu před polednem odjít směrem do Tanvaldu. Někteří z nich však do cíle nikdy nedojeli. Zhruba ve stejnou dobu, přesněji ve 12.32, odjel z Tanvaldu manipulační vlak v čele s Elektronikem 743.010, který mířil opačným směrem než MOs 6302 – do Železného Brodu.

Pár minut před třináctou hodinou se manipulační vlak přiblížil ke stanici Jesenný a výpravčí, který zde ten den vykonával dopravní službu, informoval o jeho jízdě kolegu v Železném Brodu slovy: „Budou tady mít manipulační s náskokem.“ Odpověď železnobrodského výpravčího „Dobrá“ si vložil jako přijetí a souhlas k jízdě do Železného Brodu, a proto provedl přípravu a postavení vlakové cesty pro průjezd. Hrubě porušil předpisu D2 (postavení vlakové cesty, aniž byly splněny podmínky pro jeho jízdu – neproběhla řádná nabídka ani přijetí závazným slovním zněním) završil dalším pochopením. Svěvolně opustil službu a odskočil si do nedalekého obchodu s potravinami. Když se vracel do dopravní kanceláře, manipulační již stanicí projel. Po traťovém telefonu proto kontaktoval kolegu v Brodu se slovy „Tak v kolik to napíšeme?“, aby sladili zápisy průjezdu v dopravních denících.

Spálovská hospoda jako poslední naděje

Po vyjasnění důvodu zprvu nejasného dotazu, když železnobrodský výpravčí oznámil, že na trať vypravil (opět bez nabídky a přijetí) pravidelný osobní vlak, došla oběma vážnost situace. Učinili proto jediný pokus o odvrácení srážky, který měl určitou naději na úspěch. Výpravčí z Železného Brodu pomocí státního telefonu kontaktoval obsluhu restaurace ve Spálově s žádostí, ať vlak zadrží. Varování přišlo bohužel pozdě – obsluha restaurace viděla již jen vzdalující se konec osobáku. Po necelém kilometru jízdy se MOs 6302 ve složení motorový vůz 810.280 a přívěsný vůz řady Baafx srazil s protijedoucím manipulačním vlakem. Šanci alespoň zmírnit následky nehody strojvedoucí neměli, neboť se uviděli na vzdálenost 30–40 metrů (3–4 vteřiny před nárazem) v oblouku těsně za viaduktem přes říčku Kamenici. Přesto ještě stihl strojvedoucí osobního vlaku Eduard Vraštil varovat cestující v motoráku. Ačkoli se oba vlaky pohybovaly rychlostí asi 40 km/h, náraz byl tak silný, že lehká motorová souprava byla odhozena zpět na most a motorový vůz byl krátkou kapotou Elektroniku zlomen asi v jedné třetině skříně. Došlo k proražení nádrže, vytékající nafta takřka okamžitě zapálila pravděpodobně elektrostatický výboj. Plameny, dosahující výšky až 30 metrů, spálily motorový vůz na popel. Náraz a následně ohnivě peklo si vyžádaly 14 obětí

a 32 zraněných z celkových více než 50 cestujících vlaku. Někteří z nich se snažili vymáknout z plamenů skokem z mostu do koryta říčky, kde je ale čekala jistá smrt. Mezi mrtvými byli i strojvedoucí s vlakvedoucím osobního vlaku – oba pobývající na těsném stanovišti „osmsetdesítky“ neměli šanci přežít.

Pět let natvrdo

Příčiny tragédie byly od počátku vyšetřovány zcela nezpochybnitelně. Z výpovědí obou výpravčích, ve kterých se navzájem obviňovali, že chybu učinil ten druhý, když dovolil jízdu vlaku bez souhlasu kolegy, jasně vyplynulo, že nedodržování nejdůležitějších dopravních pravidel pro ně bylo běžnou praxí. Výpravčímu z Jesenného navíc potvrdila zkouška přítomnosti alkoholu v krvi. Na pořad dne proto přišla otázka, jak podobným fatálním chybám předcházet. Bohužel až jako důsledek nehody byly tratě v okolí Tanvaldu pokryty rádiovým signálem a radiostanicemi švýcarské firmy Ascrom. Podíl lidského činitele na zabezpečení snížil reléový poloautomatický blok na trati z Železného Brodu do Tanvaldu vybudovaný po tragédii. Výsledky vyšetřování potvrdil soud, který oběma viníkům vyměřil trest nepodmíněně odnětí svobody na pět let.

Spálovská nehoda odkryla velmi tragickým způsobem fakta, která ostatně v přeneseném významu budou platit vždy. Nízká technická úroveň zabezpečení by měla být alespoň částečně kompenzována profesionalitou a kázní všech zúčastněných na železničním provozu. Doprava zkrátka vždy byla a bude náročnou milenkou, která neodpouští sebemenší chyby.

VÁCLAV RUBEŠ



Strojvedoucí Pendolina zabráníl jisté srážce na přejezdu

Jan Černý z pražského Depa kolejových vozidel asi nezapomene na letošní 23. duben. V ten den vezl vlak SC 505 Pendolino z Prahy do Ostravy. Cesta probíhala bez komplikací až za Hranice nad Moravou, kde při výjezdu z levého oblouku před zastávkou Polom uviděl na přejezdu chráněném závorami stát v první traťové koleji osobní automobil Honda. K nehodě a ztrátě lidského života nedošlo jen díky jeho obrovské duchapřítomnosti a hlavně rychlé reakci. Za tento čin byl proto oceněn ke Dni železnice.

Ve chvíli, kdy se jeho Pendolino řítilo předposlední dubnovou středou k Polomí, ukazoval rychloměr 150 km/h. Strojvedoucí Jan Černý náhle uviděl na přejezdu automobil. Zahoukal, ihned použil rychlobrzdu a současně řidiči automobilu dával výstražné znamení dálkovým reflektorem. Řidič kombi Honda, který byl uvízlý mezi závorami, naštěstí uviděl a uslyšel všechna tato světelná a zvuková znamení a popojel do druhé koleje, pryč z cesty Pendolini. To kolem něj projelo a zastavilo o dobrých dvě stě metrů dále. Strojvedoucí Černý si ale při projíždění okolo automobilu uvědomil, že vozidlo stále zasahuje zadní částí do průjezdného profilu druhé koleje. V tu chvíli se právě po této koleji blížil nákladní vlak směrem od Ostravy. Nebezpečí srážky tedy nebylo zažehnáno.

Rychlé reakce zachránily život

„Rozsvítil jsem okamžitě červeně jedno z předních světel a kolegovi z nákladky jsem začal přerušovaně dávat světelná znamení dálkovým reflektorem a současně mu rukou z bočního okénka stanoviště dával návěst Stůj, zastavte všemi prostředky. Na všechny úkony jsem měl čas asi pět sekund, což se teď může zdát jako velmi málo, ale v takové krizové situaci je to ještě poměrně dost času. Každá vteřina se dá totiž využít k racionálnímu kroku. K mé úlevě protijedoucí strojvedoucí okamžitě pochopil situaci. Okamžitě začal intenzivně brzdit. To jsem jednoznačně poznal podle prachu, který se začal vířit okolo protijedoucí nákladní soupravy plné Wapek na uhlí. Díky naší komunikaci a rychlé reakci kolegy se podařilo zastavit nákladní vlak několik desítek metrů před zaklíněným osobním automobilem na přejezdu. Naštěstí napohled jasná nehoda měla šťastný konec,“ říká úlevně strojvedoucí Černý.

Někdy to ale skončí tragédií

Ale ne vždy podobné situace končí takovým happyendem. Jan Černý vzpomíná například na otřesný případ, kdy srazil Pendolinem neopatrného mladíka, který přebíhal zpoza pantografově jednotky v zastávce Chvaletice. „Před několika lety jsem v předvánočním čase jel na trase z Prahy do Ostravy. Ve Chvaleticích jsem míjel CityElefant, který stál na protilehlé koleji, a právě v ten moment jsem spatřil, jak za tímto vlakem vyběhli tři mladí lidé – dva chlapci a jedna dívka. Byla to asi jedna sekunda, ale všechno jsem stačil vnímat. Hlavně si

pamatuji na pohled všech tří párů očí. Je až neuvěřitelné, jak se takový nepatrný okamžik dovede vrýt člověku do mozku. Tento příběh má ale oproti tomu letošnímu velmi špatný konec. První chlapec stačil vyskočit na peron, dívka rychle uskočila za CityElefant a druhý, tehdy pouze sedmnáctiletý chlapec, už bohužel nestačil doskočit na nástupišťe a stálo ho to život. Je to určité memento pro jeho zbývající kamarády, že riskování se v žádném případě nevyplácí,“ vzpomíná Jan Černý.

„V případě nouze prorazte závoru Vzhledem k tomu, že pan strojvedoucí zažívá při každé směně řady rizikových situací, chtěl by apelovat hlavně na ři-



ZACHRÁNIL ŽIVOT. Za svou pohotovou a správnou reakcí při mimořádné události získal strojvedoucí Jan Černý poděkování i ocenění od vedení ČD. FOTO AUTOR (2X)

JAN ČERNÝ



Po studiu Střední průmyslové školy dopravní v Praze v Masné ulici odešel v roce 1975 pracovat do Lokomotivního depa Praha-střed jako kandidát strojvedoucího. Od roku 1977 jezdí ve funkci strojvedoucí na elektrických lokomotivách či jednotkách. Byl jedním z prvních českých strojvedoucí, kteří se v roce 2002 začali seznamovat s italskými vlaky Pendolino, a posléze na nich zacvičoval další kolegy. V současnosti vozí vlaky kategorie Super-City mezi Ostravou, Prahou, Plzní a Františkovými Láznemi. Jeho velkým hobby je sport, zvláště míčové hry a jízda na kole. V mládí hrával aktivně fotbal například za dorost jednoho známého pražského fotbalového klubu.



Na všechny úkony jsem měl čas asi pět sekund, což se teď může zdát jako velmi málo, ale v takové krizové situaci je to ještě poměrně dost času.

diče automobilů. „Oproti minulým letům zaznamenávám neuvěřitelný nárůst neukázněnosti účastníků silničního provozu. Člověku to hlava nebere, co vše si lidé v osobních nebo nákladních automobilech dovoří, a hlavně jak riskují. Rada lidí si totiž neuvědomuje, že na dvoukolejných tratích se mohou například na chvíli zvednout závorami, a přitom ale blíká stále světelná návěst. To ale neznamená, že se dá přes přejezd přejet! Vždyť z druhé strany se může blížít vlak, který během chvilky dá impuls ke stažení závor. A právě taková chvilka láká řadu lidí, aby skulinky využili k rychlému přejetí přejezdu. Pak jsou strašně překvapení, že zůstanou uvězněni mezi závorami. Bylo by velmi žádoucí, aby se v autoškolách nebo i na školeních profesionálních řidičů upozorňovalo na to, že v případě takové nouze lze závoru jednoduše prorazit. Škoda za pár tisíc korun za zlomenou závoru nebo odřený lak na autě určitě vykompenzuje ztrátu života nebo zdemolované vozidlo.“

MARTIN HARÁK

POŠTA

Skvělá železniční historie na Zlínsku

Byť se psala sobota 4. října, čas relativně víkendového klidu, ve Zlíně bylo v uvedený den nebyvale rušno. V rámci Dne Zlínského kraje se uskutečnila řada akcí. Nicméně jako dominující událost se ukázala jízda historickým vlakem taženým parní lokomotivou Matěj. Zlín nepatří mezi hlavní železniční tepny, což možná způsobilo expanzi enormního zájmu zástupců všech generací o tuto akci. Ani se není proč divit, vždyť po jednokolejové dráze ze Zlína do Vizovic se prohrání pouze motorový vláček. Takže parní lokomotiva byla silným tahákem. Ostatně pokud jsem se zúčastnil prezentace historického vlaku s parní lokomotivou na jakémkoli místě (včetně mého rodného Brna), vždy jako by se strhla lavina zájmu. Vzpomínám si jako mladý kluk, jak se dříve cestovalo vlakem s dřevěným sedadly a otevřeným oknem proudil kouř ze spáleného uhlí. Ani se mi to nezdá, jak ten čas rychle běží. Nyní s odstupem času lze vidět, jak rychle postupuje technika na železnicích. Opravdu je cítit oživení železnic a jejich vysoká úroveň.

Jsem nadšen, že se pořádají prezentace s pohledem na historii, s níž se může široká veřejnost seznamovat. Že je železniční historie vzácná a označovaná za klenot, se přeskupuje při pravidelných pobytech v zámoří v Americe i Kanadě. Po každé se mě tam ptají, kdy už zase pojedou nějaká parní lokomotiva. Čeští železničáři se mají čím pochlubit! Vždyť přece zprovoznění parní lokomotivy spotřebuje mnoho času a trpělivosti ve volných chvílích. Vše je korunováno při průjezdu tratí. Takže vám všem, zejména mediálními pracovníky z úseku železnic, moc velké díky za informovanost i prezentaci.

MIRKO FOJTŮ

Luboš Chytil už oslavil osmdesátku



Osmdesátých narozenin se dožil v polovině října bývalý strojvedoucí, dispečer a stroj mistr pan Luboš Chytil z Břeclavi. Je pravděpodobně jedním z nejstarších žijících strojvedoucí, kteří začali s „rozjezdem“ elektrické trase na jižní Moravě v bývalém lokomotivním depu Brno.

Boso

Na polickém nádraží se zastavil čas

V současnosti patří k charakteristickým rysům oblasti Policka turistika. Oblast je nutno chválit zejména pro její přírodní krásy. Přijede-li turista navštívit Polici nad Metují a její okolí a použije-li k tomuto účelu vlakové dopravy, musí vystoupit na nádraží. Zajímavostí je, že celý objekt polického nádraží leží na katastru obce Bezděkov. VŠak je také přilehlá autobusová zastávka označena Bezděkov n. Met., žel. st. Police n. Met. Návštěvník bohužel narazí na o něco závažnější problémy. Budova nádraží je vzdálená od města asi čtyři kilometry. Poblíž se sice nachází zastávka linkových autobusů, ale při přestupu není vždy vyhovující návaznost, zejména při zpoždění vlaků. Na nástupišti jsou sice elektrické hodiny, ale na nich se skutečně již před delší dobou zastavil čas. Jsou přeškrtnuty červeným křížem.

Byla také zrušena nádražní restaurace. Ve stanicích není k dispozici ani nápojový automat. Rovněž toalety jsou mimo provoz. Čekárnu zdobí všemožné (i hanlivé) nápisy a vzkazy. Dva obrazy Broumovských stěn, které již pamatují nějaké desetiletí, turisty do této oblasti nemohou nalákat a brzy na někoho spadnou. Do Police rád jezdím, prošel jsem zde svoje mládí. Doufám, že se situace na polickém nádraží brzylepší k radosti a potěšení všech cestujících.

FRANTIŠEK JANEČEK

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

W. Blake (1757–1827) – britský malíř a básník: CHYBY MUDRCŮ NEJSOU TAK NEBEZPEČNÉ ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: LÁR, NSB	STROMO-RADÍ	OTEC	PEDOMETR	SVOBODNÉ SLECHTICKÉ STATKY	KOVBOJSKÁ POTŘEBA	ZNOVU RÍKAN	PŘÍPRAVEK K MYTÍ OKEN	BEZ-VÝZNAMNÁ VĚC	PATŘÍCI APOLENE	TERÉNNÍ ZÁVODY	PRAŽSKÝ ZELEZÁŘ	VZTÍ	VYTOPIT (VODOU)	JENÍČEK	OBKLEDEK	DOSPOD
PŮVODNÍ ZKRATKA DUKLY			POBÍDKA			TEN IONEN			STŘEŠNÍ KONSTRUKCE			VRH				
RÍMSKÝ DOMÁCÍ BŮZEK			CHŇAP			MYS (KNIŽNĚ) KLOVATI			POKOLENÍ			ZNAČKA BARVIVA NA VAJÍČKA				
RUSKÉ UKAZOVACÍ ZÁJEMNO			ODBORNĚ UMÍSTĚNO KOLONIE						SVAZEK SLÁMY DOMÁCKY ONDREJ			AFRICKÝ VELETOK KAINOV BRATR				
TAJENKA																
	TENISOVÝ ÚDER	SYMETRÁLY SPOJKA			OPATŘENY OBALEM A SICE						ŽIDOVSKÝ DUCHOVNÍ NOR. STÁTNÍ DRAHY				ZNAČKA ELEKTRO-SPOTŘEBICŮ	KOČKOVITÁ SELMA
BEZHRBÝ VELBLOUD				DRUH PEPRĚ			ASIA			KVEČERU						
POLEDNÍ JÍDLO				JIHNOT			OZNAČENÍ MEZINÁR. SILNIČNÍ DOPRAVY			DÝKY S TENKOU CEPELÍ						
ÚŘADY (RÍDC)				TI DRUZÍ			STARÉ VZTAŽNÉ ZÁJEMNO			TLUČEN			PLANÁ NŮBIJSKÁ BAVLNA			

