

Železničář

18. LEDNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



2

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

Co česká letos cestující na Plzeňsku a jak se v regionu změnily jízdní řády? Nejen o tom jsme hovořili s ředitelem Regionálního obchodního centra v Plzni **Vladimírem Kostelným**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy rozšířily aplikaci Můj vlak o další užitečnou funkcionalitu. Od poloviny ledna si mohou cestující pořídit **virtuální In Kartu** přímo z mobilního telefonu nebo nahrát do aplikace údaje ze své plastové In Karty.

11–14 TĚMA

Před více než třemi roky vznikla organizační jednotka **Zákaznický personál (ZAP)**. Sloučení byli všichni provozní zaměstnanci, kteří zajišťují styk se zákazníkem, doplňkové služby a odbavení cestujících.

15 ZAHRANIČÍ

Správce infrastruktury na Slovensku vypsal tendr na **modernizaci úseků trati z Bratislavy** až k hranicím s ČR. Po rekonstrukci tam budou moci vlaky jezdit rychlostí až 200 kilometrů v hodině, což zkrátí jízdní dobu mezi oběma zeměmi.

18–19 CESTOPIS

Skalnaté hory neboli Rocky Mountains je mohutné pohoří typické svými rozsáhlými lesy a jako páteř severoamerického kontinentu se táhne od Mexika až po Aljašku. Zveme vás na výlet severní částí velehor na jihozápadě Kanady.

20–21 HISTORIE

Na přelomu 60. a 70. let 20. století vstoupily na scénu moderní a komfortní vagony i rychlé a výkonné lokomotivy. V Itálii šlo o stroj **řady E 444** ironicky pokřtěný jako Tartaruga – Želva.

Dobrý den,

touto cestou bych moc ráda chtěla poděkovat zaměstnanci ČD panu Thomayerovi, který 5. 1. 2018 odpoledne zachránil život mému 57letému tatínkovi. Nevím, kde přesně pán pracuje, ale toto jméno mi sdělili na tísňové lince Záchraně služby. Tam mladý muž oznámil, že můj tatínek leží v bezvědomí na zemi na pražském hlavním nádraží. Okamžitě začal tatínka oživovat, a to až do příjezdu posádky záchranky. Nyní leží po infarktu na jednotce intenzivní péče a podle lékařů bude brzy v pořádku. Chtěla bych pána moc pochválit a s ním i České dráhy. Máte ve své společnosti zodpovědné zaměstnance. Jeho pohotovostní reakce zachránila život člověka.

S úctou Lucie Suchá Vránová, dcera

Poznámka redakce: Jedná se o zaměstnance RP ZAP Praha Michala Thomayera. I my tímto děkujeme za skvělý zážitek.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Letošní leden je na sníh skoupý, a tak nezbývá než sáhnout do redakčního archivu. Na snímku z roku 2016 expres Hukvaldy v Kolíně.



Lokomotivní řada 365.0 jako první představitel úspěšného tuzemského železničního strojírenství



Jak se ČSD vypořádaly s nedostatkem lokomotiv

Petr Slonek | foto: sbírka Roman Jeschke

Nedlouho po vzniku samostatných ČSD v roce 1918 začalo vedení drah řešit akutní nedostatek rychlíkových lokomotiv. Dráhy totiž zdědily po Bavorsku druhou nejrozsáhlejší evropskou síť drah. Vozidlový park byl navíc zastaralý a bylo nutné jej sjednotit. První Českomoravská továrna na stroje v Praze proto na žádost ČSD dodala konstruktivně zcela nové parní lokomotivy. Šlo o první typ, který vycházel z návrhu skupiny pod vedením Vojtěcha Kryšpína, známého konstruktéra a autora systému značení čs. lokomotiv. V roce 1921 obdržely ČSD dvojčité lokomotivy na přehátou páru s uspořádným náprav 1' C 1'. Částečně nahradily stroje řady 375.0, jejichž provoz byl drahý. Od září do prosince 1921 dodal výrobce v první sérii dvacet kusů označených řadou 365.0 a inven-

tárními čísly 01 až 20. Druhou sérii získaly ČSD od května do října 1923.

Nebyl to ale jediný přírůstek. Další významný tuzemský výrobce, plzeňská Škoda, začal v polovině roku 1923 dodávat první lokomotivy řady 534.0 z celkem třicetikusové objednané série. V krátké historii lokomotivky to byl první samostatně postavený typ parního stroje.

Současně konstruktéři První česko-moravské továrny na stroje v Praze (PČM) pracovali na vývoji univerzálního stroje. Posloužila jim překonaná řada 422.0 a navrhli čtyřspřežní dvojčítou tendrovku s Kryšpínovským označením 423.0. První čtyři stroje vznikly v roce 1921 a o rok později výrobní pás závodu, později přejmenovaného na Českomoravská-Kolben, opustilo dalších 26 lokomotiv. K ČSD putovaly ve dvou etapách, poslední dorazila 18. 6. 1922. ◉



Zavedením řady 423.0 přezdívané Velký bejček mohli ČSD začít unifikaci svého lokomotivního parku. O jejich kvalitách nejlépe svědčí, že poslední stroj dojezdil v pravidelném provozu až v roce 1982.

Vážení čtenáři,

jsem velmi ráda, že vás můžu seznámit s novinkou v oblasti odbavení cestujících, která je, troufnu si říci, zcela přelomová a unikátní.

České dráhy dlouhodobě sledují celosvětové trendy v odbavení a zároveň naslouchají potřebám cestujících. Víme, že In Karta a In aplikace se těší velké oblibě a využívá je velké množství pravidelných cestujících. Zároveň se velmi dobře prosadila a zabydlela mezi našimi cestujícími aplikace Můj vlak. Z průzkumu mezi zákazníky vyplynulo, že propojení aplikace Můj vlak a In Karty je věc, kterou by velmi přivítali. Od jejich přání jsme se velmi brzy přesunuli k realizaci a nyní vám s velkou radostí můžeme představit novou In Kartu v mobilním telefonu.

In Karta v mobilním telefonu se vedle známé plastové In Karty stává další formou nosiče zákaznických aplikací. Je určena pro zákazníky, kteří zatím naši In Kartu nemají, a zároveň pro ty, kteří jsou již držiteli plastové karty a chtějí využít možnost nechat čipovou In Kartu doma a cestovat pouze s telefonem. Tito zákazníci si jednoduchým způsobem přenesou veškerá data své stávající In Karty do mobilního telefonu a vytvoří tak vlastně její obraz.

Jedinou podmínkou pro pořízení nové virtuální nebo přidání obrazu čipové In Karty do mobilního telefonu je nainstalovaná aplikace Můj vlak s operačním systémem Android nebo iOS a registrovaný uživatelský účet na webu Českých drah (www.cd.cz). Vlastní pořízení virtuální In Karty nebo přidání obrazu čipové In Karty jsou pak v aplikaci Můj vlak velmi snadné. Cestující pouze vyplní v telefonu několik požadovaných údajů, sami se vyfotí a založí si kartu. Obraťtem může zakoupit In aplikaci a jízdenky se slevou. Při první cestě vlakem budou průvodčím všechna data zkontrolována proti předloženému osobnímu dokladu a proběhne ověření. V tuto chvíli se virtuální In Karta stává platnou a cestující může použít předem zakoupené zákaznické aplikace a jízdenky se slevou.

V případě, že by některé údaje nesouhlasily, průvodčí takovou virtuální In Kartu neověří a vyzve cestujícího, aby chybná data opravil, případně vložil jinou fotografii a In Kartu mu znovu předložil k ověření.

Pak už držitel In Karty v mobilním telefonu jen pohodlně cestuje vlakem a při kontrole průvodčím vždy jen umožní načtení 2D kódu v aplikaci Můj vlak, jenž v sobě obsahuje jak jeho identifikační údaje, tak informace o aplikacích a zakoupených jízdenkách eTiket.

Při vývoji této novinky jsme mysleli samozřejmě i na situace, které v běžném životě potkají bohužel někdy každého z nás a dokážou nám zkomplikovat den. Mám na mysli například krádež nebo ztrátu mobilního telefonu. V tomto případě může náš zákazník, po přihlášení se ke svému uživatelskému účtu na webu Českých drah, zobrazit svou In Kartu náhradně i na monitoru jiného zařízení, například na telefonu spolucestujícího nebo na tabletu.

Součástí In Karty v mobilním telefonu je i sleva RAIL-PLUS, platná v mezinárodní přepravě, takže cestující může užívat stejných výhod jako držitel známé čipové In Karty.

Jsem ráda, že po úspěchu s novým konceptem návratků – vrácení jízdenky 15 minut před odjezdem vlaku – nabízíme cestujícím další zjednodušení odbavení a zlepšení jejich cestovatelského zážitku. Věřím, že tato novinka potěší naše stávající zákazníky a zároveň přiláká nové cestující.



Zuzana Čechová

ředitelka odboru cenotvorby
a produktové komunikace

Milníky drážní historie Č(S)D

Vznik ČSD	1918
První tuzemské lokomotivy	1921
Mikádo	1926
Věžáky	1930
Motorové rychlíky	1936
Masarykův pohřeb	1937
Obsazení Sudet	1938
Odboj na kolejích	1940
Kořistní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stéblové	1960
Vznik VUZ	1963
Nástup střídavé trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
Příjezd vlaků EC/IC	1990
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+



Dobová reklama na lokomotivu řady 365.0

Českořebovskou stanicí čeká velká rekonstrukce

Česká Třebová se připravuje na rozsáhlou rekonstrukci železničního uzlu, která přinese například zvýšení průjezdové rychlosti ze současných šedesáti až na 80 km/h. Navýšit rychlost umožní modernizace části obou zhlaví vjezdové skupiny, opraví se i zhlaví odjezdové skupiny využívané pro nákladní dopravu, která by tak neměla přijít zkrátka. Dokončení stavby umožní časovou úsporu při tranzitu nákladních vlaků vedených mimo osobní nádraží. Celkovou modernizací projdou i měnirny včetně trakčního napájení. Na všech čtyřech peronech českořebovského nádraží se zvýší hrany, aby se do vlaků mohlo nastupovat či z nich vystupovat pohodlněji. Vylepší se rovněž podchod z odstavovací haly na jednotlivá nástupiště. Ta budou během výluky zřejmě provizorně přemístěna do odjezdové skupiny, kam bude zajištěn přístup z nádražní budovy prodloužením stávajícího podchodu. Ten také definitivně nahradí podchod vedoucí do továrny CZ Loko z náměstí Jana Pernera, jenž bude v budoucnu zrušen. Rekonstruováno bude mnoho dalších prvků infrastruktury, od kolejového svršku a spodku, přes umělé stavby až po zabezpečovací zařízení a trakční vedení. Začátek rekonstrukce se plánuje na březen 2019, dokončení na listopad 2023.

(mah)



Tarif PID se počátkem února rozšíří do rychlíků směřujících do Berouna

Tarif Pražské integrované dopravy (PID) se už od letošního 4. února rozšíří i do rychlíků směřujících do Berouna a dál na západ republiky. Integrované jízdenky budou nově platit v dalších celkem 39 stanicích a zastávkách na Rakovnícku, Berounsku, Hořovicku a Příbramsku. Tím bude kompletně zaintegrovaná železnice do úrovně 7. tarifního pásma. Organizace ROPID se dohodla na uznávání jízdních dokladů ve všech vlacích na rychlíkových linkách R16 jezdících na trase Praha – Plzeň – Klatovy a také na R26 z metropole do Písku a Českých Budějovic. Cestující si od tohoto data rovněž budou moci zakoupit jízdenky PID v pokladnách Českých drah ve stanicích Beroun, Hořovice, Jince, Kladno, Kladno město, Křivoklát, Příbram, Rakovník a Stochov. Díky integraci se rozšíří možnost cestovat na doklady PID i mimo osobní vlaky, což představuje na hojně využívané trati z Prahy do Berouna úsporu bezmála 15 minut v případě použití rychlíku.

(red)



Mrtvých na železničních přejezdech loni ubylo

Počet mrtvých na železničních přejezdech loni klesl o čtvrtinu na 34 lidí. Celkový počet nehod na křížení železnice a silnice se pak snížil o dvě procenta na 171 událostí. Mimo železniční přejezdy zemřelo při střetu s vlakem 201 lidí, což je meziročně o osm více. Celkový počet střetů vlaku s člověkem loni dosáhl celkem 258 případů. Podle statistik Drážní inspekce se ale celkový počet nehod a dalších mimořádných událostí loni zvýšil o 13 procent na 4 655 případů, a byl tak nejvyšší za posledních deset let. Drážní inspekce také v minulosti připravila řadu preventivních kampaní, jež mají dospělé i děti varovat před riziky, která jim hrozí na železnici. V roce 2009 vydala DVD s filmem Hazardéry železnice zabíjí, který ukazuje, co vše hrozí lidem na železnici, pokud se v jejím okolí budou chovat nezodpovědně. Do autoškol byl také v roce 2007 distribuován film Řidič, postrach přejezdů. Ten zdůrazňuje pravidla při přejíždění přejezdů.

(red)





Z Dětmovic do Chotěbuz se pojede až 160 km/h

Jednou z největších loňských zahájených investičních akcí v Moravskoslezském kraji bylo srpnové spuštění modernizace železniční tratě mezi Dětmovicemi a Chotěbuzí nedaleko Českého Těšína. Stavba zahrnuje stanice Dětmovice, Karvinou hlavní nádraží, Louky nad Olší a zastávku Chotěbuz, včetně odboček Chotěbuz a Koukolná. V rámci této akce se počítá i s vylepšením karvinského hlavního nádraží, kde se opraví ostrovní nástupiště včetně jejich zastřešení a přístup na nástupiště bude zajištěn novým podchodem, který bude opatřen výtahy. Traťový úsek, který projde modernizací, dosahuje délky 21 kilometrů. Vzhledem k rozsáhlé důlní činnosti a poddolování části trati se bude v úseku Karviná – Louky nad Olší (km 326,200 – 333,050) měnit pouze kabeláž, zabezpečovací zařízení a trakční vedení.

Stavbaři by měli pracovat na trati, která je součástí III. tranzitního koridoru, až do prosince 2019. Mimo poddolovanou část se plánuje na trati max. rychlost 160 km/h pro vlaky osobní dopravy a 120 km/h pro nákladní soupravy. V traťovém úseku jezdí regionální vlaky národního dopravce linky S2 a expresní mezinárodní spoje linky Ex1 spojující českou metropoli se severní Moravou, Slezskem a Žilinou. (mah)



V Jihlavě vznikne dopravní terminál

U městského nádraží v krajském městě Jihlavě má v příštích letech vyrůst centrální přestupní terminál. Cílem projektu je výstavba nových moderních prostor, které vytvoří podmínky pro zvýšení podílu udržitelných forem dopravy. Nová přestupní stanice usnadní jak obyvatelům krajského města Jihlavy, tak i všem ostatním cestujícím využití a vzájemné přestupy mezi vlaky, linkovými a městskými autobusy a také trolejbusy, které jsou nosným prvkem jihlavské MHD. Nový přestupní terminál vznikne v místě dnešního nádraží Jihlava město, kam bude přesunuto také autobusové nádraží, které se dnes nachází zhruba o kilometr dále. Městské nádraží by se v budoucnu mohlo stát současně jihlavskou hlavní železniční stanicí. Součástí výstavby terminálu bude rovněž jeho odpovídající napojení na pěší, cyklistickou a individuální automobilovou dopravu včetně vybudování parkovacích ploch. (mah)



Vectrony v barvách ZSSK

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) provozuje od nového jízdního řádu 2018 tři zbrusu nové vícesystémové elektrické lokomotivy Vectron od německé firmy Siemens. Historicky prvním vlakem vedený Vectronem se stal 10. prosince 2017 rychlík 603 z Bratislavy do Košic, v jehož čele stánu stroj 383.101. Následný vlak vyšší kvality IC 523 v ten samý den vedla lokomotiva 383.102. ZSSK má v současné době k dispozici tři lokomotivy v atraktivním polepu, které by měly do června doplnit další čtyři stroje. V závěru roku by tak mělo po slovenských kolejích jezdit už celkem deset těchto moderních lokomotiv, které veřejnost dobře zná i díky pravidelným spojům Českých drah z Prahy směrem na Drážďany a Berlín. Stroje řady 383 společnosti ZSSK jsou plánovány v letošním roce pouze na vnitrostátní spoje mezi Bratislavou a východoslovenskou metropolí Košice, výhledově by se lokomotivy mohly vydat i do Maďarska a ČR, což bude předmětem dalších jednání. (mah)



ČD prokázaly úsporné hospodaření s energií

Národní dopravce byl úspěšný při obhajobě systému managementu hospodaření s energií podle požadavků normy ISO 50 001. Před vyhlášením výsledku, který se zástupci Českých drah dozvěděli ve středu 6. prosince, provedli auditoři certifikačního orgánu Bureau Veritas na vybraných pracovištích ČD externí dohledový audit. Jiří Nevřela z Kanceláře člena představenstva pro osobní dopravu uvedl, že dohled se uskutečnil mezi 4. a 6. prosincem 2017. Při závěrečném jednání, na kterém nechyběl ani Miroslav Kupec, člen představenstva ČD odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku, auditoři potvrdili dodržování certifikačních kritérií a ocenili kroky, které národní dopravce podniká za účelem efektivního hospodaření s energií. (hol)

Na výluky se umíme dobře připravit

Plzeňský region se v posledních letech potýká s častými a nepřetržitými výlukami tratí. České dráhy a jejich plzeňské Regionální obchodní centrum (ROC) na tuto skutečnost dokáží pružně reagovat. Výrazné změny v novém jízdním řádu přinesly i Západní expresy. Co cestující letos čeká a jak se v regionu změnil jízdní řád? O tom jsme hovořili s obchodním ředitelem ROC Vladimírem Kostelným.

Josef Holec | Foto: Jan Chaloupka

Jak jste se vypořádali s dlouhodobou výlukovou činností, kterou přinesla rekonstrukce plzeňského uzlu?

Protože je v našem kraji většina tratí jednokolejných, musí být při jakékoliv údržbě nebo rekonstrukci tratě přerušena doprava. Z toho vyplývá nutně zajištění náhradní autobusové dopravy. Dlouhotrvající výluková činnost u nás odstartovala s optimalizací III. tranzitního koridoru z Plzně do Chebu v roce 2006. Dnes jsem rád, že výluky, byť jsem z nich měl dříve husí kůži, jsou dlouhodobé a nepřetržité. Z provozního hlediska jsou totiž lepší, vnesou do výlukového chaosu řád a vše běží bez problémů.

A ty menší výluky? Znamenaly pro vás komplikace?

Než si na ni cestující a železničáři zvyknou, je po výlucce. Snažíme se se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) dohodnout termíny výluk tak, aby byly – pokud možno – každý den ve stejném období a opatření nebyla tolik komplikovaná. Čím dříve obdržíme přesné termíny bez následných změn a úprav, tím lépe se výlukový jízdní řád připravuje a projednává s objednatelem.

Práce na plzeňském uzlu nekončí. Co vaše ROC v tomto smyslu ještě čeká?

Aktuálně jezdí naše vlaky po rekonstruovaném severním i ještě po starém jižním viaduktu nad Mikulášskou ulicí. Brzy však začne demolice a následná stavba nového jižního mostu. Výluka se pak dotkne celé jižní části hlavního nádraží. Od chvíle, kdy stavba začala, je v Plzni omezena kapacita železniční dopravy. Nicméně ve spolupráci se SŽDC se daří „vyjezdit“ všechny naše vlaky bez větších obtíží.

Letos vás ale ještě čeká další stavba přesmyku domažlické trati u Škodovky.

Zde je naplánována výluka na tři měsíce od 1. března a dále deset dní v září. Náhradní autobusovou dopravu plánujeme tak, že všechny osobní vlaky budou nahrazeny mezi Plzní a Vejprnicemi a expresy v úseku mezi Rokycany a Nýřany. Od toho si slibujeme dodržení jízdního řádu, neboť autobusy pojedou především po dálnici.

Jak budete řešit přerušování provozu u Pňovanského mostu?

Akce je plánovaná od poloviny června do konce září. Předpokládáme výluku celé trati z Pňovan až do Bezdružic. Ovšem jízda po silnici je z časového hlediska nerealizovatelná. Proto plánujeme jezdit s Regionovou z Plzně do Stříbra a náhradní dopravu zajistíme

ze Stříbra dvěma autobusy. Jeden pojedou do Trpíst a Blahoust, druhý přímo do Cebiví a dále obslouží všechny zastávky až do Bezdružic. Další významnou stavbou v našem regionu je železniční tunel pod vrchem Chlum. Oba tubusy jsou vyraženy a zahájení provozu je plánováno na letošní prosinec. Očekávám časové změny na tratích číslo 170, 175 a 176, protože se zkrátí jízdní doba z Rokycan do Plzně o osm minut. Tomu musí být přizpůsobena regionální doprava z Rokycan do Mirošova a dále do Nezvěstic a z Chrásstu do Radnic. Druhá jmenovaná trasa má být nově zaústěna do Ejpovic, kde bude přestup na hlavní trať směr Plzeň a Rokycany. Pravda, Radničtí pojedou do Plzně delší trasu, časově však k úhonně nepřijdou, čas uspoří v tunelu. A ani cena jízdného se nezmění.

Co vše musíte zabezpečit pro hladký provoz při těchto omezeních?

Především náhradní autobusovou dopravu a s tím související problematiku – například vyhrazení prostoru pro autobusy, prostor pro jejich odstavení, označení dopravními značkami. Aktuálně připravovaná tříměsíční výluka přesáhne finanční limit pro výběrové řízení na dopravce, kde jde již o velkou nadlimitní zakázku. Vše již připravujeme v předstihu, ale nikdy reálně nevíme, jak bude provoz vypadat. Vycházíme jen z bohatých zkušeností. Zajišťujeme oběhy souprav, ve spolupráci s DKV i hnacích vozidel a podklady pro autobusového dopravce. Zpracovaná opatření také projednáváme s objednatelem.

Stále se autobusoví dopravci potýkají s nedostatkem řidičů?

Tento problém přetrvává, a navíc narůstá. Slyším to od dopravců. Dokonce se nám stalo, že jsme nesehnali dopravce na výluku vůbec. Obávám se, že potíže budeme mít i letos, a to zejména v obdobích souběhu více výluk na hlavních tratích. Lokální tratě vždy vyřešíme jedním nebo dvěma autobusy, ale na hlavní tahy jich potřebujeme patnáct i dvacet. Dopravců na Plzeňsku je třiatdacet a problémy mají prakticky všichni.

Jak moc se na západě Čech změnil jízdní řád?

V regionální dopravě nastaly změny zejména s ohledem na úpravy v dálkové dopravě. Na domažlické trati přibily Západní expresy, které nově zastavují

„
Dlouhodobé výluky jsou z provozního hlediska lepší, vnesou do určitého výlukového chaosu jasný řád a vše běží bez problémů.“



Vladimír Kostelný

Po studiu na Střední průmyslové škole dopravní v Plzni nastoupil na Vysokou školu dopravy a spojů v Žilíně. Poté byl průvodčím, výpravčím vlaků ve Stodu či v Plzni a od roku 1986 nastoupil na tehdejší Jihozápadní správu dráhy jako informatik. Byl ředitelem Krajského centra osobní dopravy ČD v Plzni, po jeho transformaci se stal obchodním ředitelem Regionálního obchodního centra. V zimě lyžuje, v létě jezdí na kole, na jaře a na podzim preferuje koloběžku. V rámci volného času, kterého má nedostatek, se věnuje modelářství.



i v Holýšově. Domažlická trať je jednokolejná, takže muselo dojít k úpravě časů regionálních spojů na této trati i na návazných tratích. Plzeňský kraj u nás již neobjednal dva páry meziregionálních spojů z Plzně do Mostu, ale výkonově jsme zůstali na stejných číslech. Více vlaků máme na trati z Plzně do Domažlic, třeba ranní spěšný. Odpoledne nově jezdí osobní vlak do Nýřan a zpět. Další změnou je větší počet rychlíků vyšší kvality z Prahy do Klatov, které jezdí z Plzně každé dvě hodiny. Upravily se zažité časové polohy osobních vlaků.

Proč zastavují Západní expresy nově v Holýšově?

V úvahu připadalo zastavení ve Staňkově, Holýšově a ve Stodu. Z časových důvodů mohlo být realizováno pouze v jedné stanici. Objednatel, v tomto případě ministerstvo dopravy, se přiklonil k Holýšovu, protože v této stanici je největší počet nastupujících a vystupujících. Kromě toho ve městě funguje velká německá firma a řada Němců naše vlaky využívá.

O víkendu se dvouhodinový takt na domažlické trati posunul o hodinu. Co bylo cílem?

Nově vlaky o víkendu odjíždí a přijíždí do Plzně v sudou hodinu. Výhodou je, že vlaky přijíždí a také odjíždí v době, kdy jede více přípojních vlaků. Třeba rychlíky do Českých Budějovic a Chebu. Sice jsme změnili zažité časy, ale takto mají cestující zajištěno směrem na České Budějovice i Cheb o víkendu rychlejší spojení bez hodinové doby na přestup.

Už máte v hlavě změny pro další grafikon?

Od prosince 2018 předpokládáme nasazení jednotek RegioPanter na linku Plzeň – Horažďovice předměstí a částečně z Plzně do Pňovan. S krajem máme na tuto linku s novým dopravním konceptem uzavřenu smlouvu. Nedávno, v prvním možném termínu, jsme předložili projekt k hodnocení na přidělení dotace. Na linku je plánováno devět elektrických jednotek RegioPanter a dvě klasické soupravy s řídicím vozem – jedna na zálohu a druhá bude využita na jeden pár spěšných vlaků z Plzně do Horažďovic předměstí a zpět.

Kraj chce integrovat hromadnou veřejnou dopravu v celém kraji. Už se na to připravujete?

Plzeňský kraj plánuje rozšíření IDP od 1. července letošního roku na celé území kraje. Ve vlacích a autobusech bude možné využít Plzeňskou kartu anebo naši In Kartu, která má s Plzeňskou kartou stejné možnosti. Na In Kartu ČD lze nahrát aplikaci IDP, a naopak na Plzeňskou kartu lze nahrát tarif ČD. Na jednu kartu je možné jet vlaky, autobusy i MHD.

Jaké zajímavé akce plánujete?

Již několik let máme podobný a oblíbený program. Se střediskem volného času dětí a mládeže Radovánek vypravujeme v květnu a září z Plzně zvláštní cyklovlaky. Vyjedeme do určitého regionu, ve kterém jsou připraveny okruhy pro zdatné cyklisty i pro ty, kteří vyznávají pohodovější jízdu. Třeba v květnu plánujeme trasu do Protivína.

I vy jste vášnivý cyklista. Kam se letos vypravíte vlakem?

Rád bych se opět podíval na Čerchov a Poledník. Na Šumavě a v Českém lese je nádherná příroda. Vezmu kolo, vyjedu například do Domažlic vlakem a pak se vypravím přes Klenčí na Čerchov. Pravidelně jezdívám také do Švýcarska, kde se nádherně kloubí příroda, kopce a železniční doprava. ○

Virtuální In Kartu si vyřídíte do pěti minut

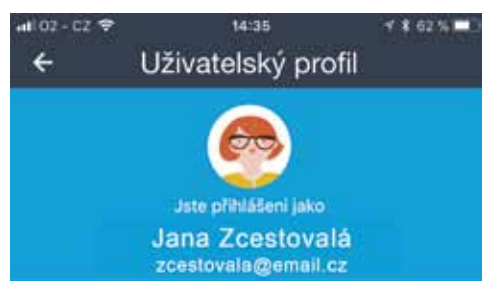
České dráhy rozšířily aplikaci Můj vlak o další užitečnou funkcionalitu. Od poloviny ledna mají cestující možnost pořídit si virtuální In Kartu přímo z mobilního telefonu nebo nahrát do aplikace údaje ze své plastové In Karty. Odpadá tak zdlouhavé vyřizování na přepážce a při kontrole dokladů ve vlaku pak lovení kartičky po kapsách.

Josef Holec | Foto: autor

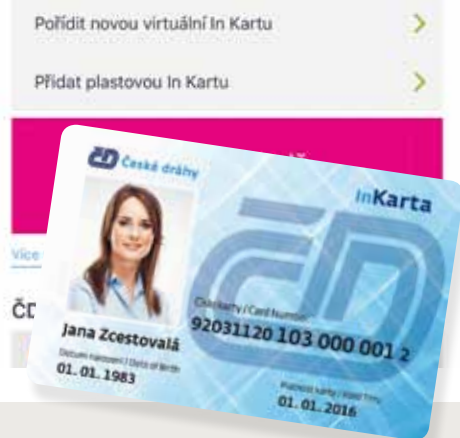
Mobilní aplikace Českých drah Můj vlak se může pochlubit novou uživatelskou funkcí. Zákaznickou In Kartu je totiž možné vyřídít a uvést do chodu během pár minut přímo z aplikace. Stačí vyplnit několik údajů, pořídit selfie (autoportrét) a nechat vše autorizovat průvodčím. O výhodu nepřijdou ani držitelé běžné plastové kartičky – i tu lze nahrát do telefonu a používat v digitalizované formě. Můj vlak poté údaje včetně fotografie synchronizuje s ostatními systémy ČD. Pořízení je bezplatné. „Cestování vlakem je díky virtuální In Kartě pro naše cestující opět o něco jednodušší. Karta v chytrém mobilním telefonu je novou formou nosiče zákaznických aplikací, která umožní kontrolu bez předložení plastové karty,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Vyřízení nové In Karty bude navíc daleko rychlejší než doposud. „Zatímco dříve museli cestující na výrobu kartičky čekat několik týdnů, nechat se fotit a ještě si pro průkazku chodit, nyní stačí mít aplikaci Můj vlak,“ připomněl Štěpán hlavní změnu.

Pohyblivý QR kód

Po zadání všech údajů stačí průvodčímu ukázat QR kód na displeji. Zaměstnanec Českých



In Karta

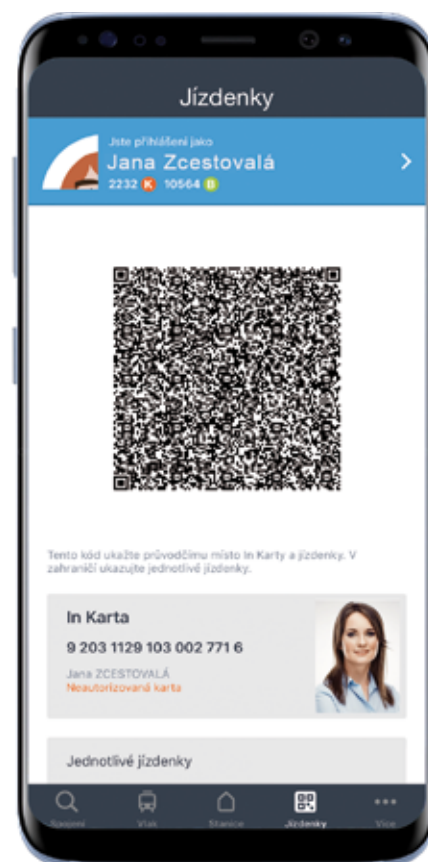


ZAJÍMAVOSTI

- Součástí In Karty v mobilním telefonu je sleva RAILPLUS, platná v mezinárodní přepravě
- In Karta v mobilním telefonu neobsahuje elektronickou peněženku (EPIK)
- Data In Karty v mobilním telefonu jsou uložena na serveru Českých drah v zabezpečené databázi
- Zákaznické aplikace do virtuální In Karty je možné kupovat jen prostřednictvím e-shopu ČD, mobilního webu nebo aplikace Můj vlak
- Zákaznické aplikace si může cestující zakoupit ihned po jejím pořízení, použít je však lze až po prvotní autorizaci karty
- Zákaznické aplikace na In Kartě v mobilu lze využít k nákupu zlevněných jízdenek ze všech výdejních zařízení ČD
- Při cestách do zahraničí je nutno k jízdence se slevou RAILPLUS zakoupené u pokladní přepážky nebo jako eTicket umožnit průvodčímu i vizuální kontrolu loga RAILPLUS
- Na základě virtuální karty si cestující nemůže nechat vyrobit čipovou In Kartu.
- Virtuální kartu s platnými aplikacemi nelze smazat

drah virtuální kartu při první kontrole autorizuje, tedy ověří zadané osobní údaje a fotografii. „Na virtuální In Kartu je samozřejmě možné nahrát i dříve zakoupené aplikace, třeba IN 25 a další,“ doplnil Roman Menc, webový specialista ČD. K jednomu uživatelskému účtu na webu Českých drah a v aplikaci Můj vlak je možné přiřadit pouze jednu In Kartu. „Kouzelné“ tlačítko umožňující vznik je pod záložkou Jízdenky. Na stejném místě je možné stáhnout do telefonu i stávající plastovou In Kartu. Běžná karta bude i nadále funkční, jen bude mít své digitální alter ego. „V mobilu zůstane funkční jen po dobu platnosti fyzické karty. Virtuální karta je naproti tomu časově neomezená,“ zmínil Menc. Zůstaneme-li u QR kódu, stojí za zmínku, že národní dopravce jako první v republice používá speciální pohyblivou verzi QR kódu. Ta umožňuje vyšší zabezpečení proti pořizování screenshotů obrazovky a také načtení více jízdních dokladů z jednoho kódu.

Vývojáři počítali i se ztrátou nebo vybitím telefonu. Pro takové případy stačí nosit v peněžence na papíře vytištěný náhradní doklad. Uživatel ho dostává do mailové schránky krátce po vyřízení v aplikaci. Bude-li mobil ztracen, může se uživatel do aplikace přihlásit z jiného mobilu. Opět však platí: co profil, to jedna karta. ○





RegioNovy opraví v moderní hale

V rakovnické provozní jednotce DKV Plzeň vyrostla nová opravárenská hala. České dráhy v ní chtějí udržovat především RegioNovy a vozy řady 810. Původní technické zázemí bylo již zastaralé a nevyhovující. Součástí stavby je i návazné kolejiště. Do zkušebního provozu bylo toto zařízení uvedeno v polovině prosince.

Josef Holek | Foto: autor

České dráhy v Rakovníku v minulém roce postavily novou opravárenskou halu pro údržbu motorových jednotek RegioNova a vozů řady 810. Objekt vyrostl ve východní části areálu depa Rakovník, ještě v prosinci 2017 začal fungovat ve zkušebním provozu. Ten potrvá zhruba tři měsíce. Nové je návazné kolejiště před i za halou a čerpací stanice pohonných hmot.

Důvodem výstavby bylo neuspokojivé původní zázemí. „Doposud šlo provádět údržbu motorových jednotek a vozů jen v jednokolejné menší hale, která už kapacitně nestačila,“ upřesnil Pavel Mrlík z odboru kolejových vozidel.

Průjezdná správkárenská hala stojí v místě bývalých podzemních nádrží, kde byla uskladněna nafta. Nová budova disponuje dvěma kolejemi s moderními sloupkovými kanály o délce zhruba 70 metrů. Zaměstnanci tak budou moci v novém a čistém prostoru provádět kompletní údržbu a opravy železničních kolejových vozidel.

Montážní kanály jsou vybaveny vzduchotechnikou a pochozími rošty. Naopak pod střechou se nachází portálový jeřáb s nosností 5 tun, ke zvedání vozidel slouží sada osmi šroubových zvedáků. O tepelný komfort se stará několik teplovzdušných agregátů. „Pracovní podmínky našich zaměstnanců se tímto kro-

kem výrazně zlepšily,“ konstatoval Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku. Podmiňující investicí podle něj byla rekonstrukce stávající čerpací stanice pohonných hmot včetně vybudování nových nadzemních nádrží.

Do roka v provozu

Stavební firma byla se zakázkou hotová za necelý rok. Výkopové práce začaly na jaře roku 2017 a letos hned zkraye ledna začaly motorové vozy zajíždět do opravy pravidelně. Podle Pavla Mrlíka by měl zkušební provoz skončit zhruba po třech měsících. Národní dopravce za nový objekt zaplatil osmapadesát milionů korun. Provozní jednotka Rakovník nyní disponuje RegioNovami a vozy řady 810, které zajišťují dopravní obslužnost na území Středočeského, Karlovarského, Ústeckého, Plzeňského a Libereckého kraje a na území hlavního města. Péče se zde dostává i rychlíkům nasazovaným na relaci Praha Masarykovo nádraží – Rakovník. ○

Na Plzeňsku jezdí lidé vlakem levněji. Platí zde krajský tarif

S příchodem nového roku je možné ve spojích ČD objednaných Plzeňským krajem využít nové slevy. Platí jen na území kraje ve druhé vozové třídě vlaků provozovaných v rámci smlouvy o závazku veřejných služeb.

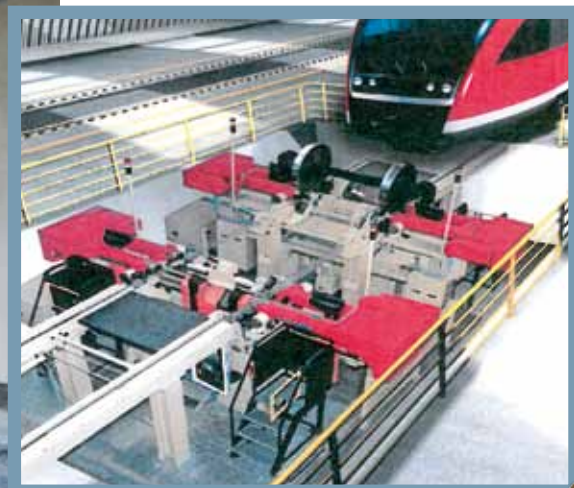
Za polovinu cestují studenti ve věku 15 – 26 let, důchodci, držitelé zlaté Jánkové plakety, váleční veteráni a ti, kteří čerpají mateřskou/rodičovskou dovolenou. Studenti navíc budou za uvedenou slevu cestovat v kterékoliv relaci v kraji po celý kalendářní rok.

Pětadvacetiprocentní slevu z jízdného požívají žáci ve věku od 6 do 15 let. I pro ně platí, že budou tuto slevu moci využívat po celý kalendářní rok, na cestách po celém kraji. „Čerpání slev je podmíněno pouze prokázáním této slevy nahané v čipu Plzeňské karty nebo In Karty ČD,“ připomněl Michal Štěpán, člen představenstva ČD. Příslušný profil cestujícího lze nahané do Plzeňské karty nebo In Karty podle podmínek Plzeňských městských dopravních podniků na jejich kontaktních místech. (hol)

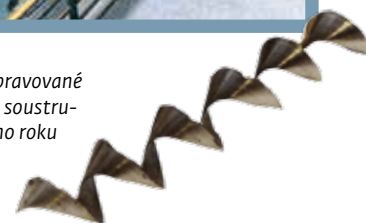


Tratě s Tarifem Plzeňského kraje

- trať 160: Plzeň hl. n. – Žihle
- trať 162: (Mladotice)– Kralovice u Rakovníka – Kozlany
- trať 170: Kažez – Plzeň hl. n. – Chodová Planá
- trať 175: Rokycany – Nezvěstice
- trať 176: Chrást u Plzně – Radnice
- trať 177: Pňovany zastávka – Bezručovice
- trať 178: Svojsín – Bor
- trať 180: Plzeň hl. n. – Česká Kubice
- trať 181: Nýřany – Heřmanova Huť
- trať 182: Staňkov – Poběžovice
- trať 183: Plzeň hl. n. – Železná Ruda-Alžbětín
- trať 184: Domažlice – Planá u Mariánských Lázní
- trať 185: Horažďovice předměstí – Domažlice
- trať 190: Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí
- trať 191: Nepomuk – Kasejovice



Stavební práce v připravované hale podúrovňového soustruhu v prosinci loňského roku a vizualizace konečného stavu



Údržbu vozidel usnadní nový soustruh

Nákup nových moderních vozidel představuje pro České dráhy také nároky na jejich údržbu. Proto začaly loni stavět komplex pro podúrovňové soustružení kol dvojkolí podvozků všech typů vozidel, které na síti provozují. Stroj dokáže pracovat velice přesně a rychle s velkou efektivitou. Hala vyrůstá v areálu pražského DKV, PJ Praha jih.

Josef Holec | Foto: archiv ČD

České dráhy pro svůj rozsáhlý vozový park konečně pořídily zbrusu nový komplex s tandemovým soustruhem za zhruba 150 milionů korun. Ten je schopen zvládnout to, co jiným podobným zařízením trvá týdny, za nerosvratelně kratší dobu. Komplex pro soustružení podvozků kolejových vozidel bude ještě letos na podzim dobudován v areálu pražského DKV, PJ Praha jih.

„Máme řadu soustruhů, které průběžně renovujeme a udržujeme. Jsou ale staršího data výroby a některé z nich ještě pamatují protektorát,“ popsal stav s nadsázkou Pavel Mrlík z odboru kolejových vozidel Českých drah. Největším problémem je technická zaostalost, například kola jsou soustružena velkou „šponou“. Moderní stroje přitom umí dvojkolí, případně brzdové kotouče detailně změřit, namodelovat ideální stav a podle navrženého a operátorem schváleného programu osoustružit na setiny milimetru. Dosud se muselo na soustruh jezdit do Ústí nad Labem či Nymburka a Přerova, kde mají toto zařízení k dispozici dceřiné společnosti Českých drah.

Místo měsíců hodiny

Další nespornou výhodou zůstává, že systém si kola nebo brzdové kotouče soupravy, anebo

BEZ ZAŘÍZENÍ TO NEJDE

Kolejová vozidla mají kovová kola a stejně jako pneumatiky u automobilů se opotřebovávají při provozu vlivem styku kolo – kolejnice. Protože se zejména kvůli různým kolejovým nerovnostem neobjíždějí rovnoměrně a projíždějí se, musí je dopravce po ujetí stanovených kilometrů proměřit a je-li třeba případně po provozní mimořádnosti osoustružit, respektive provést reprofilaci. Při delším provozu mohou kola dostat radiální a axiální nerovnost, což je sice okem nepostřehnutelné, ale vozidlo může mít neklidný chod s nepříznivými dopady na kvalitu cestování nebo přepravy nákladu. Navíc se tím ničí i další podvozkové díly, vypružení včetně brzdových špalíků, kotoučů a destiček. Při reprofilaci se zároveň z kola obrobí i karbid železa. Je-li „cementové“ vrstvy mnoho, může z kola vypadávat spálený materiál, případně může prasknout, což může mít až fatální důsledky. Dvojkolí je sledovaný prvek (BRAS – Prvek železničního vozidla s bezpečnostně relevantními aspekty) na každém železničním vozidle, proto vyžaduje zvláštní pozornost při údržbě vozidla a prevenci při opravách. Zanedbaná údržba a následná závada na dvojkolích by mohly způsobit i nehodu.

kolejového vozidla dokáže přesně proměřit bez zdoluhavého vyvazování a obsluhu navrhnout optimální řešení. Nejmodernější stroj na trhu, který zakoupil národní dopravce, dokáže například kola dvojkolí podvozků lokomotivy obrobít za hodinu. Operátor celý proces řídí z velínu pod soustruhem a zařízení si automaticky podle potřeby vozidlo přizvedává. Soustruhy, které nepotřebují vyvazování, dopravce sice disponuje, ale tyto neumí pracovat s požadovanou přesností 0,3 mm průměru kol u jednoho dvojkolí.

Reprofilaci dvojkolí lokomotivy dokáže podúrovňový, dvouvřetenový, tandemový soustruh obrobít za pouhou hodinu. Například jednotka Pendolino tedy stroji zabere asi osm hodin.

Vznikne nové kolejiště

Nový objekt včetně pevně zabudované techniky stavební firma budeje v halách 512 v areálu DKV Praha, provozní jednotky Praha jih. Projekt počítá s výstavbou nového kolejiště a hlubokých základů pro montážní šachtu. České dráhy za novinku zaplatí zhruba 150 milionů korun a využijí formu odloženého splácení. Tedy stavební firma dodá halu včetně soustruhu a dopravce bude tři roky splácet z toho, co ušetří na provozu a snížených nákladech za obměňované podvozkové díly.

Do země se bagry zakously loni na přelomu léta a podzimu, hotovo bude do jednoho roku. „Výroba samotného soustruhu dodavatelem trvá deset měsíců až rok,“ připomněl Pavel Mrlík. Ostrý provoz by měl být zahájen na začátku podzimu 2018. Tomu však budou předcházet asi tři měsíce testovacího režimu. Po úspěšném uvedení do řádného provozu České dráhy odešlou první splátku 50 milionů korun. ○



ZAP

Sjednocené služby a vysoká úroveň

Před více než třemi roky vznikla v organizační struktuře ČD organizační jednotka Zákaznický personál (ZAP). Tehdy národní dopravce do jedné složky sloučil všechny provozní zaměstnance, kteří zajišťují styk se zákazníkem, doplňkové služby a odbavení našich cestujících.

Josef Holek, Martin Harák | foto: archiv ČD

Základem fungování Zákaznického personálu (ZAP) a uspořádání úseku osobní dopavy bylo soustředit v jedné organizační jednotce všechny provozní zaměstnance úseku osobní dopavy, kteří zajišťují styk se zákazníkem, doplňkové služby, odbavení cestujících na nádražích i ve vlacích. ZAP vznikl na začátku října 2014, tehdy se do něj přetransformovali provozní zaměstnanci z třinácti Krajských center osobní dopavy (KCOD) a organizační jednotky Vlakový doprovod osobní dopavy (VDOD). Sedm regionálních pracovišť ZAP s vlastními manažery od počátku vede ředitelka Jitka Kubíková.

„Existovala potřeba jednotně řídit a rozvíjet vše, co zákazníci poptávají a co nám pomůže získat další klientelu. Také jsme sladili principy jednotlivých slu-

žeb, takže je nyní zákazníkovi poskytujeme jednotně,“ upřesnila Kubíková. Z pohledu jednotného řízení jsou kvalitní služby národního dopravce nabízeny všude stejně, avšak regionální specifika jsou zohledněna. Postupně došlo také k souhrě mezi zaměstnanci stacionárního a mobilního personálu.

Doplňkové služby v kurzu

Servis, jenž ZAP nabízí, průběžně reaguje na požadavky zákazníků, ČD jsou tak s to okamžitě posílit jednotlivé spoje a operativně reagovat na danou situaci. Například v horkých dnech a v případě, že se stane na trati mimořádná událost, nabídnou cestujícím vodu zdarma a starají se o jejich komfort. „Nemůžeme nabídnout jen standard, tedy odbavení a odvoz z bodu A do bodu B,“ připomněla Kubíková. Proto ZAP spravuje řadu doplňkových služeb. Po-

kladní vám mohou dnes na řadě míst směnit peníze v rámci služby ČD Směnárna anebo půjčit kolo v půjčovně ČD Bike.

Aby zaměstnanci zařazení pod zmíněnou organizační jednotku dokázali nabídnout služby na vysoké úrovni, jsou pravidelně školeni. V tomto ohledu jsou důležité hlavně takzvané měkké dovednosti. „Patří mezi ně schopnost nekonfliktní komunikace se zákazníkem, umění naslouchat jeho potřebám a vyřešit požadavky k jeho naprosté spokojenosti. Také vědí, co takový kvalitní přístup přináší a co přinést může. Školené prvky umí uvést do praxe,“ doplnila ředitelka.



Vlakové čtyři SC Pendolino



RP ZAP BRNO

Pavel Karšulín je manažerem Regionálního pracoviště ZAP Brno s obvodem působnosti v Jiho-moravském kraji a na Vysočině. Jeho prvořadou povinností je za-

jištění kvalitativních ukazatelů systému Integrované dopavy Jiho-moravského kraje a dopavy na Vysočině. Zajistit patnáctiminutový takt páteřních linek regionální dopavy vyžaduje přesnost a zodpovědnost vlakového personálu.

Neméně důležitým úkolem je však i doprovod vlaků vyšší kvality po koridorových tratích Břeclav – Praha a Břeclav – Bohumín. Pravidelný hodinový takt je zajišťován moderními soupravami railjet a soupravami EC. Na těchto vlacích je převážně zahraniční klientela, což klade velmi vysoké nároky na vlakový doprovod, vlakvedoucí a stevardy. Nasazením nových moderních jednotek a vozů se výrazně zvýšil i počet cestujících na těchto linkách a vlakové čtyři řeší problémy s překračováním kapacity souprav. Vysočina je protkaná sítí linek směrem na Prahu i na jih do Jihočeského kraje, a zdejší železniční doprava funguje převážně v motorové trakci.

Zásadní význam pro celý region má však uzel Brno. O vybudování nového nádraží se hovoří již desítky let, ale staré nádraží v Brně postupně dosluhuje. Proto probíhají rozsáhlé výluky, které mají značný dopad jak na cestující, tak

i na zaměstnance ČD. Omezení v minulých letech však byla pouhou přípravou na rok 2019, kdy bude celý rok téměř veškerá doprava převedena na brněnské dolní nádraží.

„Před nás jsou postaveny požadavky na zajištění prostor pro odbavení cestujících, místnosti pro mobilní personál i maximální využití příměstských nádraží v Brně, jako jsou Brno Královo Pole, Brno Židenice nebo Brno Horní Heršpice. S těmito úkoly se společně se zaměstnanci RP ZAP Brno vypořádáme se ctí, stejně jako v případě předcházejících výluk v této lokalitě. Rád bych současně poděkoval všem zúčastněným zaměstnancům za vysoké pracovní nasazení, díky kterému se nám podařilo vloni tyto náročné akce zvládnout po stránce organizační i provozní,“ uvedl Pavel Karšulín.



RP ZAP OLOMOUC

RP ZAP Olomouc působí na území Olomouckého a Zlínského kraje, od Jeseníků po Karpaty. Zabývá se tedy službou od malebných horských lokál-

ek přes regionální osobní vlaky a rychlíky až po vlaky vyšší kvality ve směru do Prahy a zpět. „I když většina našich osobních pokladen je vnitrostátních, dokážeme naše cestující odbavit v určených stanicích i mezinárodními doklady. Navíc ve vybraných místech umíme nejen našim zákazníkům poskytnout směnárenskou službu či půjčit kola pro jejich výlety. Samozřejmě netradiční, ale našimi zákazníky vyhledávanou atrakcí jsou nostalgické vlaky, se kterými se můžeme setkat v jarní a pak převážně v adventní době,“ přiblížil manažer RP ZAP Olomouc Radek Steiger.

Specifikem v našem regionu je doprava na trati ze Šumperka do Koutů nad Desnou. České dráhy tu začaly provozovat své vlaky v prosinci roku 2016. Zvláštností je to, že trať patří Svazku Obcí Údolí Desné a provozovatelem tratě je společnost SART. Na této trati tedy neplatí předpisy SŽDC a zaměstnanci, kteří zde na vlacích jezdí (ZAP i DKV), museli složit odbornou zkoušku z odlišných dopravních

předpisů společnosti SART.

Nedílnou součástí našich činností je výchova zaměstnanců. „A to nejen nově příchozích, kterým je nutno vštěpit základní znalosti a návyky, ale také rozvinutí dovedností stávajících zaměstnanců převážně v záluďném oboru komunikace, protože naši zákazníci jsou čím dál více náročnější a zaměstnanci s nimi musí a navíc i chtějí držet krok,“ upozornil.

„Když se ohlédnu za uplynulým rokem, podařilo se nám s našimi provozními zaměstnanci rozvinout síť funkčních směnáren a cestujícími čím dál více oblíbených cyklopůjčoven, zavést odbavení jízdními doklady integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje nebo zprovoznit službu minibarů ve vlacích Slovácký expres. Ale vážím si zdánlivě obyčejnější věci, totiž že jsme to stále my, zaměstnanci Českých drah, kteří zajišťují odbavení a přepravu cestujících v těchto dvou krajích,“ říká Radek Steiger.



RP ZAP OSTRAVA

Regionální pracoviště ZAP Ostrava se třemi osobními stanicemi – Bohumínem, Opavou

a Ostravou, pod vedením manažera Radovana Šindláře, působí na území Moravskoslezského kraje, který je jedním z nejlidnatějších regionů



Pokladní



v rámci České republiky. Mezi zajímavosti tohoto obvodu patří například exkluzivní zajišťování doprovodu vlaků SC Pendolino na komerční lince mezi Prahou a Ostravou osádkami SVČ Bohumín. Vlakové čety RP ZAP Ostrava doprovází i vlaky z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy – jediné úzkorozchodné trati, kde dopravu zajišťují České dráhy, a mimo jiné také zajíždí do stanice Mošnov, Ostrava Airport, tedy na jediné letiště v ČR s přímým napojením na železniční síť.

Pracovní život moravskoslezských železničářů kromě řešení běžných provozních problémů ovlivňují například postupné rekonstrukce budov, které se ve větší míře dotknou i takových stanic jako Bohumín či Havířov a které, jakkoli ve výsledku směřují ke zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců, kladou zvýšené nároky na všechny zúčastněné během jejich realizace.

„Když se ohlédnou za rokem 2017, mám mimo jiné velmi dobrý pocit například z toho, jak se ve spolupráci všech složek Českých drah i SŽDC, kde mimochodem působí řada mých bývalých dlouholetých kolegů, za velmi nepříznivého počasí podařilo úspěšně zvládnout tak náročnou akci, jakou byl Národní den železnice v Bohumíně. Fandovství, osobní nasazení a míra spolupráce všech zúčastněných spolu s velkým zájmem veřejnosti v našem regionu o dění na železnici, a to nejen v případě NDŽ 2017, jsou pro mne velkou inspirací do další práce,“ dodal Radovan Šindlář.

Ředitelka ZAP Jitka Kubíková



RP ZAP PARDUBICE

Regionální pracoviště ZAP Pardubice působí ve třech krajích, čímž drží primát mezi ostatními „ZAPy“. Manažerka Eva Medunová odpovídá za kvalitu služeb

nejen v Pardubickém, ale i Královéhradeckém a Libereckém kraji. Skladba vlaků, které doprovází zaměstnanci RP ZAP Pardubice, je pestrá, starají se jak o cestující v regionálních spojkách, tak i ve vlacích dálkové dopravy. Specifikem je doprovod přímých spojů našimi zaměstnanci z Liberce až do Szklarske Poręby v Polsku. RP ZAP Pardubice zajišťuje odbavení cestujících v osmdesáti tarifních bodech. Zákazníci mohou využít zároveň další doplňkové služby, jako například směnárny a cyklopůjčovny.

„Náš obvod je specifický turistickou atraktivitou, což s sebou nese zvýšené nároky zejména v letním období. Problémovou oblastí je i pro nás rozsáhlá výluková činnost. U té se vždy jedná o snížení komfortu jak pro zákazníky, tak pro naše zaměstnance, snažíme se společně dopady této činnosti minimalizovat,“ upozornila Medunová. V loňském roce se podařilo rozšířit síť cyklopůjčoven o stanici Náchod, kde byl o službu velký zájem. Letos se otevře další v České Lípě střešnici. „Do pokladen byly doplněny platební terminály, nyní je tak možné zaplatit za služby platební kartou v padesáti šesti stanicích. Další pozitivní změnou pro cestující je rovněž postupné zavádění služeb minibusů ČD. Díky vybudování skladového centra v Hradci Králové tak mohou tyto minibusy využít také cestující na rychlících v úseku Hradec Králové – Praha. V našem regionu se rovněž podílíme na oblíbených nostalgických jízďách – atraktivní pro cestující jsou parní Mikulášské vlaky nebo letní víkendový historický vlak Kralický Sněžník,“ dodává Eva Medunová.

Průvodčiči



Personální potřeba s členěním na mobilní a stacionární personál v osobních stanicích

Regionální pracoviště Praha

Praha hl.n.	221	128
Praha Smíchov	45	136
Kolín	169	119
Kladno	148	80

Regionální pracoviště Pardubice

Pardubice	95	78
Česká Třebová	86	46
Hradec Králové	86	57
Trutnov	108	47
Liberec	131	58

Regionální pracoviště Ostrava

Ostrava	47	133
Bohumín	171	63
Opava	86	72

Regionální pracoviště Ústí nad Labem

Ústí nad Labem	79	80
Děčín	75	38
Cheb	81	59
Most	105	67

Regionální pracoviště České Budějovice

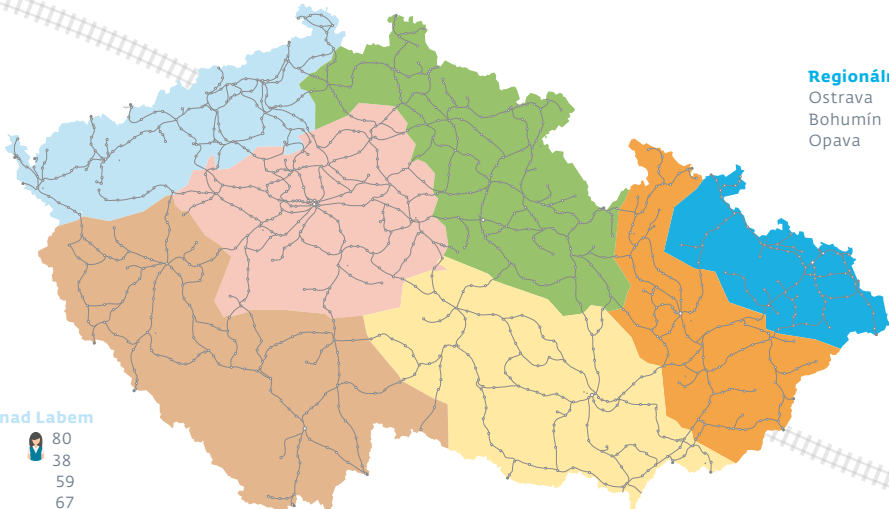
Č. Budějovice	101	33
Tábor	70	44
Plzeň	151	98

Regionální pracoviště Brno

Brno	136	167
Břeclav	238	65
Jihlava	128	58

Regionální pracoviště Olomouc

Olomouc	142	94
Přerov	89	60
Otrokovice	119	111



mobilní personál



stacionární personál



RP ZAP PRAHA

Regionální pracoviště ZAP Praha je vzhledem k počtu zaměstnanců, přepravním výkonům i počtu celkově přepravených cestujících největším regionálním pracovištěm OJ ZAP.

Vlakové čety jsou soustředěny celkem do 14 středisek, odkud obsluhují nejen širokou síť příměstských linek Pražské integrované dopravy, ale i spoje dálkové dopravy včetně prestižních vlaků kategorie railjet. Úměrně ke stoupajícímu počtu cestujících ve vlacích ČD roste zájem o doplňkové služby, v letních měsících pak především o službu ČD Bike. Mezi nejvytíženější cyklopůjčovny patří především stanice Praha Smíchov. Stejně jako v ostatních krajích poskytuje služby ČD Směnárná. Z celkového počtu šesti směnárny se nejvíce osvědčila provozovna na exponova-



RP ZAP ÚSTÍ NAD LABEM

Ústecké Regionální pracoviště ZAP vede od vzniku manažer Daniel Jareš. Do jeho pravomoci spadá čtveřice velkých osobních stanic a desítky středisek vlakových čet v kraji Ústeckém a Karlovarském. Zaměstnance tak můžete potkat v regionálních spojiích a stanicích tamních měst a obcí, ale i ve vlacích vyšší kvality IC Pendolino mezi Prahou a Chebem anebo v rychlících vyšší kvality v témže směru, nezáleží na tom, zda na západ cestujete přes Plzeň, či Ústí nad Labem. „Kromě toho jezdíme na řadě míst do Německa, především na trati z Děčína do Rumburku přes Bad Schandau, kdy zaměstnanci musí mít znalost tarifu VVO, který prodávají, a zkoušky z německého jazyka. Dále jezdíme z Chebu do Bad Brambachu, z Karlových Varů dolního nádraží do Jo-

vyjedou v úsecích Děčín – Mikulášovice a Cheb – Karlovy Vary,“ sdělil Jareš.

I na Ústecku a Karlovarsku se loni rozvíjela služba ČD Bike. Byly otevřeny nové půjčovny, například v Lounech, která vznikla za finanční podpory města. Letos bude možné ve vybraných půjčovnách kromě kol pro dospělé zapůjčit i kola dětská, elektrokola, přívesné vozíky nebo v poslední době populární koloběžky.

V předloňském roce došlo k integraci Českých drah do Dopravy Ústeckého kraje (DUK), kdy ČD na území Ústeckého kraje prodávají a uznávají papírové jízdní doklady DUK. Přestože se proškolení zaměstnanců z problematiky DUK uskutečnilo ve velmi krátkém časovém úseku, podařilo se jej organizačně i personálně zajistit a v současné době zaměstnanci tuto problematiku zvládají bez obtíží i vzhledem ke stále probíhajícím změnám.

„Trvale věnujeme pozornost i pracovním podmínkám našich zaměstnanců a jsem rád, že se nám je daří postupně zlepšovat, od zdánlivých maličkostí až po ty nejrozsáhlejší akce, jako bylo například vybudování nových prostor střediska vlakových čet včetně zázemí v Rumburku,“ uzavřel Daniel Jareš.



RP ZAP ČESKÉ BUDĚJOVICE

Regionální pracoviště Zákaznického personálu České Budějovice pod vedením manažera Jaromíra Půty se rozkládá

na jedné pětině republiky a je co do rozlohy největším regionálním pracovištěm. Zaměstnance českobudějovického regionálního pracoviště ZAP potkáte především ve vlacích brázdících koleje Jihočeského, Plzeňského a částečně Středočeského kraje, ale také mezi Českými Budějovicemi a Brnem, anebo v Jižních expresech spojujících Prahu s Lincem a Západních expresech spojujících Prahu s Mnichovem nebo Chebem.

Mezi pamětihodnosti regionu lze bezesporu zařadit trať Tábor – Bechyně, která byla elektrifikována jako první v republice, a to již 20. června roku 1903. V současné době jsou na této trati vždy v letním období provozovány ve spolupráci s Národním technickým muzeem vlaky vedené historickou Bobinkou nebo Elinkou, vždy doprovázené vlakovým doprovodem místního regionálního pracoviště.

Zajímavostí je také značné využití kol v našich cyklopůjčovnách, které se zejména v lázeňském městě Třeboni a jeho rovinatém okolí těší velké oblibě našich zákazníků. V letní sezoně od června do konce září se ze všech koutů republiky sjíždějí vlaky ČD vodáci do stanice Vyšší Brod klášter, který je díky svojí poloze výchozím bodem při sjíždění Vltavy. V úseku Vyšší Brod – Lipno probíhá každoročně mistrovství republiky ve sjezdu na divoké řece. I zde se zaměstnanci podílejí na spokojenosti vodáků při kyvadlové dopravě přepravující účastníky včetně jejich pravidel.

ZAP se v tomto koutu republiky s příchodem léta rozrůstá až o 20 brigádníků. „Obvykle si takto na dohodu o pracovní činnosti přivydělávají jak studenti ze škol, tak i zaměstnanci ČD. Zároveň si dovolím poděkovat za spolupráci všem zaměstnancům a brigádníkům RP ZAP České Budějovice,“ sdělil manažer. ○

„ Aby zaměstnanci Zákaznického personálu dokázali nabídnout služby na vysoké úrovni, jsou pravidelně školeni. V tomto ohledu jsou důležité hlavně měkké dovednosti.

ném hlavním nádraží v Praze. Velkému zájmu se v regionu rovněž těší tradiční nostalgické jízdy a především u rodin s dětmi oblíbený Cyklohráček.

Podstatnou novinkou v letošním jízdním řádu regionální dopravy jsou víkendové noční vlaky spojující metropoli s významnými městy ve středních Čechách. Manažer Josef Joska se v této souvislosti také zastavil u problémů ve svém regionu. Tím nejpalcivějším je bezpečnost cestujících a vlakového personálu ve večerních a nočních spojiích. Ve spolupráci s oddělením bezpečnosti situaci v regionu monitorují a snaží se tato rizika eliminovat.

„Velkou zkouškou pro všechny zainteresované byl nárůst výkonů v posledních dvou grafikoněch, který přinesl potřebu značného navýšení počtu zaměstnanců vlakového doprovodu v krátkém časovém horizontu. Díky nasazení a odpovědnému přístupu všech zúčastněných složek se podařilo personální situaci stabilizovat, přestože úbytek zaměstnanců této profese je v našem regionu nejvyšší z celé ČR. V souvislosti s nárůstem počtu zaměstnanců se nám zároveň daří v lokalitě pražského hlavního nádraží rozšiřovat počet odpočinkových místností pro zaměstnance mobilního personálu a zajistit jim tak odpovídající pracovní podmínky,“ uvedl Joska.

ZAP V KOSTCE

České dráhy vypraví denně v průměru 7 041 vlaků, které za rok ujedou 125 milionů kilometrů. Páteř celé dopravní sítě tvoří 610 obsazených tarifních bodů. O naše cestující se stará cca 5 600 zaměstnanců Zákaznického personálu. ZAP vznikl v říjnu 2014 při transformaci třinácti Krajských center osobní dopravy (KCOD) a organizační jednotky Vlakový doprovod osobní dopravy (VDOD). V čele OJ ZAP stojí od počátku ředitelka Jitka Kubíková, regionálních pracovišť je sedm v čele s manažery.

hanngestadtu anebo z Chomutova do Cranzahlu,“ vyjmenoval Daniel Jareš. „Navíc nově budeme doprovázet víkendové speciály z Ústí nad Labem do Drážďan, které budou jezdit od posledního březnového víkendu až do října, a to včetně svátků. Také budeme pokračovat v doprovodu loni úspěšného Mattoni expresu z Karlových Varů do Vojkovic nad Ohří nebo oblíbených cyklovlaků, které

Z Kút do Bratislavy se pojede až dvoustovkou



Správce infrastruktury na Slovensku vypsal tendr na modernizaci úseků železniční trati z Bratislavy až k hranicím s Českou republikou. Po rekonstrukci tam budou moci vlaky jezdit rychlostí až 200 kilometrů v hodině, což významně zkrátí jízdní dobu mezi oběma zeměmi. Stavba se má financovat jak z evropských fondů, tak i ze státního rozpočtu Slovenska. Modernizace dvou úseků o délce něco přes 30 km by měla být hotova do roku 2020.

200

Martin Harák | Foto: autor

Jedna z důležitých mezinárodních tras, po níž jezdí nejen vlaky EuroCity, ale rovněž řada regionálních spojů včetně nákladní dopravy, vede z Břeclavi přes Kúty a Malacky do Bratislavy. Trať je součástí sítě takzvaných Panevropských koridorů a v minulosti byla klíčovou spojnici pro osobní dálkovou a rychlou nákladní dopravu ze severovýchodu Německa směrem na Balkán. Začátkem devadesátých let minulého století dosahovala relativně slušných parametrů, neboť byla vybavená tehdy moderním zabezpečovacím zařízením. Od poloviny devadesátých let se začalo uvažovat o postupné modernizaci celé trasy, která byla v prvních letech nového milénia na české straně upravena až po česko-slovenskou hranici až na rychlost 160 km/h. Na Slovensku se traťová rychlost od hranic až po Bratislavu pohybuje v rozmezí 120 až 140 km/h, na některých úsecích je však dovoleno jet pouze stovkou. Východní sousedé se proto rozhodli velkou část této trasy uvést do odpovídajících parametrů moderní doby a navrhované technické, ekonomické a provozní standardy modernizace byly v roce 2015 ověřeny studií proveditelnosti.

Součást dopravní sítě TEN-T

Trať z významné pohraniční stanice v Břeclavi do Bratislavy je součástí základu (core network) Transevropské dopravní sítě TEN-T jako




Aktuální stav trati: vlevo oblouky na česko-slovenském pomezí, vpravo severní zhlaví ve stanici Kúty

část Baltsko-jaderského koridoru, jenž by měl být zmodernizovaný do roku 2030. Proto bylo v roce 2015 rozhodnuto zmodernizovat traťový úsek z Kútů do Devínské Nové Vsi. Z technického hlediska a plánování organizace výstavby je tento úsek rozdělen do několika samostatných úseků, které se budou postupně rekonstruovat. První z nich o délce 24,2 km vede z Devínské Nové Vsi do Malacek, druhý, měřící 42,4 km, z Malacek do Kútů a zbývající, takřka sedmikilometrový z Kútů na česko-slovenskou hranici. Navíc vznikne zcela nový železniční most přes řeku Moravu, která tvoří státní hranici. V první etapě, která by měla být hotová do roku 2020, se zrekonstruuje úsek od státní hranice po Kúty a z Malacek



do Devínské Nové Vsi. V této etapě se nejen kompletně zrekonstruuje samotná trať, ale také se zavede zabezpečovací systém ETCS level 2 včetně globálního systému mobilní komunikace GSM-R. Ten by měl být do roku 2020 k dispozici i na úseku Malacky – Kúty, jehož komplexní modernizace se plánuje až v druhé etapě v pozdějším období.

Dálkové vlaky až dvoustovkou

Modernizace trati přinese zvýšení rychlosti až na 200 km/h, kterou budou moci využívat vlaky Euro nebo InterCity, u rychlíkových spojů se počítá se stodesátkou. Nákladní doprava bude moci jezdit běžně rychlostí až 140 km/h. Rychlostní výjimku má tvořit úsek z Kútů na státní hranici, kde se i po modernizaci počítá maximálně se stovkou. Důvodem jsou oblouky menších parametrů. Přelozka trati, a tím výraznější zvýšení rychlosti prozatím není možné kvůli existenci chráněné krajinné oblasti NATURA 2000, kterou trať vede. V rámci stavby se plánuje modernizace celé řady mostů a propustek, úroňové přejezdy budou nahrazeny podjezdy nebo nadjezdy podle místních poměrů. Součástí bude i náhrada stávajícího traťového i staničního zabezpečovacího zařízení, plná peronizace zastávek a železničních stanic včetně podchodů pro cestující. Počítá se i s novým informačním systémem, výtahy na nástupiště či dohledovým kamerovým systémem. Nová trať by rovněž měla splňovat přísná kritéria na ochranu přírody a obyvatel, především co se týká hluku a vibrací. Nezanedbatelným efektem bude i výstavba přestupních terminálů u železničních stanic včetně záchytných parkovišť Park +Ride, které by mohly podpořit větší zájem o železniční dopravu. 



Do dvou let by tato podoba železniční stanice Kúty měla být minulostí.

(Zdroj: Ministerstvo dopravy a výstavby SR)

Knižní novinky

Přehled tipů knižních novinek se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné recenze z pera našeho redaktora Martina Haráka.

Zmizelá Praha: Nádraží a železniční tratě, 4. díl

V tematické řadě edice Zmizelá Praha vydává nakladatelství Paseka knihy věnované zaniklým a proměněným stavbám, ale i prostředí, v němž se odehrával každodenní život našich předků. Jednotlivé svazky nás zavádějí do světa zmizelých a přestavěných nádraží a tratí, letišť, tramvají a vozoven, průmyslových či vojenských objektů a dalších míst. V rámci edice Zmizelá Praha navazuje čtvrtý svazek na úspěšný první díl knihy Kateřiny Bečkové Nádraží a železniční tratě, vydaný v roce 2009, a také na druhý a třetí díl, které v letech 2013 a 2014 sestavil Ivo Maheľ. Autor pokračuje ve čtvrtém svazku v dokumentování změn, kterými v toku času procházejí pražské železniční tratě, nádraží a zastávky. Tentokrát se zaměřil především na velká nádraží v severní části Prahy, tedy dnešní Masarykovo

nádraží a nádraží v Bubnech, ale také železnici v dalších místech hlavního města. Některé dokumenty byly uveřejněny už v předchozích dílech, fotodokumentace nicméně bylo postupně shromážděno tolik, že se do minulých dílů této edice mnohé zajímavé snímky nevešly. Kromě toho byly nalezeny i některé další snímky, při sestavování minulých dílů neznámé. Čtvrtý svazek se také snaží zachytit současný stav v místech chystaných změn a uchovat ho alespoň v této formě pro budoucnost. V knize, kterou lze zakoupit za běžnou cenu 360 Kč ve všech větších knihkupectvích, najdou čtenáři na 192 stranách 203 černobílých fotografií a také osmnáct orientačních pláneků.



Lokálkou do Vysokého Veselí

Pardubický spolek železniční dopravy vydal v půli loňského léta brožovanou publikaci Michala Roha o historii zrušené železniční trati ze Smidav do Vysokého Veselí. Autor se na 109 stranách věnuje podrobně historii osmikilometrové lokální dráhy na Cidlínsku v Královéhradeckém kraji. První vlaky jak nákladní, tak i osobní dopravy zde vyjely již 1. listopadu 1881, pravidelný provoz byl však slavnostně zahájen až 20. února 1882. Důležitým milníkem v životě dráhy se stal rok 1932, kdy na trať vyjel první motorový osobní vůz M 120.326 zvaný Malý věžák. Nákladní dopravě však stále dominovaly parní lokomotivy. V pozdějších letech osobní dopravu na lokálce převzaly motorové vozy M 131.1 zvané Hurvínek. Provoz na trati ČSD, označené číslem 4b, byl ukončen 29. května roku 1976. Publikace obsahuje celou řadu černobílých fotografií, nákresů, faksimile jízdních řádů a kolejových schémat. Knihu lze zakoupit například za 120 Kč v prodejně Pragomodel v Praze v Klimentěské ulici, ale i v některých speciálních obchodech s dopravní literaturou.



Železnicí kolem světa

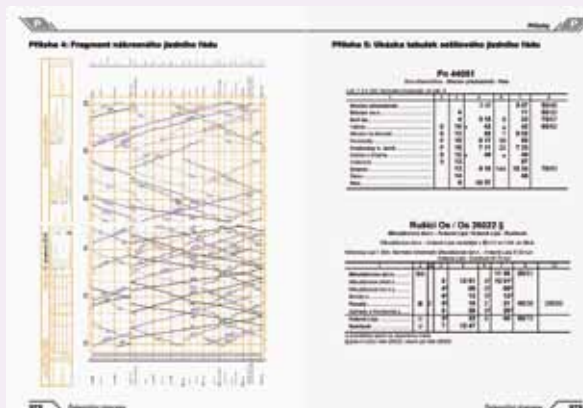


Největší železniční klenoty všech kontinentů popisuje ve své nové knize, vydané brněnským vydavatelstvím CPress, železniční historik Josef Schrötter. Autor zastává názor, že nejkrásnější pohled na svět je z vlaku. Pokud se chcete „projet“ vlakem kolem světa a poznat při tom nejzajímavější železnice všech kontinentů, pak právě tato kniha je tím správným průvodcem na romantické cestě historií i budoucností světové dráhy. Zvláště mladší generace tak může poznat unikátní historické železniční tratě z doby osidlování Severní i Jižní Ameriky, dojedete až k samotným vrcholům alpských velikánů, vlakem Chan překonáte vyprahlou pustinu australského vnitrozemí a kniha vás „zaveze“ supermoderním Šinkansenem až pod bájnou japonskou horu Fudži. Nechybí spousta technických zajímavostí z oblasti železniční dopravy, exkurze po největších světových nádražích či pohled do moderního řídicího sálu Centrálního dispečerského pracoviště v Přerově. Text dila o 144 stranách je doprovázen zajímavými ilustracemi Bohuslava Fultnera. Publikaci lze pořídit v běžných knihkupectvích za doporučenou cenu 299 Kč.



Železniční doprava technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí

V polovině loňského léta vydal pražský nakladatelský dům Grada Publishing odbornou publikaci o železniční dopravě od autorů Josefa Gašparíka a Jiřího Koláře. Kniha, která nemá na trhu obdoby, se nejen odborně, ale zároveň poutavě věnuje všem aspektům železničního provozu. Na 432 stranách seznamuje čtenáře se skladbou železniční dopravní cesty, s vozidlovým parkem, zabezpečením železničního dopravního provozu, návěstní soustavou, služebními pomůckami i některými předpisy. Těžištěm výkladu je vysvětlení principů řízení dopravního provozu a jeho plánování pomocí grafikonu vlakové dopravy. Nechybějí ani další speciální témata, jako vlakotvorba nákladní dopravy, plánování periodických jízdních řádů a zásady organizování provozu na vysokorychlostních tratích. V rozsáhlé příloze pak jsou další užitečné materiály, jako česko-anglický slovníček železničních pojmů, ukázky grafikonů a jízdních řádů, přehled návěstí a návěstidel, vyobrazení vozidlového parku a množství barevných fotografií. Každá kapitola obsahuje kromě odborného výkladu i různé zajímavosti z provozu, historie či techniky kolejových vozidel, díky nimž po ní sáhnou nejen profesionálové a studenti dopravních oborů, ale i obyčejní železniční fandové a skální „šotouši“. Kniha je psána s ohledem na české železniční prostředí a lze ji zakoupit v každém větším knihkupectví za 499 Kč.



Nevšední jízda přes Skalnaté hory

Skalnaté hory neboli Rocky Mountains je mohutné pohoří typické svými rozsáhlými lesy a jako páteř severoamerického kontinentu se táhne od Mexika až po Aljašku. Člení se na pobřežní a vnitrozemská pásma, odlišná hlavně charakterem vegetace. Přírodně nejzachovalejší části tohoto pohoří jsou chráněny v četných národních parcích. My se projedeme severní částí velehor na jihozápadě Kanady.

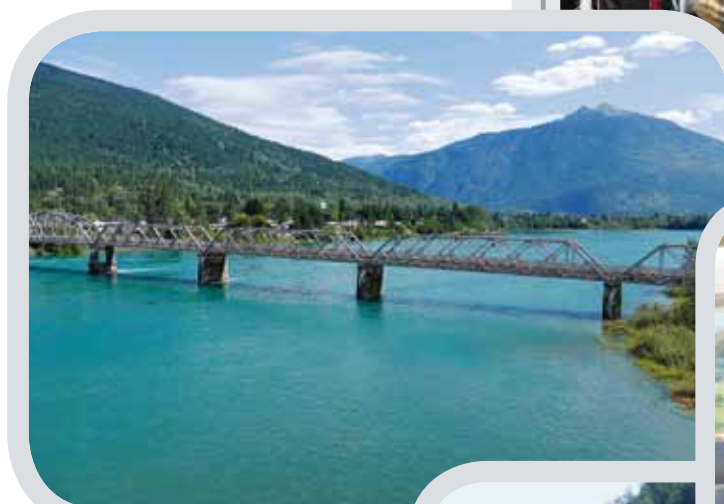
Jan Dvořák | Foto: autor

Železniční dopravu v Kanadě obstarává několik železničních společností, k těm předním patří Kanadské národní železnice (CN) a Kanadská pacifická železnice (CP). Když se v roce 1871 stala bohatá provincie Britská Kolumbie součástí kanadské konfederace, vyžadovala rovněž železniční spojení, tak jako čtyři bývalé britské provincie v roce 1867, které byly spojeny železnicí s námořním přístavem Halifax na východním pobřeží. Tentokrát se jednalo o spojení západního pobřeží přes Skalnaté hory s oblastmi Velkých jezer. Stavba této trati byla svěřena soukromé železniční společnosti Kanadská pacifická s vládní podporou.

Práce začaly 2. 5. 1881 a Kanadská pacifická železnice (Canadian Pacific Company) na dokončení měla deset let. Stavba byla zahájena v řadě míst současně a poslední upevňovací hřeb kolejnice na rozchodu 1 435 mm byl zatlučen poblíž Craigellachie ve Skalnatých horách 7. 11. 1885, tedy za méně než pět let od zahájení. První vlak napříč Kanadou opustil Montreal 28. 6. 1886 ve 20:00 hodin a dojel 4. 7. 1886 na nádraží 20 km od Vancouveru. Zanedlouho byla trať prodloužena až do tohoto přístavního města. Cesta mezi východem a západem země se tak zkrátila z několika měsíců na několik dní. Nejvýše se trať vyšplhá do nadmořské výšky 1 625 m, nejnižší bod je několik desítek centimetrů nad mořskou hladinou. Po roce 1900 bylo několik nepříznivě trasovaných úseků přebudováno. Na trati jezdily vlaky osobní a nákladní, dnes je osobní doprava téměř utlumena.

Skalistý horolezec

Od roku 1990 je na části Kanadské pacifické železnice v provozu turistický vlak Rocky Mountaineer (Skalistý či Skalnatý horolezec), který za 25 let provozu převezl 1,5 milionu cestujících. Jeho cesta vede z východního podhůří Skalnatých hor až k Tichému oceánu. Turistické vlaky projíždí kanadskými horami provincií Alberta a Britská Kolumbie. Nejvýchodněji se začíná v Calgary, ve velkoměstě založeném roku 1875 v nadmořské výšce 1 000 m, kde dnes žije milion obyvatel. Vyhlídkové jízdy se konají jen přes den, a to od dubna do října. Je to romantická cesta po mostech a tunelech, mezi skalami, zasněženými vrcholy třítisícovek,



Jeden z mnoha pohledů z vlaku na řeku Columbia

slyšíte nejen dunící vlak v soutěskách, ale i vodopády.

Existuje několik druhů vyjížděk – cestovních balíčků, kdy se cesta vlakem může kombinovat s výletem autobusem, lodí či vrtulníkem. Vybrat je možno z několika tras, cestovních tříd a dob cestování – od hodin až po dny. My nastupujeme ve stanici Banff. Stejnomené město vzniklo v roce 1885 v provincii Alberta a leží ve výšce 1 400 m n. m. asi 120 km západně od Calgary. Vítá nás srpnovým teplým a slunečným počasím. Tady jsme již mezi horskými štíty, které se vypínají přes 3 000 m nad mořskou hladinou, a nacházíme se v rozlehlé oblasti Banff National Park. Během jízdy projedeme národních parků několik. Vlak v tmavomodrém, bílém a zlatém nátěru tvoří sedmáct vagonů s nápisy Rocky Mountaineer, z nichž některé jsou vozy patrové, a v jeho čele je trojice stejnobarevných dieselelektrických lokomotiv. Projíždíme mírně zvlněnými údolními s loukami a farmářskými usedlostmi rozkládajícími se v zeleni horských pastvin. Člověku se nechce ani věřit, v jak vysoké jsme nadmořské výšce. Normálně rozchodná trať střídá úseky dvojkolejné a jednokolejné, je sledována z velké čas-

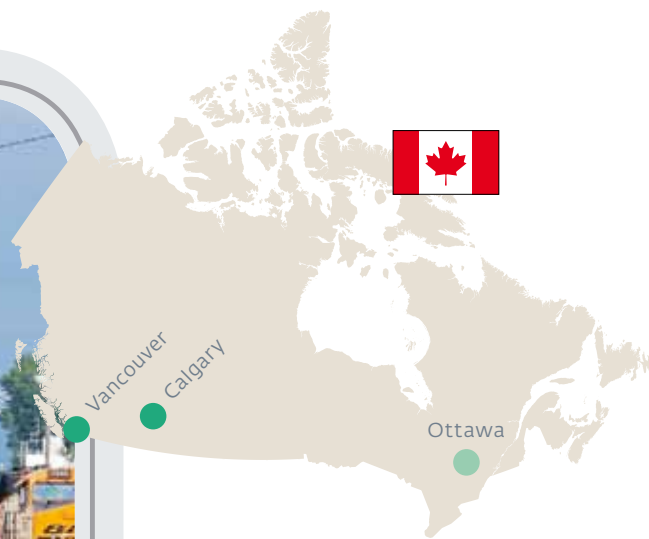


Setkání Skalistého horolezce s traťovým údržbovým vozem Canadian Pacific

ti po celé své trase silnicí dálničního typu, kterou mnohokrát mimoúrovňově kříží, a to samé platí i o vodních tocích, které náš vlak doprovázejí až k Tichému oceánu.

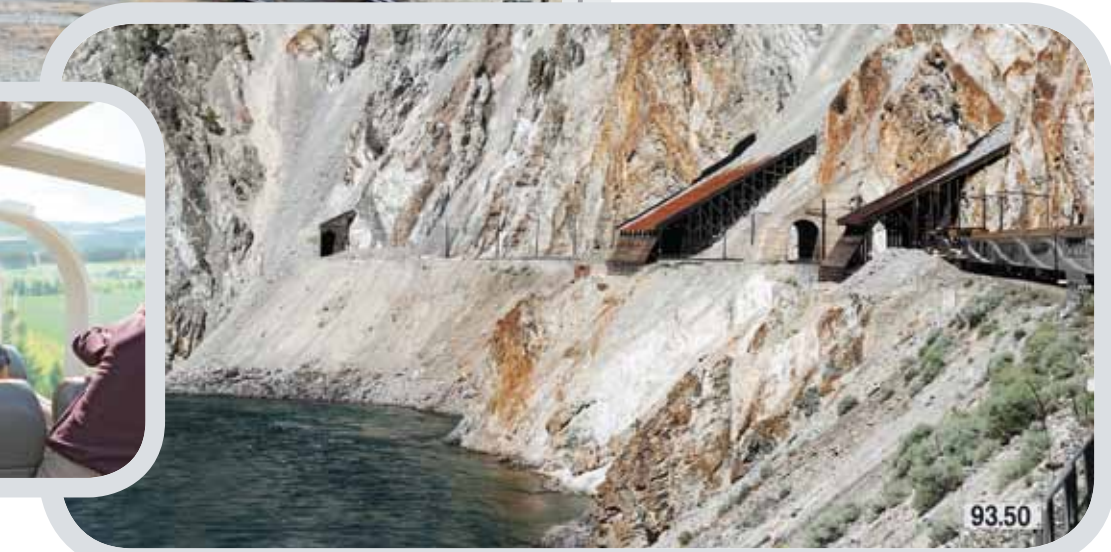
Až na dosah velehor

Stanice Lake Louise v Albertě leží 1 600 m n. m. a ve stejné pojmenovaném městečku žije tisíc obyvatel. Několik kilometrů severně od něj se nachází druhá nejvyšší hora kanadských



← Lokomotivní depo ve Vancouveru

Pohled na tunely a ochranná zařízení tratě, která už klesá k Tichému oceánu. Plechové můstky slouží v létě k zachytávání a dalšímu usměrnění padajícího kamení do řeky, v zimě sněhových lavin, aby nezavalily železniční trať. ↓



Skalnatých hor Mount Columbia (3 747 m) a dál za ní několik kilometrů severozápadně nejvyšší zdejší bod Mount Robson o nadmořské výšce 3 954 m. Tři lokomotivy v čele vlaku stále hučí a stoupají téměř padesátikilometrovou rychlostí s vagony až na kontinentální předěl, jenž probíhá po hřebenech Skalnatých hor a dělí Kanadu i USA na dvě úmoří. Západně od předělu tečou řeky do Tichého oceánu, zatímco ty na východ skončí v oceánu Atlantském.

Následují stanice Golden, Glacier, Albert Canyon a pak přijde Revelstoke 850 m n. m. na řece Columbi, kde se tyčí horští velikáni dosahující hodně nad 2 000 m n. m. Po projetí dalších městeček se Skalistý horolezec zastaví na nádraží v Kamloops s dvoupodlažní staniční budovou z červených cihel. Jsou tu snad stovky vagonů. Náš vlak zastavil na první koleji, kam přijely autobusy. Do nich cestující přestupují jen s příručními zavazadly (kufry a batohy přenáší zařízení

ci), aby je odvezly do místního hotelu k přenocování. Kamloops je velké město severoamerického vesnického typu (86 000 obyvatel), které zbohatlo těžbou zlata. V roce 1881 tu žilo 200 obyvatel, v roce 1960 jich bylo 10 000. Je to nudné město s letištěm a dálnicí, skládající se většinou z dvoupodlažních krabicových budov. V Česku například stejně velké Pardubice nebo i Zlín jsou oproti tomuto městu nádherná architektonická sídla se spoustou památek a se zajímavou historií. Tady jde opravdu jenom o to přespání, protože Skalistý horolezec jezdí pouze ve dne. Ráno po příjezdu autobusů od hotelu cestující čekají na nádraží červené koberce před vchody do vozů. Usměvavý personál vás vítá v indiánské rezervaci a přeje krásnou cestu provincií Britskou Kolumbií.

Vyhledka se sklenkou vína

Některé scenérie se nám zdají být velmi povědomé. V určitých místech to tu vypadá jako ve slovenských kaňonech Malé Fatry. Pohled do vagonu nás ovšem vrátí do reality: jsme v Kanadě. Jedeme 1. třídou, kde se dají pohodlná sedadla upravit jako lehátko. Výjimečný design sedadla vytváří prestižní prostředí a zároveň ideální prostor pro dlouhé cestování. Jejich konstrukční řešení nabízí pasažérům výjimečný pocit, kdy se dají otočit o 180° v čistém a upraveném prostředí. Vlak má hygienické zařízení ve vagonech jako v pětilhvězdičkovém hotelu. Nechybí luxusní restaurační vůz pro 1. třídu (Zlatý list), do 2. třídy (Stříbrný list) se jídlo z restauračního vozu donáší, 3. třída (Červený list) má pouze studenou stravu. Je zde i mnoho otevřených plošin k fotografování a filmování. Všude se nacházejí reproduktory, z nichž vám hlas průvodce říká, co je právě venku k vidění. Patrové vozy mají prosklenou střechu a se sklenkou vína v ruce tak můžete obdivovat majestátní kaňon řeky Fraser, kroužící dravce na obloze, v údolích a na svazích hor divoké kozy, ovce i medvědy...

Z Kamloops má Skalistý horolezec už v čele pouze dvě lokomotivy, protože koleje už jenom klesají až k mořské hladině a jede víceméně samospádem, doprovázen mohutným vodním tokem, po kterém se z hor plaví dříví na pilu v podhůří velehor. Vlak uhání k Tichému oceánu maximálně stovkou, průměrná rychlost je 50 km/h a občas i hodně zpomalí, aby si cestující mohli pořídit fotografie. Nikde ale nestaví.

Vzhůru do Vancouveru

Kromě našeho spoje tu jezdí jen vlaky nákladní, kterých je ovšem velké množství. Na dvojkolejných úsecích nákladní stojí a dávají přednost Skalistému horolezci. Projedeme ještě několik lidských sídel a nížinou kolem řeky Fraser vjedeme do Vancouveru. Toto město bylo založeno roku 1886 a už v roce 1910 mělo 100 000 obyvatel. Dnes zde žije přes 600 000 lidí a střed města architekturou připomíná newyorský Manhattan. Vancouver je největším kanadským městem na západním pobřeží a také největším ostrovem při západním pobřeží Severní Ameriky. Tady pouť Skalistého horolezce končí. Vzdušnou čarou je to mezi Banffem a Vancouverem asi 700 km, vlakem téměř 1 000 km.

Jsme na konci trasy mezi Albertou a Britskou Kolumbií. Provincie Alberta zbohatla ze zemědělství, lesů a těžby uhlí, později z objevů ropy a zemního plynu. Cestující zase zbohatnou zážitky z nevěšdní jízdy vlakem. ○

LIDUPRÁZDNÁ ZEMĚ

Kanada je po Rusku druhá nejrozlehlejší země světa s hlavním městem Ottawou. Rozkládá se přes pět časových pásem a je tak velká, že cesta od Atlantského k Tichému oceánu trvá vlakem čtyři a půl dne. Značná část Kanady je však liduprázdná. Původními obyvateli byli Eskymáci a Indiáni a rozsáhlejší kolonizace se odehrála v 17. století. Nejprve převažoval francouzský, později sílil britský tlak. Mezi oběma tehdejšími evropskými koloniálními mocnostmi vypukl boj a Velká Británie se zmocnila dosavadních francouzských držav. Po sedmileté válce, která skončila roku 1763, začal stoupat počet obyvatel a dnes na celkovém počtu 30 milionů lidí se původní obyvatelstvo podílí jen 2 procenty. V roce 1846 byly vymezeny hranice se Spojenými státy, roku 1867 získala Kanada samosprávu a roku 1931 plnou nezávislost. Rozvoji státu napomohla i transkontinentální železnice.



Modernizovaná Želva s největším čelem, které eliminuje aerodynamický hluk u pobřeží Ligurského moře mezi Andorou a Cervou

Italská Želva oslavila padesátku

Druhou polovinu 60. a začátek 70. let minulého století lze vnímat jako zlatou éru poválečné železnice. Dráha je už pod tlakem konkurence, jako jsou trysková letadla a rychle se rozvíjející motorismus podpořený stavbou dálnic. Přesto má i nadále nezastupitelnou roli v osobní i nákladní dopravě a svého postavení se nevzdává lacino. Právě v té době vstupují na scénu moderní a nebývale komfortní vagony i rychlé a výkonné lokomotivy, které se stanou legendami v boji o zákazníky. V Německu je to E 03, zakrátko přeznačená na 103, ve Francii CC 6500 a v Itálii dostane tuto úlohu řada E.444, ironicky pokřtěná jako Tartaruga – Želva.

Petr Štáhlavský | Foto: Wikipedia, Franco Dell'Amico, Museo Pietrarsa

Italské železnice patřily už v meziválečném období mezi nejrychlejší v Evropě. Jejich expresní elektrické jednotky dosahovaly rychlosti až 160 km/h. V 60. letech 20. století se ale schylovalo k zavedení ještě vyšších rychlostí, a nejen u ucelených jednotek. Na nově budované trati Direttissima z Říma do Florencie hodlalo vedení společnosti jezdit s osmivozovými expresy rychlostí 200 km/h a s až dvanáctivozovými rychlíky rychlostí 160 km/h. Konstruktivní kancelář italských železnic FS pod vedením Giulia Giovanardiho proto v roce 1964 začala s vývojem nové rychlíkové lokomotivy.

Ta se od svých předchůdkyň lišila ve všech směrech. Hranaté tvary charakteristické pro italské elektrické lokomotivy nahradily aerodynamické křivky. Novinkou bylo také čtyřnápravové uspořádání Bo'Bo'. Objevilo se již u ně-

kolika starších typů, ale nešlo o expresní lokomotivy s vysokým výkonem. Ten byl do té doby instalován do šestnápravových lokomotiv s pro nás neobvyklým, ale v Itálii rozšířeným uspořádáním pojezdu Bo'Bo'Bo' nebo B'B'B'. Také dosud charakteristickou hnědou barvu nahradily FS novým designem v šedé a modré s červenými doplňky. Poprvé dostaly lokomotivy také oficiální přezdívku – Tartaruga.

Okázala první jízda

V letech 1967 a 1968 byla nejprve vyrobena čtveřice prototypů. Slavnostní představení stroje E.444 001 se uskutečnilo 8. listopadu 1967 na římském nádraží Termini za přítomnosti italského premiéra Aldo Mora a ministra dopravy a budoucího prezidenta Oscara Luigiho Scalfara. Lokomotiva vedená strojvůdci Arrighem a Pinim odvezla zvláštní vlak s pozvanými hosty do Neapole po jedné z nejrychlej-

ších tratí Itálie. Překonala ji za 88 minut průměrnou rychlostí 146 km/h a v části trasy dosáhla nejvyšší rychlost 207 km/h.

Prototypy byly vybaveny motory T.550 FS, které poskytovaly stojům trvalý výkon 3 040 kW a hodinový 3 420 kW. Tažná síla dosahovala až 175 kN. Jejich hmotnost byla 78,5 tuny a maximální rychlost omezena na 180 km/h. V provozu se využívaly až do 80. let, kdy byly vyřazeny a sešrotovány, kromě jediného kusu. E.444.001 je umístěna v národním železničním muzeu Pietrarsa u Neapole.

V letech 1970 až 1972 se vyráběla první vylepšená 50kusová série E.444 a v letech 1973/74 jejich počet navýšila druhá, 60kusová série. Lokomotivy měly novou, více zaoblenou kabínu vejčitého tvaru a ještě výkonnější motory T.750 FS, které dodaly trvalý výkon 3 820 kW a hodinový 4 272 kW. Tažná síla vzrostla na 201 kN, hmotnost na 83 tun a rychlost

na 200 km/h. Stroje byly postaveny pro italskou trakci 3 kV DC, ale šestnáct lokomotiv bylo přizpůsobeno i pro provoz pod francouzským napájením 1,5 kV DC v pohraničních stanicích Ventimiglia a Modane.

V čele prestižních vlaků

Nové lokomotivy se staly okamžitě chloubou FS. Objevily se na propagačních materiálech i v reklamě. Okamžitě zaujaly místo v čele prestižních vlaků, i když ještě dlouho nemohly plně využívat svých špičkových parametrů. Rychlost 180 km/h byla zavedena na nové Drettissimé až v roce 1977 a dvoustovka až v polovině 80. let. Kvůli starším vozům ale často nebylo možné dosahovat ani těchto rychlostí. Problém odstranily u prestižních vlaků TEE, Rapide a později IC v letech 1972 až 1977 vyrobené vozy Grand Comfort.

Řada E.444 se v letech 1972 až 1987 objevovala například v čele vlaků TEE Adriatico, Ambrosiano, Aurora, Cisalpin, Colosse-

um, Cycnus, Lemano, Mediolanum nebo Vesuvio. Některé z nich dosahovaly už v 70.

letech cestovní rychlost přes 100 km/h a třeba

vlakly Ambrosiano a Vesuvio pěkně ilustrují postupné ote-

vírání Drettissimi i zvyšování rychlosti na ní. Tyto více než 500 tun těžké expresy v polovině 70. let zdolaly cestu mezi Římem a Milánem za téměř 6 hodin průměrnou rychlostí asi 108 km/h. O jedno desetiletí později se cestovní čas přiblížil pěti hodinám a cestovní rychlost se přehoupla přes 120 km/h.



Během půlstoletí provozu prošla řada E.444 mnoha různými úpravami, díky kterým dodnes zůstává v provozu ještě přibližně 40 strojů.

V roce 1975 opustil výrobní závod stroj E.444.005 vybavený zkušebním elektronickým řídicím systémem vyvíjeným pro mladší generaci lokomotivy řady E.632 a E.633 vyráběných v 80. letech. Elektronika umožňovala

efektivnější regulaci napětí přímo na jednotlivých motorech. Díky tomu dosahovala až o 25 % vyšší výkon.



Prototypová Želva E.444.001 v neapolském národním železničním muzeu



Lokomotiva E.444.082 ve stanici Celle Ligure, rok 1976

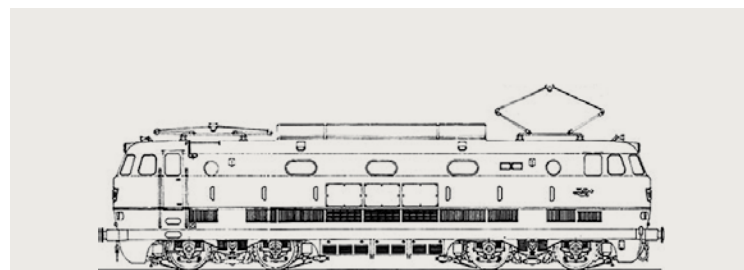
Velké modernizace v 90. letech

V roce 1987 byl u 18 lokomotiv zkušebně upraven převodový poměr z původního 40:75 na 42:75 a tyto stroje byly přeznačeny na řadu 447. Důvodem ke změně byla snaha odstranit

velký počet závad trakčních motorů značně zatěžovaných při rychlosti 200 km/h. Úprava byla ale poměrně drahá a výkon lokomotiv klesl asi o 10 %, proto se další úpravy neprováděly.

Největší modernizace se pak uskutečnila v letech 1989 až 1997 v dílnách FS ve Foligno, po kterých obdržely nové označení E.444R (R jako Riqualificata - modernizovaná). Změny byly provedeny u řídicích systémů, zvýšen byl účinek brzd při vyšších rychlostech a lokomotivy změnil tvář díky výměně čelních kabin. U dosa- vadních se ve velkých rychlostech projevil nepříjemný aerodynamický hluk. Zároveň byl odstraněn problém s původní, zdraví nebezpečnou azbestovou izolací. Lokomotivy byly z dílen opatřovány aktuálními barevnými schématy.

Nové vysokorychlostní vlaky a mladší generace lokomotiv řady E.402 vyráběná v 90. letech odstartovaly v roce 2010 postupný odchod Tartarugy z provozu. Podle některých informací má být jejich provoz ukončen letos, podle jiných nejpozději do začátku roku 2021. Důvodem jsou nové, přísnější podmínky na protipožární vybavení, které se do dosluhujících strojů nevyplatí instalovat. Legendární italská Želva však bude pro budoucí generace zachována díky strojům E.444 041 a 069. Jeden z nich navíc dostane původní kabiny a bude připomínat provoz FS v 70. letech 20. století. ○



TECHNICKÉ ÚDAJE FS E.444 (STANDARD)

Výroba	1965–1975	Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Délka	16 840 mm	Průměr kol	1 250 mm
Šířka	3 020 mm	Výkon	4 272 kW
Výška	4 300 mm	Max. rychlost	200 km/h
Hmotnost	83 t	Napájení	3 kV DC, 1,5 kV DC



Spoj Trans Europ Express Ligure z Milána do Avignonu vedený lokomotivou E.444.086 v přímořském letovisku Albisola v říjnu roku 1976

Pátek třináctého

František Tylšar

Pátek třináctého je den, který přináší do běžného života mnohá překvapení. Je to snad tou starou pověrou, že různé katastrofy, maléry, průšvihy, ale i drobné nepříjemnosti se právě v tento den koncentrují do neobvyklých sestav a dokážou nás často nepříjemně zaskočit.

Nejinak je tomu na železnici. Když se po směně sejdou zaměstnanci na šatně, je pokaždé o čem vyprávět. O vlcích, které nedojely, protože se jim porouchala lokomotiva, hořel vůz, spadl přes koleje strom, nějaký vtipálek nahlásil bombu... Ale také o fialové smrti, což je v ajzboňácké mluvě situace, kdy se na obrazovce počítačů, které řídí dopravu, objeví fialová barva a zabezpečovací zařízení není možné ovládat, či o běžných situacích, které by však ani autor s nejbujnější fantazií nevymyslel. A nakonec je úplně jedno, zda se to stalo v pátek nebo ve svátek. I mně se jedna taková běžná a úsměvná situace přihodila.

Bylo to v pátek třináctého listopadu a já měl běžnou denní směnu na trati z Děčína. Právě jsem přišel na vlak (ano, čtete správně, vlakvedoucí nechodí k vlaku ani do vlaku, ale na vlak). Odložil si věci do služebního oddílu a chystal se na nástupiště, abych prohlédl soupravu, když mě ve dveřích pozdravily dvě asi dvacetileté slečny a hned spustily:

„Pane průvodčí, máme problém, můžete nám pomoci?“

„Můžu, tak povídejte!“ odpověděl jsem s úsměvem a čekal nějakou drobnou žádost o informaci.

„Víte, potřebovaly bychom půjčit tu plošinu, co je tady pro invalidy. Máme psa a nechce nastoupit do vlaku.“

Zatím jsem neslyšel o situaci, že by se psa nepodařilo přes tři schůdky do vlaku dostat, proto jsem to nebral vážně a pokusil se o nápravu jinak:

„S tou plošinou je to složitější. Ve vlaku ji nemám a ta na peroně je zamčená. Navíc nakládání osob (a nebudete mi věřit – i pes je osoba, alespoň podle záznamu na jeho jízdence) je dovoleno jen na vozíku. A kde ho máte? Společně to určitě dokážeme.“

Ukázaly mi hezkého psa, velikosti menší ovce, který už od prvního pohledu vypadal jako starý dobrák.

„Tak pojď, to dáš!“ promluvil jsem na něj co možná nejlidněji.

A pes se kupodivu jen s malým tahem nechal dovést až ke dveřím od vagonu. Ale to bylo vše.

Každý hafan této velikosti by byl nahoře jedním skokem, ale tento ne.



Mohli jsme ho hladit, lákat, slibovat, strašit... Stále nic.

Už jen pouhý pokus o zvednutí tlapy k prvnímu schůdku byl odměňován nesouhlasným vrčením.

Po pěti minutách jsme to vzdali.

„Chtělo by to nějakou šikmou rampu,“ přemýšlel jsem nahlas.

A protože nemám ve zvyku se vzdávat bez boje, začal jsem prohlížet okolí, co by se dalo využít.

Měl jsem štěstí. Vedle bedny s pískem na posypávání zmrzlých nástupišť ležely dvě hezké, asi metr a půl dlouhé desky. Ty jsem položil přes schůdky a vznikl pohodlný šikmý nájezd.

Úsměv na tváři děvčat věstil, že tentokrát by to mohlo vyjít.

„Tak pojď, kamaráde,“ obrátil jsem se na chlupatého pasažéra.

Znovu ochotně došel až k rampě, ale před ní se zarazil.

Zase nic. Mohli jsme tlačit, přemlouvát, drbat za ušima, hladit, slibovat... Ani tlapou nehnul.

„Je už hodně starý a nevidí,“ řekla smutně jedna z dívek.

A pes, jako by ji slyšel a chtěl potvrdit její slova, nadzvednul packu ke kroku. Netrefil se na desku, a když cítil volný prostor pod ní, ucuknul a bál se udělat krok.

Vtom mi to došlo. Naše snaha je marná. Tohoto psa do našeho vlaku prostě nedostaneme. A i kdyby se nám to třeba plošinou pro invalidy podařilo, asi bychom ho nedostali z vlaku ven. Navíc ve stanici, kam dívky cestovaly, stojíme jen krátce. A zpozdit vlak, to není jen tak.

Začal jsem přemýšlet co s tím. Slečny byly bezradné a pes smutný.

Přece je v tom nenechám, přemýšlel jsem na plné obrátky.

Kouknul jsem do jízdního řádu, kdy jede první vlak s bezbariérovým přístupem. Naštěstí za necelou hodinu.

Ale co když bude kvůli výluce také jiná souprava? I my jsme měli mít původně RegioPantera, napadlo mě.

Zavolal jsem tedy strojvedoucímu a ten mě ujistil, že má RegioNovu, takže je všechno v pořádku.

Rozloučili jsme se, dívky byly spokojené a myslím, že i od psa jsem zaslechl vrčivé poděkování. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Národní dopravce pomáhá zdravotně postiženým osobám

České dráhy zajišťují veřejnou službu státu v oblasti osobní dopravy cestujících a zaměřují se nejenom na běžné zákazníky, ale i na ty, pro které je z nejrůznějších důvodů cestování obtížnější. Jako jediný železniční dopravce v ČR totiž umožňuje komplexní síťové cestování zdravotně postižených a dalších osob se sníženou možností pohybu. Nejviditelnější jsou především lidé na vozíku, bezbariérovost ocení ale i cestující s omezenou schopností pohybu a orientace, sluchové či zrakové postižení, cestující s dětmi v kočárcích a senioři. Národní dopravce obstojí i ve srovnání se sousedními zeměmi. Mezi lety 2010 až 2018 se počet bezbariérových spojů zvýšil téměř dvaapůlkrát na celkových 5 080 denně. „Zvýšení komfortu probíhá i díky spolupráci ČD s Národní radou osob se zdravotním postižením,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek. **deník.cz 5. 1. 2018**

Čtyři expertní posudky doporučují Brnu nechat nádraží v centru

Čtyři posudky expertů ze čtyř českých a slovenských univerzit, které si nechala zpracovat Kancelář architekta města Brna (KAMB) na žádost radních, doporučují umístit nové vlakové nádraží v centru, ne v odsunutě poloze. Jako klíčové faktory uvádějí odborníci kratší přepravní časy, nižší stavební náklady na městskou infrastrukturu a její nižší provozní náklady. Dalším důvodem je výraznější přetížení některých silnic a křižovatek v případě odsunutého nádraží. Vyplývá to z posudků, které poskytla Miluše Zemanová, asistentka primátorova náměstka Martina Andera (SZ). Přestože všechny posudky se shodují na variantě v centru, kancelář městského architekta na tiskové konferenci předložila jako jednoznačně výhodnější variantu odsunu a o posudcích neinformovala. Hájí se tím, že posudky pouze duplikují informace obsažené ve studii proveditelnosti. **ČTK 10. 1. 2018**

České dráhy se mění. Nabízejí nové vagony i lepší služby

ČD se mění od základu. A firmě se to vyplácí. Investice do vozového parku i vlastních zaměstnanců ČD přináší lepší výsledky. Potvrdil to průzkum spokojenosti a loajality cestujících ČD. Setkání s příjemným personálem uvádějí dotazovaní jednoznačně jako nejčastější důvod ke spokojenosti. „Práce s našimi lidmi a investice do nich je jednou z priorit a jsem nesmírně rád, že průzkum mezi cestujícími potvrdil správnost nastoupené cesty,“ uvedl Pavel Krtek, předseda představenstva a generální ředitel ČD. Díky rozsáhlému programu nákupu nových vozidel a modernizace stávajících si zákazníci ČD užívají stále většího komfortu cestování. Význam této investice potvrzuje zjištěná skutečnost, že pohodlí a komfort cestování je hned druhým nejčastějším důvodem ke spokojenosti se službami Českých drah. „Těší nás i kladný ohlas míry a kvality doprovodných služeb, které nabízíme ve vlaku i mimo něj,“ dodal Krtek. **Metro 4. 1. 2018**



Nabídka DOVOLENÁ 2018

byla zveřejněna 12.ledna
na webových stránkách
www.cdtravel.cz.

Dotované ceny jsou v „zelené“ sekci,
tj. „ZAMĚSTNANEC“. Věříme, že si
v široké nabídce vyberete
dovolenou právě
pro vás.

ČD travel, s.r.o., 28.října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9:00–17:00 h
pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861 | provozní doba: 1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9:00–18:00 h, sobota 9:00–14:00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9:00–17:00 h

Pojďte se stát součástí týmu DPOV, a.s. a získáte náborový příspěvek ve výši 30 000 Kč

Volné pracovní pozice na našem pracovišti v Nymburce:

Elektromechanik
Elektronik
Svářeč
Natěrač/lakýrník

PROČ PRACOVAT U NÁS? NAŠE BENEFITY:

- V průběhu roku stabilizační příspěvek a podíly na hospodaření společnosti. Po roce pracovního poměru ve společnosti podpora životního pojištění a penzijního připojištění v částce cca 2 000 Kč měsíčně.
- Po půl roce ve společnosti příspěvek na dovolenou v částce 2 500 Kč pro zaměstnance, pro rodinné příslušníky v částce 1 500 Kč na osobu.
- Podpora sportu, kultury a zdraví ve výši až 2 000 Kč ročně
- Příspěvek na stravování
- Poskytnutí jízdních výhod na vlaky ČD se slevou až 80 %
- Týden placeného volna, 1 den sick day

V případě dotazů kontaktujte Ing. Andreu Novákovou.
E-mail novakvaa@dпов.cd.cz, telefon: +420 702 197 392.



CD DPOV
Člen Skupiny ČD



27. ledna, 24. února, 24. března a 21. dubna 2018

Na pražském Proseku najdete nádraží

V sobotu 27. ledna se koná první z letošních dnů otevřených dveří na nádraží Praha-Prosek. Najdete ho v Jablonecké ulici č. 322. Nejde však o skutečnou železniční stanici. V přízemí objektu, který se nachází nedaleko stanice metra C Střížkov, je vystaveno modelové kolejiště občanského sdružení Pragoclub velikosti 0 (měřítko 1:45). Pokud máte rádi mašinky a obdivujete se umu železničních modelářů, přijďte se podívat. O návštěvních dnech, jež se konají zpravidla jednou za měsíc, je otevřeno od 14 do 18 hodin. A co na modelovém kolejišti uvidíte? Cílem bylo zobrazit období doznívajícího provozu parních lokomotorových a elektrické trakce na tuzemské železnici. Kromě dvoukolejně hlavní trati, z níž odbočuje trať vedlejší, je součástí kolejiště také úzkorozchodná dráha. Expozici tvoří také historické kolejiště velikosti 0, tzv. tinplate. Více informací získáte na www.pragoclub.com.

Nejbližší železniční stanice: Praha-Vysočany, Praha-Holešovice, Praha hl. n. ad.



od 2. do 4. února 2018

Na túru za krásou Brtnických ledopádů

Když teploty klesnou pod nulu, je v Národním parku České Švýcarsko k vidění nádherné přírodní divadlo. V údolí Vlčího potoka mezi pískovcovými skalami objevíte úžasný přírodní úkaz ledových útvarů nazývaný Brtnické ledopády. Cílem výletníků nejen od nás se stávají především první únorový víkend, kdy se koná každoroční turistická akce (více na www.dalkovepochody.cz). V sobotu a neděli se lze na prohlídku Brtnických ledopádů vydat i od zastávky Brtníky, k ledopádům vás dovede turistické značení.

Nejbližší železniční zastávka/stanice: Brtníky/Krásná Lípa



do 4. března 2018

Za zimními radovánkami do centra Drážďan

Bruslařská dráha, obří skizlavka nebo lední dráha na metanu. To jsou atrakce, které až do první březnové neděle najdete na náměstí Altmarkt v centru Drážďan. Zabrulit si můžete od 12 do 22 hod. Cena za hodinu a půl bruslení je 3,50 eura (děti 2,50 eura), brusle vám půjčí za tři eura. Třicet šest metrů dlouhá skizlavka je v provozu od 10 do 22 hod. Dráhu na metanu je nutné předem rezervovat. V areálu Winterzauber (Zimní kouzlo) nechybějí stánky s občerstvením, sruby nebo větrný mlýn s restaurací, kde servírují tradiční saská jídla.

Nejbližší železniční stanice: Dresden Hbf



do 4. března 2018

Nová degustační expozice v Salonu vín ČR

Máte rádi dobré víno? Ta nejlepší z našich zemí můžete ochutnat v Salonu vín ČR, který se nachází ve sklepních prostorách historických budov valtického zámku. Poslední lednovou sobotu bude poprvé veřejnosti otevřena nová degustační expozice sta vín oceněných zlatou medailí Salonu vín, a to od 10:30 do 18:00 hod. Každé víno má v expozici svůj prezentační box s jeho detailním popisem. Součástí Salonu vín ČR je také naučná expozice o našem vinařství nebo síň slávy. Další informace nejen o degustační expozici najdete na www.vinarskecentrum.cz.

Nejbližší železniční stanice: Valtice město

Foto: Pragoclub, Dreamstime.com, Eventgastronomie

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 | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Petr Slonek | **VEDOUČÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA/DTP:** Michal Málek | **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 nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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