



Vývoj počtů přepravených cestujících (v milionech)

2014

170 146 000

FOTO ÖBB

ČD loni přepravily rekordní počet cestujících v pětileté historii

Vlaky preferuje stále více lidí

Počet cestujících, kteří loni využili spoje národního dopravce, překročil hranici 170 milionů. V meziročním srovnání je to nárůst o více než 860 tisíc lidí, přičemž rostoucí tendence zaznamenala jak dálková, tak příměstská doprava. V pětileté retrospektivě vlaky ČD využilo o neuvěřitelných 7 milionů lidí více než v roce 2009. Na comebacku zájmu o železnici má zásluhu komfortnější vozidlový park, lepší služby i zkrácení dojezdových časů.

Rychlejší a kvalitnější soupravy, taktový jízdní řád, modernizace železničních tratí, výstavba nových zastávek v městských aglomeracích, provázanost veřejné dopravy v rámci integrovaných dopravních systémů. Nejen to, ale i další faktory, ovlivňující zájem cestujících o využití železniční dopravy, přináší své ovoce. O renesanci železnice se začalo více mluvit zejména s nárůstem cen pohonných hmot v letech 2011, 2012 a zdá se, že lidé, objevivší „novou“ železnici, jí dávají přednost před autem stále častěji.

Do Prahy dojíždí denně více lidí na větší vzdálenosti

Nejvýraznější růst zaznamenaly České dráhy meziročně právě v roce 2012, kdy cestovalo vlakem téměř o 3 miliony lidí více. Kontinuální nárůst přepravených osob však pokračoval i nadále (v roce 2013 meziročně o cca půl milionu) až k číslu 170, 146 milionu přepravených osob loni. Přibližně stejná zůstává průměrná vzdálenost, na kterou lidé cestují – jde o zhruba 40 kilometrů.

Za vzestupem zájmu stojí i zlepšování kvality vozidlového parku, vzhledem k tomu, že v roce 2008 investoval národní dopravce do jeho obnovy zhruba 37 miliard korun. A tento trend pokračuje, připomeňme kontrakt se společností Pars nova na modernizaci až 62 vozů řady Bp v hodnotě jedné miliardy korun nebo novou smlouvu se společností Škoda Vagonka na dodávku 14 dvousystémových jednotek pro dálkovou dopravu v hodnotě 2,6 mld. Kč.

V důsledku těchto investic roste počet cestujících nejen v příměstské dopravě, ale i v přepravách dálkových. O tom, že jde také o dojezdové časy, svědčí fakt, že zvýšení počtů cestujících má souvislost s postupnou dostavbou koridorů a rozšiřováním nabídky v příměstské dopravě. Růstové tendence jsou patrné zejména v dojízdě do velkých aglomerací, především do Prahy. Příznivější dojezdové časy se odrážejí také ve vzdálenosti, odkud jsou lidé ochotni denně dojíždět, jde například o relaci Tábor – Praha.

Čisté dálkové relace reflektují podobný vývoj, a to zejména tam, kde je železnice časově konkurenceschopná silniční dopravě. Příkladem může být trasa Praha – Brno, kde počty cestujících zajímavě vzrostly a je velmi pravděpodobné, že tento trend bude v souvislosti s nasazením railjetů pokračovat. Více lidí volilo železnici také ve směru z Prahy do Plzně a do Hradce Králové. V následujících letech je však pravděpodobné, že omezení kvůli rozsáhlým výlukám mohou část cestujících odradit.

Spektrum cestujících odráží demografický vývoj

Vývoj počtu přepravených osob však také souvisí s demografickými tendencemi. Ty se projevují například u slabších studentských ročníků z druhé poloviny 90. let. Naopak u produktivní části populace lze očekávat další růst zejména v kontextu se zvyšováním mobility obyvatelstva do velkých aglomerací.

VÁCLAV RUBEŠ

SLOUPEK

Poučení z kalamity jsme si vzali za své

Od prosincové kalamitní situace už uplynuly dva měsíce. Za tu dobu vyjelo přes 450 tisíc vlaků osobní dopravy a národní dopravce přepravil více než 28 milionů cestujících. Stále si však musíme připomínat, že během kalamity bylo odřeknuto několik stovek vlaků a nesjízdnost tratí znamenala komplikace pro desítky tisíc cestujících. Zásah přírody znamenal pro ČD ztrátu cca 20 milionů korun, přičemž něco přes polovinu tvoří výpadky v tržbách. Nikdo z nás nezapomněl na slib daný zákazníkům – z kalamity se poučíme.



Michal Štěpán

člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy

Provozní analýzy jsme měli hotovu ještě před Vánoce, bez ohledu na svátky započala práce tarifní, technologické a provozní skupiny. Zapojili se i odborníci na informatiku. Hned po Novém roce jsme měli potřebné výstupy pro jednání se SŽDC. Řešily se otázky vyhlášení jednotlivých typů mimořádností, zapojení domácích pohotovostí v regionech, ale i to zásadní – podání prvotních informací cestujícím ve stanicích i na palubách vlaků. Projednaná opatření zahrnují jak interní procesy pro vedoucí zaměstnance ČD ve sborníku SR 14, tak postupy pro kolegy z provozu formou procesního listu k mimořádnostem. Jsou nadefinovány softwarové úpravy zařízení POP a UNIPOK i úpravy dispečerského systému.

Finisujeme projednání novelizované směrnice pro spolupráci ČD a SŽDC při řešení mimořádností. Další kapitolou je částečné personální posílení dispečinku a hlavně řešení přímých linek mezi dispečery ČD a SŽDC. S kolegy ze SŽDC se podařilo dojednat jednotné způsoby informovanosti cestujících audiovizuálními systémy na velkých nádražích. Tady se totiž projevily mezery, které snad nyní definitivně zaelimujeme.

INFORMUJEME

Prosincová ledovka pozmění krizové scénáře

Homogenní vrstva ledu, která první dva prosincové dny loňského roku obalila trakční vedení, způsobila pády stromů a značně omezila veřejnou (ale také individuální) dopravu v mnoha krajích republiky, pomalu upadá v zapomnění. Ovšem jen zdánlivě. Jakkoli bylo nasazení zaměstnanců národního dopravce během kalamity obrovské, často na úkor jejich volného času, potíže, které nezvykle silná ledovka způsobila, odhalily některé mezery v krizových scénářích na železnici, se kterými nebylo – zejména v kontextu celoplošného rozsahu kalamity – počítáno. České dráhy proto připravily soubor opatření, jež by měla v budoucnu při vzniku podobných mimořádností přinést optimální řešení situace.

K úpravám přistoupila také Správa železniční dopravní cesty. Je totiž nasnadě, že k podobným klimatickým překvapením nebo živelným pohorám bude docházet i v budoucnu. Na druhou stranu k nim však nedochází tak často, a proto je velmi iluzorní například představa, že trakční vedení bude vybaveno výhřevem jako výhybky. Informovanost ve stanicích však zlepšit lze a je to žádoucí. Ovšem i dílčí zlepšení, třeba intenzivnější komunikace mezi dopravci a správcem infrastruktury, operativnější zajištění vozidel nezávislé tržní a další „drobnosti“, znamenají v součtu mnohé. Vedle zajištění provozu (alespoň v omezené míře) je důležité poselství, které železnice v podobných situacích předá cestujícím. Vyplynout by mělo jediné: postaráme se o vás.

Dispečerský aparát dostane posilu

Jedním z výstupů posouzení kalamity je konstatování, že dispečerský aparát osobní dopravy Českých drah byl

schopen zajistit činnost spojené s organizací osobní dopravy jen s určitým omezením. Zatímco od nepaměti až do září 2011, kdy došlo k odčlenění takzvané živé dopravní cesty od ČD pod SŽDC, byla většina činností při řešení mimořádných událostí zajišťována především zaměstnanci řízení provozu, v nové hierarchii přešly tyto činnosti na dopravce, konkrétně dispečinky ČD, což vedlo k razantnímu nárůstu náročnosti a počtu řešených situací. To se naplno projevilo právě při celoplošné kalamitě, jelikož jinak řešené lokální mimořádnosti jsou zvládnuty bez problémů. Od 1. března letošního roku proto budou jednotlivé dispečinky ČD (síťový dispečink v Praze pro dálkovou dopravu a regionální dispečinky v Praze, Plzni a Brně) částečně posíleny. Cílem je zajistit dostatečnou akceschopnost i pro řešení mimořádností podobného rozsahu.



Ovšem jen dispečeri ČD sami situaci nezachrání. Bezpodmínečně nutná je komunikace s jejich kolegy ze SŽDC. Během prosincových dní docházelo nezřídka k situacím, kdy byly běžné telefonní linky přetíženy, což mělo za následek velmi obtížné spojení mezi dispečery ČD a SŽDC. Dalším krokem je proto záměr vybudovat nové přímé spojení mezi dispečinkami národního dopravce a správcem infrastruktury, nezávislé na běžné telefonní síti. Ulehčení stávajícím kanálům má přinést také možnost textové (datové) komunikace mezi dispečery a vlakovými četami, respektive osobními pokladnicemi, prostřednictvím chytrých mobilních telefonů a odbavovací techniky.

→ Pokračování na straně 2

Kategorie vlaků jako marketingový tahák

TEE, SC Pendolino nebo railjet. Co měly či mají tato označení říci cestujícím a proč?

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



PRO ZAMĚSTNANCE



→ Pokračování ze strany 1

Chystají se změny v odbavování skupin

Na jaře letošního roku bude do praxe uveden nový způsob odbavení skupin cestujících a cestujících s jízdními koly. Důvodem novinky je snaha předcházet nepodchycenému přepřehování souprav, pružněji řešit vyhrazování míst nebo objednávání dostatečného počtu autobusů při náhradní dopravě. Výhodou bude také informování vlakového doprovodu prostřednictvím POP, že v konkrétní stanici na trase proběhne nástup předhlášené skupiny (např.: Pozor, v Kopidlně nastoupí předhlášená skupina 35 cestujících). Nový systém umožní pružně reagovat na poptávku cestujících, kteří jeho zavedením nebudou nijak kráceni na možnosti získat skupinovou slevu i před odjezdem vlaku.

Novinky:

- Skupiny o počtu 6 a více osob (horní hranice nebude omezena) si svou přepravu objednají tři dny před odjezdem pomocí objednávkového formuláře na internetu, telefonickým hovorem na Kontaktní centrum nebo u pokladní přepážky (pokladník požadavek přepíše do UNIPOK).
- Cestující následně po zpracování objednávky obdrží kód k vyzvednutí jízdenky a bezplatných místenek nebo vyhrazení potřebného počtu míst ve zvolených vlacích v celé trase jejich jízdy a zpět.
- S přiděleným kódem se cestující buď dostaví k odbavení (jízdenka se po jeho zadání vyvolá z UNIPOK automaticky), nebo si ji sám zakoupí přes eShop ČD.

Pokud již nebude možné ve vlacích, které si určil cestující, přepravu zajistit pro souběh skupin nebo nemožnost posílení soupravy o další vůz, bude mu nabídnuto náhradní řešení.

- Skupina nad 6 osob v období kratším než 3 dny před odjezdem bude odbavena více doklady se slevou pro skupinu (pokladník nebo průvodčí je rozdělí na skupinky po 5 osobách). Stejně naprogramován bude i eShop ČD. Samozřejmě i v tomto případě bude požadavek odeslán do systému pro posilování souprav dopravce.

Co se nezmění:

- Odbavování skupin do 5 osob, těm bude přiznána sleva na počkání a ve stejném rozsahu jako dosud.
- Do doby spuštění ostré verze objednávkového systému platí pro odbavení skupin původní podmínky jako v předchozích letech. **ROMAN ŠULC**

S daty od VPN Family využijete mobily naplno

Mobily už dávno neslouží pouze k vyřizování hovorů. Rozvoj chytrých telefonů, tabletů a jiných zařízení s sebou přinesl i snadnější přístup k internetu a k celé řadě užitečných aplikací. Ve VPN Family v síti O2 i v síti Vodafone si každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a SŽDC může jednoduše zřídit datové tarify za velmi výhodné ceny. Ve VPN Family dnes využívá internet v mobilu více než 20 % kolegů a jejich rodinných příslušníků.

Ceny datových tarifů se odvíjejí od zakoupeného objemu dat na určité časové období (např. na měsíc nebo na den). Po jeho vyčerpání se začne uplatňovat takzvaná Fair Usage Policy (FUP). To znamená, že dojde k dočasnému snížení rychlosti přenosu dat. Například u operátora O2 na 64 kbps, u Vodafone na 32 kbps, což je ale dostačující rychlost internetu pro psaní textů nebo stahování e-mailů.

Volba datového tarifu závisí na potřebách každého uživatele. Pro textové zprávy, sledování počasí, zjištění spojení vlaků či spojení v MHD stačí mít tarif Internet v mobilu s FUP 200/250 MB. Ve VPN Family ho zakoupíte za pouhých 79 Kč měsíčně. Chcete-li přes internet i volat (za pomoci některé z bezplatných aplikací), pak stačí zvolit FUP 1/1, 5 GB nebo vyšší za cenu od 125 Kč měsíčně. Ceny, podrobné informace, jak snadno službu objednat, ale i doporučení, pro který tarif se rozhodnout, naleznete v novinách na portálu <http://family.cdt.cz>. **(čdt)**

Desatero aneb konec improvizace

I nejlépe myšlené nadlidské nasazení zaměstnanců se mívá účinkem ve chvíli, kdy nejsou jejich kroky uskutečňovány koordinovaně podle krizového manuálu. V současné době se proto rodí tzv. Desatero, což jsou strukturované závazné pokyny, aktivované v případě mimořádnosti podobného rozsahu. Ty budou vytvořeny pro jednotlivé kategorie provozních zaměstnanců a jejich úkolem je „sladit“ postup všech dotčených. Aktivací bude mít na starost síťový dispečer ČD. Jejich obsahem jsou konkrétní kroky eliminující dopad mimořádnosti na zákazníky. Jde o klíčové věci, jako jsou jednotnost zpřístupnění čekáren a dalších prostor, zajištění občerstvení, dostupnost hygienických zařízení, využití vytápěných souprav ve stanicích jako improvizovaných čekáren nebo pořízení mechanických tabulí, kam bude personál zapisovat informace o zpoždění, předpokládaném obnovení provozu a další důležité zprávy. „Desatero“ jde však ještě dál a myslí i na zdánlivě nepodstatné detaily jako třeba možnost dobíjení mobilních telefonů cestujícím nebo poskytnutí služebních telefonů zákazníkům. Automaticky, zprávou v UNIPOK, se také zaktivují opatření k řešení práva z přepravní smlouvy. Samostatnou kapitolu představuje řešení způsobu a rozsahu hlášení staničních rozhlasů, neboť zde byly v některých lokalitách během ledovky zaznamenány značné rezervy při obsluze kolegy ze Správy železniční dopravní cesty.

Neinformovaný zákazník je nespokojený zákazník

Jakkoli se mohou některá opatření zdát úsměvná, například pořízení tabulí pro ručně psané zprávy v době, kdy je éter kolem nás nabitý informacemi, mají



INFORMACE PŘEDEVŠÍM. Opatření by měla vyřešit i problém přelícenosti audiovizuálních informačních systémů ve velkých stanicích. **FOTO AUTOR**

Prosincová ledovka pozmění krizové scénáře

své pregnantní základy. Během prosincové kalamity se totiž ukázalo, že ani moderní audiovizuální informační systémy nejsou ve chvílích zahlcení schopny přenést všechny žádoucí informace pro bezprizorní cestující. A právě dostatečná informovanost je naprosto zásadní otázkou, na jejíž správném zodpovězení stojí či padá spokojenost cestujícího a jeho pocit, že se o něj dopravce (potažmo železnice jako celek) stará. Cílem připravovaných krizových scénářů je proto také zlepšení předávání informací ve všech dostupných kanálech. Provozní zaměstnanci (zejména vlakový revizoři, vlakové čtyři, pokladníci a supervizoři) budou školeni podle inovovaných osnov s důrazem na kvalitní informování cestujících při mimořádnostech.

Více informací se dostane na web i sociální síť

Pracovníci dispečinku a vedoucí zaměstnanci úseku osobní dopravy zase projdou školením z problematiky krizového zá-



V ČASOVÉM PŘESU. Dispečerský aparát ČD bude částečně personálně posílen. Změn dozná také zadávání mimořádností do systémů. **FOTO MARTIN HARÁK**

kona a činnosti integrovaného záchraného systému. Změn doznají také moderní informační kanály ČD – webové stránky (přednostně uveřejňování in-

formací o vlacích jedoucích problematickým úsekem formou jednoduchého přehledu nebo jednotný seznam zastávek náhradní autobusové dopravy), au-

Samostatnou kapitolu představuje řešení způsobu a rozsahu hlášení staničních rozhlasů.

Poděkování týmu vlaku 15501

Vracíme se k prosincové kalamitě, resp. k nastavení zřetelnějších postupů při mimořádnostech, a přitom událost dokazující nezastupitelnou úlohu dobré práce našich zaměstnanců probíhá takřka v reálném čase. Jde o případ vlaku Os 15501, který dne 28. ledna narazil do sesunutého skalního masivu v úseku Poniklá – Hrabačov na trati č. 042. Pan strojvedoucí Petr Medlík (DKV Česká Třebová, PJ Trutnov) svým profesionálním jednáním i za cenu vlastního zranění minimalizoval následky střetnutí, čímž eliminoval vážné ohrožení zdraví a životů všech osob ve vlaku. Svůj vztah k firmě i k zákazníkům prokázal i vlakvedoucí pan Otakar Tikva (RP ZAPP Pardubice, SVČ Jilemnice), který, ač lehce zraněn, ihned po ošetření jel s kolegy pomocí s označením zastávek náhradní autobusové dopravy, jež po několika dnech nahradí vlaky na neprůjezdné trati. Jméno vedení společnosti oběma vzorným reprezentantům ČD upřímně děkuji a panu strojvedoucím přeji úspěšnou léčbu bez komplikací.

MICHAL ŠTĚPÁN
člen představenstva ČD
odpovědný za úsek osobní dopravy

tomatické SMS zprávy registrovaným zákazníkům, předávání informací prostřednictvím sociální sítě Twitter, zapojení internetových vyhledávačů a dalších subkanálů. Pro rok 2015 je upravena i náplň pravidelných odborných školení provozních zaměstnanců, jež pro České dráhy zabezpečuje dceřiná společnost Dopravní vzdělávací institut. I zde se provozní zaměstnanci setkají s tématy postupů při mimořádnostech.

Popisovaná opatření a změny krizových scénářů vstoupí v platnost převážně již v prvním čtvrtletí letošního roku. Zda poté dojde k citelnému zlepšení zejména informovanosti cestujících, je zatím otázkou bez odpovědi. Jako u každé jiné ideje závisí i její úspěch na svědomitosti vykonavatelů. Soudě podle nezištné pomoci řady kolegů na začátku loňského prosince však ještě neskončil v propadlišti dějin postoj, o kterém jsme byli zvyklí hovořit jako o stavovské cti, a nové „krizové noty“ měly tuto zodpovědnost podpořit. **VÁCLAV RUBEŠ**

Minibary lákají především na přijatelné ceny

Gastronomické služby ve vlacích Českých drah prošly v posledních letech výraznou proměnou. Jednou z novinek se loni v prosinci v rámci pravidelné změny jízdního řádu stalo zavedení pojízdného minibaru. Jde o službu logisticky zajišťovanou ČD prostřednictvím vlakušek ve vlacích kategorie Expres na lince Praha – Ostrava – Žilina.

Cestující díky tomu mají v průběhu cesty vlakem například teplé a studené nápoje, snacky, sušenky či croissanty. Cílem služby je nabídnout zákazníkům občerstvení přímo na místo bez nutnosti opouštět vůz nebo zavazadla, a to především s důrazem na cenovou přijatelnost.

Nabídka se osvědčila, uvažuje se o rozšíření

A jak se novinka po několika týdnech fungování osvědčila? Pasážeri podle cateringového specialisty z Odboru obchodu osobní dopravy Českých drah Radka Korselta oceňují především cenovou nabídku, která ale zároveň není příznivá na úkor kvality nabízených produktů. Například teplé nápoje – instantní káva, cappuccino nebo několik druhů čaje



– stojí pouhých 10 korun, půllitrová lahve perlivé či neperlivé vody přijde na 12 Kč, stejně velká lahve Coca-Coly na 25 Kč a stejnou částku zaplatí konzument za nealkoholické pivo Birell.

A podobná cenová hladina je i u drobného občerstvení. Croissant, Bebe sušenky či cereální tyčinka přijdou na 15 korun, Tatranka stojí dokonce jen deseti korunou stejně jako třeba lentilky. „Ces-

tující cenovou nabídku vnímají pozitivně. I proto nevylučujeme do budoucnosti rozšíření služeb minibaru na další destinace,“ řekl Radek Korselt. Samotný sortiment bude upravován a dále rozšiřován podle poptávky. „Po zhruba měsíci fungování můžeme říci, že provoz minibaru se bez problémů rozběhl,“ doplnil.

Chybějící voda se doplní v České Třebové

V prvních dnech se musely řešit jen drobnosti technického rázu, související s provozováním této služby. V minibarech se například v průběhu cesty nedostávalo teplé a studené vody. Tato skutečnost se však podařila vyřešit tím, že se doplní ve stanicích Česká Třebová.

Pojízdné vozíky se změnou jízdního řádu 2014/2015 nahradily částečně omezením provozu jídelních vozů. V soupravách všech dotčených expresů je nyní vždy rezervováno jedno kupé, kde je uskladněno veškeré nabízené zboží. To pak vlakušky při cestě nabízejí prostřednictvím minibarů sedícím cestujícím. Pokud sortiment dojde, musí se co nejdříve doplnit. **PETR SLONEK**



KRÁTCE

Opět vozíme uhlí do Chvaletic

Vlak ČD Cargo opět dovezl 2. ledna letošního roku ve večerních hodinách uhlí do Elektrárny Chvaletic. Třicetivozovou soupravu dopravila z Třebošic do cílové stanice Řečany nad Labem lokomotiva 122.016. Denně mezi Mostem a Chvaleticemi na přibližně dvě stě kilometrů dlouhé trase jezdí pět až šest souprav. V letošním roce by ČD Cargo mělo přepravit dva miliony tun zboží v této relaci. Společnost totiž uspěla v soutěži o zakázku. ČD Cargo se k dopravě vrací po více než roční pauze, když v boji o zakázku porazilo AWT Zdeňka Bakaly, které surovinu do Chvaletic vozilo od roku 2013. (čdc)

Žlutý fosfor do Česka přepravuje ČD Cargo

Historicky první překládka tank kontejnerů ČD Cargo ložených žlutým fosforem na kontejnerové vozy ČD Cargo se odehrála v neděli 18. ledna letošního roku v terminálu v polských Malaszewicích. Žlutý fosfor ložený v kontejnerech je příjemci Fosfa Břeclav dodáván z Kazachstánu ze stanice Assa v rozsahu jednoho vlaku (20 kontejnerů) za 14 dní. Akciové společnosti ČD Cargo se tak ve spolupráci se společností Rail Cargo Logistics podařilo v plném rozsahu nahradit přepravu realizované v převázaných cisternových vozech, jejichž přeprava po tratích SŽDC již pro rok 2015 nebyla Ministerstvem dopravy ČR povolena. V cisternách putovalo do Břeclavi více než 15 tisíc tun žlutého fosforu ročně. Přepravu dalších zhruba 10 tisíc tun žlutého fosforu zajišťuje ČD Cargo pro firmu Ermeft. Dříve tyto přepravy realizoval dopravce AWT. Kontejnery jsou na své přibližně 20 dní (včetně překládky) trvajících cestě nepřetržitě sledovány. Překládka se realizuje v Malaszewicích, na přepravu jsou nasazeny tři soupravy plošinových vozů. Protože se jedná o zajímavou přepravu, budeme se tématu věnovat v některém z příštích čísel časopisu Železničář podrobněji. (čdc)

Získali jsme ocenění za profesionalitu

K nejvýznamnějším zákazníkům ČD Cargo patří v současné době ostravské hutě společnosti ArcelorMittal Ostrava, s kterými je uzavřen víceletý kontrakt na dopravu jak surovin, tak hotových výrobků. Ročně pro tohoto zákazníka zajistíme přepravu více než 4,5 milionu tun nejrůznějšího zboží. A právě firma ArcelorMittal Ostrava ocenila Cargo na setkání, jež se odehrálo letos 19. ledna, předáním ceny „Top Partner Award“. Toto uznání jsme obdrželi za profesionalitu, obchodní vstřícnost a inovativnost. Předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednářik ocenění převzal z rukou Rajendry Pathaka, ředitele nákupu pro ArcelorMittal Europe flat products. (čdc)

NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



RENDEZ-VOUS. Setkání modernizovaných lokomotiv řady 753.7 ČD Cargo v pohraniční přechodové stanici Zawidów.

FOTO MICHAL ROH ML.

Kraj pod Ještědem: prim hrají sklářské písky a dřevo

V dalším dílu seriálu Železničáře o nákladní dopravě v jednotlivých regionech České republiky se zaměříme na Liberecko. Kraj, jehož symbolem je bezesporu unikátní dílo architekta Karla Hubáčka – televizní vysílač Ještěd, nepatří v oblasti nákladní dopravy k nejsilnějším. Je to dáno jak charakterem kraje, tak strukturou zdejšího průmyslu, kde jednoznačně převažuje lehký.

Nejprve si kraj trochu představíme. Má rozlohu 3 163 km², žije zde přibližně 435 tisíc obyvatel. Rozlohou je Liberecký kraj po Praze druhý nejmenší v ČR, naopak hustotou obyvatel převyšuje republikový průměr. Největším sídlem je samozřejmě krajský Liberec s více než 100 tisíci obyvateli. Dalšími významnějšími sídly jsou pak Jablonec nad Nisou, Česká Lípa či Semily.

Projekt V. koridoru by pomohl navýšit objem přeprav

Poloha Libereckého kraje na trojmezí Česka, Polska a Německa přímo vybízí k realizaci zajímavých mezinárodních projektů. Ty jsou však zaměřeny spíše na osobní dopravu. Nejznámějším je projekt Regiotram NISA – systém pro zajištění regionální dopravy na principu propojení tramvajové a železniční dopravy. Mnohem zajímavější z pohledu nákladní dopravy je projekt „V. koridoru“ Praha – Liberec. Trať z Prahy do Liberce a dále přes Frýdlant do Polska je uváděna jako terciální trať systému AGTC pro kombinovanou dopravu a její modernizace by mohla přinést navýšení přepravních objemů.

Řada hraničních přechodů byla zrušena po skončení 2. světové války a dnes je pro pravidelnou nákladní dopravu využíván pouze přechod z Frýdlantu v Čechách do Zawidowa. Přes tento přechod putují do Polska zásilky s vápencem, hutními výrobky a od loňska také opět s automobily značky Škoda. Zpět do Česka tudy míří především hnědé uhlí z dolů v nedalekém Turosszowe a chemické produkty. Přechod je využíván i pro návrat prázdných železničních vozů. Hraniční přechod Hrádek nad Nisou – Zittau pro nákladní dopravu slouží jen výjimečně, a to zejména soukromým dopravcům.

Významná je přeprava nerostných surovin

Liberecko bylo vždy známé jako kraj textíle, skláren nebo výroby bižuterie. Výroba ve většině textíle ale byla kvůli silné konkurenci zastavena, krize se projevila i na sklářské výrobě. Dnes zde převažuje lehký průmysl, jehož výrobky jsou přepravovány spíše automobily. Proto nezanedbatelný podíl na nákladě železničních vozů v kraji představují nerostné suroviny, především sklářské

Kudy jezdí nákladní vlaky v regionu



písky. V Libereckém kraji, konkrétně v Provoďině, se nacházejí ložiska velice kvalitních sklářských a slévárenských písků. Z Jestřebí odjíždějí jak ucelené vlaky, tak jednotlivé vozy s písky k odběratelům nejen v ČR, ale i na Slovensku nebo ve Slovinsku. Pro nákladku nerostných surovin byla ještě nedávno důležitá stanice Brniště. Štěrk těžený v lomu

Plustec odtud putoval na řadu koridorových staveb. Další nakládanou komoditou je dřevo. Nejvíce se ho naloží v Novém Městě pod Smrkem, Višňově, Mimoně a v Kořenově. Obsluha poslední jmenované dopravní na zubače se odehrává v noci. Manipulační vlaky mezi Tanvaldem a Kořenovem jezdí s ohledem na značné stoupání vždy sunuté.



PRO SKLÁRNÝ. Velký podíl na nákladě železničních vozů v Libereckém kraji zaujímají nerostné suroviny, konkrétně sklářské písky.

FOTO AUTOR

Železniční síť v Libereckém kraji

Kraj pod Ještědem nedisponuje příliš rozsáhlou železniční sítí. Délka všech tratí dosahuje 356 km, z toho je 270 km tratí celostátních a 86 km tratí regionálních. Všechny tratě jsou jednokolejné, bohužel žádná není elektrizovaná, což je s ohledem na horský charakter oblasti poměrně nepříznivý faktor ovlivňující rentabilitu železničního provozu. Z pohledu mezinárodní dopravy je důležitý hraniční přechod Frýdlant v Čechách – Zawidów.

Nakládka za rok:
cca 750 tis. tun zboží
(včetně vstupu na PPS)

Vykládka za rok:
cca 500 tis. tun zboží
(včetně výstupu na PPS)

Po kolejích jezdí odpad i uhlí

Podobně jako v ostatních krajích je i na Liberecku významná nakládka kovového odpadu. Nejvíce se ho naloží na vlečkách Kovošrotu v České Lípě a v Ostašově, ale zanedbatelná není ani nakládka v dalších lokalitách. Dalším významným zákazníkem je společnost Oleo Chemical, respektive její výrobní závod v Liberci-Rochlicích. Silná je i vykládka tříděného uhlí, které je po železnici rozváženo do celé řady stanic Libereckého kraje. Nejvíce paliva dodáváme do stanic Liberec, Semily, Jablonec v Podještědí a Malá Skála. Uhlí do stanic určené k další reexpedici po silnici do Polska.

Zajímavé jsou i přepravy realizované pro státní podnik DIAMO, pro odštěpný závod Těžba a úprava uranu ve Stráži pod Ralskem. V okolí Stráže probíhala jak hlubinná, tak chemická těžba uranu. A protože těžbu nelze ukončit ze dne na den, vrty se ještě dotěžují. Po železnici se do úpravy přepravují kyselina sírová a dusičná, čpavek, v nádržkových kontejnerech chlor a mletý vápenc. V roce 1989 byla zprovozněna tzv. Zizníkovská spojka umožňující přímou jízdu nákladních vlaků od Nymburka a Bakova nad Jizerou do Brniště. Využívána měla být pro dopravu uranové rudy a také pro vojenské vlaky mířící do/z vojenského cvičového prostoru Ralsko využívaného sovětskou armádou. Ve stejné době však nastal útlum těžby a také „bratrská“ vojenská byla odsunuta. Trať už je proto využívána jen sporadicky. MICHAL ROH

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

3/2015

zeleznicar.cd.cz

7

Marketingová válka o prestiž, image a kvalitu Označování vlaků v běhu času

Tuzemské koleje dnes zcela běžně brzdí vlaky s nejrůznějšími označeními. Kategorizace obchodních značek vlaků Českých drah má přesná pravidla, a podobně jako je tomu v zahraničí, do značné míry souvisí s požadavky zákazníků na garantovanou kvalitu služeb. Roli v označování jednotlivých spojů má i rostoucí konkurence na celém trhu osobní dopravy, a to nejen té železniční. Pro železničního dopravce jsou hlavním produktem jeho spoje, a proto je logické, že je označuje určitými pojmenováními, kategoriemi, stejně jako je tomu například u aut či v dalších oborech.



Pohled do historie

Jako každé jiné oborové téma má i železniční doprava svou historii. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi starý druh dopravy, lze říci, že její historie sahá hluboko do minulosti. V současnosti se železniční doprava stále rozvíjí a přizpůsobuje se měnícím se podmínkám.

České dráhy v minulosti byly součástí Rakouska-Uherska. Po druhé světové válce přešla pod sovětskou nadvládu a byla přejmenována na Československé dráhy. Po roce 1989 se stala samostatnou státní organizací.

Pro železniční dopravu je klíčová kvalita služeb. To znamená nejen rychlost, ale i spolehlivost, bezpečnost a ekologičnost. Dopravci se snaží zlepšovat své služby a přilákat více cestujících.

Železniční doprava má mnoho výhod. Je ekologičtější než letectví nebo silniční doprava. Navíc je často levnější a pohodlnější. Dopravci se snaží tyto výhody využít a nabídnout lepší služby.

Moderní vlaky jsou vybaveny různými technologiemi, které zvyšují jejich rychlost a bezpečnost. Dopravci také investují do výzkumu a vývoje nových typů vlaků.

Železniční doprava hraje důležitou roli v ekonomice a životě lidí. Umožňuje snadný přístup do vzdálených oblastí a podporuje ekonomický růst.

Pro cestující je důležité mít kvalitní služby a pohodlné podmínky. Dopravci se snaží zlepšit své služby a přilákat více cestujících.

Železniční doprava je budoucností. Dopravci se snaží zlepšovat své služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Základním předpokladem úspěchu je kvalitní služba. Dopravci se snaží nabídnout rychlé, bezpečné a pohodlné služby. Investují do nových technologií a služeb.

Marketingová válka o prestiž, image a kvalitu. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Označování vlaků v běhu času. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

InterExpress vyvíjí služby EuroCity a InterCity. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Magie čísel. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

D-Zug přežil více než století. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Nová dimenze. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Do světa vstoupil nový železniční vlak. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.



NOVÁ DIMENZE. 1. nová dimenze železniční dopravy v České republice. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

D-Zug přežil více než století

Magie čísel. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Magie čísel

Nová dimenze. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.



LUXUS. Luján 783 se vyznačuje vysokou rychlostí. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Jaké kategorie spojů provozují České dráhy

Pro každou kategorii vlaků existují specifická pravidla. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

InterExpress vyvíjí služby EuroCity a InterCity. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Magie čísel. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

D-Zug přežil více než století. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Nová dimenze. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Do světa vstoupil nový železniční vlak. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

InterCity vyvíjí služby EuroCity a InterCity. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Magie čísel. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

D-Zug přežil více než století. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Nová dimenze. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Do světa vstoupil nový železniční vlak. Dopravci se snaží nabídnout lepší služby a přilákat více cestujících. Investují do nových technologií a služeb.

Předplatte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090

České dráhy a Vítkovice Machinery Group ve čtvrtek 15. ledna slavnostně zahájily ověřovací provoz lokomotivy 714.801 s pohonem na stlačený zemní plyn CNG (Compressed Natural Gas). Stroj bude nasazen v osobní dopravě na trati z Opavy do Hlučína. Jde o premiéru nejen v České republice, ale i celé střední Evropě. Hlavním benefitem přestavby je radikální snížení emisí a také nižší provozní náklady. Oproti klasické diesellové lokomotivě by měl být provoz novinky asi o polovinu levnější.



Lokomotiva, jejíž pohon společně vyvinuli odborníci ze strojírenské skupiny Vítkovice a Výzkumného Ústavu Železničního, je v majetku Českých drah a stabilně zařazená do provozu na opavském Provozním pracovišti DKV Olomouc. Cílem zkušebního provozu lokomotivy, který se plánuje do konce letošního června, je srovnání provozních nákladů s běžnou diesellovou lokomotivou. Pohon na CNG by oproti diesellové lokomotivě podobných parametrů měl ušetřit téměř polovinu finančních nákladů. Alespoň to tvrdí zástupci výrobce plynové zástavby. „Provoz této lokomotivy je zhruba o 40 procent levnější, navíc i ekologický, protože neprodukuje žádné prachové částice a má nižší emise oxidu dusíku, oxidu uhličitého a uhlíkatého,“ říká mediální zástupce Vítkovice Machinery Group Eva Kijonková.

Původně diesellová lokomotiva 714.010 (postavená na rámu Pylštyka 735.167), s novým označením 714.801, vozí od čtvrtka 15. ledna tři páry spojů denně, které z opavského východního nádraží vyjíždějí v 5.42, 13.42 a 15.42, a naopak z obrátové stanice v Hlučíně na Ostravsku pak v 6.30, 14.30 a 16.30 hodin. Přesto nejde o úplně první nasazení – lokomotiva byla již loni po několik měsíců zkoušena v posunovací službě ve stanici Bohumín, protože v té době neměla ještě souhlas pro vozbu vlaků osobní dopravy. Stroj 714.801 vznikl již v roce 2011 a nejprve byl testován ve vlečkovém provozu společnosti Vítkovice Doprava ze strojírenské skupiny Vítkovice Machinery Group.

Akční rádius dosahuje 1 500 kilometrů

Čtrnáct metrů dlouhý a čtyři metry vysoký stroj na stlačený zemní plyn patří k ojedinělým svého druhu v Evropě. Do vlnku dostal dva plynové motory, každý o výkonu 260 kW. Místo původní palivové nádrže na naftu jsou v těchto prostorech umístěny vysokotlaké lahve s celkovým objemem 3 430 litrů, což představuje zhruba 530 kilogramů stlačeného zemního plynu. „Právě díky tomuto velkému objemu je naše lokomotiva na CNG schopna na jedno naplnění ujet až

1 500 kilometrů. Akční rádius je samozřejmě závislý na profilu tratě a hmotnosti vlaku. V ověřovacím provozu vozí 714.801 na každém běžném výkonu čtyři přívesné vozy řady 010 a v dopoledních hodinách ho využíváme také na staničním posunu v Opavě. Díky racionálnímu využití lokomotivy stačí jedno plnění plynem za týden. To vykonává prozatím pověřený zaměstnanec společnosti Vítkovice Doprava,“ říká přednosta bohumínské Provozní jednotky DKV Olomouc Jan Podstawka. Plynová lokomotiva se zatím bude po týdnu střídát s klasickým dieselem, aby mohly být spotřeby obou strojů průběžně porovnávány.



Pohon zajišťují dva motory TEDOM, každý o výkonu 260 kW.

714.801 V DATECH

- Délka: 14 290 mm
- Výška: 4 165 mm
- Šířka: 3 100 mm
- Rozvor podvozků: 7 600 mm
- Zásoba plynu: 530 kg CNG při tlaku 200 bar
- Výkon: 2x 260 kW
- Motor: 2x TEDOM TG 250 AV
- Dojezd na jedno naplnění: až 1 500 km
- Max. rychlost: 80 km/h
- Hmotnost na nápravu: 16 tun

Lenivější, ale tišší

Podle kontrolora vozby Bohuslava Gavla se prošel každý strojevodoucí, který vykonává službu na trati Opava – Hlučín, odpovídajícím školením z obsluhy lokomotivy. „Kolegové se během dvou až tří hodin seznámili se strojem nejen teoreticky, ale vykonali i praktickou zkoušku jízdy, aby zjistili odlišnosti od řízení diesellových strojů. Není jich však mnoho – jde například o sledování tlaku plynu na manometrech či evidenci ujetých kilometrů.“ Lokomotiva na CNG má však nepatrně nižší výkon než diesellová, což se projevuje na pomalejším rozjezdu i delším čase pro dosažení traťové rychlosti. To je daň za ekologický pohon, příznivější stránkou je výrazně nižší hloučinnost, což zpřijemňuje výkon služby strojevodoucího.



FOTO AUTOR (3x)

OVLÁDÁNÍ. Princip obsluhy a řízení CNG lokomotivy se od běžné motorové příliší neliší. Strojvedoucí navíc jen sledují tlak plynu a pečlivě evidují ujeté kilometry.

Nová plnička vyroste v Opavě

U alternativních pohonů bývá problémem dostatek stanic na plnění konkrétním médiem. První (a zatím jediná) lokomotiva CNG Českých drah je plněna v opavském Provozním pracovišti DKV Olomouc, kde se nachází kompresní plnicí stanice. Zástupci Vítkovice Machinery Group při příležitosti uvedení stroje do osobní dopravy sdělili, že záměrem skupiny je vybudovat poblíž provozního pracoviště také velkou stacionární plnicí stanici CNG. Z té by se plnila nejen

lokomotiva, ale i autobusy opavského regionálního dopravce, který má svou základnu v sousedství, a využívat by ji mohli i motoristé s automobily na CNG. Pokud se první CNG lokomotiva osvědčí po stránce technicko-provozní i ekonomické, mohlo by využití alternativních paliv, kterým je i stlačený zemní plyn, doznat výraznějšího rozšíření i na železnici. Obecně má vzrůstající trend, ale nejdynamičtější nárůst se projevuje v automobilové a autobusové dopravě.

MARTIN HARÁK

Motiv railjetu na tramvaji vyrazil do brněnských ulic

Do nového kabátu se kompletně převlékla jedna z běžně provozovaných brněnských tramvají typu Tatra T13, jejichž design navrhla firma Porsche. Z tradičního červenobílé „šaliny“ se díky několika šikovným rukám stal během pouhých dvou dnů vlak railjet Českých drah. Sice jen „jako“, ale boky tramvajového vozu dokonale evokují interiér nejmodernějšího tuzemského rychlovlaku spojujícího sedmkrát denně jihomoravskou metropolí s Prahou, respektive Vídní a Grazem.

Třicetimetrový kolos musí být nejprve přesně přeměřen

Celoplošného polepu se ujala renomovaná firma Grafika Pavlica, která má s podobnými pracemi mnohaleté zkušenosti. „Na tramvaji typu Porsche, což je vícečlánkové vozidlo o délce třiceti metrů, jsme si v dílně připravili předem okolo dvě stě metrů čtverečních samolepicích fólií. V odpovídajícím měřítku si nejpr-

ve grafický návrh vytvoříme v počítači a následně vše začneme postupně tisknout na velkoformátovém digitálním stroji,“ vysvětluje Roman Pavlica. Ten se svým týmem spolupracovníků vytvořil na jedné z tramvají v brněnské vozovně Medlánky dokonale iluzi vlaku.

Měkčené fólie drží perfektně tvar

Pečlivě naměřené a připravené jednotlivé segmenty polepových fólií v měřítku odpovídajícím reálné velikosti tramvaje projdou nejdříve anti-grafitovou laminací. „Ta je velmi důležitá kvůli případnému nájezdu graffitových vandalů, kteří nemají žádné zábrany. Pokud by takovou tramvaj posprejovali, tak se jednoduchým způsobem dá barva setřít z takové fólie dolů. Navíc je díky laminaci polep velmi trvanlivý a může vydržet až pět let v běžném denním provozu. Pokud máme všechny tyto práce za sebou, přijdeme ve smluvený čas, zpravidla jde o víkend, kdy

vyjíždí na tratě méně vozidel, a v tří-, respektive pětičlenném týmu takovou tramvaj polepíme,“ říká Roman Pavlica. Fólie, z nichž se vytváří celozbový po-

lep, jsou měkčené, takže se pohodlně lepí i na zaoblené rohy vozidel. A že takových ploch má tramvaj Porsche hodně, není vůbec pochyb. Podle Romana

Pavlici se dá polep vyladit tak dokonale, že na první pohled tramvaj vypadá, jako by byla nalakovaná a nikoli polepená.

„Boky tramvají zvládáme vcelku bez jakýchkoli problémů, více soustředění musíme být ale na aerodynamicky tvarovaný předek a zadní část vozidla. K tomu je dobrá znalost technologie výroby fólií a samozřejmě i přesné míry tramvaje, protože leckde se jedná o opravdu o milimetry. Fólii vždy nahřívá jeden z kolegů horkovzdušnou pistolí tak dlouho, až dostane finální tvar, a po chvíli zatvrdne a polep je hotový,“ doplňuje Pavlica. Tramvaj je po dokončení polepu schopna okamžitě vyrazit na svou trasu a „railjetové“ Porsche evidenčního čísla 1921 bude možné vídat například na linkách 6 nebo 12, kde jsou ponejvíce nasazovány vozy tohoto typu.

MARTIN HARÁK



V PROVOZU. Tramvaj typu Tatra T13 s motivem railjetu je možné vídat například na linkách 6 nebo 12 brněnské MHD. FOTO AUTOR



Více informací, fotografií a video najdete ve webové verzi Železničáře.

Na letištiště ve Vídni se cestující dostanou rychleji

Austrian 

KRÁTCE

Otevření nového průjezdného hlavního nádraží ve Vídni, vybudování spojovací tratě z Ostbahn na letištiště Schwechat a modernizace tamního vlakového nádraží za 180 milionů eur a další investice na Westbahn umožnily významně zkrátit jízdní dobu mezi důležitými městy v Rakousku a vídeňským letištištěm a především zavést v této lokaci přímé dálkové spoje. ÖBB a Austrian Airlines uvedly na rakouský trh službu pod obchodním označením AIRail, známou také ze sousedního Německa pro provoz spojů v „letové výšce nula“ při cestách z Kolína nad Rýnem a Stuttgartu na frankfurtské letištiště.

Palubní vstupenka slouží i pro jízdu vlakem

V tabulce jízdního řádu ÖBB pro trať číslo 100 tak cestující najde například spoj ICE 323 ze stanice Linz Hbf do cílové stanice Flughafen Wien, který je navíc označen také jako letecký spoj OS 3502. Letečtí cestující v třídě business nebo členové klubu AUA/Miles&More mohou využít služeb komfortní čekárny ÖBB Lounge a provést svůj check-in na celý let u personálu ÖBB. Cestující v ekonomické třídě mají pro svůj „letecký“ check-in k dispozici automat v Reisezentrum. Při check-in vydaná palubní vstupenka Austrian Airlines slouží i jako jízdenka pro rezervovaný přímý vlakový spoj na vídeňské letištiště Schwechat. Při přestupu z vlaku na letecký spoj pak při přepravě svých zavazadel mohou cestující využít služeb nosičů ÖBB. Díky voucheru, který je součástí „leteckého“ odbavení, mohou cestující využít také občerstvení v restauračním voze ICE.

Dojezd na letištiště se výrazně zrychlil

Doba jízdy z hlavního vlakového nádraží v Linci nedaleko centra města na letištiště ve Vídni je díky rozsáhlým investicím do železniční infrastruktury a maximální rychlosti vlaků kolem 200 km/h, u railjetů až 230 km/h, pouze 1 hodina a 47 minut. Nové přímé spojení na letištiště poslouží i dalším cestujícím. Z hornorakouského Welsu trvá cesta 2 hodiny a 3 minuty, ze St. Pölten pouhých 50 minut, z přestupního uzlu Meidling na jižním okraji hlavního města dokonce jen 25 minut. V jízdním řádu 2015 zajíždí na vídeňské letištiště 15 spojů ICE ve dvouhodinovém intervalu (denně 7x na letištiště a 8x z letištiště).

Za rok se má nabídku přímého spojení na letištiště ještě podstatně rozšířit. Dálkové spoje railjet a InterCity přijíždějí ze západu Rakouska do Vídně budou pokračovat přes hlavní nádraží na letištiště dvakrát za hodinu. Celkem půjde o dvatřicet vlaků InterCity a 27 spojů railjet. Přímé spojení s letištištěm tak získá také Salzburg (cestovní doba 2 hodiny a 49 minut), Innsbruck (4 hodiny a 35 minut) a o dalších 5 minut na 1 hodinu a 42 minut se má zkrátit cestovní čas z Lince.

Díky vlakům InterCity budou moci cestovat na letištiště bez přestupu také lidé z dalších zastávek, například z Attnang-Puchheimu, Vöcklabrucku, St. Valentinu, Amstettenu nebo Tullnerfeldu.

Rakousko je po Německu či Francii další zemí, kde se vlaky staly součástí letových řádů. Linec s metropolí našich jižních sousedů Vídní od 14. prosince 2014 spojují takzvané „lety ve výšce nula.“ Lepší spolupráci mezi železničním a leteckým dopravcem umožnila dohoda Rakouských spolkových drah (ÖBB) s národní leteckou společností Austrian Airlines. Cestování na letištiště Schwechat výrazně zrychlilo.



Lepší spojení na letištiště čeká i na obyvatelé Štýrska a Korutan na jihu Rakouska, byt zdejší cestující budou muset na vídeňském hlavním nádraží přestupovat. ÖBB ale slibují, že mnoho z těchto přípojných vlaků bude stát u stejného nástupiště. Cesta z Grazu na letištiště bude trvat zhruba 3 hodiny a z Klagenfurtu 4 hodiny a 18 minut.

Obyvatelé a také návštěvníci rakouské metropole mohou pro cestu na letištiště Schwechat i nadále využít spojení městskou rychlodráhou S7 z Floridsdorfu přes Praterstern a Mitte, které trvá asi 25 minut a jezdí po půlhodině, nebo speciální letištní expresy CAT – City Airport Train, spojující stanici Mitte a letištiště. Jejich jízdní doba je jen 16 minut a interval činí rovněž půl hodiny. Řada leteckých společností navíc svým pasažérům vychází vstříc – odbavení nabízí (check-in) již v centru města před nástupem do vlaku CAT.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

ÁZERBÁJDŽÁN

Stadler vyrobí jídelní a lůžkové vozy

Ve druhém největším městě Ázerbájdžánu – Ganji – na konci roku 2014 položili základní kámen k novému výrobnímu záводу Stadler Rail. Ceremonie se zúčastnil i prezident Alijev. Stadler v roce 2014 získal zakázku na výrobu 27 lůžkových a jídelních vozů pro Ázerbájdžánské železnice. Předpokládá se, že národní dopravce objedná i 68 jednotek Flirt. Prezident při ceremonii šéfovi Stadleru přislibil i zakázku pro metro v Baku, kterou měl původně získat Alstom. Nový závod by měl být otevřen v roce 2016 a měl by zpočátku ročně vyrábět 60 vozidel. Záměr je, že by výroba byla i pro export do Kazachstánu, Gruzie, Uzbekistánu, Turecka a dalších zemí. (sh)

ŠPANĚLSKO

CAF dodá jednotky pro Nizozemsko

Ve výběrovém řízení pro Nizozemské železnice (NS) na 120 jednotkových elektrických jednotek pro regionální dopravu zvítězil španělský výrobce CAF se svým konceptem „Civity“. Jednotky mají být dvou- či třířadové typu SGMm (řady 2100 a 2900). Kontrakt představitelé firmy podepsali v závěru roku 2014. Dodávky prvních strojů se očekávají v roce 2018. Zakázka má hodnotu 510 mil. eur a zahrnuje i několik opcí. (sh)

MAĎARSKO

Rakouské vagony jdou na odbyt i v Maďarsku

Státní železniční osobní dopravce MÁV-Start kupuje 55 osobních vozů od Rakouských spolkových drah (ÖBB). Hodnota připravovaného kontraktu činí 6,5 milionu eur (v přepočtu asi 182 milionů Kč). Do tendru na koupi železničních vozidel se přihlásily pouze ÖBB. V dodávce je také šest řídicích vozů. Nákup rakouských ojetin nebude realizován z evropských finančních zdrojů. MÁV-Start disponuje více než 2 200 osobními vagony, jejichž obměna je nevyhnutelná. (GaK)

NĚMECKO

Dopravce investuje miliardu do tunelů

Nejpozději do roku 2019 hodlají Německé dráhy obnovit 18 tunelů a do roku 2024 by to mělo být dalších šestáct. Mnohé z nich přitom mají historickou hodnotu a význam. K nejdražším projektům, které se v současnosti realizují, patří obnova 135 let starého tunelu „Kaiser-Wilhelm“ u Cochemu na Moseli (Porýní-Falcko). Na této stavbě by mělo být do roku 2016 investováno 200 milionů eur. V dalších pěti letech by měla být na sánci vydána přibližně jedna miliarda eur, což je podle současného investičního programu DB Netz AG dvojnásobek. Prostředky mají plynout především z fondů na modernizaci od státu. (sh)

Comeback Orient expressu? Japonci trumfují legendu

Není na světě mnoho zemí, kde je železnice tak populární, jako je tomu v Japonsku. Za modely vládků či za luxusní cesty po železnici lidé vydají mnoho peněz. To vede provozovatele drah k vymyšlení nových věcí. Dnes jezdí přes Kjúšú za turistickými atrakcemi okolí vlak Nanatsuboši. Tento spoj společnosti JR Kjúšú má sedm vozů, z toho pět lůžkových, jeden restaurační a jeden lounge, v němž je i klavír a bar. S lokomotivou stál téměř tu samou cenu jako vysokorychlostní vlak Šinkanzen, který je však mnohem delší. Lokomotiva je dvouzdrojová s pohonem na elektřinu i diesel a její červená barva má evokovat okolní přírodní krásy.

Po přepychovém hotelovém vlaku pro Kjúšú nyní s podobnou soupravou vstupuje na tento trh dopravce JR East. Jedná se o železniční společnost působící ve východním Japonsku.

Své předchůdce má nový vlak zastínit designem a komfortem

JR East již dnes cestující láká na známé noční vlaky Kassiopeia a Hokutosei, se-

stavené z lůžkových a restauračních vozů. Pro japonské železniční fanoušky je povinností se v tomto zařízení svězt. Nový pětihvězdičkový vlak by však měl

luxusní vlaky, legendární Orient express nevyjímaje, zastínit nejen designem, ale také komfortem a samozřejmě i cenou. Návrh je dílem automobilového

designéra Kena Okuyamy, který pracoval mimo jiné i pro firmy Porsche a Ferrari. Jeho tvůrby po dokončení měl mít patrové apartmány a velkorysé společenské prostory ne náhodou připomínají interiéry na „Cruise Ships“, tedy luxusních lodích pro okružní cesty.

Panoramatické průhledné stěny vedou až ke střeše

Mezi deseti připravovanými vozy budou v soupravě i dva panoramatické vagony s průhlednými stěnami až ke střeše. Dále by pasažéři měli k dispozici po jednom restauračním a také „lounge“ oddílů včetně pěti prostorných vozů se sedmnácti velkými apartmány, kde nechybějí koupelny a ložnice. Každý je určen pro 34 cestujících, i když je v tomto případě asi vhodnější výraz „hostů“.

Vlak má v budoucnu jezdit do nádherných přírodních oblastí kolem japonské metropole Tokia. Jízdenky pochopitelně nebudou nikterak laciné. Například dvoudenní cesta v luxusním hotelovém vlaku společnosti Kjúšú Nanatsuboši (7 hvězd), jenž byl nedávno

uveden do provozu, stojí od 180 tisíc do 525 tisíc jenů (tedy přibližně 1 300 až 3 800 eur).

Jezdit začal loni v říjnu

Oficiální zahájení provozu pětihvězdičkového vlaku proběhlo loni na podzim, konkrétně 15. října. Stěny a podlahy vozů jsou ze dřeva, ve sprchách jsou pak obloženy speciálním, aromaticky vonícím dřevem hinoki. Umyvadlo je ruční výroby, podobně jako nábytek pocházející z oblasti Fukuoky.

Domovskou stanicí je město Hakata, odkud bude vlaková souprava vyjíždět mimo jiné do míst jako Jufuin, Aso a Nagasaki. Cestující si může vybrat mezi cestou s jedním až třemi noclehy. Jízdenky stojí až 550 tisíc jenů (asi 4 200 eur) na osobu za dvoulůžkový pokoj. Přes tuto vysokou cenu u JR Kjúšú se hned na počátku objevila poptávka desetinasobně vyšší, než je kapacita vlaku, a tak je tento spoj již na začátku zkušebního provozu na několik měsíců beznadějně vyprodán. STANISLAV HÁJEK

Zdroj: www.japanmarket.de



LUXUS. Interiér nového vlaku připomíná spíše nejdražší hotel. Zajímavostí jsou průhledné stěny dosahující až ke střeše. FOTO AUTOR

NABÍDKA ČD TRAVEL



Egypt

V naší nové destinaci, egyptské Hurghadě, nabízíme hotely Sea Gull, Host Mark a Caribbean World. Jedná se o velmi pěkné hotely s kvalitními službami. Čeká vás all inclusive na 8, 11 a 12 dní s odletem z Prahy, Brna i Ostravy.



Kypr

Po loňském roce našimi klienty nově ověřená destinace Kypr, ve které nabízíme hotel Mimosa*** v romantickém, klidném prostředí poblíž střediska Protaras za cenu od 14 600 Kč na 11/12 dní s polopenzí, hotel Chrystala*** na okraji rušnějšího střediska Protaras za cenu od 14 600 Kč na 11/12 dní s polopenzí a také nové hotel Cavo Maris*** přímo u pláže za cenu od 21 200 Kč na 11/12 dní s polopenzí a možností dokoupení all inclusive. Pobyt v období od 28. 5. 2015 do 12. 10. 2015. Všechny ceny jsou po dotaci od zaměstnavatele.



Bulharsko

Slunečné pobřeží – hotel Yunona
11/12denní pobyt s nástupem od 14. 6. do 6. 9. 2015, letecky z Prahy a Brna. Hotel all inclusive s bazénem, v centru městečka, 200 m od pláže s dlouhou promenádou, od 11 600 Kč (po dotaci od zaměstnavatele) za osobu ve 2lůžkovém pokoji. Možnost 1–2 přistýlek formou rozkládacího gauče.



Česká republika

Krkonoše – Harrachov – hotel Svornost***
ZVLÁŠTNÍ NABÍDKA v termínu 5. 2.–22. 2. 2015
4 noci za 4 480 Kč/dospělá osoba, dítě do 13 let ZDARMA
5 noci za 4 900 Kč/dospělá osoba, dítě do 13 let ZDARMA
7 noci za 6 200 Kč/dospělá osoba, dítě do 13 let ZDARMA
Cena zahrnuje: ubytování, polopenzi, 1x za pobyt oběd, vstupenku na bobovou dráhu a kávu s koláčem, Harrachov Card.



Česká republika

Jizerské hory – Lázně Libverda (hotel Nový dům, hotel INN)
Valentinský pobyt pro dva za 4 950 Kč na 3 dny (2 noci) kdykoli ve dnech 9.–15. 2. 2015.
Pobyt zahrnuje: 2 snídaně, 2 večeře, 3 procedury, 1 hod. whirlpool + saunu, volný vstup do fitness, 1x poukaz na kávu a moučník, 1x ovocný košíček na pokoj, 1x láhev perlivého vína.



SESTRY. Řada E40 byla využívána pro těžkou nákladní dopravu podobně jako sesterská E50, která však byla šestinápravová. FOTO WIKIPEDIA

Ke zrodu unifikovaných strojů před šedesáti lety přispěla poválečná obnova DB


V západním Německu začala poválečná obnova země velmi brzy a ve vysokém tempu. Pro železnici to znamenalo nejen opravu zničené infrastruktury, ale také ambiciózní program elektrifikace. Už před válkou byla řada drah v Bavorsku a Bádensku-Württembersku pokryta pavučinou trakčního vedení. Jeho délka v roce 1950 přesáhla 1 700 kilometrů a o deset let později to bylo už 3 462 kilometrů. Tak rozsáhlá síť potřebovala nové moderní lokomotivy pro osobní i nákladní službu.

Němečtí technici měli v tomto směru na co navázat. Vývoj elektrických mašin tam začal již na počátku 20. století a poslední konstrukce řad E 18, E 44 a E 94 z konce 30. a počátku 40. let byly v provozu úspěšné a vytvořily základ pro moderní stroje. První úvahy o nové lokomotivě proto vycházely z řady E 44 a měly vést k výrobě jediného univerzálního prototypu s řadovým označením E 46 a maximální rychlostí 125 km/h, který by dokázal dopravit 700 tun těžký rychlík na stoupání 10 promile rychlostí 90 km/h a 1 300 tun těžký nákladní vlak na stoupání 5 promile rychlostí 70 km/h. Nakonec zůstalo jen u plánu a vývoj se vydal k několika variantám specializovaných řad. Ty však vycházely z jednotné konstrukce a díky tomu byla více než třetina všech jejich součástí společná. O úspěchu jednotné konstrukce pak svědčí 1 934 vyrobených lokomotiv v letech 1956 až 1973. Zvoleny byly čtyři základní typy, které pak měly množství odlišných sérií, což později vedlo ke vzniku dalších lokomotivních řad (viz box).

O místo na slunci bojovaly čtyři prototypy tří výrobců
Cesta k jednotné konstrukční řadě elektrických mašin vedla přes čtyři různé prototypy řady E 10, o dodávané od srpna 1952 do března 1953 několika výrobců a tedy s různými konstrukčními prvky především v oblasti přenosu výkonu. Své stroje dodaly Krauss-Maffei s elektrickou výzbrojí AEG, Krupp s výzbrojí BBC a dvě lokomotivy vyrobil Henschel, s výzbrojí od Siemensu (SSW) a konsorcia BBC a AEG. Deutsche Bahn pak všechny lokomotivy podrobily náročným zkouškám, které probíhaly do roku 1955. Dopravce si mezitím na konci roku 1954 objednal sériové stroje jednotné konstrukční řady a 29. srpna 1956 převzal první sériovou lokomotivu E 41.001, která měla domovské depo v Mnichově. Pak následovaly další a další kusy všech provedení. E 10.101 byla vyrobena 4. prosince 1956 a první E 40 byla dodána 21. ledna 1957.

Prošlápaly cestičku legendární E 03
V polovině 50. let se uvažovalo také o vývoji těžké šestinápravové rychlíkové lokomotivy E 01 s rychlostí až 160 km/h. Tento projekt však nebyl realizován a na šestinápravý expresní stroj pod označením E 03, ovšem již pro rychlost 200 km/h, si museli Němci počkat do poloviny 60. let. Přesto jednotná konstruk-

Lokomotivy stejné konstrukce



Řada E 10 – rychlíková lokomotiva s max. rychlostí 150 km/h, výkon 3 700 kW, hmotnost na nápravu přes 21 tun.

Řada E 40 – modifikace řady E 10 pro středně těžkou nákladní dopravu. Parametry téměř shodné s řadou E 10, jen max. rychlost snížena na 100 km/h, od roku 1969 zvýšena na 110 km/h.

Řada E 41 – levná varianta jednotného stroje pro lehké osobní vlaky. Max. rychlost 120 km/h, výkon 2 400 kW, hmotnost na nápravu 17 tun.

Řada E 50 – šestinápravová (Co'Co') pro těžké nákladní vlaky, výkon 4 500 kW, max. rychlost 100 km/h, nápravová hmotnost 21 tun.



Střídání barevných schémat patřilo k době. Snímek z roku 1983 pochází z Offenburgu.



Kobaltová modř byla další používanou barvou. Rok 1984, před odjezdem z Lüneburgu.



Prvky unifikace byly patrné také na stano- višti strojvedoucího. Lišily se jen v detailech.

ce lokomotiv nesmazatelně zasáhla do zvyšování rychlostí. Verze E 10 známá jako E 10.12, později řada 112 nebo také Rheingold-Lok, byla určena pro 160 km/h. V letech 1962 až 1968 bylo DB dodáno 31 takových rychlých strojů.

Dva kusy E 10 byly v roce 1962 upraveny kvůli vývoji legendární řady E 03 dokonce na 200 km/h. Jinou rozsáhlejší úpravu představovaly lokomotivy E 40 určené pro sklonově náročné tratě, například Höllentalbahn (Freiburg im Breisgau – Donaueschingen) se sklonem až 57 promile. Ty byly vybaveny elektrodynamickou brzdou.

Dnes poslední z elektrických zástupců jednotné konstrukční řady z 50. let stále zasahují do pravidelného provozu, například na začátku letošního roku byly stroje řady 115 ještě nasazeny v dálkové dopravě na Gäubahn (Stuttgart – Singen – Švýcarsko) a v noční dopravě mezi Lipskem a Erfurtem. Rychle se však blíží doba, kdy úspěch německé poválečné konstrukční školy budou připomínat už jen jako muzejní exponáty mnoha německých železničních expozic a nadšeneckých spolků.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

