



Zavezli jsme novináře do Vídně na první rendez-vous s railjetem v barvách ČD

První souprava railjet určená pro České dráhy je již montážně dokončena. Od začátku února se testuje na zkušebních jízdách v okolí Vídně. Tento vlak byl ve středu 12. února představen generálním ředitelem Českých drah Daliborem Zeleným a zástupci firmy Siemens českým novinářům ve výrobním závodě Siemensu ve vídeňské čtvrti Simmering. Druhá jednotka se v ten moment nacházela v továrně na konečné montáži, třetí a čtvrtá pak v různém stadiu rozpracovanosti.

Již v letošním roce začne na českých kolejích malá revoluce. Od nového jízdního řádu totiž České dráhy plánují nasadit nové jednotky Viaggio Comfort od firmy Siemens na linku Praha - Brno - Vídeň - Graz. Ale už přibližně od poloviny roku se v českých railjetech, jak se jednotkám říká podle obchodní značky používané ÖBB, svezou první cestující v rámci zkušebního provozu. Celkem dostanou České dráhy sedm těchto na středoevropské poměry vysoce nadstandardních vlaků. První jednotku, která již jezdí (bez cestujících) okolo Vídně, jsme ukázali ve středu 12. února novinářům.

Zástupci médií si ve Vídni prohlédli kompletní sestavu sedmidílné jednotky, která se skládá z osobních vozů, bistrovozu a řídicího vozu. „V řídicím voze se nachází nejen klasická první třída, která se běžně nazývá First, ale i luxusní třída, která se u Rakouských spolkových drah původně nazývala Premium a dnes je přejmenována na Business. Stejně se bude nazývat i u Českých drah. První a luxusní třída jak u Rakouských spolkových drah, tak u Českých drah nabízejí vysoký komfort,“ říká Roman Kokšal, ředitel dopravních divízi Siemensu ČR, který novináře společně s generálním ředitelem Českých drah Daliborem Zeleným do Vídně doprovázel.

Prohlídka hal i lakovny

Zástupci firmy Siemens seznámili české novináře se základními údaji o výrob-

ním závodě Werk Leberstrasse v Simmeringu, kde se railjety vyrábějí. Reprezentanti médií si prohlédli všechny výrobní haly. Nejdříve se vydali na místo, kde vzniká hrubá stavba vozidla. Poté se skupina přesunula do lakovny, nejmodernějšího pracoviště vídeňského závodu. „Toto pracoviště je plně robotizované a je zde zaručena vysoká kvalita výsledného laku vozových skříní. Celý proces řídí počítač s velmi malým počtem zaměstnanců, což zásadně zefektivňuje celý lakovací proces,“ řekl ředitel divíze Siemens Rail Systems pro střední a východní Evropu Arnulf Wolfram.

Z lakovny se vydala novinářská výprava do haly konečné montáže, kde byly k vidění jednotlivé vozy druhého railjetu v různých stadiích rozpracovanosti od zahájení konečné montáže až po úplnou finalizaci. Novináři si tak mohli prohlédnout, jak se do vozidel lepí okna, montuje kabeláž, komponenty do spodku vozu jako například centrální zdroj energie, vzduchojemy nebo klimatizační jednotka. Dále viděli, jak se dokončuje interiér, vnitřní obložení a sedačky vozu a u řídicího vozu zástavbu stanoviště strojevodoucího, tedy nejen samotný pult, ale i jednotlivé rozvaděče.

V hale konečné montáže byla mimo railjetů k vidění řada dalších zajímavých výrobků. Jedněmi z nich jsou například komfortní lůžkové vozy pro Ruské železnice, kterých se ve Vídni vyrobí více než dvě stovky kusů.

→ Pokračování na straně 2

SLOUPEK

Dopravní terminály vznikají díky ROP

Čísla za loňský rok potvrdila, že zájem o cestování našimi vlaky roste. Tento pozitivní trend je bezesporu odrazem investic nejen do obnovy vozidlového parku, ale i ve stanicích. Lidé dnes volají po moderních přešupních terminálech. Jejich výstavba je ale možná pouze za podpory místních samospráv a krajů, ale především díky finanční podpoře Evropské unie prostřednictvím Regionálního operačního programu. Úspěšně čerpat evropské finance se daří například v Moravskoslezském



Kateřina Šubová

tisková mluvčí
Českých drah

kraji, kde na výstavbu přešupních terminálů byla z ROP alokována částka 10 milionů eur. Ve Studenci a Bruntálu čerpaly evropskou dotaci města, v Třinci město i České dráhy.

V případě stanice Studénka proběhla kolaudace nového terminálu loni na podzim. Nevyužívané budovy na protilehlé straně výpravní budovy ustoupily novému obratišti pro autobusy. Revitalizace se dočkalo celé přednádraží s novým stáním pro autobusy. Investováno bylo 26 milionů korun. I v Bruntálu se letos po letních prázdninách dočkají nového přešupního terminálu. Komplexní řešení a rekonstrukce přednádražního prostoru vyjde na necelých 50 milionů korun. V pravé části od výpravní budovy vznikne nové stání pro autobusy a objekt se sociálním zařízením. Na místě staré výpravní budovy vyrostou parkoviště. Nejrozsáhlejší proměnou projde třinecké nádraží – vyžádá si investici přibližně 100 milionů korun, přičemž 80 milionů zajistí ČD. Zbourá se vyvýšená bytová část nad vestibulem a obě krajní křídla. V objektu vznikne restaurace, obchodní prostory i nové odbavení pro cestující a čekárna. U nádraží bude vybudována klidová zelená zóna, nová autobusová stání a parkoviště.

INFORMUJEME

Z evropských fondů jsme pořídili 88 vozidel

Panteři, Žraloci, Pavouci, Sloni i Regionovy. Na všechna tato vozidla přispěla Evropská unie prostřednictvím Regionálních operačních programů. Od roku 2010 České dráhy investovaly do obnovy vozidlového parku pro regionální dopravu 16,5 miliardy korun. Hodnota projektů, na kterých se Regionální operační programy podílely, přitom dosahuje 6,8 miliardy korun. Nárůst hodnoty spolufinancovaných vozidel byl přitom dramatický. Zatímco v roce 2011 hodnota vlaků, jež byly pořízeny za přispění evropských peněz, dosáhla půl miliardy, za deset měsíců loňského roku to byly bezmála čtyři miliardy.

Začalo to na podzim 2011

V rámci sblížení členských států Evropské unie bylo pro období let 2007 až 2013 připraveno sedm Regionálních operačních programů. České dráhy realizovaly 18 projektů ve dvanácti krajích na poříze-

loků řady 844 (poprvé v Plzeňském kraji 17. září). V roce 2012 se hodnota vozidel pořizovaných pouze z vlastních prostředků Českých drah oproti těm, na které přispěly strukturální fondy EU, poprvé obrátila ve prospěch dotovaných. Jejich hodnota dosáhla 2,6 miliardy korun (oproti 1,9 z vlastních zdrojů).

Poslední bude RegioPanter

Loňský rok byl ve znamení finišu dodávek a do konce října měly České dráhy v provozu 84 z celkové počtu dotovaných vozidel. Historický okamžik – dodání posledního vozidla – nastává právě v těchto dnech. Jde o jednotku 650.004 pro Jihočeský kraj, která bude předána do konce února letošního roku. V ostatních krajích jsou již v provozu všechny soupravy, které byly v rámci podpory EU nasmlouvány. Za tři roky tak národní dopravce získal v rámci Regionálních operačních programů vozidla v celkové



České dráhy chtějí stejně intenzivně jako programů pro regiony využít možností zejména Operačního programu Doprava 2 pro období let 2014 až 2020.

ně 88 vozidel. Konkrétně šlo o osm jednotek řady 471 CityElefant, 22 motorových jednotek řady 844 RegioShark, 28 motorových vozů řad 840 a 841 RegioSpider, 19 elektrických jednotek řad 440, 640 a 650 RegioPanter a také 11 dvoučlánkových Regionov (řada 814). Historicky prvním vozidlem z tohoto výčtu se stal RegioSpider, který byl slavnostně předán do provozu v Kraji Vysočina na státní svátek 28. října 2011.

Již v průběhu následujícího roku se dodávky „ropových“ vozidel rozeběhly na plně obrátky – počínaje čtyřmi CityElefanty pro Středočeský kraj, další dvěma pro Moravskoslezský na jaře a v létě přes první jednotku RegioPanter 650.001 koncem září pro Jihočeský kraj až po uvedení do zkušebního provozu nových Žra-

hodnotě bezmála sedm a půl miliardy korun, přičemž z evropských peněz České dráhy získaly částku 2,89 miliardy korun. I díky využití těchto prostředků se kvalita služeb železniční dopravy v regionech rychle zvýšila.

I přesto, že využití ROP pro nákup dalších vlaků pravděpodobně končí, možnost čerpání evropských fondů pro další kvalitativní růst parku vozidel rozhodně nikoli. České dráhy chtějí stejně intenzivně jako programů pro regiony využít možností zejména Operačního programu Doprava 2 pro období let 2014 až 2020. Ten by měl pomoci s financováním nákupu souprav zejména pro dálkovou dopravu a podpořit strategickou koncepci obnovy vozidlového parku právě z podzimu 2013.

VÁCLAV RUBEŠ

Vývoj evropského rádiového systému

Technologie GSM-R ovládla takřka celý svět. Co a kdo stojí za jejím úspěchem?

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



PRO VÁS

Pozor na prolongaci jízdních výhod

Nezapomeňte, že prolongaci jízdních výhod na letošní rok je nutné provést do 28. února 2014! Příslušnou částku můžete uhradit u pokladní přepážky nebo v eShopu ČD. Zaměstnanci Skupiny ČD, SŽDC, Drážního úřadu a ministerstva dopravy, rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (vyjma dětí) a pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků) platí 1 000 korun, důchodci a děti do 26 let (zaměstnanců, důchodců a sirotků) 500 korun.

S výhodným tarifem za nákupy do Salcburku

Průběh letošní zimy zatím příliš lyžování nepřije. Zkuste proto vyrazit za památkami či nákupy do Salcburku v ceně 818 korun (29 eur). Včasná jízdenka Evropa s přestupem v Linci umožní za šest a čtvrt hodiny dojet z Prahy do čtvrtého největšího rakouského města. Z Prahy lze cestovat rychlíkem R 1541 F. A. Gerstner v 5.33 h s příjezdem do Lince v 10.24 a z Lince v 10.32 spojem IC 690 Jacques Lemans s příjezdem do Salcburku v 11.48. Další možnosti jsou odjedy z Prahy v 9.33 a ve 13.33 s přestupem v Linci a příjezdem do Salcburku v 15.48, resp. v 19.48. Zpět je možné cestovat ze Salcburku v 6.04 vlakem railjet RJ 767 a s přestupy v Linci a Českých Budějovicích přijet do Prahy ve 12.31, případně spoji s odjezdem ze Salcburku v 10.12, resp. ve 14.12, s přestupem v Linci a s příjezdem do Prahy v 16.31, resp. ve 20.31. (hop, tis)

KAM JET

Novopacký expres na ochutnávky piva



Na neděli 23. února připravilo muzeum Výtopna Zdice jízdu zvláštním vlakem z Prahy a Mladé Boleslavi na exkurzi do novopackého pivovaru spojenou s ochutnávkou několika druhů piv. Jízdu zajistí dieselová lokomotiva Prasečko T 212.0 s vozem typu Rybák s dřevěnými lavicemi. Z Prahy se odjíždí v 6.45 ráno, z Mladé Boleslavi v 9.00. Odjezd z Nové Paky se plánuje po patnácti hodině. Součástí exkurze bude rovněž seznámení s výrobními postupy Pivovaru Nová Paka založeného roku 1842. Ochutnávka piva proběhne přímo z ležáckého tanku. Zájemci mohou vyzkoušet i speciální piva třešňová, závorová a kopnopná. Vzhledem k omezené kapacitě vlaku je třeba se na akci předem objednat na e-mailové adrese saxi-doprava@seznam.cz či na telefonu 777 209 817. Další podrobnosti včetně cen najdete na www.saxi.cz. (hop)

Zavezli jsme novináře do Vídně na první...



FOTO MICHAL MÁLEK

→ Pokračování ze strany 1

V sousedství byly navíc vozy metra pro Mnichov ve speciálním nátěru „bavorská nebeská modř“ a současně ultranízkoopodlažní tramvaje pro vídeňský dopravní podnik – s nejnižší nástupní hranou na světě.

V bistrovozech si můžete sednout ke stolečku

Nedílnou součástí nových jednotek je bistrovůz, který se navíc vybaví chladičnými boxy, speciální parní troubou, mikrovlnnou troubou, ale také myčkou a lednicí. Nejen pro naše cestující, ale pochopitelně i pro další zahraniční klientelu je potěšující, že České dráhy zvolily oproti Pendolino rozšířenou možnost sezení u stolečku. V restaurační části je k dispozici čtrnáct míst u standardních stolků, jak to známe z klasických restauračních vozů. Na bistrovůz navazuje část první vozové třídy, která navíc nabízí tři místa pro handicapované cestující s omezením pohybu.

„Jídelní servis v railjetech je smluvně založen na prioritě obsluhy zákazníků přímo na místě formou minibaru a v první a Business třídě osobním roznosem stevarda. Z tohoto důvodu budou nejen railjet, ale současně i již provozované



Styl gastronomie u českých i rakouských souprav bude stejný včetně welcome drinku. Dokonce se u obou dopravců počítá s tím, že nabídka jídel se změní čtyřikrát ročně.



V OBJEKTIVU. Novináři fotografovali všechny části výrobního procesu vozidel.



FOTO MARTIN HARÁK (2x)



OBČERSTVENÍ. Nedílnou součástí jednotky je i bistrovůz.

FOTO MICHAL MÁLEK

Pendolino zařazené do jedné provozní skupiny vedené samostatným produkto- vým manažerem,“ říká šéf společnosti JLV Bohumír Bárta, který se osobně zúčastnil vídeňské prezentace. „Styl gastronomie u českých i rakouských souprav bude stejný včetně welcome drinku. Dokonce se u obou dopravců počítá s tím, že nabídka jídel se změní čtyřikrát ročně. Naše společnost by chtěla navíc v railjetech nabídnout oblíbené točené pivo. Jednáme i o možnost, že by každá cateringová společnost měla v nabídce i jedno z nejoblíbenějších jídel svých kolegů z druhé země,“ doplňuje Bárta.

Hodnocení od novinářů

Aleš Petrovský, redaktor elektronického magazínu ŽelPage, očekává od vlaků railjet zkvalitnění služeb na trase Praha – Brno – Vídeň – Graz. „Současně vítám zavedení zcela nového produktu ve vlacích Českých drah, který představuje například nová třída Business. V neposlední řadě půjde o uvolnění několika mála kvalitnějších vozů z nynějších vlaků EuroCity pro ostatní relace pod taktovkou Českých drah. Mrzí mě, že produkt railjet nebude kompletní v tom smyslu, že sešlo z prodeje dalších osmi souprav, které měly směřovat do Budapešti. Je třeba zdů-



Nasazení prvního railjetu předpokládáme na rychlíkových spojích 876 a 877 spojujících Prahu a Brno přes Českou Třebovou. Další souprava vyjede na spojích IC 572 a 573.

raznit, že jen vlaky railjet určitě nespasí kvalitu cestování na Českých drahách, proto je nutná další systematická obnova vozidlového parku,“ říká Aleš Petrovský.

Šéfredaktor magazínu Reportér a videomagazínu POZOR VLAK Jiří Dlabaja doplňuje, že vlak railjet představuje novou dimenzi cestování na české železnici a doufá, že nezůstane jen u nákupu sed-

mí souprav, ale že se podaří v budoucnu nakoupit větší množství těchto moderních a komfortních vlaků na evropské úrovni. „Mám jen obavu, že je kapacitně poněkud poddimenzovaný oddíl první třídy, protože na tak významné lince, jako je Praha – Vídeň – Graz, možná někdy nebudou místa stačit.“

Za pár měsíců na viděnou

Testovací jízdy vlaku railjet probíhají zatím bez problémů a na první vlak se na českých kolejích můžeme těšit již na přelomu dubna a května. „Nasazení prvního railjetu předpokládáme na vnitrostátních rychlíkových spojích 876 a 877 spojujících Prahu a Brno přes Českou Třebovou. Další souprava vyjede takřka vzápětí na spojích IC 572 a 573 z Prahy do jihomoravské metropole a zpět. Začátkem léta předpokládáme mezinárodní provoz na spojích EuroCity Franz Schubert a Smetana spojujících Prahu s Vídní a Vídeňským Novým Městem,“ říká ředitel Odboru obchodu osobní dopravy Českých drah Jiří Jeřeta.

Náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu ČD Michal Štěpán, který se rovněž zúčastnil akce ve Vídni, ale upozornil, že na plánované lince z Prahy do Grazu se vlaky objeví v plném rozsahu provozu až v prosinci. „V té době bude celá trasa pokryta luxusními jednotkami, jejichž provoz zajistí na základě společné smlouvy ČD a ÖBB. Na trase tak uvidíme nejen railjety v modré barvě Českých drah, ale i červené jednotky rakouského národního dopravce,“ dodává Michal Štěpán. MARTIN HARÁK

Na Tábořsku změnili obslužnost ve prospěch autobusů

Od mimořádné změny jízdního řádu 3. února skončil provoz 7 regionálních vlaků v Jihočeském kraji. Autobusy nahradily vlaky Os 8202, 8203 a 8205 mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Budějovicemi, vlaky 8232, 8235 a 8237 mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí a vlak 8210 v celém úseku Tábor – České Budějovice. V autobusech neplatí tarif ČD (ceny v autobusech jsou srovnatelné s aplikací IN 25 %), některá místa přestala být obsluhována a autobus nahrazující spoj Os 8202 (ráno v 5.24 h z Českých Budějovic) jezdí pouze ve všední dny. Proč se tak stalo? O vysvětlení jsem požádal Jiřího Čejku z organizace JIKORD, která v Jihočeském kraji objednává veřejnou dopravu.

Hledali 38 milionů korun

Příčina podle něj vězí v navýšení částky, kterou České dráhy požadovaly za provoz vlaků v základní dopravní obsluž-

nosti, a to jednak kvůli skokovému růstu poplatku za dopravní cestu od SŽDC, jednak kvůli zohlednění odpisů za nové RegioPantery. „Brali jsme ohled na to, aby obslužnost zůstala zachována, ale bohužel jsme nebyli schopni zajistit z krajského rozpočtu 38 milionů korun navíc. Došlo tedy k jednání s KČOD České Budějovice, kterému jsme dali volnou ruku, aby navrhlo zrušení vlakových spojů ve stejném finančním rozsahu,“ vysvětluje Jiří Čejka. Ředitel KČOD České Budějovice Jiří Kafka k tomu dodal: „Je pravda, že jsme vytipovali konkrétní spoje. Rozhodnutí o optimalizaci ale padlo ze strany organizace JIKORD, nikoli Českých drah.“

Na regionální trati Čičenice – Týn nad Vltavou byl zastaven pravidelný provoz osobních vlaků již dříve. Loni dokonce JIKORD doufal v obnovení některých spojů v jízdním řádu 2014. Bohužel se to nepovedlo, naopak krácení pokračovalo



OMEZENÍ. Některá místa v Jihočeském kraji přestala být obsluhována vlakem. Podle Jiřího Čejky z organizace JIKORD se tak stalo z finančních důvodů. FOTO AUTOR

na trati 220, kde ubylo zmíněných sedm vlaků. Ty byly zpravidla neefektivně vedeny těžkou elektrickou lokomotivou a dvěma vozy, což nepřiměřeně navyšova-

lo poplatky za dopravní cestu. „Do poslední chvíle jsme doufali, že se domluvíme. Nakonec jsme byli nuceni, ač neradi, sáhnout k tomuto kroku,“ vysvětluje Čejka.

Stavba koridoru stejně omezí propustnost tratě

Dalším argumentem pro náhradu vybraných osobních spojů mezi Tábořem a Českými Budějovicemi je i plánovaná rozsáhlá stavební činnost na koridoru, která sníží propustnost tratě. JIKORD také upozorňuje, že po dostavě koridoru bude trať do Veselí vedena v jiné stopě a body Chotýčany a Hluboká tak železnice stejně neobsloží, což odpovídá i schválenému plánu dopravní obslužnosti území. „Ministerstvo se netají tím, že až bude trať modernizována, tak se soustředí na objednání dvou segmentů rychlých a relativně rychlých vlaků, přičemž osobní dopravu zajistí ta druhá skupina. Znamená to, že by středně rychlé vlaky zastavovaly v Ševětíně,“ vysvětluje Čejka. Po ukončení výluk dojde v této části tratě 220 ke změně konceptu a ve špičkách by se tam vlaky v rozsahu dopravního plánu mohly vrátit. MARTIN NAVRÁTIL

Dráhy potřebují odborné vedení, aby mohly prosperovat

KRÁTCE

Přislib další spolupráce s Jihočeským krajem

Memorandum o spolupráci v železniční dopravě v Jihočeském kraji podepsali 6. února v Písku generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený a hejtman Jiří Zimola. V dokumentu se obě strany zavázaly k plnění úkolů v rámci oblastí dopravní obslužnosti, dopravní infrastruktury, majetkového podnikání, výchovy i vzdělávání. „Těší mě, že se nejedná pouze o dopravu, protože naše vztahy s Jihočeským krajem jsou širší. Proto se tato dohoda týká například i spolupráce v oblasti školství, kde české dráhy podporují vzdělávání zejména ve sféře techniky," uvedl Dalibor Zelený. Dráhy budou v rámci svých ekonomických možností obměňovat svůj vozidlový park, Jihočeský kraj zase podpoří aktivitu ČD při získávání prostředků z EU v projektech, které se týkají rozvoje regionu.

eShop ČD komunikuje se zákazníky v němčině

Po angličtině se němčina stala dalším cizím jazykem podporovaným v eShopu ČD. Ke změně došlo během mimořádné technologické pauzy 7. února mezi půlnocí a jednou hodinou ráno. Na rozdíl od angličtiny museli IT specialisté řešit řadu specifík, zejména proslulé německé složeniny (tasemnice) si vyžádaly úpravu webové architektury. Například výraz vnitrostátní doklad je v němčině opsan hned čtyřmi slovy (Fahrausweise für den Inlandsverkehr). Můžeme být rádi, že eShop ČD neřeší názvosloví třeba z jiných oborů. V tom případě bychom se totiž mohli setkat i se slovem o 63 písmenech: Rindfleischetikettierungsüberwachungsaufgabenübertragungsgesetz (zákon o přenosu povinností při kontrole označování hovězího masa).

V Praze o čtvrtém železničním balíčku



Poslanci Evropského parlamentu Olga Sehnalová, členka Výboru pro dopravu a cestovní ruch, a Saïd El Khadraoui, koordinátor politické frakce Progresivní aliance socialistů a demokratů ve Výboru pro dopravu a cestovní ruch a hlavní zpravodaj politické části 4. železničního balíčku, se setkali 14. února v Praze jak s generálním ředitelem ČD Daliborem Zeleným a jeho náměstkem, tak i se zástupci ministerstva dopravy, SŽDC a odborového sdružení OSŽ. V budově GR ČD se diskutovalo především o 4. železničním balíčku, který obsahuje šest legislativních návrhů, jejichž cílem je dosáhnout integrovaného evropského železničního trhu. Návrhy se zabývají interoperabilitou a bezpečností, otevřením trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a řízením infrastruktury.

(rub, tis, mah)

Jak se mají využít evropské peníze, proč nenakupují České dráhy nejen nové luxusní vlaky railjet, ale i další moderní vozidla pro regionální i dálkovou dopravu, jak bude vypadat letošní hospodaření firmy. O všech těchto otázkách jsme diskutovali s generálním ředitelem a předsedou představenstva Českých drah Daliborem Zeleným.

V jaké fázi se nachází příprava a schválení střednědobé strategie obnovy vozidlového parku Českých drah?

Střednědobou strategii obnovy vozidlového parku jsme museli upravit tak, aby firma mohla nakupovat nová vozidla, ale zároveň se dále nezadlužovala. Změnou oproti minulosti je, že se k řešení všech problémů přistupuje hlavně tak, aby se firma mohla zase začít žít vlastní hlavní činností: přepravou cestujících. A těm by měla umět nabídnout nové a lepší vlaky. V současné době se patrně nejvíce mluví o vlacích railjet, kterých nakupujeme sedm kusů z takzvané první tranše. Tu druhou, kde mělo být dodáno dalších osm jednotek, jsme bohužel museli vzhledem k stávající finanční situaci firmy zrušit.



Plánovaný provozní výsledek po započtení odpisů bude plus 24 milionů korun. Plán naplníme tehdy, jestliže objednatelé dopravy uhradí všechny závazky podle smluv a navíc prodáme majetek v plánované výši půl miliardy korun.

Railjety budou letošní největší investicí. Nemí však, s ohledem na finanční situaci Českých drah, investici poslední?

České dráhy nemohou přestat investovat! Takže letos začne dodávka elektrických jednotek typu RegioPanter pro Jihočeský kraj za jednu miliardu korun, která bude pokračovat v příštím roce. Současně je v běhu modernizace vozů pro dálkovou dopravu. Letos bude navíc dokončena modernizace 40 vozů typu Bdmpee v šumperské továrně Parsnova, modernizací projde 64 vozů řady Bbdgme v ŽOS Trnava a také 15 vozů Abpee od polské firmy PESA. Vedle toho se revitalizuje 26 vozů řady Bdt v Krnovských opravnách a strojárnách.

Máte v plánu využít v příštích letech ještě nějaké finanční prostředky z evropských fondů?

Jak víte, vypsal jsem výběrové řízení na elektrické jednotky pro dálkovou a regionální dopravu. S vítězem ale podepíšeme pouze rámcový kontrakt a vlaky



FOTO: MICHAL MÁLEK

vlastních a externích zdrojů. Ale nepoužijeme žádný nový produkt, pouze bychom využili již dříve schválené a dosud nečerpané úvěrové rámce. I s touto variantou počítá náš podnikatelský plán. Letos doplatí České dráhy za sedm souprav railjetů 1,87 miliardy korun s tím, že celková částka za tyto vlaky činí asi 2,6 miliardy korun.

Můžete říci, jak bude vypadat letošní hospodaření?

Plánovaný provozní výsledek po započtení odpisů bude plus 24 milionů korun. Plán naplníme tehdy, jestliže objednatelé dopravy uhradí všechny závazky podle smluv a navíc prodáme majetek v plánované výši půl miliardy korun. Musíme se podívat i do svých řad a uspořít stovky milionů korun například za právní služby, marketing nebo poradenství. Předpokládám, že reálně se zadlužení firmy začne snižovat od roku 2016.

Jak byste hodnotil své půlroční působení na Českých drahách?

Za mého řízení firmy klesly ovlivnitelné náklady za druhý půlrok o 150 milionů korun oproti původnímu plánu. Zhruba polovinu peněz tvořil pokles osobních nákladů v souvislosti s restrukturalizační generálního ředitelství. Co je ale nejdůležitější, obě hlavní části firmy se znovu naučily vydělávat tím, od čeho byly zřízeny – tedy vlastní činností, osobní a nákladní železniční dopravou – a přestaly jen saturovat ztráty půjčovacími dalšími a dalšími penězi.

Jak vypadá situace v ČD Cargo? Loni na jaře byla velmi neutěšená...

Problém nákladní dopravy ČD Cargo spočíval do loňského roku – podobně jako v mateřské firmě – především v neoptimálním vedení firmy, a to na nejvyšších místech. Firma byla na této úrovni takřka zdevastovaná. Situaci jsme ale podle mě již stabilizovali. ČD Cargo má podepsanou podnikovou kolektivní smlouvu i podnikatelský plán na letošní rok. Díky aktivnímu obchodní politice se daří nahrazovat dříve ztracené přepravy a jen za poslední čtyři měsíce získala naše dceřiná společnost zcela nové zakázky za 350 milionů korun. V současnosti má ČD Cargo na rok 2014 podepsáno zhruba 95 procent plánovaných tržeb z vlastní přepravy. To se také pozitivně projevovalo výrazným omezením propouštění. Z původně předpokládané tisícovky se tak stalo šest set.

Jak vidíte svoji budoucnost ve vedení národního železničního dopravce? Novináři spekulují o vašem odchodu.

Byl jsem jmenován dozorcí radou a ta jediná mě může zase odvolat. Tuto kauzu, která bývá probírána v médiích, vůbec neřeším. Moje existence na funkci generálního ředitele ČD není závislá žádným způsobem. Na čem mi ale hodně záleží, je osud této firmy. Železnice a české dráhy jsou pro mě srdeční záležitostí a budu dělat všechno pro to, aby si udržely své postavení na trhu a aby prosperovaly. České dráhy potřebují racionální a odborné vedení včetně stabilního prostředí. Jak v mateřské firmě, tak ve společnosti ČD Cargo už dnes není žádný prostor pro komsomolce nebo loupežníky.

MARTIN HARÁK

Nákup sedmi jednotek railjet a prodej téměř všech nádražních budov patří mezi největší obchodní události Českých drah v letošním roce. A zdá se, že jsou navzájem provázané, aspoň po finanční stránce. Modernizace vozidlového parku bude ale podle generálního ředitele Českých drah Dalibora Zeleného mít rozhodně širší záběr.

DALIBOR ZELENÝ

Vystudoval Vysokou školu dopravy a spoju v Žilině. Prakticky celý svůj profesní život zasvětil železnici. V 90. letech byl náměstkem ministra dopravy ČR, v letech 1998 až 2003 stál v čele Českých drah a provedl jejich transformaci na akciovou společnost. (Stal se prvním předsedou představenstva nově vzniklé akciové společnosti.) V letech 2006 až 2008 byl generálním ředitelem slovenské společnosti ŽSR. Pracoval také v mezinárodních institucích, například jako viceprezident UIC a viceprezident CER. Před svým návratem do Čela Českých drah v polovině roku 2013 působil jako nezávislý konzultant v železniční dopravě pro řadu soukromých i státních společností a organizací v ČR i v dalších zemích Evropské unie.

odebereme jen tehdy, když na ně získáme dotaci z evropského Operačního programu Doprava 1, který končí v příštím roce. Byla by škoda nechat zbývající finanční prostředky propadnout. Také proto jsme soutěž na vozidla vypsalí, abychom byli připraveni. Velmi aktivně tedy spolupracujeme s ministerstvem dopravy, aby se evropské peníze daly použít na to, co opravdu české dráhy potřebují – a tím jsou nové vlaky.

Poradíte si s financováním railjetů? Představte si například, že firma nedostane první splátku za převod nádraží pod Správu železniční dopravní cesty?

Netajím se tím, že by bylo dobře, kdybychom první splátku ve výši 1,5 miliardy dostali co nejdříve. Navíc máme vše pečlivě připraveno, takže v létě by již samotný převod nádraží mohl být realizován. Předchozí management s těmito penězi počítal pro splacení railjetů, aniž by měl tyto peníze jisté. Pokud bychom tyto prostředky nedostali, poradíme si kombina-

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

BRUSEL ROZCUPOVAL ČESKÉ DOPRAVNÍ PLÁNY

Poslední zpráva od Evropské komise nezvykle ostře kritizuje práci úředníků ministerstva dopravy za poslední dva roky, konkrétně přípravu čerpání unijních fondů na dopravní projekty v následujících sedmi letech. Návrh českého Operačního programu Doprava 2 je prý nedokonalejší. Výhrady by se daly shrnout do tří okruhů: malý podíl železničních staveb ve prospěch silnic, zbytečná vodní díla a zmatečné smíchání nesouvisajících projektů. Češi počítají pro železnici s méně než polovinou všech přírůstků peněz, zatímco Brusel prosazuje 60 procent. Tuzemští úředníci navíc smíchali železnici do jedné priority nás projekty inteligentních dopravních systémů, vodními stavbami, MHD a bezemisními dopravními prostředky. To zamlžuje skutečný objem peněz pro železnici.

E15 6. 2. 2014

VLAKY DO KOUNIC MAJÍ ÚSPĚCH. KRAJ CHCE TRASU PRODLOUŽIT

Překvapivý úspěch u turistů mělo loňské zavedení víkendových motoráků na obnovené železniční trati z Krásného Jezu do Kounic. Karlovarský kraj teď proto slíbil, že vlaky zajistí i na další opravenou část, která by končila v Horním Slavkově. „Vydělali jsme veřejný zájem, že pokud bude trať opravená, objednáme na ni vlaky,“ řekl náměstek hejtmana pro dopravu Petr Navrátil. Přestože jde o krátký úsek, přibližně 1,6 kilometru, náklady na jeho zprovoznění jsou podle Navrátila vyšší. „Jedná se asi o 20 milionů korun, jsou tam totiž dva mosty a tunel,“ vysvětlil náměstek. O opravě tratě bude kraj jednat se Správou železniční dopravní cesty, pro kterou je zájem kraje nezbytný. SŽDC už za obnovu úseku z Krásného Jezu do Kounic postupně zaplatila zhruba 10 milionů korun.

CHEBSKÝ DENÍK 5. 2. 2014

ZAUJALO NÁS

SŽDC chce rozsáhlou rekonstrukcí vylepšit spojení do východních Krkonoš. Cílem je zkrátit dobu jízdy z Hradce Králové do Svobody nad Úpou ze 120 minut na 90 minut. Investor se mimo jiné odvolává na přání Královéhradeckého kraje. Výrazně polepšit by si ale měly rovněž nákladní vlaky.

MF DNES 7. 1. 2014

PROJEKT DRAH ORLICKÝCH HOR ROZDĚLIL TAMNÍ OBCE

Studie železnice v Orlických horách vyvolala odlišné názory u tamních obcí. Projekt podporuje Rokytnice v Orlických horách, proti jsou Říčky a Sedloňov. Možnost propojit horské obce po vzoru Švýcarska pavučinou speciální horské železnice ale vyžaduje jednotný přístup obecních samospráv. Shodný názor obcí představuje podmínku pro jednání s Královéhradeckým krajem a Evropskou unií. „Kraj se bude projektem zabývat, pokud všechny zúčastněné obce zanesou trasu budoucí železnice do územních plánů. To se bohužel nedaří,“ přiblížil starosta Rokytnice v Orlických horách Petr Houdoušek (nezávislý). Říčky železniční koridor odmítají, přestože by díky němu byl tamní skiareál lépe přístupný. Důvodem je stejné jako v Sedloňově značný zábor pro obce důležitých pozemků.

PŘÁVO 4. 2. 2014

HISTORICKÁ PARNÍ ZUBAČKA Z TANVALDU NEVYJEDE

Jak to tak vypadá, unikátní parní lokomotiva 404.003 vyrobená na začátku minulého století na ozubnicovou trať nevyjede. Stalo se tak jen chvíli před podepsáním smluv mezi obecně prospěšnou společností železniční společnost Tanvald, jež chtěla lokomotivu za asi 10 milionů korun opravit a provozovat, a Národním technickým muzeem, které lokomotivu vlastní. Lokomotiva je v současné době deponována v muzeu v Jaroňově. Po více než ročním jednání, kdy se již rýsoval podpis smlouvy, začalo Národní technické muzeum požadovat pojištění lokomotivy na muzeum určenou hodnotu. Dnes je parní ozubnicová lokomotiva neprovozní a její hodnota činí 66 milionů korun, po generální opravě to bude už 95 milionů. Roční pojištění by činilo kolem půl milionu korun.

JABLONECKÝ DENÍK 3. 2. 2014

Sbíráme návrhy od vozíčkářů, jak vylepšit modernizované rychlíkové vozy



DOKÁŽETE NASTOUPIT? Zdravotně handicapovaní vyzkoušeli zdvihačí plošinu pro nástup do vozu. Zvládli to sice všichni, ale někteří uvedli, že by plošina mohla být širší.

FOTO AUTOR (3x)

Pozvali jsme na pražské hlavní nádraží cestující s omezením pohybu, aby nám ukázali, co je nejvíce trápí při cestě modernizovaným vozem Českých drah. Nebyla to schůzka samoúčelná. Získané poznatky se využijí při dodatečných úpravách ještě v letošním roce. Vozíčkáři se vyjadřovali nejen ke snadnosti nástupu, ale podrobně probírali i všechny části vozu.

Jak dodatečně vylepšit nové osobní vozy s vybavením pro vozíčkáře, aby ještě více splňovaly požadavky handicapovaných? To bylo hlavním tématem pracovního setkání, které se pod vedením Michala Štěpána, náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu konalo v novém vozu Bbdgmee²³⁶ číslo 71 058 na pražském hlavním nádraží 30. ledna. Zástupci Českých drah diskutovali o praktických připomínkách od vozíčkářů, kteří si postupně vyzkoušeli, jak zvládnou najetí na plošinu, zvednutí, manévrování ve voze, pohyb v oddílu bezbariérové toalety a usazení dvojice vozíků v kupé. Schůzka vznikla na základě aktivní spolupráce vedení ČD s Národní radou osob zdravotně postižených.

Za České dráhy přišli zaměstnanci z Odboru kolejových vozidel, Odboru provozu osobní dopravy a Odboru obchodu osobní dopravy. Dále na hlavní nádraží zavítali konstruktéři z trnavské ŽOS Soňa Rejdugová a Marian Karmazín. V hlavní roli zde ale byli handicapovaní cestující s omezením pohybu. Akce se konala ve spolupráci s Pražskou organizací vozíčkářů a Národní radou osob se zdravotním postižením.

Nástup přes zdvihačí plošinu zvládli všichni, ale...

Pro vozíčkářku Terezu Doležalovou je největší problém v nájedzu na plošinu o rozměrech 869 x 772 mm. „Ani tolik nevadí, že je úzká, i když by mohla být širší. Vadí mi ale nájezd na ni. Když vidíte pod sebou díru do kolejí, tak tam nechcete nájždět těsně při hraně a navíc ta plošina klouže. Nikdy nevíte, jestli

POZOR NA ELEKTRICKÉ VOZÍKY

Část technických problémů ve vybavení železničních vozů zřejmě vyplývá z nepřilíhající dokonalé legislativy. Ta totiž počítá pouze s mechanickými vozíky, jejichž rozměry také definuje. Jenže elektrické vozíky, které jsou čím dál běžnější, mohou mít rozměry a hmotnost libovolné, jejich parametry nejsou

legislativně omezené. Rekonstruované vozy Bbdgmee²³⁶ tak splňují TSI a vyhovují parametrům pro osoby se sníženou možností pohybu a orientace. České dráhy však spolu s výrobcem budou prověřovat další úpravy a řešení, které by pohyb vozíčkářům v nich usnadnily.

vám kolečko od vozíku neuhne o dva centimetry. A kdo vás pak bude tahat zpod peronu?!“ říká emotivně. Pomocí zdvihačí plošiny nakonec vyjeli nahoru všichni. Určité problémy ale měl Ivo Krajiček, protože jeho elektrický vozík byl prodloužen o podnožky, které musí používat po operaci nohou. Ještě štěstí, že tyto podnožky byly odnímatelné.

„Zdá se mi, že zařízení pro vozíčkáře je použitelné, ovšem pokud má člověk za sebou armádu obsluhovatelných. Někdo musí otvírat dveře, odklápět části plošiny a podobně. V opačném případě to může být problém,“ hodnotila nástup do vozu Bbdgmee²³⁶ Eva Kučerová z Pražské organizace vozíčkářů. Jaký z toho vyplynul závěr pro České dráhy? Konstruktivně není třeba plošinu upravovat, problémy lze řešit rampovým plechem nebo deskou, což si po prezentaci zástupci ŽOS Trnava prohlédli ve vloženém voze Regionova řady 014. Zástupci Českých drah také informovali, že v chystaném rozšíření manuálu bude definováno, kdy,



Odmontování dvou sedáků v oddílu uspoří asi 30 centimetrů prostoru.

v čem a jak má vlaková četa pomoci handicapovaným cestujícím, a to včetně nástupu do vlaku.

Je možné přesunout tlačítko?

A zkoušky pokračovaly dál. V rukou zástupců dopravce i výrobce se mňhaly rozvinovací či digitální metry, v blocích přibývalo poznámek. Už před pár týdny bylo dohodnuto, že v budoucnu nebudou v kupé montovány dva sedáky, čímž se ušetří asi 30 centimetrů prostoru pro lepší manipulaci s vozíkem. Návrhy se týkaly zvětšení dveří do kupé až na 100 cm, zjednodušení sklápění stolečků či přemístění tlačítka SOS. Pro vozíčkáře problematické vodičí lišty dveří na podlaže lze zase řešit doplněním nájezdových ramp. Ivo Krajiček připomněl požadavek na samostatnou desetiampérovou zásuvku pro dobíjení vozíků jako se osvědčila ve vozech od firmy Stadler. Pracovníci trnavské ŽOS slíbili problém prověřit. Vyčlenění nového proudového okruhu totiž nesmí ohrozit dostatek „šťávy“ pro zbývající cestující.

Při zkoušení přišly na řadu bezbariérové toalety. U nich vadil vozíčkářům především stísněný prostor. Týkalo se to hlavně těch na větších elektrických vozících. Další připomínky se týkaly umístění tlačítka SOS, které by vozíčkáři uvítali vpravo vedle umyvadla. Paralelní tlačítko by se prý mohlo nacházet vpravo od dveří. Padl také návrh na přemístění tlačítka na splachování na boční stěnu vlevo. Vozíčkáři se vyjadřovali také ke sklopnému a podokennímu madlu, elektronickému zámku u dveří a umyvadlové desce. Její posun o asi 12 centimetrů by prý umožnil zvětšení oddílu. Ze strany vozíčkářů zaznělo i několik podnětů, jež se navzájem vylučovaly, proto zástupci Národní rady osob se zdravotním postižením slíbili dodat stanovisko.

Máme zájem o zpětnou vazbu

„Vozíčkáři se špatnou motorikou potřebují rezervu prostoru, ale ne nějak přehnanou. Je škoda, že pro kupé nebyl převzat půdorys ze starších vozů,“ říká Ivo



Zdá se mi, že zařízení pro vozíčkáře je použitelné, ovšem pokud má člověk za sebou armádu obsluhovatelných. Někdo musí otvírat dveře, odklápět části plošiny a podobně.

Krajiček. Myslel tím asi vozy BDMsee, BDMrsee. Představitelé Českých drah ale upozornili na to, že každá složitější úprava ve voze stojí přes milion korun. „Je potřeba se rozhodnout, zda máme za rok udělat rozumné změny ve více vozech nebo rozsáhlejší změny pouze v jednom. Finanční prostředky pro dodatečné úpravy jsou velmi omezené,“ komentoval náměstek Michal Štěpán, který dodal, že u prvních vozů z Trnavy uplyne v létě záruční lhůta. Potom lze u nich přistoupit k drobným úpravám. A právě k tomu by posloužily náměty z tohoto setkání.

„České dráhy na rozdíl od jiných dopravců udělaly pro usnadnění cestování vozíčkářů obrovský kus práce. Jsme rádi za každou zpětnou vazbu, které se nám od nich dostane,“ dodal Michal Štěpán, který o závěrech setkání na hlavním nádraží informoval předsedu Národní rady osob se zdravotním postižením Václava Krásu a předsedu Evropského institutu pro udržitelný rozvoj Pavla Hříbka. V aktuálním jízdním řádu je více než polovina všech spojů ČD bezbariérových.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

INZERCE

„Ne všichni můžeme všechno, ale díky vám to zvládneme“

I vy můžete pomoci lidem se zdravotním postižením!

www.kontopomoci.cz

Podnikatelský plán počítá s provozním ziskem

Dozorčí rada Českých drah schválila 30. ledna podnikatelský plán společnosti na letošní rok. Je sestaven velmi konzervativně a počítá s mírným provozním ziskem. „Při přípravě plánu jsme museli počítat s řadou negativních vlivů, ať už jde o růst cen vstupů, zdražení poplatku za použití železniční dopravní cesty, dopad loňské intervence České národní banky nebo vysoké zadlužení firmy. Přesto je plánovaný provozní zisk ve výši 24 milionů korun reálným cílem,“ řekl po schůzi dozorčí rady předseda představenstva a generální ředitel ČD Dalibor Zelený.

Musíme si vydělat na investice do vozidlového parku

Podnikatelský plán počítá i s dalšími investicemi do vozidlového parku. Především jde o zaplacení sedmi jednotek railjet pro linku Praha – Brno – Vídeň – Graz. „Musíme však nejen plnit závazky z mi-

nulosti, ale také vydělat na další investice. Například na modernizace vozů pro mezinárodní dálkovou dopravu na jiných linkách, které jsou pro nás neméně důležité. Mám na mysli třeba linku Praha – Berlín – Hamburk,“ vysvětlil Dalibor Zelený. „Klademe proto důraz na to,

aby o zásadních věcech rozhodovali kvalifikovaní lidé, kteří mají praxi z regionů a znají potřeby našich zákazníků. Jen tak jim dokážeme poskytnout odpovídající produkty a služby, za něž jsou ochotni zaplatit. Další prioritou je samozřejmě efektivita fungování ČD,“ dodal Zelený.



Snížili jsme náklady i díky reorganizaci vedení

Zásadní úsporu přinesla firmě například reorganizace Generálního ředitelství ČD k 1. říjnu loňského roku. Tehdy se sloučilo řízení ekonomiky a techniky, stejně jako osobní dopravy a marketingu a obchodu. Zrušení dvou úseků náměstků generálního ředitele (dříve výkonných ředitelů) a jedenácti odborů přineslo každoroční úsporu ve výši 80 milionů korun. Dalších 132 milionů společnosti ušetřila na režijních nákladech.

České dráhy nyní zaměstnávají asi 15 500 zaměstnanců. Každý den v průměru vypravují přibližně 6 700 vlaků (v pracovní dny asi 7 300 vlaků), a to jak na základě objednávkový ministerstva dopravy a krajů, tak na vlastní podnikatelské riziko. V loňském roce přepravily 169,3 milionu cestujících, jejich přepravní výkon se ve srovnání s rokem 2012 zvýšil o 17 milionů osobokilometrů. (tis)

Cargo

KRÁTCE

Plán hospodaření společnosti schválen

Podnikatelský plán společnosti ČD Cargo byl schválen na jednání dozorní rady 24. ledna a projednán a schválen na jednání valné hromady společnosti o tři dny později, tedy 27. ledna. V tříletém střednědobém výhledu sleduje společnost základní cíl: dosažení vyrovnaného výsledku hospodaření za společnost celkem i v rámci segmentu jednotlivých zásilek v roce 2017. Ve výhledu se uvažuje s využitím efektu souboru opatření k zajištění trvale udržitelného provozování systému přepravy jednotlivých vozových zásilek po železniční síti v České republice. Schválený podnikatelský plán na rok 2014 předpokládá ziskový provozní výsledek hospodaření ve výši dva miliony korun a objem přepravy 67 milionů tun. Tímto objemem se ČD Cargo řadí mezi deset nejvýznamnějších železničních podniků v Evropě a největších pět v Evropské unii.

Nejvýznamnější potenciál pro rok 2014 představují systémy kombinované dopravy, zejména přepravy kontejnerů z přístavů po předpokládaném oživení globální ekonomiky a zvýšení poptávky po spotřebním zboží v České republice i okolních státech. Růst se očekává také u přeprav silničních nálezů, kde je předpokládáno navýšení počtu spojů na stávajících linkách. Rizikem je komplikovaná situace a nejistý výhled těžkého průmyslu a hornictví. Investiční činnost se zaměří především na obnovu stávajícího vozidlového parku a realizaci investičních záměrů v oblasti strojních, stavebních a ostatních investic.

Změny na pozicích top managementu

Na základě rozhodnutí valné hromady došlo k obměně vedení společnosti. Z funkce členů představenstva byli odvoláni Pavel Lamacz a Václav Andrýšek. Druhým jmenovaným byl s platností k 16. únoru 2014 odvolán i z pozice obchodního ředitele. Nahradí jej Karel Adam, dosavadní dlouholetý jednatel dceřiné společnosti CD Cargo Generalvertretung ve Frankfurtu nad Mohanem.

Přeprava tramvaje z Liberce do Vrchlabí

Po více než třech letech znovu ožila vlečka Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou. ČD Cargo odtud na sklouknu minulého roku přepravilo na dvou vozech řady Res tramvaj RT65, kterou místní provozovatel městské hromadné dopravy vyřadil z provozu. Tramvaj putovala z Liberce do Vrchlabí, odtud dále po silnici až do Herlíkovic, kde nyní slouží jako reklamní poutač pro místní skiareál. V budoucnu se počítá s jejím využitím ve formě kavárny nebo skiservisů. Nemá bez zajímavosti, že zmiňovaná vlečka v dřívějších dobách sloužila k přepravě tramvají častěji. Byla využívána pro přepravu vozů z libereckého dopravního podniku do dílen Dopravního podniku Ostrava.

Přepravy licích pánví neboli kokil

Poměrně tradičním zbožím, které se přepravuje po železnici již od počátků její existence, jsou hutní výrobky. K těm méně obvyklým patří licí pánve neboli kokily – kovové, opakovaně použitelné nádoby, do nichž se v hutích odlévá surové železo, ocel nebo jiný kov či slitina. Jednou z přeprav z poslední doby, realizovanou ČD Cargo, byly dvě licí pánve ze Slévárny Třinec do Itálie na konci října 2013. Každá z kokil, které váží 32 tun, byla naložena na samostatném voze řady Smmpn, na kterém byla speciálně upravena a zajištěna. (čdc, roh, rub, BoM)



LOVOSICE. Moderní hala o kapacitě 42 500 m², do které vede vlečka, byla zkolaudována v roce 2010.

Železnice je výhodná i na krátké vzdálenosti

Obchodní případ „Komplexní řešení pro společnost Mondí“ bojí zavedené mýty o tom, že na krátkou vzdálenost není železniční nákladní doprava konkurenceschopná vůči kamionové. „To je jen polovičnická pravda. Pokud budeme moci nabídnout nějaký širší servis s přidanou hodnotou, tak se zrovna na této přepravě ukazuje, že krátká vzdálenost nemusí být pro železnici diskriminační. Tím, že zákazníkovi garantujeme kapacitu, pravidelnost a další služby, tak můžeme úspěšně čelit kamionům,“ upozorňuje Jaroslav Kvapil.

FOTO AUTOR (2x)

Role papíru ze Štětí převážíme v rámci komplexních služeb

Skupina zavřených vozů řady Habbillns naložených obřími rolemi papíru ze společnosti Mondí vyjela v 8 hodin ze stanice Hněvice. Dvě hodiny nato se už zboží vykládalo pod střechou skladové haly v Lovosicích. Tolik v kostce klíčové fáze jednoho běžného dne, který u společnosti ČD Cargo patří do pomyslné složky obchodního případu „Poskytování logistické činnosti a celkové řešení pro společnost Mondí“, jež se rozjel v prosinci předloňského roku.

Logistické služby u nákladní dopravy ČD Cargo nejsou jen o prosté přepravě zboží z bodu A do bodu B. Zákazník má totiž zájem o takzvané komplexní řešení. Proto se dopravce, jak mi vysvětlil vedoucí skupiny obchodu – logistických služeb Jaroslav Kvapil, postará o servis spočívající ve vyčlenění vozové kapacity, realizaci přepravy (v našem případě Hněvice – Lovosice) v poměrně úzkém časovém termínu, naskladnění, evidenci podle pokynů zákazníka, dále o manipulaci a skladování v hale a následnou expedici.

Lovosická hala má co nabídnout

Na počátku tohoto obchodního případu byla moderní skladová hala v Lovosicích o kapacitě 42 500 m² s vlečkou vedoucí přímo do haly, která byla zkolaudována na konci roku 2010. Pochopitelně se hledalo její efektivní využití, a tak se počátkem roku 2011 rozběhla jednání mezi národním nákladním dopravcem a výrobcem papíru ve Štětí. Nejprve byla firmě prezentována nabídka na využití haly a dalších činností, v polovině následujícího roku začala spolupráce nabývat konkrétnější kontury až přes zahájení zkušební provozu na konci roku 2012. Po jeho vyhodnocení byla v srpnu 2013 uzavřena smlouva a loni v prosinci byl přepravou čtyř vozů denně zahájen ostrý provoz – prozatím na půl roku. Za loňský rok podle slov Jaroslava Kvapila



MANIPULACE. Provoz v hale zajišťuje ve dvou směnech sehnaná parta zaměstnanců. Pracovní prostor měří na délku asi půl kilometru.

už mezi Hněvicemi a Lovosicemi vlaky ČD Cargo přepravily asi 70–80 tisíc tun a stejné číslo bylo i z haly vyexpedováno. Do budoucna se optimisticky předpokládá rozšíření spolupráce.

Manipulační dělník přeloží 350 tun za směnu

Komplexní řešení znamená samozřejmě i řadu nároků kladených na dopravce. K přepravě jsou použity vozy Habbillns, ovšem speciálně upravené zesílenými podlahami. Je to proto, že pro manipulaci s různě velkými rolemi pa-

píru (od největších tří tunových linerů až po typ MG a pytlový papír) se používají dvouapůl- až pět tunové vysokozdvížeň vozíky opatřené speciálními čelistmi. A jejich zatížení musí podlaha vozu unést.

O to, aby byl v Lovosicích papír jako v bavině, se stará ve dvou směnech sehnaná parta zaměstnanců Střediska logistických služeb Lovosice pod vedením dozorce Karla Kapra, které patří pod Provozní jednotku ČD Cargo Ústí nad Labem. „O veškerou agendu pečují nákladníci pokladni logistických služeb,

k nimž tečou veškeré informace od dispečerů, speditérů i výrobce. Dále máme na place dva předáky skladu ve funkci tranzitér/skladník a s ještěrkami s balíky kmitající manipulační dělníci,“ popisuje Karel Kapr s tím, že průměr u vykládky dělá nějakých 350 tun na muže a směnu. Na druhý konec skoro půlkilometrové haly nejdě dohlédnout, ale lze věřit informaci, že role zabírají zhruba dvě třetiny plochy.

Přizpůsobujeme se zákazníkovi

Občas se třeba kvůli výlukám takzvané nezadaří – například na konci loňského roku v Praze. Potom se pro tyto přepravy prováděné téměř v režimu just in time musí operativně v komunikaci s papírnicou a „cargovým“ dispečerem v Hněvicích a Lovosicích hledat náhradní řešení. „Třeba odvézt skupinu vozů jiným vlakem nebo hněvickou zálohou. Odklon našťestí zatím nebyl potřeba,“ vzpomíná Karel Kapr.

Jaroslav Kvapil ještě připomíná, že usilují o systémové řešení. „Chceme jít co nejvíc vstříci zákazníkovi, ale zároveň s ním komunikovat v tom směru, aby se pokusil přizpůsobit některým zaběhlým procedurám, aby přepravy byly ještě rovnoměrnější. Pro nás a dopravu je principiálně potřeba, aby do šesté hodiny ráni byly vozy v Hněvicích naloženy. Pro případný budoucí rozvoj jsou připraveny i úvahy o zavedení separátních vlaků.“ Zatěžkávací zkouškou prošly přepravy do Lovosic po Vánocích, za leden se přepravilo 11 tisíc tun, tedy asi osmi na loňské produkce. „Buď lze v obchodu nastolit vztah zákazník-odběratel a tečka, nebo spolupracovat na partnerské bázi a vycházet si vstříci. V případě přeprav pro papírnicu ve Štětí se to myslím hodně posunuje právě k tomu druhému modelu,“ uzavírá vedoucí Jaroslav Kvapil.

MARTIN NAVRÁTIL

Ze Ždánického lesa vozíme dřevo do Rakouska

Dlouhodobá spolupráce s lesnickou společností Progles, která obhospodařuje přes sedm tisíc hektarů pozemků, přináší ovoce. Dvakrát týdně směřují vlaky ČD Cargo naložené dřevem z jižní Moravy směrem do Tyrolska. Přepravy se realizují pod taktovkou brněnské provozní jednotky, která s lesníky vybrala jako nejhodnější nákladní místo stanici Bučovice na severním okraji Ždánického lesa. Z Bučovic do Brna se dřevo odváží pravidelnými manipulačními vlaky s motorovými lokomotivami řady 731 nebo 742 spojenými do vícenásobného řízení. Z Maloměřic zásilků putují přes Břeclav a Vídeň dále do Rakouska.

Nakládka za všech okolností

„V loňském roce bylo z Bučovic do Tyrolska kromě jednotlivých zásilek vypraveno i několik ucelených vlaků. V Tyrolských totiž sídlí celosvětově působící společnost na výrobu materiálů na bázi dřeva,“



Zdeněk Wolf kontroluje stav vozu a nákladu před jízdou. FOTO AUTOR

informuje vedoucí skupiny technologie brněnské provozní jednotky ČD Cargo Tomáš Štos. V letošním roce přepravy ucelených vlaků do Tyrolska nahradily po dohodě se zákazníkem skupiny vozů v pravidelných relačních vlacích.

Vzhledem k nebezpečné manipulační ploše ve stanici Bučovice museli v letošní teplé zimě řešit jak lesníci, tak želez-

ničáři problémy spojené s nakládkou na rozměklém terénu plném bláta. „Abychom mohli bezpečně nakládat, bylo nutné plochu zpevnit kamennou drtí. Jedná se však o provizorní a krátkodobé řešení,“ vysvětluje Tomáš Štos. Technolog pro technickou službu vozovů ČD Cargo Zdeněk Wolf doplňuje, že stav vozů i samotný náklad kontroluje a přebírá přímo v místě naložení vozu vedoucí posunu. Ten v případě ložné závady telefonicky kontaktuje vozového disponenta, který problém řeší přímo s přepravcem.

Problémy řeší co nejrychleji

V den mé reportáže bylo při prohlídce naložených vozů zjištěno, že na jednom kmeni nechal přepravce silný pahýl větve, který zasahoval do průjezdného průřezu, což by mohlo způsobit nemalé problémy během jízdy, ale zejména při předávce rakouským partnerům. „Ihned jsem zavola firmě, která vůz nakládala,

aby závadu odstranila. Zatímco posunová četa přestavovala ložené vozy na jinou kolej, aby mohla přistavit prázdné vozy k nakládkě, dorazili lesníci a problém vyřešili,“ říká Zdeněk Wolf.

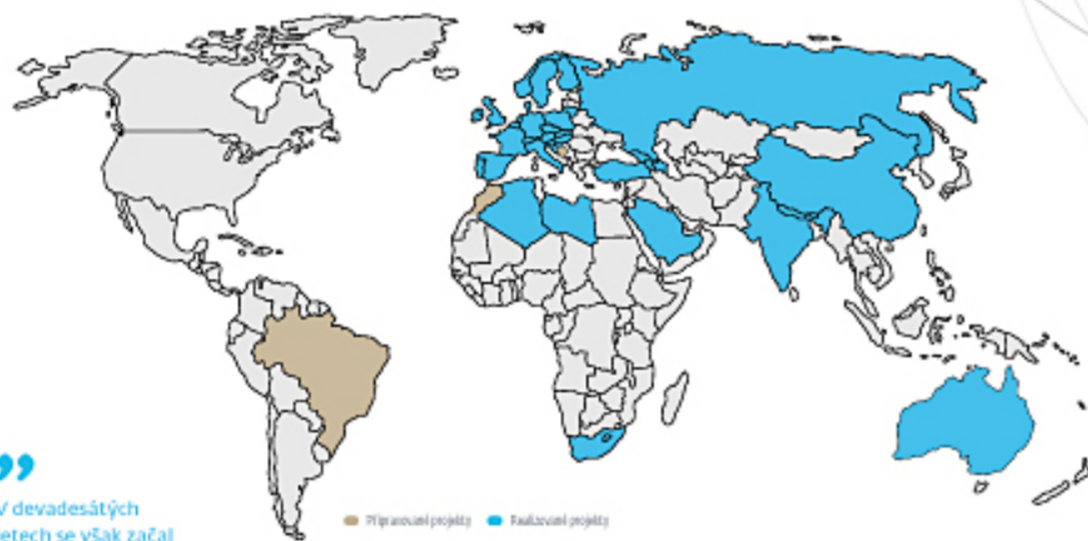
Při prohlídce se ale ukázala další potíž: poškozený přídatný ventil u rozvaděče tlakové brzdy. I v tomto případě byl nutný zásah, aby zdržení vozu na cestě bylo co nejmenší. Vzhledem k tomu, že problém nastal v pátek, museli se o závadu postarat až kolegové z Opravní kolejových vozidel v Břeclavi, kterým poslal Zdeněk Wolf dopředu fotodokumentaci. Vozmistři v Brně-Maloměřicích již mezitím vůz v informačním systému vyřadili z provozu a vozový dispečer mu opravil směřování kopravě do stanice Břeclav. Prostě běžná operativita, bez které se nákladní provoz neobejde.

MARTIN HARÁK

Dostupné pouze v tištěné podobě

Zkratka GSM-R se v českém prostředí začala objevovat v prvních letech nového tisíciletí. Její význam pro budoucnost si zpočátku uvědomovali jen zasvěcení. Ostatní o systému nespívali smyšlené příběhy jako o mobilních počítačích, objevovaly se dokonce informace, že GSM-R zlepší signál mobilních telefonů pro cestující. Dnes je však jasno: vývoj GSM-R posunul oblast sdělovací a zabezpečovací techniky na železnici do jiné dimenze a nezástalo jen u Evropy. Nic na tom nezmění ani fakt, že systém byl protlačován úředníky z Bruselu, což zpočátku vyvolávalo skepsi.

GSM-R Protežované dítě Evropy, které dobylo svět



V devadesátých letech se však začal projevovat fenomén digitalizace všeho, co do jedniček a nul převést šlo.

Opouštějí se železniční křižovatky v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic. Často se nacházejí v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic. Často se nacházejí v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic.

Často se nacházejí v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic. Často se nacházejí v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic.

Často se nacházejí v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic. Často se nacházejí v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic.

Často se nacházejí v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic. Často se nacházejí v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic.

GSM-R v Evropě	Německo	Francie	Itálie	Švédsko	Slovensko	Česko	Norsko	Švýcarsko	Belgie	Nizozemí
Výstavovací (km)	22 490	2 590	32 800	12 450	2 600	11 000	1 130	5 006	2 300	2 200
Podstavovací (km)	3 312	582	1 176	2 135	497	1 200	141	410	513	395
Podstavovací (km)	16 800	600	6 850	1 679	600	2 700	1 130	3 228	2 200	2 296
Podstavovací (km)	41 500	3 800	42 830	10 500	1 150	2 500	880	4 560	5 618	5 891



Česká republika tak jako jedna z prvních zemí získala reálné zkušenosti se systémem GSM-R.



V České republice vyrostlo během let set základových stanic (OPD).



Digitalizace, a. j. konkrétně bylo digitalizováno železniční spojení (OPD).

Management železniční společnosti České dráhy, která je v území GSM-R v České republice. Právě ona je v území GSM-R v České republice. Právě ona je v území GSM-R v České republice.



Vozidlové radiostanice v ČR a CD Cargo (OPD).

Často se nacházejí v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic. Často se nacházejí v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic.

ROZVOJ GSM-R U NÁS



O tom, jak moc Evropská unie stojí u rozšíření GSM-R, svědčí fakt, že projekty jsou opravdu šité podle míry - z evropských fondů přitéče až 85 procent investičních nákladů.

Digitalizace dráží komunikace bez kompromisů. Často se nacházejí v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic. Často se nacházejí v blízkosti železničních stanic a v blízkosti železničních stanic.

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

Dnes se podíváme do stanice Havlíčkův Brod, kde nedávno vznikla hasičská stanice. Takřka ve středu republiky, v Kraji Vysočina, je druhým rokem k dispozici železniční drážní záchrana, která v případě potřeby vyjíždí i do sousedních krajů. Ač drážní hasiči náleží do působnosti manažera infrastruktury, tedy SŽDC, zasahují ponejvíce u případů, které jsou spojeny s národním dopravcem – společností České dráhy.



POPLACH. Po nahlášení události musí havlíčkobrodští hasiči vyrazit do terénu za pár desítek sekund.

FOTO AUTOR (4x)

Do roku 2012 nebyla mezi Kolínem, Brnem a Českými Budějovicemi k dispozici žádná drážní jednotka požární ochrany. Naopak zbytečně blízko sebe se nacházeli kolínští a nymburský hasiči. Proto padlo rozhodnutí, že kolínská jednotka se přestěhuje do Havlíčkova Brodu. K tomu bylo ale potřeba připravit odpovídající podmínky.

Co zajišťuje Hasičská záchranná služba SŽDC

- Poskytuje první pomoc před příjezdem zdravotnické záchranné služby.
- Zasahuje u vykolejených vlaků nákladní i osobní dopravy (včetně jejich nakolejení).
- Vyjíždí k dopravním nehodám na přejezdech při střetnutí vlaku se silničním vozidlem.
- Společně se zdravotnickou záchrannou službou asistuje u střetů osob jak nechtěných, tak cílených (sebevraždy) s vlakem.
- Hasí všechny druhy požárů na železnici od lokomotiv a vozů až po nádražní budovy.
- V případě potřeby „zkratuje“ trakční vedení.
- Zasahuje v nutných případech na lanové dráze ČD z Liberce na Ještěd.
- Odstraňuje spadlé stromy a jiné překážky na tratích.
- Asistuje u nastražených bomb.
- Při úniku nebezpečných látek přepravovaných po železnici zajišťuje jejich přečerpání nebo přetěsnění.
- Provádí technické a technologické záhady na železnici.
- Čistí skály od náletových trav a křovin a kontroluje železniční mostní konstrukce.

Na nádraží v Havlíčkově Brodě budují důstojné zázemí pro drážní hasiče



Velitel Martin Jedlička demonstruje fungování ruční stříkačky.

V nepřetržitém provozu slouží vždy devět hasičů

V nepřetržitém směnném provozu slouží v Havlíčkově Brodě vždy devět hasičů. Ti jsou neustále i v pohotovosti pro řešení mimořádných událostí na tratích nejen na Vysočině, ale i v ostatních sousedících krajích. Zároveň je jednotka zařazena v požárním poplachovém plánu Kraje Vysočina a její technika se využívá i na zásahy mimo železnici. „Pokud by nastala velká nehoda, jsme schopni například s naším vyprošťovacím tankem a ostatní speciální technikou nebo nakolejovací sadou Hoesch dojet kamkoli v rámci republiky. Jako příklad mohl uvést tragickou nehodu ve Studénce před šesti lety, kde na výpomoc při odstraňování následků nehody byl povolan vyprošťovací tank z Olomouce. V té době ještě jednotka požární ochrany v Havlíčkově Brodě neexistovala, ale pokud by se takové neštěstí stalo například dnes, vyjížděli bychom i od nás,“ říká velitel havlíčkobrodských hasičů Martin Jedlička. Dalším příkladem mohou být povodně v roce 2013, kdy hasiči z Havlíčkova Brodu pomáhali se svou technikou na nádraží v Kolíně.

lán vyprošťovací tank z Olomouce. V té době ještě jednotka požární ochrany v Havlíčkově Brodě neexistovala, ale pokud by se takové neštěstí stalo například dnes, vyjížděli bychom i od nás,“ říká velitel havlíčkobrodských hasičů Martin Jedlička. Dalším příkladem mohou být povodně v roce 2013, kdy hasiči z Havlíčkova Brodu pomáhali se svou technikou na nádraží v Kolíně.

Vyprošťovací tank do akce

Jednotka požární ochrany Havlíčkův Brod navíc nese prvenství v získání modernizovaného vyprošťovacího tanku typu VT 72B, který byl loni rovněž pořízen pro jednotku v Přerově a v druhé polovině ledna letošního roku i do Prahy. Tento typ má přednost v silném navijá-



Dispečerský sál sídlí v nově zrekonstruované budově.

ku, s jehož pomocí lze vyprostit například vykolejené vozy o hmotnosti až devadesát tun. Má také k dispozici jeřábové rameno s nosností devatenáct tun. Užitečnou technikou je například i vyprošťovací automobil AV15 na podvozku osvědčené tatrovky typu T815.

„S tímto vozidlem, které je vybaveno jak jeřábovou nástavbou, tak i vyprošťovacím navijákem, můžeme pomoci v některých svízelných situacích například kolegům ze společnosti ČD Cargo. Při lehkém vykolejení, kdy vůz takzvaně vypadne pár centimetrů od koleje, můžeme doslova během pár minut pomocí tohoto zařízení vrátit vůz na koleje,“ vysvětluje zástupce velitele jednotky požární ochrany Havlíčkův Brod Jaroslav Nácovský, který dodává, že tuto techniku používají i při odstraňování spadlých stromů po vichřicích nebo i v zimním období z průjezdného profilu tratí.

Základním dokumentem všech železničních hasičů je Bojový řád jednotek požární ochrany. „Z tohoto řádu jsou naši zaměstnanci důkladně proškolení a následně přezkušováni. Je to naprosto nezbytné, neboť hasiči musí umět zasahovat například pod trolejovým vedením,



SILÁK. Vyprošťovacím tankem VT 72B lze dostat z kolejí i vůz o hmotnosti 90 tun.

Z historie drážních hasičů

Až do roku 1952 byla protipožární ochrana v síti ČSD zajišťována pouze dobrovolníky z řad železničních zaměstnanců. Jejich jednotky fungovaly jenom ve velkých uzlech či depech.

Pokud nebyli zaměstnanci sami členy dobrovolných hasičských sborů třeba v místě svého bydliště, scházely jim pochopitelně základní znalosti v hašení požárů a používání technických prostředků. Svolávání dobrovolných hasičů navíc bývalo zdlouhavé a ve dnech pracovního klidu takřka nemožné. Opožděným zákrokem pak vznikaly nemalé národně hospodářské škody.

Z tohoto důvodu proto padlo rozhodnutí o vytvoření profesionálního hasičského sboru, který bude součástí ČSD. V roce 1953 pak vznikly jednotky požární ochrany na železnici.

Díky dobré kooperaci původní jihlavské Správy dopravní cesty a drážní Hasičské záchranné služby se postupně na tři etapy rekonstruovala administrativní budova a zázemí na jižním okraji havlíčkobrodského železničního uzlu.

Spojili hasiče a elektrodispečink

„Provedli jsme poměrně rozsáhlé stavební úpravy jak hlavní budovy, tak i sousedních objektů včetně vybudování nové parkovací haly pro speciální těžkou techniku, která je nyní před dokončením. Jde o zcela unikátní objekt, který musí splňovat přísné nejen tuzemské, ale i evropské normy a předpisy včetně speciálního sklonu, tedy laicky řečeno tyče, po které sjíždějí hasiči v případě poplachu. V současné době ještě dokončujeme například vybavení některých interiéru, omítku a nátěr samotné budovy,“ říká Miloslav Beneš z brněnské Správy železniční dopravní cesty. Navíc se do jedné budovy podařilo sloučit nejen hasiče, ale i elektrodispečink SŽDC, čímž se velmi zjednoduše řešení mimořádností na tamních tratích. Jde o primát v rámci celé republiky, který se velmi osvědčil.

kteří navíc musí odborně zkratovat, a to jako jediní v České republice,“ upozorňuje Bedřich Pecka, vedoucí oddělení výkonu služby z ředitelství Hasičské záchranné služby SŽDC. Důkladná znalost drážních předpisů a vnitřních směrnic je důležitá při jakémkoli zásahu: na kolejích, v tunelu, při požáru na trakčním vozidle, v budovách i dalších zařízeních sloužících provozu na železnici. **MARTIN HARÁK**

www.zsdc.cz Další fotografie najdete ve webové verzi *Železničáče*.

ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUcí

KOLÍN: VČASNÉ ODHALENÍ POŠKOZENÝCH ÚSEKOVÝCH DĚLIČŮ

Při kontrolní jízdě požádal kontrolor vozby DKV Praha pan Svoboda o prohlídku úsekových děličů trakčního vedení na kutnohorském zhlaví v obou spojkách mezi 40. a 42. staničních kolejí stanice Kolín (přímé koleje do Kutné Hory hl. n.). Z jedoucího vozidla se úsekové děliče zdály být bez opalovacích růžků a ty zbylé byly nepřírozeně hnuté (mají být v úhlu cca 45 stupňů). Závada byla neprodleně nahlášena správci infrastruktury. Pracovníci Správy energetiky a elektrotechniky Praha místo zkontrolovali motorovým vozem pro opravu trakčního vedení a zjistili vážné poškozené úsekové děliče. Ihned zde byla zakázána jízda se zdviženým sběračem a při noční výluce byly děliče nahrazeny novými. Úsekové děliče byly zřejmě poškozeny průjezdem vozidla s poškozeným sběračem. Díky včasnému zásahu tak nedošlo k mimořádné události ani k několika hodinovému zastavení provozu mezi Kolínem a Kutnou Horou.

DEVÍNSKA NOVÁ VES – ZOHOR: SNÍŽENÍ BRZDICÍCH PROCENT

Strojvedoucí DKV Brno, PP Břeclav, kteří vozí vlaky vyšší kvality mezi Štúrovem a Prahou, vědí, že jízdní doby na slovenském území se náročně dodržují. V úseku Devínská Nová Ves – Zohor (7 promile) se zvýšila hodnota potřebných brzdících procent ze 143 na 148. Této hodnoty některé vlaky nedosahovaly, takže jejich rychlost byla v celém úseku Bratislava – Kúty snížena na 120 km/h! Na problém upozornil strojvedoucí pan Vykydal z DKV Brno, PP Břeclav. Po dohodě se ZSSK bylo vydáno opatření, podle kterého ústřední dispečiči ZSSK určí rychlost podle tabulky I. 10b, předpisu Ži. Vlaky tak mohou jet rychlostí 135 km/h i při 12 chybějících procentech (136) pro rychlost 140 km/h.

KUTNÁ HORA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ: ZMĚNA PODMÍNEK REKUPERACE

V uplynulých letech byla na tratích SŽDC osazena návštěvní povolující nebo zakazující rekuperaci (zjednodušeně řečeno vrácení energie do sítě). V úseku Kutná Hora hlavní nádraží – Čebín, tedy na střídávacím systému, však rekuperace zatím povolena není. Návštěvní zakazující rekuperaci jsou osazena za vjezdovými návštěvními stanicemi Kutná Hora hlavní nádraží při jízdě od Kolína. Některé osobní vlaky jsou mezi Kolínem a Kutnou Horou hlavním nádražím vedeny elektrickými jednotkami řady 471 CityElefant schopnými rekuperace, nicméně při vjezdu do Kutné Hory hlavního nádraží musí strojvedoucí respektovat návštěvní vozidlo maří energii v odporníku. Na základě podnětu Českých drah osadí Správa železniční dopravní cesty návštěvní s návštěví Zákaz rekuperace uprostřed stanice, zhruba v místě, kde se nachází přechod ze stejnosměrné na střídávací trakční soustavu.

KLÁNOVICE, ROSTOKLATY, TUKLATY: VÝLUKOVÁ NÁSTUPIŠTĚ

Přípravy na dlouhá léta očekávanou a odkládávanou modernizaci úseku Úvaly – Praha-Běchovice (mimo) na prvním koridoru jsou v plném běhu. Jedním z nutných opatření je vybudování provizorních nástupišť a přechodů u nulté tratové koleje. Jedná se o zastávky Praha-Klášnice (mezi železničními stanicemi Úvaly a Praha-Běchovice), Tuklaty, Rostoklaty (které se nacházejí v mezistaničním úseku Úvaly – Český Brod). Výstup bude cestujícím umožněn pouze z předních dveří souprav. Strojvedoucí Depa kolejových vozidel Česká Třebová Jiří Kužlík v této souvislosti upozornil na silné oslňující lampu osvětlení nástupišť na zastávkách Tuklaty a Rostoklaty. Manažer infrastruktury, tedy Správa železniční dopravní cesty proto ihned zajistila, aby zhotovitel stavby přesměroval lampy takovým způsobem, aby již strojvedoucí nebyli oslňováni.

PAVEL ROVENSKÝ



Finové od nového roku nasazují dvoupodlažní jídelny

Finská národní železniční společnost VR Group uvede postupně do provozu 26 nových patrových jídelních vozů. První dvoupodlažní jídelní vůz DuettoPlus byl představen veřejnosti začátkem letošního roku. Tento gastronomický podnik na kolech je svého druhu unikátem, protože prostory pro restauraci se nacházejí rovnou ve dvou podlažích.



Představte si jídelní vůz, který má prostory pro cestující rozdělené do dvou samostatných částí. Asi nic zvláštního, řeknete si možná. Ale co když má tento vůz dvě podlaží, přičemž dole se nachází klasická restaurace, zatímco nahoře zóna pro odpočinek kavárenského typu? Takovou raritu zřejmě uvidíte jen ve Finsku. V této skandinávské zemi právě probíhá radikální moder-

dosud byly v provozu jídelní vozy vyrobené v sedmdesátých letech. Dnes je ale jiná doba, takže našim zákazníkům chceme nabídnout nejen lepší služby, ale i nové moderní vozy,“ říká ředitel osobní přepravy VR Group Antti Tiitola. VR Group si u společnosti Transtech Oy (se sídlem ve městě Kajmani) objednala celkem 26 patrových jídelních vozů za 78 milionů eur. První nový jídelní vůz byl zařazen

do provozu na přelomu ledna a února na trati mezi Helsinkami a Oulu.

V současné době finský národní dopravce VR Group provozuje 37 starších restauračních vozů čtyř typových skupin, které budou postupně nahrazovány novými vozidly. Navíc má společnost v provozu dalších 18 jídelních vozů – ty jsou ale nedílnou součástí jednotek Pendolino (které zde jezdí až 220 km/h).



Kiosek, který se nachází v přízemí, má sloužit pro rychlý nákup.

nizace vozidlového parku, která se týká dálkových vozů s akcentem právě na rozvoj gastroserვისu.

Zatím převažovaly jídelní vozy ze sedmdesátých let

„Zařazení jídelních vozů do vlakových souprav bylo vždy neoddělitelnou součástí osobní železniční dopravy ve Finsku.



JÍDELNÍ SÁL. Přízemní část vozu pojme až 53 sedících zákazníků. Moderní kuchyně je vybavena výkonnou pečicí troubou.

Slovenský vozidlový park nadále omlazuje

Slovenský dopravce ZSSK pořizuje deset nových klimatizovaných vozů druhé třídy řady Bmpeer. Hodnota kontraktu je bezmála 18 milionů eur (přibližně 500 milionů korun). Regionální spoje podle plánů také omladí. Dodávky nových vlaků mají být spolufinancovány ze zdrojů Evropské unie. Zakázku na výrobu deseti kusů moderních vozidel získala slovenská strojírenská firma ŽOS Vrútky. Tato série je pouze opcí podepsané smlouvy s dodavatelem z roku 2010.

Nové vozy pro dálkovou dopravu známe i v Česku

Vozy řady Bmpeer jsou známe i na českých kolejkách. ZSSK je totiž nasazuje na výkony v mezinárodní přepravě mezi Košicemi, Žilinou a Prahou, resp. mezi Zvolenem a Prahou na spojích přes Vsetín a Olomouc. Společnost ŽOS Vrútky je vyrábí od roku 2007 a dodneška jich zho-

tovila 50 kusů. Nové přírůstky jsou dislokovány v domovských stanicích Bratislava, Žilina a Košice. Vůz je 26,4 m dlouhý, má centrální zdroj energie a váží 44 tun. Je určen hlavně pro dálkové spoje a jeho podvozky typu SF 300-ZS/MG s kotoučovou a magnetickou kolejnicovou brzdou umožňují rychlost až 160 km/h.



Na dálkových spojích jezdí také modernizované vozy. FOTO MARTIN HARÁK

Jako samozřejmost se dnes bere klimatizace, uzavřený systém toalet a zásuvky pro připojení drobné elektroniky. Na obou koncích vozu se nacházejí prostory pro odložení nadměrných zavazadel. I zde se uplatnil trend posledních let, takže tyto osobní vozy mají velkoprostorové uspořádání se středovou uličkou. Sedadla jsou upevněna proti sobě (v rozložení 2+2) se stolkami uprostřed – vejde se do nich celkem 76 cestujících. V posledním období se začíná instalovat i wi-fi pro internetové připojení.

Myslí i na regionální spoje

Kromě omlazení vozidlového parku pro dálkové spoje plánuje ZSSK i další obnovu v regionální dopravě. V létě loňského roku slovenské ministerstvo dopravy přislíbilo finanční příspěvek z eurofondů ve výši 170 milionů eur (4,6 miliardy korun). V rámci tohoto projektu má být dodáno devět elektrických patrových jedno-

Investice do spojů InterCity

Větší část objednaných vozů bude dodána během letoška, zbytek připadá na začátek roku 2015. Do budoucna Finové plánují tyto vozy zařazovat do souprav InterCity směřujících z hlavního města například do větších sídelních celků, jako jsou Rovaniemi, Joensuu, Oulu nebo Kajaani. Servis v těchto jídelních vozích zajistí drážní dceřiná společnost VR Aveca Oy. Společnost VR Group v posledních letech investovala poměrně velké částky do osobních patrových vozů vhodných pro vlaky například kategorie InterCity, které by postupně měly nahradit současně „modré“ vozy běžného provedení. A navíc se VR Group odhodlala pořídit ještě 80 nových elektrických lokomotiv, takže modernizace kolejové dopravy ve Finsku probíhá opravdu ve velkém měřítku.

Příjemné posezení v dolním i horním patře

Restaurační oddíl Duetto, umístěný v přízemí vozu, pojme až 53 zákazníků. Na jednom konci vozu najdete kavárnu kombinovanou s barem a na druhém kiosek, který může být otevřen například ve špičkovém období, kdy nastává velká koncentrace cestujících. Restaurační oddíl je navíc vybaven malým pódiem. Díky technologickému zařízení si cestující budou moci objednat jídla, která předtím nebyla ve vlaku dostupná. Moderní kuchyně je vybavena efektivní pečicí troubou, která umožní rychlou přípravu chutného jídla (podle dopravce zapeče pokrm dokřupava). Menu obsahuje například oblíbené snídaně na vidličku, kuřecí maso, rizoto s parmezánem či sladké pečivo.

Horní patro má nové uspořádání: 41 míst v podobě otočných křesel v novém provedení DuettoPlus. Najdete zde také salonek s 12 místy. Celé první patro nebo jen salonek se dá zarezervovat pro obchodní nebo relaxační účely. Podle přání zákazníků může být přítomna obsluha. Na designu a testování restauračních vozů se podílely jak samotný obslužný personál, tak i řada odborníků ze společnosti VR Group. Dokonce byl vyroben model interiéru pro účely testování budoucími uživateli.



V horní části vozu najdete salonek, který si lze zarezervovat.

Při vývoji vozu se kladl důraz také na ochranu životního prostředí. Kuchyně a jiné prostory restaurace jsou například vybaveny kontejnery na tříděný odpad, kde je zvlášť smíšený odpad, bioodpadky či vyřazené baterie. Účinné LED osvětlení interiéru vagonu zase významně snižuje spotřebu energie.

HALINA MARŠÁLKOVÁ

KRÁTCE

ITÁLIE

Trenitalia kupuje čtyři desítky polských vlaků

Italské státní dráhy kupují celkem 40 dieselelových motorových jednotek od polské firmy PESA. Kontrakt má cenu 139,6 milionu eur (asi 3,9 miliardy korun). První vyrobený kus převezmou zaměstnanci Trenitalia v listopadu 2014. Třídílné jednotky s označením 219M (zvané Atribo) jsou v Itálii známé, protože v minulosti si je už poříдили tři zdejší železniční dopravci. Jednotka je 55,57 metru dlouhá, váží 108 tun a má kapacitu 150 sedících cestujících. Vozidla jsou samozřejmě bezbariérová, a to včetně WC.

SLOVENSKO

Podarí se letos snížit ztrátu za spoje IC?

V plánu národního dopravce ZSSK na rok 2014 najdeme i cíl snížit ztrátu vlaků InterCity pod 2,5 milionu eur. Loni přitom tyto vlaky, které jezdí na komerční riziko mezi Bratislavou a Košicemi severní trasou, prodávaly podle předběžných výsledků až 2,8 milionu eur (asi 78 milionů korun). Snížení ztráty chce společnost dosáhnout dalším okleštováním nákladů a zvyšováním počtu cestujících. V loňském roce IC vlaky na Slovensku přepravili na 700 tisíc cestujících.

SLOVENSKO

Loňský rok přinesl růst cestujících i nákladu

Slovenské železnice podle loňských předběžných výsledků přepravily 17,63 milionu tun zboží. Oproti roku 2012 to představuje nárůst o 1,48 milionu tun, což představuje pozitivní rozdíl o 9 procent. Vzrostl také přepravní výkon – o 10 procent na 3,89 miliardy čistých tunokilometrů. Kladně se vyvíjela také osobní doprava se 16,4 milionu cestujících. Oproti roku 2012 je to téměř o 900 tisíc cestujících více. Přepravní výkon vzrostl o 20 milionů osobokilometrů na celkových 762 milionů.

CHORVATSKO

Při obnově vozidel sázejí na domácího výrobce

Chorvatské dráhy HŽ Putnički Prijevoz si objednaly 44 nízkopodlažních jednotek u domácího výrobce Končar – Električna. Vozidla mají celkovou hodnotu v přepočtu asi 5,8 miliardy korun. Jednotky budou dodány v letech 2015 až 2017 ve třech provedeních: 16 elektrických jednotek pro městskou a příměstskou dopravu, 16 elektrických regionálních jednotek a 12 dieselelektrických jednotek pro regionální dopravu. Vlaky budou vybaveny klimatizací a místem na přepravu jízdních kol.

MAĎARSKO

Za půjčku z Evropy opraví tratě i nádraží

Evropská investiční banka poskytne Maďarsku půjčku ve výši 250 milionů eur (asi 7 miliard korun) na modernizaci železniční infrastruktury. Cílem investice je zlepšit úroveň bezpečnosti a zvýšit kapacitu současné sítě pro osobní i nákladní dopravu. Projekt zahrnuje opravu tratí, signalizačních a telekomunikačních zařízení a mostů, rekonstrukci nádraží včetně jejich zpřístupnění osobám se sníženou pohyblivostí. Půjčka má také pomoci zvýšit konkurenceschopnost maďarských železnic vůči ostatním druhům dopravy.

CER/ETF

Jaký podíl mají ženy v drážních profesích?

Podle společné zprávy Společnosti evropských železnic a manažerů infrastruktury (CER) a Evropské federace zaměstnanců v dopravě (ETF) tvoří ženy asi 20 procent zaměstnanců na dráze. V technických profesích je to ale výrazně méně. Výzkumu se zúčastnilo 24 společností z 19 členských zemí zmíněných organizací. Na vedoucích pozicích jsou ženy zastoupeny z 18 procent, zatímco na pozici strojvedoucích jen z 1,8 procenta. S cílem překonat nerovnosti v zaměstnanosti obou pohlaví zavedlo 80 procent železničních společností částečné pracovní úvahy. (gak, PeŠT, oz)

GABRIEL KORCSMÁROS

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Jáchymov – LD Astoria

RODINNÝ POBYT 1. 2.–31. 3. 2014

Cena: 8 100 Kč (2 dosp. + 1 dítě do 15 let), 8 800 Kč (2 dosp. + 2 děti do 15 let)

Cena zahrnuje: 3 noci s polopenzí, pro dospělé: 1x radonovou koupel, 1x časově masáž, 1x uhlíčitou koupel, 1x oxygenoterapii, 1x aquagymnastiku, 1x solnou jeskyni; pro děti: 3x vstup do aquacentra, 3x solnou jeskyni.



Česká republika

Kašperské hory – Parkhotel Kašperské Hory

ŠUMAVSKÉ LÁZNĚ 1. 2.–16. 3. a 1. 5.–29. 6. 2014

Cena: 2 268 Kč

Cena zahrnuje: 2 noci se snídaní, župan, pantofle, volný vstup do hotelového relaxačního bazénu a relaxační místnosti, 1x perličkovou koupel s bylinnými měšci, 1x Priesnitzův chodník, 1x 1 hod. speleoterapie, parkoviště zdarma.



Česká republika

Lázně Vráž u Písku – hotel Vráž

Relaxační víkend na zámku

Cena: 3 490 Kč akce platí do 30. 4. 2014

Cena zahrnuje: 2 noci s polopenzí, 1x vířivou koupel, 1x zábal dle výběru (čokoládový, medový, konopný...) 1x relaxační koupel bylinnou, 1x klasickou masáž částečnou, vstup do fitness.



Slovensko

Lázně Sliač – LD Palace ***

LÁZEŇSKÝ BENEFIT – ZKRÁCENÝ/KLASIK

Cena: 2 950 Kč/6 390 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 3/7 nocí, 3x/7x plnou penzi (snídaně – bufet, oběd + večeře – výběr ze 4 menu, salátový bar, pitný režim), balneo-rehabilitační program: 7/14 léčebných procedur/pobyt, BONUS: volný vstup do rehabilitačního bazénu (voda 31 st.).



Švýcarsko

Rhétské dráhy

VLAKOVÝ POZNÁVACÍ ZÁJEZD

Termín: 13. 5.–17. 5. 2014

Cena: 3 790 Kč

Cena zahrnuje: 2 noci se snídaní, 2x místenku a služby vedoucího zájezdu.

Pojeďte s námi objevovat krásy Švýcarska. Více na www.cdtravel.cz nebo na 972 243 051.

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

CD Travel
Člen Skupiny ČD



DEVADESÁTÁ LÉTA. Stroj 1099.007 veze osobní vlak do Mariazellu. Snímek byl pořízen v roce 1995.

FOTO PAVEL STEJSKAL

Rakouská řada 1099 zamířila po sto letech do penze

Až do 27. října loňského roku to byla oficiálně nejdéle provozovaná řada úzkorozchodných elektrických lokomotiv na světě. Možná že to byla vůbec nejdéle sloužící řada elektrických lokomotiv v železniční historii vůbec. V pravidelném provozu sloužily 102 let, i když jejich současná tvář tomu nenapovídá. Pravda ale je, že když je prozkoumáte podrobně, tak svůj věk už nezaprou.

Stoleté „babičky“ původně nesly obyčejné označení E a pořadové číslo. To bylo ještě u společnosti Niederösterreichischen Landesbahnen (Dolnorakouské zemské dráhy), která si je objednala pro Mariazellerbahn v Dolních Rakousích. Zakázku na výrobu 16 kusů dostala vídeňská továrna Siemens-Schuckert-Werken, která dodala elektrickou část. Pojezd a skříň vyrobila především vagonka Krauss & Comp. v Linci a pro jednu lokomotivu (číslo 14) štyrská firma Grazer Waggonfabrik.

Průchodí skříň se dvěma stanovišti na každém konci byla uložena na rámu s třinápravovými podvozky. V každém z nich byl pevně uložen desetipólový jednofázový střídavý motor s trvalým výkonem 160 kW. Přenos výkonu zajišťoval předloňový hřídel s ozubenými koly a spojnice, která přenášela výkon na jednotlivé nápravy. Ve střední části skříň lokomotivy byly uloženy dva transformátory a další pomocné pohony. Lokomotivy byly vybaveny sací brzdou systému Hardy.

V ostrém provozu sloužily cestujícím od října 1911

První lokomotiva byla dodána do depa v tehdejší stanici St. Pölten Localbahn, dnes St. Pölten Alpenbahnhof, hned z kraje dubna 1910. Již během několika dní začaly zkušební jízdy. První pravidelné nasazení se uskutečnilo 27. března 1911, a to mezi stanicemi Wienerbruck a Laubenbachmühle. Tato historická úloha připadla stroji s označením E.3. V následujících týdnech probíhal na Mariazellerbahn smíšený provoz parních a elektrických vlaků, během kterého se pilně zaškolovali strojvedoucí a další personál tak, aby provoz od 7. října 1911 přešel už naplno do elektrické traktce.

Následující desetiletí neznamena pro elektrické lokomotivy Mariazellerbahn žádné osudové změny, přestože se Evropou přehnal první světová válka, hospodářská krize ve třicátých letech, druhá světová válka i desetileté obsazení Rakouska vítěznými mocnostmi (1945–55). A tak vedle každodenního provozu bylo asi největším vzrušením přezna-

čení na řadu E 99 DR po anšlusu Rakouska v roce 1938. Přibližně o dvě desetiletí později se lokomotivy přejmenovaly na řadu 1099 Rakouských spolkových drah.

Velké převlékání do nových šatů

Dramatickou změnou v životě těchto elektrických úzkorozchodných strojů však představuje přelom 50. a 60. let, kdy se staré dámy převlékly do nových šatů. Během tří let (1959–62) se všech 16 lokomotiv vystřídalo na omlazovací kúře. Revizí prošly původní podvozky, rám, motory, transformátor a další zařízení. Nové však byly kabeláž, řízení, přídavná brzda, nový moderní pantograf. Lokomotivy dostaly skříň odpovídající aktuálnímu designu počátku šedesátých let. Na první pohled by v té době nikdo nehádal těmto padesátinám jejich věk – dokud by se nepodíval na archaický pojezd se spojnicemi.

Takto vydržely v provozu dalších 50 let. Jejich dominantní postavení neohrozil ani záměr ÖBB na modernizaci místních souprav

Dolnorakouská zemská dráha



na počátku devadesátých let. Ze záměru kompletní výměny vozidlového parku totiž nakonec zbyly jen dvě prototypové jednotky, které se navíc potýkaly řadou let s dětskými nemocemi. Přesto se na lokomotivách řady 1099 věk začal projevoval. Od roku 2000 bylo postupně pět lokomotiv odstaveno a sloužily jako zdroj vzácných náhradních dílů. Jedna lokomotiva, stroj 1099.15, byla zrušena už v roce 1981 po vážné nehodě způsobené vysokou rychlostí, při které zahynul strojvedoucí.



STŘÍDÁNÍ. Lokomotivy řady 1099 už budou nasazovány jen příležitostně. V pravidelném provozu je nahradily elektrické jednotky Schody do nebe (vlevo) od firmy Stadler. FOTO NÖVOG

PARAMETRY ŘADY 1099

Označení: E 1–16, později 1099.01–16

Počet: 16

Rok výroby: 1910–1914

Uspořádání náprav: C'C'

Rozchod: 760 mm

Délka přes nárazníky: 10 900 mm

Hmotnost: 50 tun

Maximální rychlost: 50 km/h

Hodinový výkon: 420 kW

Trvalý výkon: 320 kW

Tažná síla: 104 kN

Napájecí systém: 6,5 kV/25 Hz

Velké loučení

Do penze tak staříčké elektrické lokomotivy, pamatující ještě císaře Františka Josefa I., poslaly až loni a předloni dodané „Schody do nebe“. Tak se totiž jmenují nové elektrické jednotky od Stadler Rail, které objednal nový provozovatel dráhy, společnost NöVog. Úplně poslední pravidelný vlak R 6816 z Mariazellu do St. Pöltenu odvezla 27. října 2013 lokomotiva 1099.14 v působivém Jaffa nátěru červené a slonové kosti. Milovníci starých lokomotiv však rozhodně nemusí smutnit. Stroj 1099.02 se třemi miliony najetých kilometrů byl předán do sbírek vídeňského Technického muzea a dvě hnědé lokomotivy Ötscherbär (1099.07 a 1099.10) mají v letošním roce opět vyrazit v čele nostalgických vlaků.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

Dostupné pouze v tištěné podobě



Drsná zima na Špičáku přikryla krajinu bílou peřinou



Ještě před koncem roku jsme se rozhodli se spolužáky pořádně si zalýžovat. A tak jsme 20. prosince, obtěžkáni věcmi, nasadili do vlaku a vyjeli směrem na šumavský Špičák. Brali jsme to i jako předmaturní rozlučku. Po škole bychom asi stěží něco takového zorganizovali. Naštěstí se nám podařilo zajistit si dostatek volných pokojů v jedné z horských chat přímo na sjezdovce, takže výšlap do prudkého kopce k vleku absolvujeme jen jednou.

Výcházíme z kitzov a kromě několika bílých boomad v příkopech nic nenapovídá tomu, že by měla podle kalendáře začínat zima. „Tak kdo je ten sněh“ přemýšlí se. Ve vlaku si lidé veze víc lidí, což nám sjezdovky trochu dotěsí nadšit. Doufáme, že se na sjezdovce nás potvrdí předem na předpověď počasí. Břežovec v čele malého sněžného zářezu pomalu zdolává první metry skloněného železničního převislého a sedm vozů „na háčku“ mu dává polární zábrat. Železniční vozidla jsou malými sněžnými větrnými a očividně vědí, jak s malinou v horských podmínkách zacházet a bez problémů odhadují jízdní dráhu.

Murá do chaty
Po chvíli malými začíná sněžit přibývat, o něco později zářezem projedeme horskou inverzní oblakem a do okrajů se nám šíří pádající sněhové vločky. Větší houpylny sítě je již aniž úplně vládne a nám jsou větší kármy ze sněhu. Už jen projev špičáckým tunelem a huta do chaty. Lyžařské sněhové Špičák patří mezi nejvíce oblíbená místa na šumavě je v zimě úplně nepříjemně. Nabírá 8,4 kilometru sjezdovky a je vleky. Najdeme zde také neprodává černou sjezdovku v Česku se sklonem až stupňů, která je celá okrouhlá jen s několika lyžařskými a sněžnými

atřítím, protože se na začátku od ostatních tratí pravidelně neupravuje, a tak se často na ní tvoří oblímačky. Nevstává se nám úplně snadno, po vyjetí se sněhem a sněhová sloučenina hromadí vstupu se však cítíme glaci energie. Sjezd na lůžek je sice u skípasu příjemným překvapením, nikak jsme si ale neobvyklí na české sněhové lyžování. V Alpích by asi nebylo takové množství sněhu, ale v šumavě je to docela dost. Sněžná sněhová podstaty jsou velmi kvalitní a my si lyžařskou skutočnou užíváme. Černá sjezdovka se rádií vytrhává, patřím sice mezi velmi dobrou lyžaře, tvá kůže má ale celkem rád. Dopřítí jsme k sjezdovce, že nemá žádnou ležící ani perla ležky, takže veškeré bylo skutečně zatimány. Žádné už je sjezdovka skutečně velmi strážba. Místní lyžařská chaty vybudují šumavské vyhledání a vyhledání se na průchodu okoli.

Touhy kolem tunelu, který byl ještě nedávno nejdelší
Až nedávno jsme tu, hlavně pro lyžařské nadšence, je v čtu metrů dlouhý



Až do roku 2007 byl Špičácký tunel nejdelší na naší železniční síti.

si a náročným horským terémem poradili na výbornou. Někde však ne pokytno nezapomenout na vyhledání na ústí a okolí kopce.

Souhra moderních i klasických vozů
Klasické dráhy je nyní jednou z posledních výjev „štyřkolejových“ Břežovic. Většina vlaků do Železných Rudů tahají právě tyto legendární lokomotivy. Dvakrát za den míříte na Špičák (i právě do Železných Rudů) a jízda je příjemným překvapením a příležitostí k poznání historie železniční dopravy a okolních „kolonek“. České dráhy zde ale postupně nasazují modernizované vozy Břežovic, Alpie

a Březov. Z baronů strany zaplňují na Špičák také osobní vlaky ze stanice Pílský újezd vedoucí v případě potřeby odbočovací motorovými vozy Regio-Shuttle RSI, které u nás známe pod obchodním značkou RegioPolar. Na vstředních vlacích z kláse se mimo Špičák mohou objevit také modernizované motorové vozy řady Rm, RegioNovy a výjimečně i staré dobré Dč-čestřovic. Iny vlny řady Rm. Nežaleko Špičáku najdete také dvě naše nejmodernější lodovcová voza – Černé a Čertovo. To první je zároveň největší přírodní vodní nádrž v Česku. V zimě k nám vede kvalitně upravená lyžařská stopa přímo od železniční stanice Špičák. Sněžná okrajová v průběhu celého dne klesá stále níže a kolem dráhy hořící odpolední pohledy celý Špičák. Zdá se, jako by se oprávněně dopolední ochladilo až po půlnoci. Každý se vrátíme do teplé chaty a užíváme si poslední společný večer. Kámo se budíme do dráhy a čerka k nádraží se kolem desáté hodiny dopolední potůbků spíše potoků. Sněžná vlna prudce taje a ná se, že momentálně špičák i přes výhled moc nestáří. Ještě rádi, že se nám povede třeba do skloněných sněžných podmínek a nemuseli jsme lyžovat na strážním ozářením sněhu.

MAPKA VĚKŮ

VEREJNÁ Městská autobusová linka 101 Břežovice - Břežovice (okružní) každý týden	ŠOTONFO každý úterý 11:30 Pílský újezd - Špičák - Břežovice Městská autobusová linka 101 Břežovice - Břežovice (okružní) každý týden	PRIVÁTNÍ Městská autobusová linka 101 Břežovice - Břežovice (okružní) každý týden
---	---	--

Železničář
Vydává se každou úterý 11:30
Městská autobusová linka 101
Břežovice - Břežovice (okružní) každý týden

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