

Železničář

2. BŘEZNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



5

ROČNÍK XXIV

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Jednatelka Koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje (KOVED) **Věra Fuksová** prozradila, jak se v regionu rozvíjela integrovaná doprava či jaká bude další spolupráce kraje s Českými drahami.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Na regionální tratě v okolí Prahy vyjede za dva roky desítka zcela **nových motorových jednotek**. Vozy se sto dvaceti místy budou klimatizované.

11-13 TÉMA

Po mnoha letech dohadů by se Praha konečně měla dočkat železničního spojení s **Letištěm Václava Havla**. O jeho vybudování se mluví už od 90. let. Jak tedy vypadá současný projekt?



15 PROVOZ A TECHNIKA

Desetiletí trvající nejednotnost v napájecích soustavách na železnici se stane minulostí. V budoucnu začnou vlaky po tuzemské síti jezdit výhradně pod **střídavým napětím**.

16-17 RECENZE

Přinášíme zajímavé novinky na **knižním trhu**. Opět se jedná o tituly převážně s železniční tematikou. Na co se čtenáři mohou těšit?



18-19 CESTOPIS

Lokálky jsou často předmětem mnoha diskuzí. Ekonomové nad nimi krouží hlavou, zastánci naopak poukazují na jejich historickou hodnotu. Na jednu takovou trať se společně vypravíme.

20-21 HISTORIE

Pro mladé je to dnes těžko představitelné, v dobách nesvobody však cestování za hranicemi bylo složité. Zavzpomínejme, jak to vypadalo ve východním Německu, konkrétně na **úzkorozchodce Harzquerbahn**, která protíná největší pohoří středního Německa.

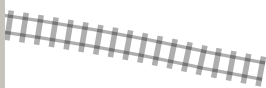


Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Petr Slonek | VEDOUcí ODDĚLENÍ: Václav Rubeš | GRAFICKÁ ÚPRAVA: SevenArt, s.r.o. | ADRESA REDAKCE: Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | INZERCE A PŘEDPLATNÉ: Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. UZÁVĚRKA INZERCE je dva týdny před vydáním.

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

TITULNÍ FOTO: JIŘÍ ŠTEMBÍREK



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

pokud se v případě motoristů stalo evergreenem dobudování dálnice D8 do Německa, konkrétně úsek přes České středohoří, pak u cestujících je to jednoznačně rychlodráha, která má spojit centrum Prahy s ruzyňským letištěm a Kladnem. Mluví se o ní od počátku 90. let a jezdit po ní se mělo podle smělých plánů už v roce 2004. Píše se rok 2017 a kde nic, tu nic.

Ledy se ale nyní pohnuly a zástupci Správy železniční dopravní cesty představili projekt, podle něhož plánovaná rychlodráha povede tunelem pod Střešovicemi a bude stát přinejmenším jedenatřicet miliard místo dosud zmiňovaných dvaceti. Pokud skutečně začnou jezdit vlaky z letiště na Veleslavín v roce 2023, jak zmínil například předseda vlády, půjde o symbolický termín. Ve stejném roce totiž uplyne třicet let od chvíle, kdy začal vznikat první projekt rychlodráhy.

Problém je ale, že se o rychlodráhu vlastně vůbec nejedná – vlaky totiž trati projedou maximálně rychlostí 90 kilometrů v hodině, což je jen o deset více než původně zamýšlené metro. Plány navíc zcela upouštějí od kdysi prosazované myšlenky případného napojení Kladna a navržená trať se ve skutečnosti podobá spíše další podzemní dráze pro Prahu 6 než páteřnímu spojení Středočeského kraje s hlavním městem. Značně nejistá také je kvůli vyšším stavebním nákladům ekonomická efektivita, nezbytná pro čerpání prostředků z evropských fondů.

Dnes bohužel rovněž můžeme konstatovat, že z původně zamýšlené rychlodráhy se nakonec stala obyčejná modernizace stávající trati na Kladno. V propadlišti dějin skončilo zejména v 90. letech tolik prosazované prodloužení metra linky A či B na letiště. Významně do osudu spojení s letištěm zasáhla i Praha 6, kde projekt tvrdě narazil. Nejprve zde vznikla petice upřednostňující metro, pak se k aktivistům přidala i radnice. Ta bojovala proti stavbě dlouhodobě a nakonec dosáhla svého. Od podzemky sice po roce 2008 ustoupila a kývla na modernizaci stávající trati, požadovala však její částečné zahlobení a velké množství zastávek. A právě přípravu posledních úseků, které propojí veleslavínské nádraží s centrem Prahy, zdržel především požadavek Prahy 6 na úplné zahlobení až k Veleslavínu. Že kvůli tomu výrazně vzrostly celkové náklady, netřeba připomínat.

Na co se tedy cestující mohou po dostavbě díla těšit? Podle vybrané varianty Ruspěš mají vlaky z Masarykova nádraží na Letiště Václava Havla jezdit jako přímá linka ve špičkách až v desetiminutových intervalech, ovšem zastavovat budou na celkem sedmi mezistanicích. To vše za průměrných 27 minut. Do Kladna to potrvá ještě o pár minut déle. O rychlodráze tudíž nemůže být ani řeč. Zda úředníci vybrali nejlepší řešení, ukáže až čas.

Doufáme, že přes všechny zmiňované těžkosti a komplikace, které zrod (rychlo)dráhy na ruzyňské letiště od samého počátku provázejí, bude nakonec výsledkem snahy všech institucí důstojná služba pro cestující. O ně jde především. České dráhy již dříve deklarovaly, že jsou na její zajištění připraveny. A bezmála dva roky fungující linka na letiště v Ostravě-Mošnově je toho jasným důkazem.

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Na loňské horké léto zavzpomínal čtenář **Zdeněk Tyc**. Objektivem zachytil moderní elektrickou jednotku InterPanter u zastávky Pardubice – Opočíněk na hlavní trati č. 010. To **Jaroslav Formánek** poslal svůj úlovek v podobě osobního vlaku v čele s lokomotivou řady 242 (Plecháč) ve stanici Rajhrad, která leží na hlavním železničním tahu na Břeclav.



Petr Slonek

šéfredaktor Železničáře



Na nezavřené dveře upozorní LED svítidla

Drážní inspekce (DI) zveřejnila závěrečnou zprávu o neštěstí, které se stalo loni na Olomoucku. Z jedoucího vlaku tehdy vypadla dvouletá holčička a na místě zahynula. Podle šetření DI za tragédii mohla jízda vlaku s nezavřenými nebo neúplně zavřenými dveřmi. České dráhy v této souvislosti připravily sadu opatření, která by měla zvýšit bezpečnost. Do starších vozů řad A, B a BDs se zalamovacími dveřmi budou instalovány oranžové LED svítidla, které vlakové čety i pasažéry budou informovat, zda jsou dveře správně zajištěny proti otevření za jízdy. Technické řešení spočívá v dosazení snímačů polohy horní západky dveří a doplnění světla. Signalizaci tvoří dvě svítidla pro každé dveře umístěné tak, aby byly viditelné z představku – pro ověření funkčnosti za jízdy. První stovka takto vybavených vozů se v provozu objeví už na jaře, a to hlavně na tratích, kde vlaky dosahují rychlosti až 140 km/h. Do dalších zhruba šesti stovek vozů bude systém namontován v průběhu roku. Podrobnosti přineseme v některém z dalších vydání. (hol)



Pavel Krtek jednal s hejtmankou Karlovarského kraje

Optimalizace regionální dopravy, obnova vozidlového parku, ale i oprava tratí a výpravních budov byly na programu pracovního setkání předsedy představenstva ČD Pavla Krtka s hejtmankou Karlovarského kraje a předsedkyní Asociace krajů ČR Janou Vilumetzovou. Jednání se zúčastnili náměstek ministra dopravy Milan Feranec, místopředseda představenstva ČD Ludvík Urban a náměstek hejtmanky pro oblast dopravy Martin Hurajčík. Řešily se požadavky kraje, například možnosti pravidelného nasazování vozidel pořízených z prostředků ROP i na další tratě v regionu včetně zajíždění do Německa nebo chybějící večerní spojení z Plzně do Chebu. Hovořilo se také o přestavbě Horního nádraží v Karlových Varech a opravách budov po převodu na SŽDC. Diskutovalo se i o možnosti prodloužení ranního a večerního spoje Pendolina z Chebu až do Karlových Varů a v opačném směru. ČD na rozdíl od minulosti aktivně naslouchají krajům a jejich požadavkům. (rap)

V přelouči vznikne nový dopravní terminál

Jako jeden z prvních ze sedmi nově připravovaných dopravních terminálů v pardubicko-hradecké aglomeraci by měl již v příštím roce sloužit veřejnosti terminál na železničním nádraží v Přelouči. Právě zde již mají zcela připravený projekt včetně pravomocného stavebního povolení. Cestující využívající vlaky i autobusy se dočkají celkové rekonstrukce a zároveň modernizace prostor před výpravní budovou železniční stanice. Podle přeloučské radnice stávající situace už řadu let nevyhovuje požadavkům na bezpečný a moderní způsob dopravy. Projekt stavby počítá s vybudováním zcela nové točny a zastávek pro městské i regionální autobusy, k dispozici by měla být rovněž stání pro jízdní kola a navíc budou vybudována parkoviště typu Park+Ride a Kiss+Ride s kapacitou 67 míst. Přestupní terminál veřejné dopravy má být hotov nejpozději v druhé polovině roku 2018. (mah)



České dráhy přepravily luxusní

Poněkud neobvyklou zakázku nedávno získaly České dráhy. Obrátili se totiž na ně zástupci tuzemské pobočky britské automobilky Rolls-Royce Motor Cars Praha, aby zajistily přepravu luxusních vozů této značky z Prahy do Popradu na akci Rolls-Royce Winter Driving Experience, kterou společnost pořádala pro své zákazníky. Náhodným cestujícím se tak v polovině února na pražském hlavním nádraží naskytl jedinečný pohled. Na železničním voze určeném pro přepravu automobilů se pyšnila čtveřice „Rollsů“ řad



vozy Rolls-Royce

Ghost, Wraith a Dawn. Představitelé automobilky si České dráhy vybrali ke spolupráci na základě jejich dlouholeté tradice a renomé na železnici. Tytéž hodnoty navíc ztělesňují i automobily se soškou Spirit of Ecstasy na masce. Kromě automobilů České dráhy převezly v lůžkovém voze i jejich řidiče. (hol)



FOTO: ČD, SŽDC

Jedna ze známek nese kresbu vozu řady Fk

Dvě nové příležitostné poštovní známky představili v polovině února ve Vládním salonku pražského hlavního nádraží zástupci Českých drah a České pošty. Jsou na nich vyobrazeny zelený vůz poštovní ambulance řady Fk a poštovní autobus Škoda 606, vždy v provedení odpovídající době první republiky. Autory výtvarných návrhů jsou Petr Ptáček a Pavel Sivko. Známky vytiskla pražská poštovní tiskárna plnobarevným ofsetem a vycházejí v nákladu 750 tisíc + 750 tisíc kusů v soutisku na jednom listu. Cena známek je 16 korun, což je cifra odpovídající běžnému tuzemskému poštovnímu. Nejen filatelisté si mohli navíc v den prezentace prohlédnout vystavený historický poštovní vagon řady Post w. Pošta s národním dopravcem spolupracuje dlouhodobě. Například letos budou Poštovní muzeum společně s dobrovolným Muzeem vlakové pošty prezentovat své historické vozy na zářijovém Národním dni železnice. (hol)



Pavel Krtek diskutoval v Londýně se zástupci bank

Předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek se 26. ledna zúčastnil každoroční recepce pořádané londýnskou pobočkou mezinárodní advokátní kanceláří White & Case pro zástupce bank, finančních institucí a předních evropských společností činných v oblasti kapitálových trhů. Mezi účastníky se tradičně řadí zástupci předních bank – Barclays, Citi, Goldman Sachs, J.P. Morgan, Sociétés Générales či Deutsche Bank, stejně jako představitelé úspěšných firem z celé Evropy, které působí na kapitálových trzích. Více než 500 účastníků mělo možnost dozvědět se více o aktuálním dění na londýnském kapitálovém trhu, účastnit se diskuze o současných trendech v oblasti dluhových a podílových cenných papírů a vyměnit si postřehy a zkušenosti z jednotlivých regionálních trhů včetně jejich srovnání v celoevropském měřítku. (red)



Na části revitalizované trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou se v uplynulých dvou letech uskutečnila celková přestavba železničních stanic Chrudim, Slatiňany a Hlinsko v Čechách. Vznikla zde poloostrovní nástupiště s úrovnovým přístupem. Celkovou obnovou prošel i traťový úsek z Chrudimi až do Chrastí u Chrudimi, kde se na většině trati zvýšila rychlost z původních sedmdesáti až na 100 kilometrů za hodinu, a pro potřeby křížování byla zřízena výhybna Cejřov mezi Vrbatovým Kostelcem a Prosetínem. Stavbaři rovněž obnovili traťové a staniční zabezpečovací zařízení a zlepšilo se zabezpečení přejezdů dovybavením některých z nich závorami. V budoucnosti se očekává i modernizace dalších traťových úseků, zejména z Pardubic do Chrudimi. Pro tuto významnou spojnici se pořizuje přípravná dokumentace k výstavbě takzvané Ostřešanské spojky, která by měla zlepšit cestování do metropole Pardubického kraje. (ham)

Revitalizace zlepšila parametry trati

Zlínsko začalo jako první s dopravní integrací

Jednatelka společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje (KOVED) Věra Fuksová zastává už devátým rokem post tajemníka komise rady Asociace krajů ČR pro dopravu. Redakci Železničáře prozradila například to, jak se ve Zlínském kraji rozvíjela integrovaná doprava, co je chystaný projekt KOVEDKA či jaká bude další spolupráce kraje s Českými drahami.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Můžete připomenout, jak vznikla zlínská dopravní integrace, která byla historicky první v České republice, respektive bývalém Československu?

Od roku 1983 mohli cestující používat jízdenky městské hromadné dopravy tehdejšího Dopravního podniku města Gottwaldova, od roku 1990 přejmenovaného opět na Zlín, a vlaků Československých státních drah na trati 331. S ohledem na relativně nízkou nabídku železničních spojů v sedlech se zavedlo oboustranné uznávání jízdních dokladů na mezi-městských trolejbusových a také železničních spojích mezi Otrokovicemi a Zlínem.

Jak se ve zlínské aglomeraci, později Zlínském kraji, který vznikl až v roce 2001, rozvíjela integrovaná veřejná doprava?

V roce 2000 byly do Zlínské integrované dopravy začleněny vybrané spoje dopravce ČSAD Vsetín, a to na území obsluhovaném městskou hromadnou dopravou ve Zlíně. Hlavními doklady se staly jízdenky městské dopravní společnosti DSZO. V tarifní oblasti se zavedly speciální jízdní doklady zlínské integrované dopravy pro jednotlivou jízdu a časové jízdné. Do smluvního vztahu dopravců se navíc zapojila společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. Od listopadu 2011 byly na lince Zlín – Malenovice – Holešov jednoho z privátních dopravců zařazeny další spoje, a to v úseku Malenovice – Chlum. Nyní jsou do zlínské integrované dopravy včleněny dvě linkové autobusové firmy, zlínská a otrokovická městská hromadná doprava a také České dráhy, které jsou ve zlínské integraci zastoupeny regionálními spoji mezi Otrokovicemi, Zlínem a Vizovicemi.

Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje připravuje od příštího roku nový produkt s názvem KOVEDKA. O co vlastně půjde?

Nově připravovaný systém financování veřejné linkové dopravy, v rámci něhož budou území Zlínského kraje obsluhovat dopravci vzeší ze zadávacího řízení, reaguje i na potřebu řešit systém příjmu z jízdného jak z plateb prostřednictvím papírových jízdenek, tak hlavně z transakcí uskutečněných prostřednictvím bezkontaktních čipových karet. Později se předpokládá zapojení regionální železniční dopravy a spojů městských hromadných doprav na území celého kraje. Jde o něco podobného jako je InKarta, kterou používají zákazníci Českých drah. Její základní funkcionality jsou dvě. Půjde jak o průkaz umožňující například získat žakovskou slevu,

tak i elektronickou peněženku, která zajišťuje platbu bezhotovostně v každém prostředku integrovaného dopravního systému.

Zůstaňme ještě u sousedících regionů. V Olomouckém, Jihomoravském, ale i Moravskoslezském již fungují plnohodnotné celokrajové integrace. Neplánuje Zlínský kraj propojení s těmito systémy či vzájemné uznávání jízdních dokladů?

Z pohledu napojení na okolní kraje bude možné cílově používat zmíněnou kartu KOVEDKA na mezikrajských linkách a rovněž v celém systému dopravní integrace Moravskoslezského kraje. Naše společnost úzce spolupracuje s moravskoslezským koordinátorem společností KODIS s cílem nastavení integrovaného dopravního systému, jenž bude mít společné prvky v tarifní oblasti a umožní také vzájemnou akceptaci používaných čipových karet. Jednáme i se společnostmi KORDIS JMK z Jihomoravského kraje a KIDSOK z Olomouckého kraje ve věci zajištění napojení Zlínska na už funkční okolní dopravní integrace.

Jakou roli hraje ve Zlínském kraji železniční doprava, potažmo České dráhy?

České dráhy jsou smluvním dopravcem našeho kraje a zajišťují dopravní obslužnost kompletně na celém území regionu v kategoriích osobní a spěšný vlak. Stranou nezůstává ani dálková doprava, kde národní dopravce zabezpečuje přes náš region vozbu celé řady rychlíků, expresů, nevyjímaje mezinárodní spoje EuroCity směřující na sousední Slovensko, ale i do Rakouska či Polska. Díky intenzivní obnově regionálního vozového parku se podařilo zvýšit obsazenost vlaků a cestujícím nabídnout příjemnější. A pokud se týká samotné zlínsko-otrokovické městské aglomerace, tak koncem devadesátých let vzhledem k dlouhodobé rekonstrukci souběžné silnice I/49 výrazně a trvale vzrostl počet cestujících v železničních spojích. Zvýšení zájmu cestujících o vlaky napomohla výstavba nových železničních zastávek v Malenovicích U mlýna a v Otrokovicích u sídliště Trávníky.

České dráhy jsou smluvním dopravcem našeho kraje a zajišťují dopravní obslužnost kompletně na celém území regionu v kategoriích osobní a spěšný vlak.



VĚRA FUKSOVÁ

Po studiu na Fakultě provozu a ekonomiky dopravy a spojů na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině začala v roce 1990 pracovat jako výpravčí ve stanici Zlín střed. Po mateřské dovolené v roce 1995 nastoupila na Okresní úřad v Kroměříži, kde zodpovídala za oblast státního odborného dozoru a dopravní obslužnosti okresu. V lednu 2003 přešla na Krajský úřad Zlín a od roku 2009 má na starosti coby vedoucí oddělení veřejné dopravy danou oblast v krajském rozsahu. V roce 2011 byla pověřena Radou Zlínského kraje vedením obchodní společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o. Je také členkou mezistátní komise pro přeshraniční spolupráci v oblasti dopravy a Koordináční skupiny Ministerstva dopravy ČR pro tvorbu národního standardu elektronického odbavení cestujících ve veřejné dopravě.

Správce železniční infrastruktury plánuje na Zlínsku řadu modernizací. Jednou z nich je například Vlárská dráha. O které další projekty se jedná a na co se případně mohou těšit zákazníci Českých drah?

Správa železniční dopravní cesty v posledních letech zadala zpracování několika studií obnovy tratí nejen ve Zlínském, ale i okolních krajích. Po úspěšně dokončené studii na modernizaci trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, která počítá se zdvoukolejněním úseku Zlín – Otrokovice a elektrizací v celé délce trati, byly zpracovány úvodní studie pro modernizaci úseků tratí Vlárské dráhy. Jejich cílem bylo nalezení ekonomicky přijatelného řešení dílčí modernizace a elektrizace úseků Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou a Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice s variantou do Bojkovic. V současné době bude ještě nutné zohlednění studie připravované elektrizace trati 340 v úseku Brno – Veselí nad Moravou. SŽDC chystá zároveň projekt pro zásadní zrychlení spojení mezi Moravou a Slovenskem přes Valašské Meziříčí. V tomto případě je posuzována efektivnost varianty s přeložkou trati 280 v okolí Teplic nad Bečvou. Ve Valašském Meziříčí vznikne nový dopravní terminál přímo u železniční stanice a ve Vsetíně se připravuje kompletní rekonstrukce železniční stanice i přednádražních prostor.



Viadukty jdou k zemi, cestující čekají omezení

Nevyhnutelná přestavba plzeňského železničního uzlu a s ní související změny nepřidělávají vrásky jen cestujícím, ale i Českým drahám. Ty kvůli rekonstrukci mostů přes Mikulášskou ulici musí kromě jiného zajistit výlukový jízdní řád. Navíc práce na mostech a dosud nemodernizovaných částech nádraží zaberou několik let. Na co se tedy musí lidé připravit?

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Plzeňské hlavní nádraží stále prochází rozsáhlou obnovou. Vyjma staniční budovy se rekonstrukce dotýká kolejí i nástupiště a od konce ledna také dvojice mostů přes Mikulášskou ulici. Stavbaři zatím dokončili nové podchody, modernizovali první, druhé, čtvrté a částečně i třetí nástupiště, zrušili úroňové přechody, opravili trať ve směru na Cheb a přestavěli pražské zhlaví. Úpravy však znamenají řadu komplikací, které leží na bedrech ČD a pocítí je jejich zákazníci. Čas dokončení se ale stále počítá na roky.

Největším letošním oříškem je dubnové sňevení severního viaduktu nad zmíněnou Mikulášskou ulicí. „Přes tento most vede zaústění do jedenácti dopravních kolejí ve stanici, zatímco přes druhý most jsou napojeny jen čtyři koleje. Přitom tudy bude provozována vlaková doprava do Chebu, Domažlic a Klatov. Zároveň je nutné najít čas na posunové práce se soupravami,“ uvedl Vladimír Kostelný, ředitel Regionálního obchodního centra ČD (ROC) s tím, že národní dopravce již konkrétní výluková opatření řeší se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC). „Je stanoven roční plán výluk, na jehož základě

NÁKLADY STAVBY

Projekt s názvem Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží včetně mostů Mikulášská je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Celková výše nákladů na celý projekt dosahuje 1 351 994 773 Kč. Míra podpory EU je 71,63 % ze způsobitelných nákladů. Výše dotace tak činí maximálně 29 980 680,63 eur, tedy zhruba 839 459 057 Kč. Investorem je SŽDC.



NEJEN VIADUKTY

Sdružení firem musí vyřešit i přestavbu kolejového rozvětvení ve směru na Cheb a navazujících částí jižních kolejí. V prostoru dnešního seřadovacího nádraží budou v rámci stavby řešeny odstavné koleje, které budou umožňovat čištění a plnění souprav osobních vozů. Významnou součástí projektu je přestavba lokality Mikulášské ulice a přednádražního prostoru, kdy investorem rekonstrukce tramvajové trati a přednádražního prostoru je město Plzeň. Součástí této etapy je i obnova zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Obsahovat bude informační systém pro cestující, diagnostická zařízení, protipožární signalizaci, kamerové systémy a především přenosové systémy pro dálkové řízení provozu.

jsou zpracovávány měsíční plány všech omezení. Ta jsou na společných poradách doladována ve tříměsíčním předstihu. Ke každé etapě je pak zpracován rozkaz o výluce, v němž jsou dopodrobna stanovena provozní, dopravní a přepravní opatření. V případě potřeby zpracováváme ve spolupráci s Odborem provozu osobní dopravy GR ČD a organizátorem dopravy PAVED výlukový jízdní řád,“ vysvětlil Kostelný.

Autobusy zamíří jinam

Pro výluku trvající od 1. dubna do 5. května, tedy pro období, během něhož stavbaři snesou i most a nově vybudují napojení trati do Klatov, jsou připravovány dva návazné výlukové jízdní řády, kdy autobusy nahradí vlaky v úseku z hlavního nádraží do Dobřan, případně do Plzně zastávky. Poté se železniční doprava obnoví a cestující na hlavním nádraží již budou moci využívat nově vybudované provizorní nástupiště. České dráhy zároveň předpokládají, že soupravy rychlíků z Plzně do Klatov budou řazeny pouze ze čtyř vozů, bohužel vlivem omezené délky soupravy to bude bez vozů 1. třídy. Lidem ve směru z Klatov i opačně tak v Plzni zkomplikuje cestu přestup. Podobně to tu fungovalo i loni a plánovaná opatření mají platit i po většinu letošního roku.

A náhradní autobusová doprava? „Na konci března bude nutno přesunout i stanoviště autobusů z přednádraží, kde vzniká staveniště. Připravujeme proto náhradní plochu v Šumavské ulici, v těsném sousedství vyústění podchodu z nádraží,“ řekl Kostelný.

Jen po jedné koleji

Pod oběma mosty má fungovat pouze jednokolejný provoz tramvají, trolejbusy budou místo objíždět. Automobily sem nesmí vůbec a místo před hlavní budovou se proměnilo ve stavební prostor. Protější jižní most se změní dočká za rok. Na další léta je naplánována i oprava přesmyku, respektive křížení tratí ve směru Cheb a Domažlice.

Modernizace byla rozdělena na několik samostatných částí. Minulý měsíc zahájena stavba přinese dokončení třetího nástupiště a kompletní modernizaci pátého a šestého a zmíněných viaduktů. Dalším cílem této etapy je maximální zvýšení průjezdné rychlosti uzlem Plzeň až na 80 km/h.

ČD nakoupí nové motoráky pro Kladno

Na regionální tratě v okolí Prahy v budoucnu vyjede desítka zcela nových motorových jednotek. Nákup schválený představenstvem ČD nedávno odsouhlasila Dozorčí rada Českých drah. Vozy se sto dvaceti místy budou klimatizované a první cestující by se jimi mohli svézt už za dva roky. Nadlimitní veřejnou zakázku národní dopravce vyhlásí v nejbližších dnech.



JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Deset nových motorových jednotek brzy dorazí na tratě v blízkém okolí Prahy a ve středních Čechách. Moderní vozy, které budou disponovat klimatizací a sto dvaceti místy k sezení, mají obsluhovat především linku z pražského Masarykova nádraží



DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Drážní úřad vydal rozhodnutí, ve kterém povoluje změnu názvu zastávky Dolany ležící na trati č. 090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín na Dolany nad Vltavou. Nový název bude platný se změnou GVD od 11. 6. 2017. Bylo také vydáno souhlasné rozhodnutí s vybudováním zcela nové železniční zastávky, která ponese název Šlapanice zastávka. Ta bude vybudována v km 9,171 – 9,348 tratě č. 340 vedoucí z Brna do Uherského Hradiště. Název zastávky bude platný od začátku GVD 2017/2018.

Koncem loňského roku se ve většině médií objevila informace o hazardu dvou osob, které natočily a zveřejnily video, jak se nechávají v kolejišti ústecké části Střekov přejít motorovým vozem řady č. 814. Vzhledem k tomu, že se jednalo o přeštok podle zákona o drahách, byl případ postoupen Drážnímu úřadu. Správní řízení však bylo odloženo, protože policii ani úřadu se nepodařilo dohledat identifikaci osob. I když se dle šetření policie nejspíše jednalo o podvrh (videomontáž), úřad upozorňuje, že podobné počínání může mít neblahé důsledky. Jakkoli hazardovat v kolejišti se životem svým i ostatních se rozhodně nevyplácí.

do Kladna, včetně části přímých spojů z metropole do Kralup nad Vltavou nebo Rakovníku. Po plánované rekonstrukci trati č. 120 se jednotky dále přesunou na jiné tratě Středočeského kraje. Nákup již odsouhlasila Dozorčí rada ČD.

„Příměstská doprava, která kombinuje výhody regionální a městské hromadné dopravy, se velmi dynamicky rozvíjí v celé Evropě. V okolí velkých aglomerací nám ve vlacích rychle přibývají cestující, a tato linka není výjimkou. Je to dáno především stavem silniční dopravy v metropoli, omezením parkování v některých lokalitách Prahy, ale také vznikem nového logistického centra v Dobrušce,“ vysvětlil předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek.

Z parkoviště do centra

Národní dopravce ve spolupráci s Hostivíci vytvořil nedaleko zdejšího nádraží zpevněnou odstavnou plochu, kde mohou řidiči nechat svá auta a do centra metropole vyrazit vlaky Českých drah. „Bohužel stav železniční infrastruktury neumožňuje další zahuštění spojů,“ připomněl Pavel Krtek. Trať do Kladna je totiž jednokolejná a její kapacita je už nyní prakticky vyčerpána. Například v raní špičce jedou směrem do Prahy čtyři vlaky za hodinu. Další se mezi ně už nevejdou.



„Proto potřebujeme moderní jednotky s vyšší kapacitou, abychom zákazníkům dopřáli lepší kulturu cestování. A protože se záměrem souhlasí i vedení Středočeského kraje, jež chce ve spolupráci s ČD dál pokračovat, udělila Dozorčí rada předchozí souhlas,“ uvedl Milan Feranec, předseda rady. Po uskutečnění chystané modernizace kladenské trati budou motorové jednotky nasazeny na jiné výkony v rámci kraje.

Nová vozidla na trati částečně nahradí starší motorové vozy řady 810, respektive 814 Regionova. České dráhy se chystají v nejbližší době vyhlásit nadlimitní veřejnou zakázku podle zákona o zadávání veřejných zakázek, jejímž předmětem bude nákup deseti nízkopodlažních motorových jednotek. Ty kromě jiného umožní i pohodlnou přepravu imobilních cestujících. „Rádi bychom, aby se první nové jednotky objevily mezi Prahou a Kladnem už v průběhu roku 2019,“ uzavřel předseda představenstva ČD Pavel Krtek. Celá zakázka vyjde na několik stovek milionů korun.

Zatím poslední velkou investicí Českých drah v případě motorových jednotek bylo pořízení 33 Stadlerů a v roce 2011 dvoumiliardový kontrakt na nákup celkem jednatřiceti vlaků od polského výrobce Pesa Bydgoszcz. Jedná se o moderní vozidla v tuzemsku provozovaná pod názvem RegioShark. ◆





ZPRAVODAJSTVÍ



Bezpečnost na přejezdech zvýší další úpravy

Na tuzemské drážní síti se pokračuje ve zvyšování zabezpečení železničních přejezdů. Jen letos jich Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vylepší zhruba dvě stě. Nejvíce půjde o přejezdy s výstražnými kříži, které budou nově vybavené světelnou signalizací. Za poslední tři roky SŽDC zmodernizovala celkem 276 železničních přejezdů za více než dvě miliardy korun.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Lejší a rychlejší zabezpečení železničních přejezdů inicioval především předloňský tragický střet vlaku Pendolino s polským kamionem plně naloženým plechy. Při nehodě, která se stala 22. července 2015 ve Studénce v Moravskoslezském kraji, zemřeli tři lidé a desítky utrpěly vážná zranění. Podle SŽDC drtivou většinu dopravních nehod na železničních přejezdech způsobují právě řidiči automobilů, přičemž nejčastější příčinou nehod je nedisciplinovanost řidičů nebo jejich nedostatečné zkušenosti. Za poslední dva roky Odbor systému bezpečnosti SŽDC neviduje žádnou dopravní nehodu na železničním přejezdu zaviněnou správcem dopravní cesty.

Modernizace po celé republice

Rekonstrukce a opravy na železničních přejezdech se v minulých letech uskutečnily prakticky na všech místech Česka. Jednalo se například o úpravy na jednotlivých úrovnových kříženích železnice se silnicí. Stovky z nich díky tomu získaly modernější zabezpečovací zařízení. Správce infrastruktury k modernizaci prioritně vybírá železniční přejezdy, které byly dosud osazeny pouze výstražnými kříži. Druhou skupinu tvoří ty, které jsou osazeny nejstaršími typy zabezpečovacího zařízení, mnohdy pocházející ještě z bývalého Sovětského svazu. Poprvé v historii již převážil počet železničních přejezdů se světelnou signalizací nad železničními přejezdy zabezpečenými jen výstražnými kříži. Počet míst, kde je světelná signalizace doplněna závorami, se pak zvýšil již na 1 310. Pozitivem je i to, že se loni podařilo zrušit osm zbytných přejezdů, nicméně jich v České re-

publice zůstává stále 7 961. Na každý železniční přejezd upozorňuje rovněž hned trojice dopravních značek, a to v rozmezí 240, 160 a 80 metrů před železničním přejezdem.

Kamer je zatím málo

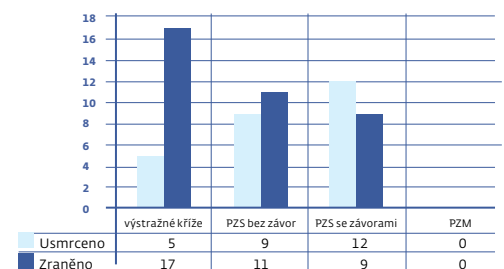
Velkým přínosem pro snížení nehodovosti a objasňování jednotlivých dopravních nehod je dnes rovněž zavedení kamerových systémů pro monitorování činnosti přejezdového zabezpečovacího zařízení. Železnice takřka nikdy není viníkem havárií, odpovědnost za ně z valné části nesou chodci, cyklisté a řidiči silničních vozidel. I přes tato sofistikovaná zařízení se někteří řidiči chovají naprosto bezohledně, pro-

CO DĚLAT PŘI KOLIZI NA ŽELEZNIČNÍM PŘEJEZDU?

Pokud silniční vozidlo na železničním přejezdu uvázne a není schopné dalšího pohybu, je vhodné ho okamžitě opustit a ihned volat na linku 158, případně 112. Na těchto telefonech se událost nahlásí společně s číslem železničního přejezdu, které se nachází na zadní straně výstražných křížů nebo na výstražníku, což je zadní strana skříně přejezdového světelného zabezpečovacího zařízení, kde jsou umístěna výstražná světla. Formát takového čísla je například P 3648 (vždy jde o kombinaci velkého písmene P a čtyř číslic). Jedná se o jednoznačný identifikátor konkrétního železničního přejezdu a policie, resp. železniční dispečeré SŽDC přesně vědí, o který železniční přejezd se jedná, a mohou nehodě zabránit.

GRAF STŘETŮ

Z grafu střetů na přejezdech k srpnu 2016 vyplývá, že nejvíce smrtelných nehod se stane právě na přejezdech opatřených závorami.



(ZDROJ: SŽDC)

to ministerstva vnitra a dopravy přijala opatření k tvrdšímu trestání vjezdu silničních vozidel na železniční přejezd v době, kdy je již v činnosti světelné zabezpečovací zařízení. Je to určitá reakce na výše zmíněnou tragickou nehodu u Studénky, později i severočeského Rumburku, při nichž se vážně zranili také strojvedoucí Českých drah. Bohužel kamerových systémů u železničních přejezdů je v republice zatím poměrně málo.

Ze zkušeností vyšetřovatelů Odboru systému bezpečnosti SŽDC vyplývá, že policie v poslední době klade při vyšetřování nehod velký důraz zejména na nebezpečné chování řidičů automobilů, kteří porušují Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Těm, co vjedou o své vůli nebo z nepozornosti na zabezpečený železniční přejezd, kde je signalizován příjezd vlaku světelným a zvukovým zařízením, policejní orgán obvykle sdělí podezření ze spáchání trestného činu obecného ohrožení, kde hrozí kromě odebrání řídičského průkazu také odnětí svobody až na několik let.

Podle SŽDC řidiči navíc často nerespektují ani železniční přejezdy se závorami, které objíždějí nebo zvedají či na přejezd vjíždí v době, kdy je v činnosti zabezpečovací zařízení – svítí červená výstražná světla. Někteří motoristé se vymlouvají, že o železničním přejezdu nevěděli nebo neměli čas dobrzdít. Mnozí řidiči také vjíždějí na přejezd ihned po průjezdu vlaku, jakmile se závoru teprve začínají zvedat. Neuvědomují si přitom, že rozhodující je vždy světelné výstražné zařízení. Dokud jsou červená světla v činnosti, nesmí na přejezd nikdo vjet ani vkročit. Může se totiž stát, že z druhé strany nebo v některých případech i souběžně bude přijíždět jiný vlak a padající závoru zvláště na vícekolejném přejezdu vozidlo uvězní. Pokud dojde k uvěznění automobilu na přejezdu mezi závorami, je jednoznačně nejlepší řešení šlápnout na plyn a závoru prorazit. Bohužel jen málo lidí ví, že závoru je lehká, váží jen pár kilogramů, a pokud se přerazí, vznikne škoda jen za pár tisíc korun. Vzniklou událost ovšem musí účastník silničního provozu také ohlásit. ♦

NA LETIŠTĚ VLAKEM, ALE NE HNED



aktuální
termín realizace
2024
?

Frankfurt, Londýn, Mnichov, Atlanta, Tokio, nově Vídeň, ale také Drážďany, Varšava, nebo Ostrava. Co mají tato města společného? Železniční spojení center s mezinárodním letištěm. Po bok těchto sídel by se měla za čas přidat i Praha. O vybudování železnice na letišti v Ruzyni a modernizaci trati do Kladna se mluví už od 90. let. Po letech přešlapování se snad konečně začíná blýskat na lepší časy.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD, SŽDC, LETIŠTĚ PRAHA

Výstavba odbočky na letišti Václava Havla z trati Praha – Kladno a modernizace celého úseku se neustále protahuje. Vždyť stavět se mělo už před více než dvaceti lety. Několikrát se změnil projekt a vzrostly i odhadované náklady. SŽDC však nedávno veřejnosti představila klíčovou část připravovaného železničního spojení metropole s letištěm. Mezi hlavní součásti projektu patří zdvoukolejnění a elektrifikace stávající jednokolejné trati mezi železničními stanicemi Praha–Veleslavin a Praha–Ruzyně a vybudování 5,5 km dlouhé odbočky do nové podzemní stanice Praha–Letišti Václava Havla. Důležitá je i připravovaná rekonstrukce Negrelliho viaduktu. A zatímco do něj dělníci „kopnou“ letos na jaře, odbočku z kla-

denské trati na letišti by mohla SŽDC začít budovat za čtyři roky. Současně s ním zmodernizuje úsek Veleslavin – Ruzyně. Termín otevření si však nikdo netroufá odhadnout, v médiích se občas objeví rok 2024.

Počátky už v roce 1993

Spojení centra s ruzyňským letištěm začala připravovat společnost PRAK už v roce 1993. Podíly v ní má Praha, Kladno, ministerstvo dopravy, České dráhy a několik dalších subjektů. Uskupení dostalo za úkol připravit celý projekt. O čtyři roky později však vedení hlavního města s propojkou přestalo počítat a rozhodlo, že na letišti povede metro. V roce 1999 z PRAKu odešlo ministerstvo a vliv společnosti začal slábnout. O pár let později, v dobách, kdy se začalo opět hovořit o železnici, se proti výstavbě postavila Praha 6 a prosazo-

vala rovněž podzemní dráhu. Zhruba ve stejné době se na stranu této městské části postavilo i ministerstvo životního prostředí a stavbu zamítlo. A Kladno začalo prosazovat trasování přes Pražský Semmering, tedy přes Smíchov a Řepy.

Rok 2004 přinesl myšlenku na zahloubení trati, ani to se ale Praze 6 nelíbilo. Naopak Kladno opustilo variantu přes Semmering a přišlo s možností modernizovat dráhu z města k letišti a tam přestupovat na metro. Tlak veřejnosti i státu přispěl v roce 2008 k tomu, že Praha 6 tuto možnost povolila za předpokladu, že bude železnice vedená z valné části tunelem. To už vypadalo nadějně. Navíc následovala dohoda ministerstva dopravy se Středočeským krajem, které stanovila, že jako první vzniknou úseky mimo centrum. Ovšem pak došly peníze, a celý projekt skončil u ledu.

Kolář zM

Nové studie a plány

V posledních letech vznikly nové studie. Padla například možnost vedení přes Semmering, naopak se kompletně zdvoukolejní současná spojnice Masarykova nádraží, Veveslavína a Kladna s odbočkou na letiště v Ruzyni. A že Praha nasměrovala metro z Dejvic přes Veveslavín do Motola, není třeba připomínat. Vedení města argumentovalo tím, že by kapacitně stejně nestačilo. Dostat se na letiště tak stále lze hlavně po ucpané Evropské ulici.

A přitom z průzkumu veřejného mínění, který pro SŽDC zpracovala agentura Talk, vyplynulo, že více než polovina respondentů by při cestě na letiště dala přednost železnici a druhým nejpoblíbenějším dopravním prostředkem je právě metro s podporou 16,4 procenta. Automobil skončil třetí s 9,2 procenta.

ČD zatím chybějící spojení suplují prostřednictvím autobusové linky Airport Express. „Ta jezdí denně v pravidelném intervalu 30 minut. Loni v létě byl interval mezi spoji zkrácen až na 10 minut,“ řekl člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán.

Na Masaryčku za 25 minut

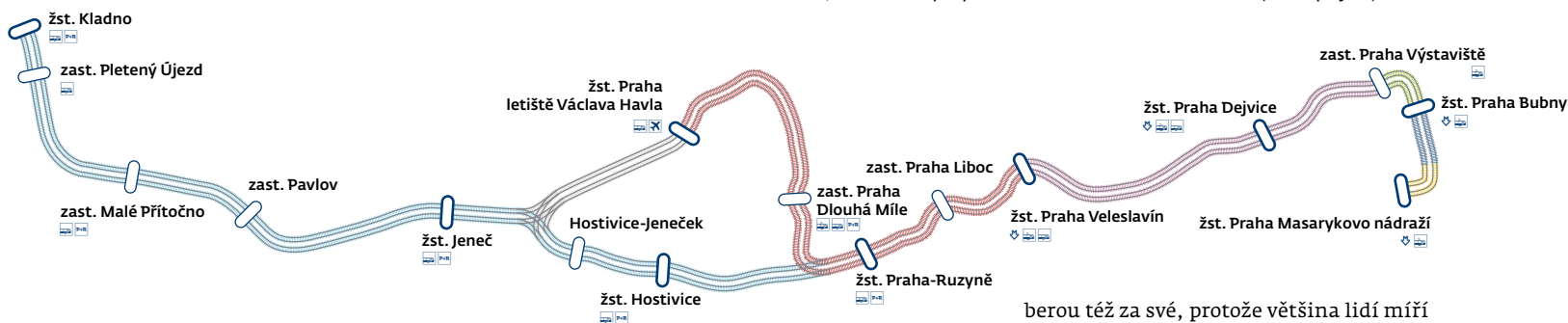
Podle zástupců letiště je brzké zprovoznění výhodné i pro rozvoj turistického ruchu. „Letiště



Negrelliho viadukt (SUDOP Praha)



Jedna z možných podob trati na Letiště Václava Havla (Metroprojekt)



Modernizace a dostavba Masarykova nádraží

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

Modernizace trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště (včetně stanic)

Modernizace trati Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín (mimo stanic)

Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně stanic) – Praha-Letiště Václava Havla

Modernizace trati Praha-Ruzyně – Kladno (mimo stanic)

Výhled novostavby Praha-Letiště Václava Havla – Odbočka Jeneček

podporuje výstavbu železnice, a to především z pohledu významu spojení nejdůležitějšího mezinárodního letiště v ČR s přímou vazbou na hlavní město. Pro narůstající počet cestujících v letecké dopravě chceme zabezpečit maximální komfort při odbavení a při spojení s městem, a to ve vysokém standardu, na který jsou cestující zvyklí a očekávají jej,“ míní Marika Janoušková, mluvčí letiště. Zároveň přidala několik zajímavých čísel z průzkumu, který si nechalo letiště zpracovat. „U leteckých cestujících a doprovázející veřejnosti dominuje individuální automobilová doprava, a to podílem 46 procent. Linky MHD využilo 21 procent lidí, což během jednoho ze dnů průzkumu představovalo více než sedmáct tisíc osob,“ dodává. Jen pro srovnání, při posledním průzkumu v roce 2012 to bylo 20 procent, tedy zhruba 13 650 osob.

Železniční spojení centra s letištěm by ročně využily miliony lidí. Tuto myšlenku potvrzuje i fakt, že letiště se může pochlubit nárůstem počtu cestujících v minulém roce na zhruba 13 milionů. Argumenty o možném tranzitu

berou též za své, protože většina lidí míří do města. Vlakovou cestu z terminálů k metru na Veveslavíně měla trvat 11 minut, na Masarykovo nádraží dalších 14.

Varianta R1spěš vítězná

SŽDC se nyní věnuje hledání kompromisů pro nedořešené oblasti. Po jednáních mezi státem a samosprávami vzešla vítězná varianta projektu R1spěš, kterou vybrala v červenci 2015 centrální komise ministerstva dopravy na základě studie proveditelnosti. Tato varianta spočívá v modernizaci stávající trati mezi Masarykovým nádražím a Kladnem a vybudováním odbočky na Letiště Václava Havla ze stanice Praha-Ruzyně. Trať by měla být v celém úseku dvoukolejná a elektrifikovaná. Ve špičce na ni bude možné vypravit z a do Kladna šest párů vlaků za hodinu a stejný počet vlaků by měl spojit letiště s centrem. Doba jízdy z Kladna do Prahy by se měla zkrátit z 50 na 30 minut.

Masarykovo nádraží je způsobilé pro příjem vlaků z letiště už dnes, byť mu chybí kapacita kolejí z Kladna. Uvažuje se o rekonstrukci a zlepšení přístupu k nástupišťům. „Rodí se to ale velmi pomalu, navíc jde o památkovou zónu,“ naráží na další překážku Bohuslav Stecínský, náměstek ředitele stavební správy západ SŽDC.

Problémy na Praze 6

Další problémy jsou v Bubnech, kde podle SŽDC chybí koncepce rozvoje území, prostory jsou pod stavební uzávěrou a jediné, do čeho se

ZÁKLADNÍ INFORMACE

- infrastruktura se rozšíří o 6 nových zastávek (tři leží na území hl. města)
- trať z Masarykova nádraží do Kladna by měla být v celém úseku dvoukolejná a elektrifikovaná, není však jasné, jakým druhem napětí
- vzniknou nové mosty, stanice a zastávky budou disponovat bezbariérovými nástupišti a novým sdělovacím a zabezpečovacím zařízením
- součástí projektu jsou dílčí stavby: Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha - Smíchov – Hostovice a Technologická nadstavba modernizované trati Praha – Kladno s připojením na letiště (elektrizace)
- nejrychlejší cesta hromadnou dopravou na letiště (návrhová rychlost: 80 km/h)



Vizualizace zastávky Kladno město (Metroprojekt)

dá zasahovat, je právě železnice. „Nyní máme kompromisní řešení a měla by být dopracovaná dokumentace pro územní řízení,“ tvrdí Stečínský.

Praha 6 dříve nechtěla o propojce s letištěm přes své území ani slyšet. Nakonec však ustoupila a, jak se nechal slyšet ministr dopravy Dan Ťok, jinak než tunelem to na „šestce prostě nepůjde“. Ražba tubusů se prodraží o tři a půl miliardy korun. Samospráva to však obhajuje. „Požadavek na zahroubení úseku z Dejvic do Veleslavína má hluboké opodstatnění v reálné obavě o degradaci cenných rezidentních území. Tunel navíc přináší další zefektivnění celé trati ve formě zkrácení jízdní doby díky výrazně vyšší rychlosti vlaku v tunelu,“ má jasno mluvčí šesté městské části Martin Churavý.

Územní rozhodnutí do půl roku

Tunel tedy bude hlouben mezi Výstavištěm a Veleslavínem. „I tam chceme zadat rozjezd dokumentace pro územní řízení. Souběžně řešíme problematiku vyhodnocení vlivu na životní prostředí EIA a zásady územního rozvoje,“ doplňuje Bohuslav Stečínský. Většina papírování je v běhu a SŽDC by chtěla do půl roku žádat alespoň o vydání územního rozhodnutí na úsek Veleslavín – Ruzyně – letiště.

Kromě Prahy 6 mají výhrady i obyvatelé Hostivice. Jde o paradox, neboť jim nákladní vlaky okolo domů jezdily desítky let, a nyní je v místě v provozu především regionální osobní doprava vedená motorovými jednotkami. Přitom rekonstruovaná dráha by byla elektrifikovaná a hluk by se výrazně snížil. V místě je totiž navrženo nové směrové řešení. Trať zde opouští původní kolej a nová je navržena asi 10 metrů od zástavby, navíc je oddělena protihlukovou stěnou. Původní kolej zůstane pouze pro spojení na trati Rudná u Prahy – Hostivice – Praha-Smíchov, kde se uvažuje ve špičce pouze o jednom páru vlaků za hodinu. Přínosem pro obyvatele se stane také snížení intenzity nákladní dopravy, protože

nákladní vlaky jedoucí v relaci Rudná – Kladno nebudou vzhledem k obnovení propojení Litovice – Jeneč vedeny do Hostivice. Stát s dotčenými obcemi dále jedná.

Hlavně potichu

Co se týče hluku, pak je neoddiskutovatelným faktem, že se trať ztiší a přestane vibrovat. Modernizací projde i železniční spodek a položena zde bude bezстыková kolej, kdy odpadá hluk při přejezdech kol vozů přes dilatační spáry. Zároveň bude muset dopravce nakoupit nové elektrické jednotky, které jsou tišší než dieselové lokomotivy. Dalším přínosem je výrazné místní snížení exhalací.

Také kladenskému magistrátu vadilo vedení po povrchu. A stejně jako obyvatelé Prahy 6 si místní přáli železnici vést v tunelu. Chtěli jinou trasu se spojnici na Prahu přes letiště. Argumentovali i atraktivnější nabídkou v podobě přiblížení vlaku k lidem žijícím na sídlišťích Sítná, Kročehlavy a Rozdělov. Debaty skončily v létě 2015, kdy se ministerští úředníci rozhodli pro variantu R1spěš. SŽDC počítá i s modernizací stanice Kladno, zastávky Kladno-město a stanice Kladno-Ostrovec. Trať bude zdvoukolejněna a vybavena moderním zabezpečovacím zařízením tak, aby vyhovovala požadavkům pro příměstský provoz.

Včera za dvacet, dnes za třicet

Samostatnou kapitolou je cena projektu. Ta s rostoucí konkurencí ve stavebnictví neklesá, ale roste. Takže zatímco ještě před dvěma lety se hovořilo o 20 miliardách korun, dnes už jsme na jedenatřiceti. A protože jsou plány zatím jen na papírech, nelze vyloučit, že konečná částka bude ještě vyšší. „Těch 31 miliard je jen za úseky z Bubně do Kladna a na letiště. Negrelliho viadukt a rekonstrukce Masaryčky jsou zpracovány jako extra stavby,“ upřesnil Bohuslav Stečínský. Do roku 2023 je možné na investici čerpat peníze z Operačního programu Doprava II. Stavba bude rozdělena do pěti etap. ◆



CO SE ZMĚNÍ

Praha Masarykovo nádraží

- stanice bude kompletně modernizována, rozšíří se počet kolejí z 6 na 9, rychlost ve směru na Libeň se zvýší na 100 km/h, na Bubny pak na 60 km/h

Negrelliho viadukt

- vydána rozhodující stavební povolení a probíhá výběrové řízení na zhotovitele stavby
- rekonstrukce železničního svršku
- zajištění dostatečného prostoru na viaduktu pro výhledové rozmístění návěstidel, přestavníků, výstroje kolejových obvodů a kolektoru pro kabeláž

Praha-Bubny – Praha-Výstaviště

- zpracována technicko-ekonomická studie jako podklad pro dopracování přípravné dokumentace stavby
- nová zastávka Praha-Výstaviště a elektrifikace dotčeného úseku v návaznosti na modernizaci přílehlého úseku ve směru Praha-Ruzyně. Uvažuje se o vedení trati převážně po estakádě.
- stanice Praha-Bubny je navržena v podobě čtyřkolejné stanice s jedním ostrovním a dvěma bočními nástupišti, které jsou napojeny na vstupní vestibuly

Praha-Výstaviště – Praha-Dejvice

– Praha-Veleslavín

- pokračování přípravy v úseku Dejvice-Veleslavín ve dvoukolejné tunelové trase (variantě V3)
- rozšíření stávajícího drážního tělesa, modernizace a příprava pro elektrifikaci
- vedení trati přes Stromovku je uvažováno povrchové a v úseku od stávajícího tunelu v km 2,023 v tunelu až do zahroubené stanice Praha-Dejvice.
- posun stanice Dejvice do bezprostřední blízkosti stávajícího vestibulu stanice metra Hradčanská
- vedení trati pod střešovickým masivem dvěma tunely v hloubce až 80m

Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně – Praha-

Dlouhá Míle – Praha-Letiště Václava Havla

- modernizace, zdvoukolejnění a příprava pro elektrifikaci stávající jednokolejné trati v délce 3,8 km mezi železničními stanicemi Praha-Veleslavín a Praha-Ruzyně (rychlost 80 km/h)
- obnovení zastávky Praha-Liboc
- zahroubení stanice Praha-Veleslavín
- přesun stanice Praha-Ruzyně za křižení s ulicí Drnovskou
- nová podzemní stanice Praha-Letiště VH
- novostavba dvoukolejné trati v délce 5,5 km v úseku Praha-Ruzyně – Praha-Letiště VH (na odbočce rychlost 90–100 km/h)
- vybudování nové zastávky Praha-Dlouhá Míle
- nová podzemní stanice na letišti je plánována v severním areálu poblíž do osy ulice Aviatická a parkovacího domu PC Comfort, resp. kolmo k Terminálu 2 (Schengen)
- pro jižní část areálu letiště bude sloužit zastávka Dlouhá Míle napojená na budoucí autobusový terminál

Praha-Ruzyně – Hostivice – Pletený Újezd

- optimalizace trati a vybudování dvojkolejné trati s přípravou pro elektrifikaci, vybavení moderním zabezpečovacím a sdělovacím zařízením, nahrazení některých přejezdů alternativním řešením
- zastávky Hostivice-Jeneček a Pletený Újezd jsou navrženy nově, zastávka Malé Přítočno je navržena v jiné poloze náhradou za rušenou stanicí Unhošť

Kladno – Kladno-Město – Kladno-Ostrovec

- optimalizace trati s přípravou pro elektrifikaci a vybavení trati moderním zabezpečením
- modernizace stanice Kladno, zastávky Kladno-město a stanice Kladno-Ostrovec

INZERCE



POZOR VLAK

TV MAGAZÍN

sp5ort

PREMIÉRA

KAŽDOU POSLEDNÍ STŘEDU
V MĚSÍCI NA TV SPORTS

VŠECHNY
BARVY
ŽELEZNICE



WWW.POZORVLAK.CZ

Producent pořadu:
AŽD PRAHA

Napájecí soustavy na železnici se sjednotí

Dlouhá desetiletí trvající nejednotnost v napájecích soustavách na železnici se stane minulostí. V budoucnu začnou vlaky po tuzemské síti jezdit výhradně pod střídavým napětím. První krok k této změně učinila Centrální komise ministerstva dopravy, když loni v prosinci schválila studii s názvem „Konceptce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014–2020 a naplnění požadavků TSI ENE“.

MARTIN HARÁK, ZDROJ: MINISTERSTVO DOPRAVY ČR
ILUSTRÁČNÍ FOTO: AUTOR

Úředníci tím zároveň posvětili dlouhodobý cíl, jímž je sjednocení trakčních napájecích soustav v České republice. Síť elektrizovaných tratí v ČR je doposud rozdělena na stejnosměrnou soustavu 3 kV v severní části, a naopak na střídavou 25 kV 50 Hz v jižní části republiky. Studie, kterou společně vypracovaly společnosti SUDOP Praha a SUDOP Brno, potvrdila, že dosavadní stejnosměrná soustava již nevyhovuje současným a stále se zvyšujícím nárokům provozu. Případné posílení stejnosměrné soustavy nic neřeší, znamenalo by pouze minimální přínos při nepřiměřeně vysoké ekonomické náročnosti. Řešením je tedy postupný přechod na výhodnější střídavou soustavu.

Přínosů je několik

Studie prokazuje, že přechod na střídavou trakci umožní naplnění hned několika cílů. Prvním je zvýšení výkonnosti železniční dopravy efektivnějším napájením. Jde zejména o odstranění hlubokých propadů napětí na sběrači vozidel a s nimi spojeného poklesu trakčního výkonu, což ve výsledku povede ke zrychlení dopravy a umožní jízdy vlaků v těsnějším sledu. Nezanedbatelné je i zvýšení energetické účinnosti snížením ztrát ve vedení, které jsou u stejnosměrné soustavy násobně vyšší než u střídavé a zdražují železniční dopravu.

Díky přechodu na „střídavinu“ se sníží náklady na elektrizaci dalších tratí v severní části státu, a to díky lehčímu a levnějšímu

trakčnímu vedení a výrazně nižšímu počtu trakčních napájecích stanic. Změna napájecí soustavy přinese současně kompatibilitu napájení vysokorychlostních tratí s konvenční železniční sítí v železničních uzlech Ústí nad Labem, Praha, Přerov a Ostrava.

Opomenout nelze také zefektivnění vozby vlaků lepším využitím trakčních vlastností moderních hnacích kolejových vozidel. Původně bylo napájení 3 kV navrhováno pro lokomotivy o výkonu 2 MW, v současnosti mají lokomotivy výkon 6 MW, což ale již současná stejnosměrná pevná trakční zařízení nestačí plnohodnotně napájet.

Pomocí analýzy nákladů a přínosů (CBA), používané pro hodnocení efektivnosti dopravních staveb spolufinancovaných z fondů EU, odborníci pro budoucí třicetileté období posoudili ekonomické přínosy varianty přechodu na střídavou soustavu ve srovnání s možností udržování provozuschopnosti stejnosměrné soustavy. Předpokládané investiční náklady na provedení konverze stejnosměrné soustavy na střídavou soustavu 79,3 mld. Kč jsou o něco vyšší než náklady potřebné na pravidelnou obnovu stejnosměrné soustavy při jejím zachování a posílení pro splnění současných a budoucích požadavků. Ty činí 70,8 miliard korun.

Rozhodující jsou úspory

Zásadním ekonomickým přínosem střídavé trakce je snížení provozních nákladů díky menším ztrátám a vyššímu využití rekuperační energie a eliminace škod z působení bludných proudů a nákladů na jejich odstraňování.

Rozhodující parametr analýzy CBA – vnitřní výnosové procento, které závisí na poměru výnosů k investičním nákladům, dosáhlo hodnoty 6,88 procenta a překročilo požadovanou mez pro investiční projekty podporované z fondů Evropské unie v současném programovém období, které činí 5,00 procent. Do budoucna lze počítat i s dalšími ekonomickými výhodami přechodu na jednotnou střídavou soustavu, ty však nebyly do analýzy CBA zahrnuty kvůli použití standardní metodiky hodnocení. Jde zejména o úspory z investičně levnější elektrizace dosud neelektrizovaných tratí v severní části Česka. Elektrizace ve střídavé soustavě je o 30 až 50 procent levnější než ve stejnosměrné a úsporu může představovat zjednodušení napojení vysokorychlostních tratí na konvenční železniční síť.

Výstupy studie budou nyní použity jako důležitý dokument pro přípravu staveb v aktuálním i následujících programových obdobích EU, tak aby byly prioritně řešeny se střídavým napájením, respektive aby se podařilo minimalizovat nutné náklady na budoucí přepnutí na střídavou soustavu. Současně jsou navrženy změny předpisů v souvislosti s aktuálně používanými materiály a technologiemi a s rozvojem provozu moderních výkonných trakčních vozidel. Ve studii navržený harmonogram přechodu na střídavou soustavu v letech 2019 až 2037 byl přijat jako doporučení. Realizace souvisejících staveb se uskuteční v závislosti na plánovaných modernizačních činnostech na železniční infrastruktuře a s ohledem na provozní potřeby a možnosti železničních dopravců.

NAPÁJECÍ SYSTÉMY V EVROPĚ

Stejnoseměrné

- 0,75 kV Velká Británie – tratě na jih od Londýna, napájení pomocí přírodní kolejnice,
- 1,2 kV Městská rychlodráha Hamburk,
- 1,5 kV Česká republika = Tábor – Bechyně, jižní část Francie, Nizozemí
- 3 kV Belgie, Česká republika a Slovensko = severní části zemí, Estonsko, Itálie, Lotyšsko, Lucembursko (19 km), Polsko, země bývalého Sovětského svazu = část sítě, Slovinsko, Španělsko

Střídavé

- 15 kV, 16 2/3 Hz Česká republika = trať Znojmo – Šatov státní hranice, Německo, Norsko, Rakousko, Švýcarsko, Švédsko
- 25 kV, 50 Hz Belgie (tratě VRT), Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Česká republika a Slovensko = jižní části zemí, Dánsko, Finsko, severní část Francie a tratě VRT, Chorvatsko, Itálie (tratě VRT), Litva, Lucembursko (část sítě), Maďarsko, Makedonie, Nizozemí (trať Betuwe), Portugalsko, Řecko, Srbsko, Španělsko (tratě VRT), země bývalého Sovětského svazu = část sítě, Turecko, Velká Británie

RECENZE

Historie tratí Studénka – Štřamberk a Štřamberk – Veřovice



V polovině listopadu se na knižním trhu objevil svazek Knihovny muzea ŽMMS od autora Pavla Sládka. Věnuje se historii železničních tratových úseků ze Štřamberka do Veřovic a do Studénky. Trať ze Studénky do Štřamberka a později ještě do Veřovic má velice zajímavou historii. Původní záměry iniciátorů železničních drah doznaly i v tomto případě z hlediska jejího využití řadu změn. Hlavním důvodem stavby železné dráhy byl především odvoz kvalitního vápence těžného ve Štřamberku. Postavení dráhy, s napojením ve stanici Studénka na Severní dráhu císaře Ferdinanda, splňovalo podmínky zvyšujících se přeprav vápence. Díky místní dráze Studénka – Štřamberk vznikla v tamním regionu celá řada nových továren – například Vagonka v Kopřivnici nebo textilní továrny v Příboře. Stavba si žádala hodně umu a schopností inženýrů, techniků a hlavně železničářů, našich předků, kteří na tamní stavbě zažili první dny, týdny a měsíce ve zcela novém prostředí. Nikdo z nich si tehdy, když se pokládaly první kilometry kolejí této dráhy, patrně neuvědomoval, jak velký význam bude mít toto dílo v budoucnosti. Brožura o 112 stranách má k dispozici řadu černobílých a barevných fotografií, včetně dobových situačních plánů kolejí či projektů nádražních budov. Publikaci lze koupit například přímo v Železničním muzeu moravskoslezském na nádraží Ostrava střed za 95 Kč.

(mah)



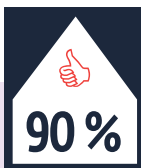
Člámkové tramvaje KT4

V Dopravním vydavatelství MALKUS vyšel na konci loňského září třetí svazek v Malé edici vozidel Městské hromadné dopravy s názvem Člámkové tramvaje KT4. Autor Robert Mara se v brožované publikaci formátu A5 o 62 stranách podrobně věnuje vzniku, vývoji a sériové výrobě těchto zajímavých kolejových vozidel, které se uplatnily zcela výhradně mimo oblast bývalého Československa. Tato dvoučlámková vozidla, vyráběna závodem ČKD Tatra v Praze v letech 1975 až 1998, směřovala prioritně do řady měst bývalé Německé demokratické republiky, ale také například na Ukrajinu či do zemí bývalé Jugoslávie. Na svoji dobu nekonvenční čtyřnápravové elektrické vozidlo s dělenou skříní, nuceně natáčenou prostřednictvím speciálního mechanismu, vzniklo již v roce 1967. Publikaci, v níž je uveřejněna řada dobových barevných i černobílých fotografií a je navíc obohacena o faksimile obchodních prospektů a nákresy, lze pořídit za 99 Kč ve specializovaných obchodech s dopravní tematikou, jako například Pragomodel v pražské Klimentské ulici.

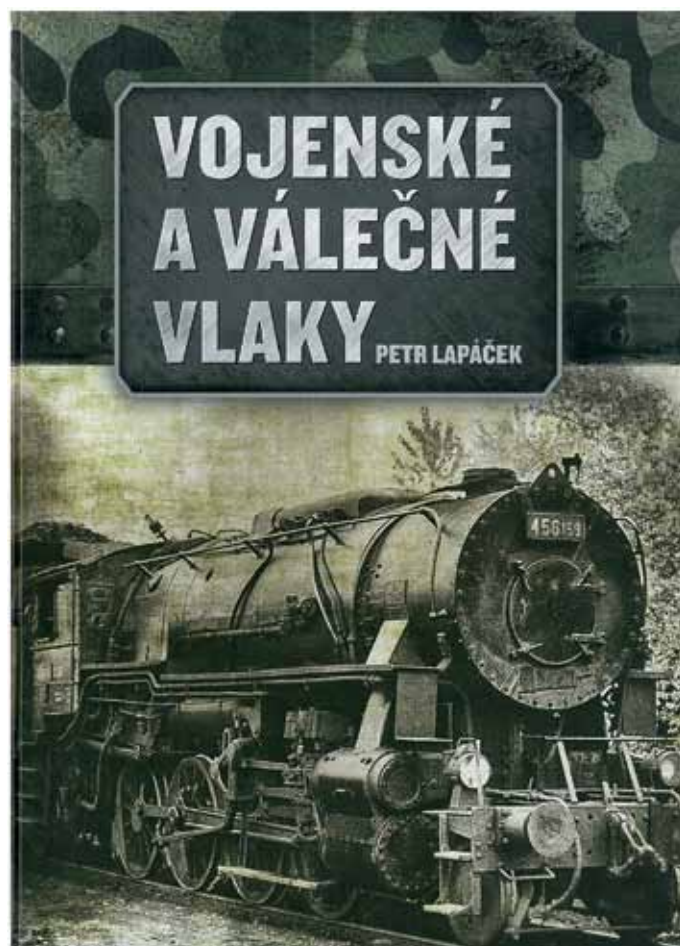
(mah)



Dvě století na české železnici



Na přelomu roku vydala Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI) poutavou encyklopedickou publikaci z pera Adrieny Binkové a Tomáše Johánka s názvem Dvě století na české železnici. Kniha je určena zejména pro čtenáře od osmi do patnácti let, ale i pro jejich rodiče nebo prarodiče. Zkrátka pro všechny, kterým učarovala železnice a chtějí se dozvědět například princip fungování parní lokomotivy nebo jak se staví třeba tunely či železniční trať. V knize jsou na 176 stranách křídového provedení k dispozici desítky černobílých, ale pochopitelně i barevných záběrů, leckdy poměrně neznámých. Nedílnou součástí jsou názorná schémata, barevné bokorysy, řezy lokomotivami různých řad a zasvěcený text, doplněný výstižnými boxy s nejdůležitějšími údaji k danému tématu. Publikaci lze běžně zakoupit za 299 Kč u všech velkých knihkupců po celé České republice, včetně prodejen s odbornou literaturou, nebo si ji objednat přímo u vydavatele na mailové adrese monika@acri.cz. (mah)

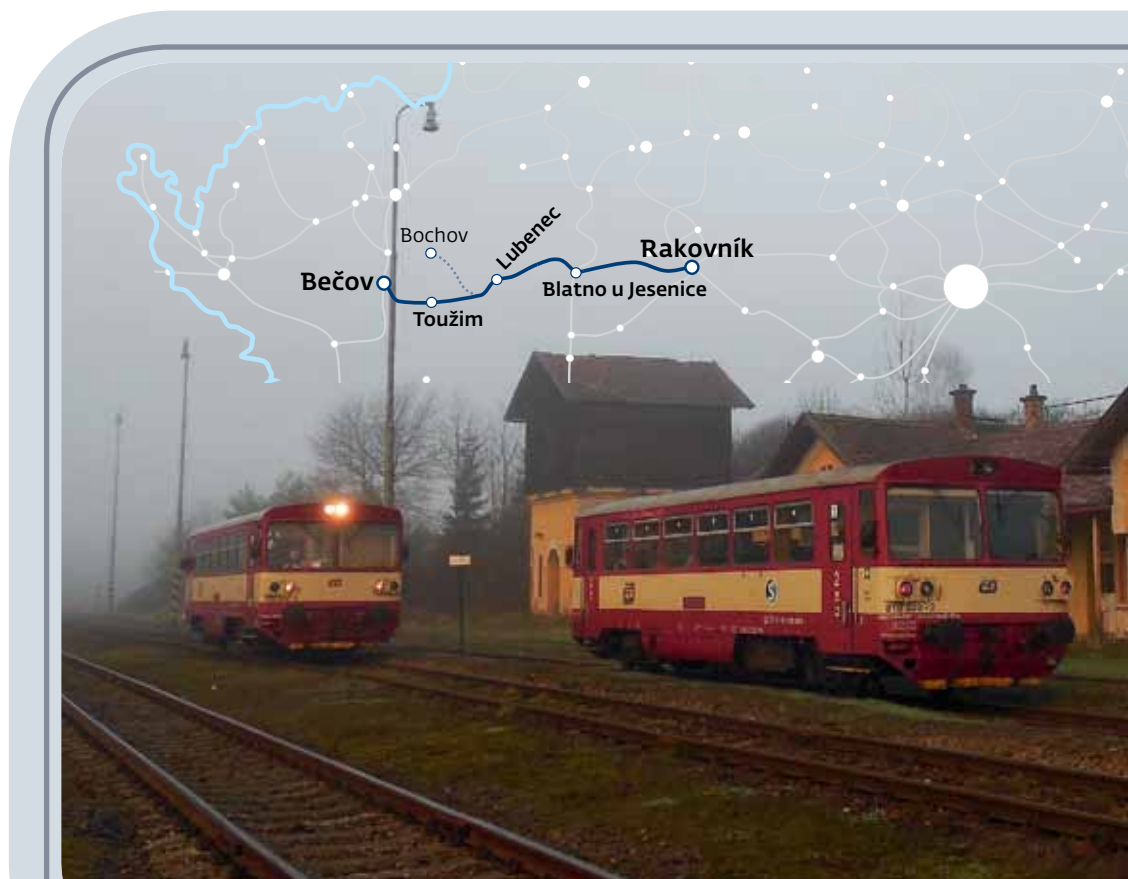


Vojenské a válečné vlaky

Brněnské nakladatelství CPress vydalo ve společnosti Albatros Media neobvyklou publikaci z pera Petra Lapáčka věnující se válečným konfliktům a roli železnice v nich. Rozvoj železnice byl v dobách minulých oceněn nejen širokou veřejností či průmyslníky, ale i vojáky, kteří železnou dráhu využívali k vojenským manévřům a přesunům. V knize o 140 stranách autor přibližuje zajímavou formou vývoj a historii železnice ve válečných dobách, zvláště pak v prvním a druhém světovém konfliktu s přesahem do dob poválečných. V knize, v které nalezneme desítky černobílých i barevných záběrů, se čtenáři dozví zajímavosti o fungování například obrněných, radarových nebo sanitních vlaků, ale i o samotných lokomotivách či vozech. Nesporně zajímavé kapitoly se věnují výrobě lokomotiv za protektorátu či popisu sovětské železnice za takzvané Velké vlastenecké války. Knihu lze pořídit v řadě knihkupectví po celé republice, v Praze pak například za 329 Kč v prodejních Pragomodelu v Klimentěské ulici nebo na Masarykově nádraží. (mah)



Lokálky byly vždy velmi diskutovaným tématem. Ekonomové je chtějí kvůli prodělečnosti zrušit, zastánci naopak poukazují na jejich historickou hodnotu, mistrovské splynutí s krajinou. Je známo, že tam, kde byly vedlejší tratě zrušeny, lze většinou pozorovat vylidňování oblasti. Mnoho lokálek vede lokalitami minimálně zasaženými průmyslovou výrobou i stavebním boomem, a umožňují tak turistům navštívit místa vhodná pro odpočinek, ať již ve formě pěší turistiky či cyklotoulek. Na jednu takovou trať se společně podíváme.



Nejdelší lokálkou na pomezí střed

JIŘÍ MAREK | FOTO: AUTOR

Ještě nevíte, kam se vypravíme? Pokud ne, tak vám dáme malou nápovědu. Na stavbě nejdelší české lokálky měřící 88 km se finančně i organizačně podílely hned čtyři okresy, a to Rakovník, Podbořany, Žlutice a Teplá. Takže je již jasné, že se povežeme motoráčkem ze středočeského královského města Rakovník do západočeského Bečova nad Teplou. V jízdním řádu Českých drah ji naleznete pod číslem 161 a jízdu nám poskytnou dnes již téměř historické motorové vozy označené řadou 810, vyráběné v letech 1976-1986 ve vagónce Studénka.

Vyrážíme z Rakovníka

Naše projížďka začne v Rakovníku, kam se můžete například dopravit přímými rychlíky ČD z Prahy nebo osobními vlaky z Berouna či Mostu a Loun. V samotném městě si lze prohlédnout historické centrum. Poté již vyjíždí vláček směrem k západu. Tento směr si udrží po celou cestu. Nejdříve projíždíme dlouhým údolím Rakovnického potoka, jenž nás bu-

de doprovází dalších 20 kilometrů až k Jesenicím. V nádražičku Senomaty či Pšovky pravděpodobně potkáme protijedoucí motoráček. Za zastávkou v Oráčově se údolí zužuje a projíždíme hustými lesy. Po výjezdu z lesa zahlédneme na pravé straně městečko Jesenice. Jeho okolí je z turistického pohledu málo známé, přesto velmi malebné. Pod názvem přírodní park Jesenicko naleznete lesy s množstvím skalek.

Naše projížďka pokračuje a po několika kilometrech jízdy přijíždíme do uzlové stanice v Blatně, kde křížíme bývalou Plzeňsko-březenskou dráhu. Blatno může být pro turistu východištěm do nejmenšího českého města – Rabštejna, ležícího v malebném údolí říčky Střely. Toto bývalé královské město má dnes pouhých 21 stálých obyvatel. Tůra vede po červeně značené cestě přes osadu Tis u Blatna. Pro návrat do civilizace můžete zvolit modrou značku vedoucí do městečka Žihle, kde zastavují rychlíky na lince Plzeň-Most, případně směrem do Plzně jezdí i vlaky osobní. Náš vlak pokračuje stoupáním k blíž-

ké zastávce Malměřice, aby následující kilometry klesal po okraji rozlehlého lesa k Lubenci. V houbařské sezoně se vyplatí vystoupit na lesní zastávce Ležky. Nádraží v Lubenci leží poněkud dále od městečka, takže pokud hodláte vystupovat, udělejte to až na následující zastávce Lubenec. Do centra městečka, kterému vévodí novogotický kostel svatého Vavřince z roku 1846, je to asi půl kilometru. Po cestě minete obchod keramické dílny Sklo-art, v níž lze vyzvednout klíče k největší zdejší zajímavosti, jíž je asi 3 km vzdálená rozhledna zvaná Vochlice. Jedná se o 12 metrů vysokou kamennou stavbu z roku 1881. O její vznik se zasloužil spolek lubeneckých turistů a je jednou z nejstarších rozhleden na našem území. Její chátrající věž byla v nedávné době opravena za pomoci dobrovolníků a zpřístupněna roku 2010.

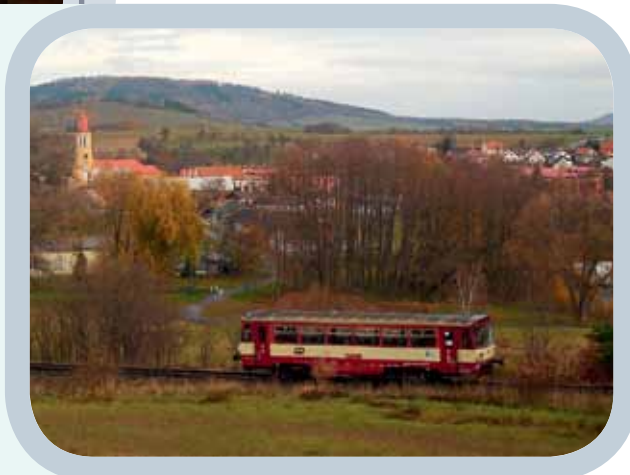
Inspirace pro Karla Čapka

Další zajímavostí Lubenecka je nová naučná stezka. Vede od trati jižním směrem do oblasti Lišších skal. Až se nabažíte zážitků, může-



ŠOTOINFO

Železniční trať Rakovník - Bečov nad Teplou je v jízdním řádu pro cestující označená číslem 161. Vede z Rakovníka přes Blatno u Jeseňovic a Protivce do Bečova nad Teplou. Jedná se o jednokolejnou regionální dráhu, která prochází dvěma tunely. Provoz na trati byl zahájen v roce 1897 a její délka činí 88 kilometrů. Osobní dopravu zajišťují motorové vozy řady 810.



zde totiž 17 km dlouhá odbočka údolím potoka Malé Střely do městečka Bochov. Osobní vlaky zde dojezdily roku 1996, od té doby sem můžete přijet vlakem jen při zvláštních jízdách, jež jsou čas od času pořádány. Nákladní vlaky ovšem odbočnou trať využívají i dnes.

Dominantou hora Vladař

Ale vraťme se na „hlavní trať“, která míří přes dva ocelové mosty do zastávky Záhořice. Odtud je nejbližší na stolovou horu Vladař, dominantu zdejšího kraje. Dojít tam můžete po cca 2 km stoupání po červené značce. Vrch s nadmořskou výškou 693 m se proslavil bitvou z listopadu 1421, kdy se na jeho vrcholu opevnil vojevůdce Jan Žižka se svým polním vojskem a tři dny odolával hladu, sněhu a zimě, načež se mu podařilo prorazit houfy nepřátelského vojska. Jinou zajímavostí je občasná jezírko na vrcholu kopce. Až se nabažíte výhledem do kraje, může vás červená značka dovést přes zříceninu hradu Nevděk do centra zdejšího

kraje městečka Žlutice. Z hrádku se dochoval hluboký příkop, zbytky zdíva jsou minimální.

Město Žlutice je známé Žlutickým kancionálem z 16. století, jehož faksimile si lze prohlédnout ve zdejšímu muzeu, i prohlídkami zdejšího podzemí. Poměrně velké čtvercové náměstí je umístěno v strmém sklonu. I ze Žlutice může vnímavý milovník přírody uskutečnit zajímavý výlet severním směrem po červené značce do městečka Bochov (17 km). Cestou si můžete udělat i odbočku do slavného poutního místa Skoky. Obec si ce zanikla, ale barokní kostel z první poloviny 18. století se dochoval. Jeho okolí je obklopeno ze tří stran žlutickou přehradou, takže je přístupný jen od severu z osady Polom (3 km). Další zajímavostí je zřícenina gotického hradu Hartenštejna, již na dohled od Bochova. Na jedné jeho věži byla rovněž zřízena rozhledna.

Náročný závěr v údolí Střely

Za Žluticemi následuje asi nejhezčí a zároveň stavebně nejnáročnější úsek trati. Malebné zalesněné údolí Střely zdoláváme kromě několika mostků i dvěma krátkými tunelely, přičemž ten žlutický (25 m) patří k nejkratším v zemi. Nakonec vláček vystoupá na náhorní plošinu a vjede do nádražíčka ve Štědré, kde se pravidelně odehrává několik křižování s protijedoucím vlakem. Velmi málo osídlenou krajinou pokračujeme přes zastávky Luhov a Smilov do Toužimi. Na jižním obzoru můžeme zahlédnout další dominující kopce Chlumskou horu (650 m n. m.), Zbraslavský vrch (675) nebo vysilač na Krašově (714), těsně před Toužimí pak i Třebouňský vrch (825) – nejvyšší vrchol Toužimské vrchoviny. Ačkoli se to nezdá, nacházíme se v nadmořské výšce kolem šesti set metrů, což v zimě způsobuje občasnou potíže se zavátím trati. Aby se tak nestávalo, jsou nejvíce ohrožené úseky osazovány stromky, jež budou lemovat trať místo dřívějších zasněžek.

Město Toužim, jehož centrum vystavěné v době pozdní gotiky je vyhlášené památkovou rezervací, se nachází cca 1,5 km od nádraží. Kromě toho zde můžete objevit zámek přestavěný z původního hradu. Bohužel zatím chátrá a není přístupný. Toužim byla v letech 1949-1960 rovněž nejmenším okresním městem v ČSSR.

Poslední úsek trati směřuje do zastávky Poseč, kde se nachází nejvyšší místo na trati. Odtud sjíždíme dalším údolíčkem stále podél Otročínského potoka. Poslední tři kilometry jedeme v souběhu s lázeňskou dráhou. Po příjezdu do nádraží v Bečově nevynechejte návštěvu zdejšího městečka. Kromě nejznámější atrakce, světoznámého relikviaře sv. Maura, neopomeňte navštívit hrad ležící hned vedle na ostrohu nad říčkou Teplou. Také centrum včetně barokního kostela svatého Jiří je půvabné. Nachází se tu muzeum motocyklů a české hračky. Zhlédnout zde můžete na 50 historických motorek a také stará jízdní kola. Ani v Bečově však ještě nemusí vaše putování skončit. Můžete navštívit jak Mariánské Lázně, tak Karlovy Vary.

Naše projížďka je u konce. Na pomezí středních a západních Čech můžete klidně strávit i dovolenou a stále budete mít co objevovat.

ních a západních Čech

te pokračovat dále. Koleje se vinou mezi pastvinami s četnými stády krav k rozvodí nad Libkovicemi. Původně bylo plánováno zdejší kopec protnout tunelem, ale pro vysoké náklady z toho sešlo, a dráha se tak klikatí nejprve směrem do kopce, aby následně do obce Chyše opět o kousek klesla. Chyši proslavil především zdejší novogotický zámek s rozlehlým parkem. Roku 1917 zde pobýval spisovatel Karel Čapek jako vychovatel. Popis zámku se pak objevuje v jeho Krakatitu. Navštívit můžete i zdejší zámecký pivovar. V nové době uvařil první pivo roku 2006, ale tradice vaření piva v Chyši se datuje již od roku 1580. V současnosti zde vaří tři druhy piva – světlá jednáctka Prokop, jantarová dvanáctka a černá dvanáctka. Všechna jsou přírodního typu, nefiltrovaná. Dominantu obce tvoří mimo zámku i barokní kostel Povýšení Svatého Kříže na jejím východním okraji. Za Chyší se krajina opět mění, vláček nyní projíždí údolím říčky Střely. Další stanice je v Protivci. Zdejší nádražíčko vzniklo mimo obec, jak bychom dnes řekli, z provozních důvodů. Odbočuje

ZROD A RAKOUSKO-UHERSKA

Stavba vedlejších tratí na území dnešní ČR nabrala na obrátkách po dokončení tratí hlavních počátkem 80. let 19. století. Tehdejší mocní si uvědomovali odlehlost některých krajů i to, že většina takových oblastí na stavbu drah vedených ekonomicky slabšími oblastmi finančně nedosáhne, a proto byl schválen zákon na podporu stavby místních drah v Rakousko-uherské monarchii (1880). Ten zlevnil jejich stavbu mnohými technickými úlevami, například zmenšením poloměru traťových oblouků či zvýšením povolených sklonů, za což dodnes platíme nemožností zvyšovat maximální traťovou rychlost. Roku 1892 bylo navíc za jasně daných podmínek možno využít i částečnou podporu ze státních peněz, což pak způsobilo lokální boom.

Vzpomínka na železniční čundr

Jsme dva osmnáctiletí studenti a už týden projíždíme vlaky křížem krážem část východního Německa, poznáváme zdejší historii, kulturu i lid, pospáváme ve vlacích, ale i v hotelech či v soukromí. Cestování po místních železnicích nás zavedlo i na královnu německých úzkorozchodek – Harzquerbahn, která protíná největší pohorí středního Německa.

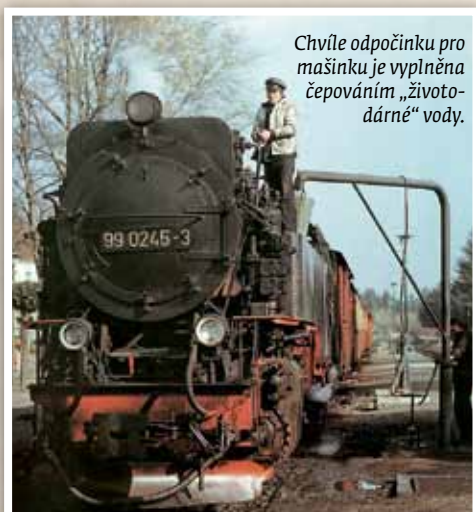
JAN DVOŘÁK | FOTO: ARCHIV AUTORA

Horský masiv Harzu o délce 100 km a šířce 40 km je vyhledávaným cílem výletů. Mezi četnými turistickými centry a lázeňskými městečky si vzhledem k počtu obyvatel (přes 30 tisíc), kapacitě ubytovacích zařízení i dobrému dopravnímu spojení udržuje prvenství Wernigerode – tradiční východiště do Horního Harzu (Oberharz). Úzké uličky mezi hrázděnými domy zde tvoří vzájemně propojenou pěší zónu, a tak si lze v klidu prohlížet pitoreskní stavby. Mezi nimi vyniká radnice. Wernigerode nelze upřít zasloužený přívlastek „pestré město pod Harzem“.

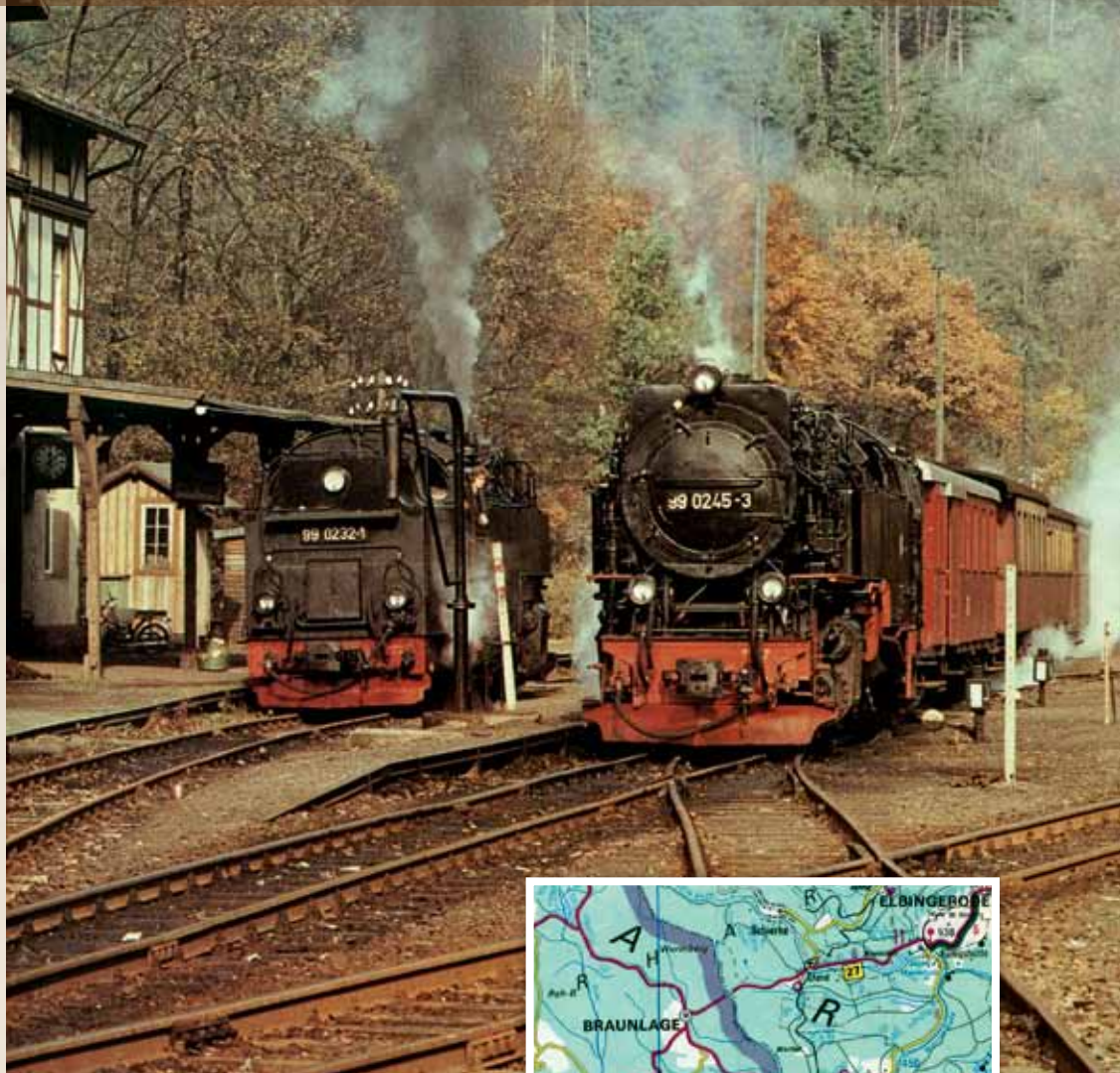
A právě z místního nádraží vychází známá úzká dráha o metrovém rozchodu, které pohorí dalo název. Jde o nejdelší a nejvýše položenou německou úzkorozchodnou dráhu, její koleje vedou přes 400 mostů a můstků a provoz na celé délce 60 km z Wernigerode do Nordhausenu začal v posledním roce 19. století. Navíc prochází nejkrásnějšími partiemi harzké přírody až k nejvyšší hoře – granitovému masívu Brockenu (1 141 m), kam je to z Wernigerode 34 km.

Křížem harzkými lesy

Zakoupili jsme si za pět marek jízdenku na jeden ze čtyř spojů, které každý den vyjíždějí na tříhodinovou pouť napříč harzkými lesy. Čeká nás příjemné putování v jednom z pěti



Chvilku odpočinku pro mašinku je vyplněna čepováním „životodárné“ vody.



Parní setkání na nádraží Eisfelder Talmühle

žlutočervených vagonků s odkrytými plošinami za historickou parní lokomotivou. Podle rady průvodčího v uniformě, jež během desetiletí nedoznala podstatných změn, nastupujeme do posledního vagonu, odkud je nejlepší výhled. Vlak se dává na cestu a již po čtyřech minutách brzdí. Jsme totiž ve stanici Západní brána (Westertor). Ve městě jsou ještě další dvě zastávky: Kirchstrasse a na předměstí Hasserode.

Projíždíme sevřeným údolím říčky Holteme a lesem se rozléhá úpění a skřípání náprav. Koleje se otáčejí takřka do protisměru a jen v nízké rychlosti je záruka, že v zatáčce o poloměru pouhých 60 metrů nevykolejíme. V následující zastávce Steinerne Renne se vlak k našemu údivu téměř celý vyprazdňuje. Od průvodčího se dovídáme, že jsme v tradičním cíli víkendových výletů wernigerodských obyvatel, odkud se vydávají pěšky ke skalním útvarům, k vodopádu a k výletní restauraci.

Okamžitě po výjezdu ze stanice nás pohlcuje šero smrkového lesa. Vlak se šplhá po příkřím svahu úzkého temného údolí. Míjíme opuštěný malý lom a téměř krokem se suneme přes jeden z řady můstků na trati. Dech



Výřez z autoatlasu NDR zachycuje centrální pohorí Harzu, kudy vedla železná opona mezi kapitalismem a komunismem a také náš železniční čundr.

se v hrdle tají při pohledu do hlubiny příčného údolí Thumkuhental a nepříliš povzbudivě působí i vyprávění železničáře o roce 1927, kdy se celý vlak převrhl do propasti a řada cestujících zahynula. Čeká nás ještě tma 70 metrů dlouhého tunelu ve skále, pak vlak zvyšuje rychlost dokonce na 30 km/h a po chvíli jsme v železniční stanici a na křižovatce turistických cest Drei Annen Hohne v nadmořské výšce 540 metrů.



Úzkorozchodné parní vlaky jezdí do dnešních dnů ulicemi třicetitisícového Wernigerode.



Radnice ve Wernigerode na dobové pohlednici

Hora legendami opředená

Ze zdejšího nádraží odbočuje úsek trati na nejvyšší horu středního Německa – Brocken. Je to bájemí a pověstmi opředený vrchol, kde sníh leží až šest měsíců v roce. Často bývá také zahalen v mlze, což bylo právě příčinou vzniku mnoha legend o strašidlech. Hora, která je známá z historie jako místo čarodějnic a která byla uctívána obyvatelstvem za posvátnou, se po druhé světové válce změnila k jinému účelu a stala se obyčejným smrtelníkům nepřístupnou. Na jejím vrchu se usadila tajná služba východoněmecké Stasi a NKVD (sovětská organizace v oblasti bezpečnosti) pod ochranou sovětské armády. Ti celé pohoří podél hranice mezi západem a východem Německa obehnali plotem a betonovou zdí s reflektory a strážními věžemi.

V letech 1970-1983 byla umístěna na vnitroněmeckých hranicích i samostřílná zařízení, která měla účinnost na celém hraničním pásmu.

K výletu na nejvyšší bod Harzu, vzhledem k blízkosti hranice se západním Německem a existenci ochranného pásma, bylo potřeba zvláštního povolení, stejně jako na pobyt v sousedním rekreačním středisku Elend. Ve stanici Elend nastupují dva ozbrojení východoněmečtí pohraničníci a kontrolují několik cestujících. Jsme jediní cizinci a oni při listování našimi cestovními pasy chtějí vědět, kam cestujeme, proč a odkud jedeme. Byli jsme překvapeni jejich zvědavostí a důvodem jejich zájmu, který se nám zdál jako cesta k zatčení, což umocňovaly i jejich samopaly. Jedoucí vlak zatím překonal nejvyšší bod trati z Wernigerode do Nordhausenu, což byla výška 557 m n. m., a projel liduprázdnou náhorní plošinou. Po obou stranách cesty se objevují rašeliniště, na chvíli se nám podaří ještě zahlédnout celé panorama hor v čele s Brockenem i s podivnými stožáry, což neuniklo pohledům bdělé pohraniční strážě, která sledovala naše počínání. Vlak se zastavil ve stanici Sorge, kde vystupují do mlžného oparu pouze oba kontrolující vojáci, kteří nechali dva mladé Čecháčky sedět se smíšenými pocity na dřevěné lavičce.

Silnice rozdělila opona

Z Elendu i ze Sorge vedou silnice spojující východní část Harzu se západní, ale jsou uměle přerušeny a zaslepeny železnou bránou, drá-

těným plotem jsou vidět strážní věže a část betonové zdi. To vše je možné zahlédnout z vlaku, i když pravá hraniční čára je ještě několik stovek metrů západně od místa železné opony. Ano, teď jsme mohli párkrát vidět onu proslulou „čáru“, která rozdělila Evropu. V panské přírodě krásných hor působí nepatřičně. Na klíně mám rozvěvenou novou turistickou mapu Harzu, ale místa, kudy jsme teď jeli, jsou přetištěná jakýmsi sdělením o chráněných vodních zónách v pohoří a mapa nám nezobrazuje ani zdejší nejvyšší horu a vůbec centrální část Harzu. To měli na svědomí tehdejší mocipáni, kteří usoudili, že toto území bude pro veřejnost tabu. Bylo vymazáno z map a málem i z myslí lidí. Že to tu ovšem skromně žije, nám připomenul vlak, který se rozjel dále na jih.

Největším sídlem na této trati přes Harz je městys Benneckenstein, kam dorazil i vlak v protisměru. Zde se vyměňují strojvůdci i průvodčí. S novou posádkou opouštíme městečko dva kilometry od hranic a sledujeme pozvolnou změnu krajiny. Husté smrčiny ustupují smíšeným lesům, střídají se s mýtinami a stále více se objevují i bučiny. Zde jsme již v Dolním Harzu (Unterharz), který se proti Hornímu vyznačuje teplejším klimatem.

Na obzoru se objevuje Poppenberg, se 600 metry nejvyšší bod jižního Harzu, neklamná známka, že se naše putování harzkými lesy chýlí ke konci.



Nehezské zákoutí v harzkých lesích. V ochranném pásmu bývala vnitroněmecká hranice.

Za slunečního svitu přijíždíme do Ilfeldu, oblíbeného letoviska nordhausenských obyvatel. Za obcí se krajina rázem změní. Lesy vystřídaly především pole a luční porosty. Těžko uvěřit, že za vršky po pravé straně trati se za druhé světové války skrývaly prostory koncentračního tábora Dora, kde se produkovaly zbraně, převážně rakety V1 a V2. Bylo jich zde vyrobeno téměř 6 000. V nelidských podmínkách tudy prošlo 32 tisíc vězňů, z nichž jich zahynulo přes 20 tisíc. Ti všichni pracovali v tunelech a štolách. Výroba sem byla přemístěna z vybombardovaného vývojového střediska Peenemünde na ostrově Usedom.

Konečná v Nordhausenu

Vlak jede dál, mírně klesá, brzy na to se po levé straně objevuje periferní zastávka Nordhausenu, ještě dvě zastávky ve městě a jsme na konečné. Zde skončilo naše putování, teď bude nezbytná prohlídka padesátitisícového města a pak rychle na další vlak, který nás na železničním čundru zaveze do Erfurtu, kde chceme přenocovat.

Proč právě vzpomínka na Harz? Protože popisovaná část železničního čundru se udála právě před čtyřiceti lety a zapsala se nám do paměti jako nečekaná a již neopakovatelný zážitek o nesvobodě, o ochraně jistého území „znepřátelených“ světů a až na pár důležitých výjimek platí vše o této cestě i nadále.

Dnes zde bděle pohraničníky nevidíte. Po železné oponě zbyla torza a levnou východní marku vystřídalo euro. Stále se ovšem lesem ozývá skřípot kol v zatáčkách a funění parního stroje jako před těmi čtyřiceti lety, ale i jako před těmi sto patnácti lety, kdy byla celá trať zprovozněna. Stále je Harz plný lesů a pastvin, romantických údolí s hučivými potoky, strmých skal, vesnic i měst s barevnými hrázděnými domky...

I když je poněkud mimo zájem našich turistů, stojí za to jej navštívit, protože je zde krásně, a to v kterékoli roční době. Fandové do vojenství zde najdou mnoho pozůstatků jak po „studené válce“, tak i po té opravdové druhé světové. Ne nadarmo se říká, že Harz má tisíc tváří. Umožní vám je poznat zdejší železnice. Jeďte se přesvědčit.

Jsou 70. léta 20. století a osobní parní vlak uhání krásnou harzkou krajinou. Někdo by nevěřil, že okolí trati je důsledně vojensky hlídané pásmo.





POŠTA



Velké díky za pomoc při posláni zapomenuté tašky s nákupem

Chtěl bych se společně se čtenáři podělit o nedávný zážitek ze své cesty vlakem. V úterý 7. února jsem jel spojem z Prahy a vystupoval v Říčanech. Poté, co jsem ve stanici vlak ve spěchu opustil, zjistil jsem, že uvnitř zůstala moje taška s nákupem. Počkal jsem proto na vlak do Prahy, myslím s číslem 2556, a poprosil pana průvodčího o pomoc. Ten se spojil s panem vlakvedoucím (10230) z mého vlaku (číslo 2557), který přislíbil, že mi tašku pošle v jiném spoji. To skutečně udělal a se svým nákupem jsem se tak opět shledal později. Tímto bych chtěl velice poděkovat všem vašim zaměstnancům, kteří mi moc ochotně pomohli. Zdravím a ještě jednou mnohokrát děkuji.

JOSEF SEDLÁČEK

Odpověď redakce: Osobní vlak 2557 doprovázeli zaměstnanci RP Zákaznického personálu (ZAP) Praha, SVČ Praha hl. n. Martin Juřík a SVČ Benešov u Prahy Vít Chvátal. Zpáteční vlak Os 2556 doprovázeli zaměstnanci RP ZAP Praha SVČ Praha hl. n. Peter Brandobur a SVČ Benešov u Prahy Jan Růžička. Všem děkujeme za pomoc a vzornou prezentaci firmy.

Zaměstnanci ČD mi pomohli při doručení batohu. Nechal jsem ho ve vlaku.

Rád bych vyjádřil poděkování zaměstnancům Českých drah. V pátek 13. ledna jsem ráno cestoval rychlíkem 764 z Prahy do Plzně. Zanechal jsem v něm však velký batoh, který nakonec skončil ve ZaN v Chebu. Chtěl bych tímto velice poděkovat pracovníkům za jejich přístup.

JAKUB HÁJEK

Odpověď redakce: Vlak R 764 dne 13. ledna 2017 doprovázeli zaměstnanci RP ZAP Ústí nad Labem, SVČ Cheb Vladimír Vachuša a Zdeňka Janderová.

Některé vlaky na trati Praha – České Budějovice jsou posíleny

Zavedení nového konceptu na trati Praha – České Budějovice byl velmi dobrý počín. Poslední dobou se ale stává, že některé vlaky jsou přeplněny. Nebudou proto posíleny?

JIRÍ NOVÁČEK

Odpověď redakce: Na základě došlých podnětů a především podle údajů ze sčítání z prosince a ledna jsou od úterý 21. února 2017 posíleny některé vlaky na lince. ČD konkrétně posilují spoj 720/713 v pátek o jeden vůz, 716/719 v neděli o jeden vůz, 712/723 od pondělí do středy o jeden vůz a 718/715 v pátek o jeden vůz.

Vysokorychlostní trať z Prahy do Brna vyjde na 120 až 160 miliard

Výstavba vysokorychlostní železniční trati z Prahy do Brna vyjde, podle navrhovaných variant, na 120 až 160 miliard korun. Trasa, kudy povede, by měla být známa v roce 2019. Nová trať by měla také ulehčit dojíždění lidem ze středních Čech do Prahy. Oznámili to po jednání se zástupci Prahy, Brna a tří dotčených krajů premiér Bohuslav Sobotka (ČSSD) a ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). V březnu by Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) měla vyhlásit soutěž na zpracování studie proveditelnosti, která by také měla zajistit hodnocení dopadu koncepce na životní prostředí (SEA). „Měly by být vyhodnocovány tři stupně rychlosti – 250, 300 a 350 km/h v tom úseku Praha–Brno–Břeclav. Současně ta studie je důležitá proto, aby se vyhodnotily všechny možné varianty trasy,“ dodal premiér.

Trať je podle Sobotky důležitá i pro lidi, kteří dojíždějí ze středních Čech do Prahy. Týkat by se to mohlo například okresů Kutná Hora, Kolín či Benešov. „Železnice mezi středními Čechami a Prahou je dneska silně přetížená, jakékoli další železniční koridory, které by tady vznikly, odlehčí tu dopravu,“ řekl Sobotka. Celý projekt vysokorychlostní železnice v České republice vyjde podle ministra dopravy Dana Ťoka bez rezerv na téměř 500 miliard korun. Jen plánovaný úsek Praha–Brno bude stát podle zvolené trasy 120 až 160 miliard korun.

ČTK 22. 2. 2017

Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: zeleznicar@cd.cz.

Do čela nového regulačního úřadu vláda zvolila Pavla Kodyma

Předsedou nového regulačního úřadu v dopravě se stane Pavel Kodym (53), dlouholetý zaměstnanec Českých drah. Do funkce ho na šest let jmenovala vláda. Informovalo o tom ministerstvo dopravy. Návrh ministra za hnutí ANO Dana Ťoka prošel až napodruhé. Kodyma jako šéfa drážního regulátora navrhl už na začátku letošního roku, vláda ale s jeho jmenováním napoprvé nesouhlasila. Nové výběrové řízení proto vypsal ministerstvo dopravy a narychlo ho vyhlásilo na konci letošního ledna, do konce prvního únorového týdne pak měli zájemci o tuto pozici podat přihlášky. Přihlásili se čtyři zájemci. Úřad bude mít za úkol hlídat rovný přístup státu při přidělování kapacity dopravcům na přeplněných železničních tratích či chránit spoje objednané a financované z veřejných peněz proti komerčním linkám. Na starosti bude mít i přístup k letecké infrastruktuře. Převzít by tak měl část kompetencí i zaměstnanců Drážního úřadu. Ten je organizací podřízenou ministerstvu dopravy, a nemůže tak plnit funkci nezávislého regulátora, kterého po Česku požaduje Evropská unie. Nový předseda by jej měl řídit šest let.

ČTK 15. 2. 2017

Pohled z vlaku přiblíží známé tuzemské železniční trasy

České dráhy umožňují poznat známé železniční trasy z nového úhlu. „Z vlaku je nejhezčí pohled na svět,“ uvádějí na svém webu Pohledzvlaku.cz, který zprostředkovává unikátní záběry z čela vlakových souprav. V klidu doma se tak lze pokochat například průjezdem slavné trati podél řeky Sázavy Praha–Čerčany. Od loňského května navštívilo dosud nepříliš propagovanou stránku přes 350 tisíc lidí. Mezi nejzajímavější místa trasy Posázavského pacifiku patří průjezd Žampašským viaduktem. Mezi stanicí Jílové u Prahy a zastávkou Luka pod Medníkem překonává vlak údolí Kocour u Žampachu po 110 metrů dlouhém železničním viaduktu, postaveném v letech 1898 až 1899 a dodnes nejvyšším kamenným mostem na českých lokálkách. S maximální výškou 41,5 metru je jen o metr nižší než pražský Nuselský most. Pohledzvlaku.cz nabízí záznamy z průjezdu celkem deseti tratí, mimo i z Prahy do Děčína či ze Zábřehu na Moravě na Jeseník. „Pro letošek máme v plánu také nostalgickou jízdu s parní lokomotivou a další zajímavosti z tratí v Česku a jejich okolí,“ uvedl pro server Aktuálně.cz vedoucí projektu Václav Rubeš.

e15.cz 19. 2. 2017

Miliardy zrychlí trať na Slovensko. Komfort vylepší nové terminály

SŽDC chystá zásadní zrychlení spojení mezi Moravou a Slovenskem přes Hranice na Přerovsku a Valašské Meziříčí. Za 16 miliard by vlaky měly jezdit rychlostí 160 kilometrů v hodině. Vznikne také nová přeložka mezi Hranicemi na Moravě a Míloticemi nad Bečvou se dvěma novými tuneley. Studii proveditelnosti už projednala centrální komise ministerstva dopravy. „Studii vzala komise na vědomí a zadala SŽDC, aby ji vypracovala ve dvou variantách,“ řekl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Jde o první důležitý krok, následovat by mělo samotné projektování. To už na některých úsecích může začít, dvě varianty se týkají jen některých úseků. Vlaky na této trase dosud většinou jezdí maximálně osmdesátikilometrovou rychlostí, jen na některých úsecích v roce 2015 mírně zrychlily. Trať prošla poslední výraznou modernizací ve druhé polovině 60. let, a je tak všech svých provozních oblastech na hranici fyzické a morální životnosti. Součástí návrhu modernizace je stavba přeložky z Hranic na Moravě do Mílotic nad Bečvou tunelem. „Je to prakticky vybudování koridorové trati z Hranic do Valašského Meziříčí,“ řekl Petr Pšenička ze SŽDC.

MFD 20. 2. 2017

Devět z deseti vlaků Českých drah jelo loni podle jízdního řádu

Téměř devět z deseti vlaků Českých drah jelo loni podle jízdního řádu. Včas, což podle mezinárodního standardu znamená se zpožděním maximálně do pěti minut, jelo loni 89,9 procenta všech vlaků. V meziročním srovnání jde o růst o 3,3 procentního bodu. Většina zpoždění vznikla kvůli výlukám, křížování vlaků nebo při čekání na projetí důležitějšího spoje. V tiskové zprávě to dnes uvedly České dráhy. Přesnost vlaků se do předloňského roku kvůli stále častějším rekonstrukcím železničních tratí v posledních letech neustále zhoršovala. Zlom nastal až loni, kdy proti roku 2015 počet oprav klesl. České dráhy tvrdí, že mohly ovlivnit přesnost vlaků pouze z 15 procent. Na straně infrastruktury vzniklo 30 procent zdržení a více než 50 procent zpoždění připadá na další vlivy mimo železnici. „Ve dvou procentech případů ze všech více než 2,5 milionu sledovaných spojů vzniklo zpoždění v síti zahraničních železnic a bylo jízdu vlaku přeneseno do Česka,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Soukromí konkurenti Českých drah zpoždění vlaků neevidují, řekli Barbora Mičková z Leo Expressu a mluvčí Regiojetu Aleš Ondrůj.

ČTK 22. 2. 2017



ZAKARPATSKÁ UKRAJINA A LVOV

Vlakový poznávací zájezd

Termín: 30. 05. – 04. 06. 2017

Procestujte s námi území bývalého Československa. Přímým vlakovým spojem a v pohodlí lůžkového vozu se s námi vydejte nádhernou zakarpatskou krajinou až do Lvova. Navštívíme historické pamětihodnosti metropole západní Ukrajiny, v Mukačevu odhalíme krásy hradu Palanok a v Užhorodu místního skanzenu lidové architektury s nedalekým hradem. Po cestě se seznámíme s ukrajinskou pohostinností v podobě chutné kuchyně a výborné ukrajinské vodky. Budeme se pohybovat po západní bezpečné části Ukrajiny a díky současné ekonomické situaci a vývoji kurzu české koruny a ukrajinské hřivny se stane zážitek velmi cenově dostupný.

Cena 3.950,- Kč zahrnuje: 2x lůžkový příplatek ve vlaku, 3x ubytování v hotelu se snídaní, služby vedoucího zájezdu
Více na tel.: 972 243 053 nebo www.cdtravel.cz



ČD travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h
pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861 | provozní doba: 1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h, sobota 9.00–14.00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Přidejte se k největší zaměstnanecké pojišťovně

211

ZDRAVOTNÍ POJIŠŤOVNA
MINISTERSTVA VNITRA ČR

Přestupní termín pro změnu zdravotní pojišťovny platí od 1. ledna do 31. března, mezi našimi spokojenými pojištěnci vás přivítáme od 1. července stávajícího roku.

Nabízíme spolehlivou pojistku pro vaše zdraví. Spolupracujeme s více než 26 000 lékaři a zdravotnickými zařízeními po celé ČR. Jsme otevření pro všechny, kdo stojí zejména o kvalitní zdravotní pojištění. Hradíme i tu nejmodernější a nejdražší zdravotní péči. Nabízíme spoustu zajímavých a výhodných bonusů pro celou vaši rodinu.

Přihlásit se můžete z pohodlí domova na www.211.cz

ZDRAVOTNÍ POJIŠŤOVNA 211
MINISTERSTVA VNITRA ČR



www.zpmvcr.cz

