Železničář

7. KVĚTNA 2020 | ROČNÍK 27 | CENA 42 KČ | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY

5

4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce

7–9 **Rozhovor**
S prorektorem Vysoké školy logistické v Přerově Václavem Cempírkem

10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD

15–19 **Téma**
Epidemie koronaviru tvrdě dopadla i na provoz železnic v celé Evropě.

20–21 **Dceřiné společnosti**
Tváře VUZ: Václav Souček

22–23 **Provoz a technika**
ČD Cargo zajišťuje přepravy lihu nezbytného k výrobě dezinfekce.

24–25 **Lidé a příběhy**
Aneta Ochranková ze ZAP Brno si vyzkoušela práci letušky i stevardky.

26–27 **Zahraničí**
Německo se pyšní jedním z nejlepších systémů městské a příměstské železnice.

28–29 **Recenze**
Test motorového vozu VT 135, jenž je součástí edice projektu MankaTT.

30–32 **Historie**
Ve Švýcarsku najdeme muzejní železnici Chemin de fer-musée Blonay – Chamby.

33–37 **Cestopis**
Jarní putování nás tentokrát zavedlo na Šumpersko. A nelitovali jsme.

38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku

40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Probouzející se jarní příroda dává naději, že se brzy vše, včetně života na železnici, vrátí do „zaběhlých kolejí". Postupné uvolňování přijatých opatření a oživování společenského života tomu nasvědčuje.

Foto: kalendář Českých drah 2020 – Lucie Vysloužilová

Cílová rovinka

skladník přepravy

„... a vůz ze stáje Balcancar právě vjíždí do cílové rovinky. Jeho pilot Petr Pokorný doslova ždíme každý watt jeho elektromotoru, až se vaří elektrolyt baterie. Neukáznění diváci Velké ceny hlavního nádraží na poslední chvíli uskakují z nástupištní dráhy. To už ale vůz protíná cílovou pásku u služebního vozu. Zásilky na korbě dorazí do cíle včas..." Takhle nějak by asi komentátor popisoval scénu, která se dnes a denně opakuje na všech větších nádražích. I pro skladníky přepravy, kteří sedlají legendární akumulátorové vozíky, je vteřina stejně dlouhá jako pro piloty formule 1. A někdy jde opravdu o sekundy, protože odbavit ve špičce všechny soupravy připravené k odjezdu, je závod s časem. Na vozících se do vlaků nedostávají jen zásilky, ale například i časopisy, noviny a občerstvení pro cestující. Na včasném doručení proto závisí spokojenost cestujících Českých drah. A to je přece nějaká zodpovědnost! A navíc – zkusili jste si někdy vyhrávat závody s časem mezi lidmi na nástupištích? Právě proto jsme si pro květnový akční záběr vybrali tuto nejednoduchou profesi a vzdáváme hold všem mistrům volantů a přejeme předvídavost, vítězného ducha a plně nabité baterie...

PETR POKORNÝ
skladník přepravy
ZAP RP Praha

K tehdejším ČSD jsem nastoupil v roce 1986. Předtím jsem pracoval u pražských dopravních podniků, soused dělal posunovače. Motivace byla jednoduchá – bral víc peněz a já měl tenkrát náročnou přítelkyni… slovo dalo slovo, zeptal se, jestli mne vezmou. Vzali. Po asi deseti letech jsem ale ztratil zdravotní způsobilost. Přešel jsem na pozici skladníka přepravy na hlavním nádraží v Praze, kde jsem dosud. Mám rád život v pohybu, nevydržel bych sedět na jednom místě. A to mi má práce dává. Nikdy jsem nepřemýšlel o jiné profesi, ale jedno vím jistě: závodník bych být nechtěl.

Václav Nebeský
Předseda představenstva
a generální ředitel ČD

Vážení čtenáři,

v závěru dubna pravidelně zveřejňujeme výsledky hospodaření z předchozího roku. Podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) loni dosáhla celá Skupina ČD zisk 1,3 miliardy korun. Na tomto pozitivním výsledku se podílely všechny naše společnosti a zisková byla také osobní doprava. Právě pro ni byl rok 2019 asi nejnáročnější, a to z pohledu pokračující liberalizace trhu. Obhájili jsme většinu dosavadních výkonů, náš celkový podíl na tuzemském trhu se nicméně s nástupem nového jízdního řádu 2019/20 mírně snížil.

Jak jsem zmínil, segment osobní dopravy byl loni v plusu a skončil ziskem 58 milionů. Loni jsme přepravili více než 182 milionů zákazníků, což opět potvrdilo, že naše spoje úspěšně konkurují jiným typům dopravy a lidé je s oblibou využívají na delší vzdálenosti. Věřím, že je to příslib toho, že i letos po ukončení všech omezení v souvislosti s šířením COVID-19 se rychle vrátíme do normálu a lidé si k nám opět najdou cestu.

Ziskový byl v loňském roce i druhý nejvýznamnější segment našeho podnikání. Nákladní doprava vykázala hospodářský výsledek 608 milionů korun a přepravila přes 65 milionů tun zboží. ČD Cargo expanduje na zahraničních trzích a také díky tomu očekává naše největší dceřiná společnost postupnou stabilizaci přepravních výkonů. Případné ztráty ve vnitrostátní přepravě vlivem silné konkurence mají být vyrovnány právě výkony v zahraničí. Nicméně i v tomto segmentu letos došlo k výraznému dočasnému propadu tržeb v důsledku COVID-19, což se propíše do výsledků letošního roku.

Další rozvoj podnikání ČD v obou hlavních segmentech do značné míry závisí na tom, zda budeme moci pokračovat v plánovaných investicích do vozidlového parku. Několikatýdenní výpadek tržeb v důsledku vládních opatření kvůli COVID-19 představuje negativní dopad na naše příjmy v řádu miliard korun, děláme však maximum pro to, aby se nepromítl do snížení počtu provozního personálu, ani do modernizace vozidel. V roce 2021 postupně nasadíme do provozu desítky nových vlaků, které se pro nás již vyrábějí. Každopádně stav „po korona“ bude ve znamení kompenzací a podpor, stabilizace a pak doufejme, že i rozvoje. Firma naší velikosti určitě využije příležitosti například k nějaké zajímavé akvizici, kterou podpoříme náš byznys. Jsem si jistý, že díky vám všem, vaší práci i díky obrovskému potenciálu Českých drah jako firmy dál zůstáváme silným a spolehlivým partnerem pro objednatele a pro cestující první volbou.

Podchod na hlavním nádraží v Praze se prodlouží

Stavební firmy se v květnu pustí do prodloužení severního podchodu pražského hlavního nádraží. Podle generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody se tak podstatně zkrátí docházková vzdálenost z hlavního nádraží na Žižkov a Vinohrady. Vyústění pěší trasy bude situováno do Seifertovy ulice přes komerční centrum Churchill Square. Výstup z podchodu zajistí kromě schodiště také eskalátory a výtah. Prodloužení podchodu za stávající 7. nástupiště je řešeno tak, aby bylo možné v budoucnu rozšířit nádraží o další ostrovní nástupiště. Práce dále zahrnují potřebné přeložky kolejí, kolektoru, vodovodu a úpravy kanalizace. V prodlouženém podchodu se také zřídí informační a orientační systém. Součástí stavby jsou také související úpravy trakčního vedení a doplnění komunikace a pěších ploch u výstupu z podchodu. První chodci si díky prodloužení podchodu zkrátí cestu z centra do přilehlých městských částí příští rok v srpnu.

Chorvaté chtějí wi-fi do vlaků. Přijeli se inspirovat k ČD

Zástupci ČD přivítali kolegy chorvatského železničního dopravce HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Ti do Prahy přijeli na referenční návštěvu k prověření realizace wi-fi ve vlacích ČD. Sami totiž plánují ve svých kolejových vozidlech instalaci systému sloužícímu k připojení k internetu. Národního dopravce si vybrali na základě referencí, které poskytl potenciální dodavatel, firma Passengera. Ta totiž spolupracuje i s ČD. Chorvaté se zajímali především o technické detaily. Zástupci ČD dále informovali o Skupině ČD, o výsledcích hospodaření a o záměrech v rámci zahraniční dopravy. Na programu byla i návštěva Oblastního centra údržby Střed a ukázka jednotky řady 680 včetně umístění technologie wi-fi a antén. Detailně se probíralo i řešení palubního portálu. Hovořilo se i o tištěných periodicích Českých drah – Železničáři a ČD pro vás. Magazíny Chorvaty zaujaly a chtějí se jimi inspirovat.

Nová servisní hala v Brně

I přes omezení spojené s virovou pandemií pokračuje stavba nové servisní haly v brněnských Maloměřicích. Když v roce 2015 byly do Maloměřic převzaty nové jednotky InterPanter o celkové délce téměř 135 metrů s odlišnou koncepcí od starých jednotek řady 560, bylo zřejmé, že stávající haly v Maloměřicích s napojenou kolejovou infrastrukturou budou pro tento typ vlaků nedostačující. Zpracovaná studie jednoznačně podpořila výstavbu nové haly a v loňském létě se rozeběhla stavební činnost. Ředitel Oblastního centra údržby Východ Zbyněk Rederer potvrdil, že dosavadní průběh stavby je plynulý. Obavy z překvapení, které mohly nastat při zemních pracích, se naštěstí nenaplnily. Za krátkou dobu tak betonový skelet s panely a střešní konstrukcí ukryje základy pro 156 metrů dlouhou dvoukolejnou pojezdovou plochu se sloupkovými kanály a připravenou základovou jámu pro osazení hříže. Součástí stavby je i nová napájecí stanice, která umožní zkoušení jednotek i na stejnosměrný napájecí systém a nové zařízení na doplňování písku do vlaků.

Text: Josef Holek, Martin Harák, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Správa železnic | Vizualizace: Městský úřad Frýdlant nad Ostravicí

Do ČD-T zamířil Jan Vobora

ČD - Telematika má od března nového obchodního ředitele. Stal se jím Jan Vobora, který má více než 20 let zkušeností s přímým i nepřímým prodejem IT řešení a telekomunikačních služeb, řízením obchodních procesů i s tvorbou obchodních strategií a uváděním ICT produktů na české a zahraniční trhy. Jako ředitel úseku Obchod a marketing bude zodpovědný za veškeré obchodní aktivity ČD - Telematiky, zejména pak rozvoj na poli telematických řešení a dalších zakázek v segmentu silniční dopravy nebo telekomunikačních služeb a IoT. Jan Vobora přišel do ČD - Telematiky z postu obchodního ředitele telekomunikační společnosti NOKIA ČR nabízející síťová a telekomunikační řešení. Zde se věnoval převážně oblasti dopravy, státní správy a energetiky. Vystudoval obor Vědecký informatik, další profesní vzdělání získával v průběhu svých četných zahraničních působností. Kromě plynulé angličtiny ovládá základy němčiny a ruštiny.

Modernizace trati u Kolína má kladné stanovisko EIA

Modernizace trati mezi Kolínem a Nymburkem, která je naplánovaná na období mezi lety 2023 a 2028, dostala od ministerstva životního prostředí kladné stanovisko v procesu posuzování vlivu stavby na okolí (EIA). Nedílnou součástí projektu je i nová, Libická spojka. Ta v úseku mezi Velkým Osekem a Libicí nad Cidlinou propojí tratě od Hradce Králové na Nymburk a Čelákovice, resp. Prahu. Správa železnic aktuálně dopracovává dvě varianty propojení, jedna z nich poté poputuje k územnímu rozhodnutí. Zároveň se aktualizuje studie proveditelnosti, která bude hotová v řádu měsíců. Modernizace si vyžádá výměnu železničního svršku a spodku, rekonstrukci mostů a propustků na stávající trati a výstavbu nových mostních objektů na nové části. Chystá se rekonstrukce či vybudování nového staničního a traťového zabezpečovací zařízení. Zrušeny budou i některé přejezdy – nahradí je mimoúrovňová křížení, některé zaniknou úplně. Maximální rychlost se zvedne ze 120 km/h na 160 km/h.

Ve Frýdlantu nad Ostravicí vzniká dopravní terminál

Stavbaři začali v dubnu se stavbou moderního dopravního terminálu v prostoru mezi stávajícím železničním a autobusovým nádražím ve Frýdlantu nad Ostravicí. Podle starostky města Heleny Pešatové moderní terminál nejen zvýší kvalitu služeb pro cestující veřejnou dopravou, ale zajistí i bezpečnost dopravy v celém jeho okolí. Součástí přestupního terminálu má být i navýšení parkovacích míst pro takřka stovku osobních automobilů, počítá se i s nabíjecí stanicí pro elektromobily. Vznikne tak důstojný dopravní uzel s možností přímého přestupu od regionálních vlaků ČD na linkové autobusy integrované dopravy.

Provoz mezi Smíchovem a Radotínem omezí výluky

V polovině dubna se na frekventované trati mezi pražským Smíchovem a Radotínem začalo kvůli stavebním pracím jezdit jen po jedné koleji. Omezení potrvá až do poloviny prosince. Správa železnic vymění železniční spodek i svršek a také některé mosty. Na konci července začne rekonstrukce podchodu pro pěší u místní restaurace. Opatření si vyžádají redukce vlaků. O prodloužených víkendech na počátku května vlaky linky S7 jely do Prahy odklonem přes Prahu-Krč. Od poloviny července do 21. srpna bude zaveden jednokolejný provoz mezi odbočkami Barrandov a Závodiště, což si vyžádá zrušení vlaků linky S7 končících/výchozích v Praze-Radotíně, v dopravní špičce budou zachovány čtyři páry osobních vlaků za hodinu. Spoje z Berouna pojedou odklonem přes Krč. Modernizací projde i radotínské nádraží, zastávka ve Velké Chuchli se přesune k nedalekému přejezdu. U krajních kolejí vyrostou vnější nástupiště s mimoúrovňovým přístupem. Hotovo bude v roce 2022.

ETCS se brzy objeví na stovkách kilometrů tratí

Správa železnic pokračuje v zavádění jednotného evropského vlakového zabezpečovacího zařízení (ETCS). Brzy jej získá část 3. tranzitního koridoru, úsek Plzeň (mimo) – Cheb. Pokryto bude 111 km trati. Pokračuje se i na úsecích Praha-Uhříněves – Votice a Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín. Instalace systému ETCS úrovně 2 v úseku Plzeň – Cheb by měla být dokončena v první polovině příštího roku. Navazovat na ni bude 2. etapa stavby, která řeší výstavbu staničního zab. zařízení ve stanici Cheb pro možnost zapojení ETCS a nové traťové zab. zařízení v úseku Cheb – Františkovy Lázně. Dokončení je plánováno v roce 2022. Na trati z Kralup nad Vltavou přes Prahu do Kolína se připravuje stavba pro úsek Český Brod – Praha-Běchovice – Praha-Uhříněves, v rámci níž ETCS letos pokryje 37 km trati. Dalších 75 km se instaluje v letech 2022–2026. Na IV. koridoru v úseku Praha-Uhříněves – Votice bude pokryto 55 km trati.

Ostravské hlavní nádraží má nové eskalátory

Na konci dubna začal na ostravském hlavním nádraží zkušební provoz čtyř nových eskalátorů, které umožní pohodlnější přístup z odbavovací haly do nadchodu spojujícího jednotlivá nástupiště. Nové schody se stavěly od loňského léta a doplní výtahy, které byly uvedeny do provozu v odbavovací hale před třemi lety. Přístup od pokladen v přízemí do patra dosud zajišťoval jeden eskalátor, který byl z obou stran obklopený pevnými schodišti. Vstup z druhého do třetího patra byl kromě výtahu možný jen po pevném schodišti. Díky jezdícím schodům se cestující budou moci bezbariérově pohybovat mezi všemi jednotlivými podlažími výpravní budovy. Eskalátory umožňují obousměrný provoz mezi prvním a druhým podlažím s navazující další dvojicí pohyblivých schodů, jež nahradily dosavadní pevné schodiště. Cestující se po nich dostanou do třetího podlaží, které se nachází v úrovni staničního nadchodu, kudy vede přístupová cesta k jednotlivým nástupištím hlavního nádraží.

Stavební práce u Šakvic pokračují

Po zimní přestávce se opět rozeběhly stavební práce na modernizaci, ale především elektrizaci železniční tratě z koridorové stanice Šakvice do nedalekých Hustopečí u Brna. V rámci výluky, která začala v polovině března a potrvá do konce srpna, se mimo jiné postaví opěrná zeď v hustopečské stanici, obnoví kolejiště v mezistaničním úseku a připraví trakční sloupy pro trolejové vedení. V Šakvicích stavbaři pracují na novém podchodu, který zajistí bezbariérový přístup na všechna nástupiště. Jak jsme již informovali, stavební práce začaly loni v září a celá stavba by měla být ukončena jako celek na počátku příštího roku. Po dokončení elektrizace se plánuje v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje přímé železniční spojení z Hustopečí až do centra Brna bez nutnosti přestupu. Cesta do jihomoravské metropole by měla trvat zhruba půl hodiny.

ČD Muzeum zahájí sezonu

Letošní sezona v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka bude zahájena 11. května 2020. Původně se měla největší expozice železniční techniky v České republice otevírat o zhruba měsíc dříve. Plány však zhatila epidemie koronaviru, vyhlášený stav nouze a omezená možnost pohybu obyvatel. Otevírací doba bude následující: od 11. 5. do 30. 6. bude muzeum možné navštívit ve všední dny od 9:30 do 15 hodin, o víkendech od 9:30 do 17 hodin. O letních prázdninách bude otevřeno denně od 9:30 do 17 hodin. Informace k otevírací době po 1. 9. 2020 zatím není známá. Bez zajímavosti není ani fakt, že 16. a 17. května bude zatopená parní lokomotiva 354.195, o týden později ji bude následovat 414.096. Kdy vyjedou historické parní vlaky určené pro veřejnost, není v tuto chvíli rozhodnuto. Jisté je zatím to, že se tak určitě nestane v květnu.

Logistika je nedílnou součástí železniční dopravy

Má dlouholeté zkušenosti v pedagogické, odborné a vědecké činnosti. V současné době profesor Václav Cempírek působí jako prorektor Vysoké školy logistické v Přerově, kde má na starosti vzdělávání a současně je prezidentem České logistické asociace. Intenzivně se zaměřuje na výchovu a přípravu logistických odborníků pro všechna odvětví, pochopitelně i s důrazem na železniční dopravu. Sám je totiž specialistou na logistické přepravní řetězce, dodavatelskou logistiku a city logistiku.

Martin Harák | Foto: autor

Pokud se podíváme do minulosti, tak například za socialismu žádné speciální studijní zaměření na logistiku neexistovalo, snad jen žilinská vysoká škola dopravní vyučovala v některých předmětech tuto problematiku…
Právě proto Vysoká škola logistiky vznikla. Založena byla v roce 2004 a u jejího vzniku stál profesor Vladimír Strakoš, který byl celoživotně spjatý s interními logistickými procesy v báňském průmyslu. Do pedagogického sboru přivedl řadu významných odborníků z Vysoké školy báňské v Ostravě a Žilinské univerzity. Byl prvním rektorem školy. Myšlenka a vize založit studijní specializaci se zaměřením na logistiku vyšla od něho, protože on sám viděl mezery na trhu práce v chybějících odbornících, kteří by řídili a optimalizovali logistické procesy. Opíral se o celoživotní zkušenosti z metalurgického a báňského průmyslu, protože lepším nastavením procesů se daly dosáhnout finanční úspory.

Ze kterých středních škol se studenti nejvíce hlásí na přerovskou vysokou školu?
Na denní studium nastupují studenti ze všech typů středních škol, ale nejvíce jich přichází ze studijních oborů se zaměřením na dopravu, logistiku a služby.

Studium v Přerově nejvíce využívají studenti z Moravy a také z česko-moravského pomezí, protože z těchto míst je škola dostupná veřejnou hromadnou dopravou na denní dojíždění. Studentům totiž nenabízíme ubytování na studentských kolejích. Navíc máme edukační centrum v Praze, které je určeno především pro studenty z Čech opět s dojezdovou vzdáleností pro splnění studijních povinností podle učebního plánu. A nakonec na distanční studium pak přicházejí studenti z nejrůznějších typů středních škol, ale i vyšších odborných škol, aby si doplnili inženýrské vzdělání pro již zastávané pozice.

Na co se nejvíce zaměřujete?

V bakalářském studijním programu Logistika v prezenční i distanční formě studia jsou nabízeny specializace dopravní logistika, logistika služeb a informatika pro logistiku. Magisterský studijní program s názvem Logistika připravuje absolventy k samostatnému výkonu a řešení úloh inženýrského charakteru. Volitelnými předměty si student může přizpůsobit studium svému zájmu nebo požadavkům svého budoucího zaměstnavatele do oblastí výrobních nebo dopravních systémů. Hlavním cílem obou studijních programů je připravit odborníky pro řízení logistických procesů v oblasti materiálových toků a fyzické distribuce s využitím všech módů dopravy. Studenti dostávají informace ze všech druhů dopravy, ale na pozemní druhy dopravy je kladen větší důraz s ohledem na zeměpisnou polohu České republiky. Absolventi se mimo jiné uplatňují v obchodních činnostech osobní a nákladní železniční i silniční dopravy.

Můžete odhadnout, kolik studentů cíleně studuje proto, aby nastoupili k Českým drahám či jejich dceřiným společnostem?

Nelze hovořit o zvláště vysokém procentu studentů, kteří by po ukončení studia nastupovali k Českým drahám. V tomto případě jde spíše o posluchače distanční formy studia, kteří jsou na pozicích středního a vyššího managementu právě u národního dopravce a jeho dceřinek a u nás si rozšiřují vzdělání o vysokoškolský stupeň. Mohu říci, že v Přerově máme i studenty externích dopravců, spedičních firem, organizátorů veřejné hromadné dopravy a stavebních firem zaměřených na dopravní stavby. Pro skupinu studentů druhého ročníku bakalářského studijního programu „Logistika dopravy“ máme nyní otevřen vzdělávací kurz ve spolupráci se Správou železnic pro výkon řízení dopravy.

Jaké hlavní předměty učíte a co obnáší?

Curriculum zahrnuje předměty základních teoretických znalostí a odborné předměty, jako je logistika jednotlivých druhů dopravy, zpětná logistika, výrobní logistika, city logistika, operační výzkum, informatika, ekonomické předměty a právní disciplíny. Teoretické znalosti jsou prohlubovány a ověřovány v praktických učebnách a laboratořích a při výkonu praktické výuky ve výrobní i nevýrobní sféře. Škola je vybavená odbornou učebnou s funkčním modelem dopravních systémů, odbornou učebnou pro obalové materiály a laboratoří pro označování a zjišťování zboží pomocí čárových a radiofrekvenčních kódů. Absolventi bakalářských studijních programů i magisterského studijního programu jsou velmi dobře připraveni pro výkon náročných pracovních činností v reálném pracovním životě. Volitelnými předměty si studenti mohou přizpůsobit studium svému zájmu nebo požadavkům svého budoucího zaměstnavatele.

Naším cílem je udržet tempo s technologickým pokrokem ve výrobních a logistických firmách a zajistit potřebnou propojenost teorie s praxí. Není to lehký úkol, ale rozšiřováním odborných učeben se zaměřením na simulace logistiky se tyto vize daří plnit.

Jak je studium náročné? Je škola uznávaná nejen v tuzemsku, ale i v zahraničí? Kde všude najdou absolventi uplatnění?

Ukončením bakalářského studijního programu získávají absolventi titul bakalář a v magisterském studijním programu získávají absolventi titul inženýr. V tuzemsku si škola drží vysoký kredit jak z pohledu nabídky studijních programů, tak vybavením odborných učeben a úrovní znalostí studentů. V rámci programu Erasmus naše škola spolupracuje s řadou vysokých škol i v zahraničí, kde o nás mluví s uznáním. Program Erasmus totiž umožňuje studentům vycestovat do programových zemí, kterými jsou všechny členské státy Evropské unie, ale i mnohé země mimo ni.

Plánujete do budoucna například otevírat nové obory? A jaký důraz kladete na informační technologie, bez kterých se dnes neobejde ani logistika?

Naším cílem je udržet tempo s technologickým pokrokem ve výrobních a logistických firmách a trvale zajistit potřebnou propojenost teorie s praxí. Není to lehký úkol, ale rozšiřováním odborných učeben se zaměřením na simulace logistických procesů se tyto vize daří plnit. Uzavíráme nové smlouvy s podnikatelskými subjekty pro výkon odborných praxí, které jsou

na špici nových technologií. Prostřednictvím Rady pro spolupráci s praxí získáváme odezvy na inovace studijních osnov důležitých odborných předmětů profilujících studenty pro budoucí povolání. Škola má velmi dobré výsledky v aplikovaném výzkumu v oblasti nejmodernějších technologií pro řízení výroby a logistiky v automobilovém průmyslu, ale i v oblasti optimalizace dopravy a přepravy s akcentem na přepravu osob do zaměstnání. Na řešení projektů spolupracují i studenti, a tím si zvyšují odborné a kvalifikační předpoklady pro budoucí povolání. V současné době aplikujeme do výuky platformu Průmysl 4.0 zařazováním nových předmětů, jako je moderní a komunikační technika na úrovni Logistiky 4.0. K dalším předmětům, které do výuky zařazujeme, jsou inteligentní a digitálně propojené síťové systémy, které vzájemně propojí lidi, stroje, zařízení, logistiku a produkty. Škola je členem Národního centra průmyslu 4.0 a Smart City Clusteru. Od letního semestru letošního roku naše škola nabízí studijní program MBA se zaměřením na logistiku, který je určen zejména manažerům střední i vrcholové úrovně a všem zástupcům soukromé, státní i neziskové sféry s dokončeným magisterským studiem. Účastníci tohoto studijního programu, který je třísemestrální, získají nejnovější poznatky, aktuální a perspektivní trendy v logistice.

VÁCLAV CEMPÍREK

Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. začal po absolutoriu Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině v roce 1978 pracovat na železnici u bývalých ČSD, odkud v roce 1982 odešel do školství nejprve jako odborný učitel, později jako profesor. V letech 1998 až 1999 absolvoval postgraduální studium na Evropském institutu Technické univerzity v Drážďanech se zaměřením na evropský integrační vývoj v dopravě. Profesorské řízení úspěšně dokončil v roce 2008 na Univerzitě Pardubice, Dopravní fakultě Jana Pernera v oboru Technologie a management v dopravě a telekomunikacích. Od roku 2017 pracuje jako prorektor na přerovské Vysoké škole logistiky.

Skupina ČD loni **hospodařila se ziskem 1,3 miliardy Kč**

Hospodaření Skupiny ČD loni skončilo podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) v zisku 1,3 miliardy korun. Na tomto výsledku se podílely všechny její společnosti. Zisková byla také osobní doprava, pro niž byl rok 2019 náročný z pohledu pokračující liberalizace trhu.

Radek Joklík

České dráhy obhájily většinu výkonů a zajišťují cca 90 % osobní železniční dopravy v zemi. „Našimi vlaky loni cestovalo více než 182 milionů zákazníků. Rostla průměrná přepravní vzdálenost i obsazenost vlaků. Více než desetiprocentní růst výnosů jsme zaznamenali zejména na klíčových dálkových linkách a v příměstských vlacích v okolí velkých aglomerací," říká předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Václav Nebeský.

Podle člena představenstva a náměstka generálního ředitele Českých drah pro ekonomiku Patrika Horného však výši příjmů negativně ovlivnily rostoucí výdaje. „V řádu stovek milionů korun meziročně vzrostly náklady na trakční elektřinu a zvýšily se také osobní náklady v souvislosti se situací na trhu práce. Segment osobní dopravy nicméně skončil v souladu s plánem. Dosáhl zisku 58 milionů korun."

Meziroční vývoj základních přepravních ukazatelů ČD (2019 vs. 2018)

ukazatel	2019	2018	
počet přepravených cestujících (mil.)	182,1	179,2	+1,6 %
přepravní výkon (mil. osobokilometrů)	8 685	8 225	+5,5 %
průměrná přepravní vzdálenost (km)	47,7	45,9	+3,9 %

Nákladní doprava

„Ziskový byl v loňském roce i druhý nejvýznamnější segment našeho podnikání. Nákladní doprava vykázala hospodářský výsledek 608 milionů korun a přepravila přes 65 milionů tun zboží. ČD Cargo expanduje na zahraničních trzích a také díky tomu očekává naše největší dceřiná společnost postupnou stabilizaci přepravních výkonů. Případné ztráty ve vnitrostátní přepravě vlivem silné konkurence mají být vyrovnány právě výkony v zahraničí," komentuje situaci v nákladní dopravě Václav Nebeský. Mírný meziroční pokles zisku byl ovlivněn růstem cen elektrické energie, zvýšením osobních nákladů v důsledku růstu reálné mzdy zaměstnanců, vyššími odpisy a náklady na financování nových investic.

Další rozvoj podnikání v obou hlavních segmentech do značné míry závisí na tom, jak se firma vyrovná s dopady krize vyvolané šířením COVID-19 a zda bude moci pokračovat v plánovaných investicích do vozidlového parku. Investice ve Skupině ČD loni dosáhly částky více než 8,7 mld. Kč. V osobní dopravě to je například probíhající výroba jednotek push-pull a modernizace stávajících vozidel, v nákladní to byl nákup tří interoperabilních lokomotiv, pěti nových dieselových lokomotiv, plošinových a vysokostěnných nákladních vozů a velkoobjemových cisteren.

„Několikatýdenní výpadek tržeb v důsledku opatření proti šíření COVID-19 představuje negativní dopad na naše příjmy v řádu miliard korun, děláme však maximum pro to, aby se nepromítl do snížení počtu provozního personálu, ani do modernizace vozidel. Například v osobní dopravě začneme příští rok postupně nasazovat do provozu desítky nových vlaků, které se již vyrábějí. Jde například o dodávku padesáti vozů pro dálkovou dopravu a 31 elektrických jednotek a 5 netrakčních patrových jednotek pro regionální dopravu," uzavírá Václav Nebeský.

Zdraví cestujících ve vlacích ČD chrání speciální nanonástřik

V Moravskoslezském kraji skončila první fáze pilotního projektu, na kterém spolupracují České dráhy, Moravskoslezský kraj, společnost NanoZone a Zdravotní ústav Ostrava. Jeho cílem je snížit díky speciálnímu nanonástřiku na minimum výskyt virů a bakterií v interiéru vlaku. Projekt byl plánován již před pandemií nového koronaviru, s jejím příchodem se ale jeho realizace urychlila. V další fázi se projekt vyhodnotí.

S aplikací nanonástřiku začala firma 20. března a poslední jednotka byla ošetřena 16. dubna. V průběhu necelého měsíce tak byla ochranná vrstva aplikována do celkem 11 souprav – devíti jednotek CityElefant 471 a dvou jednotek RegioPanter 650. Cestující se těmito vlaky svezou na tratích 321 Český Těšín – Opava, 271 a 320 – od Suchdola nad

Odrou až po Mosty u Jablukova. Dohromady nyní jednotky ošetřené nanonástřikem zajišťují v Moravskoslezském kraji cca 100 spojů denně.

Úklid i dezinfekce standardem

Vlaky Českých drah procházejí standardně důkladným úklidem, dezinfekcí a ozonizací. Nanonástřik je unikátní v tom, že se jedná o trvalou ochranu, ve vlacích by měla po dobu minimálně tří let chránit cestující před mikroorganismy. V interiéru vozidla je nástřik neviditelný a velmi rychlá a nenáročná byla i jeho aplikace. Jednotky byly ošetřeny v době jejich čištění. Poté, co byl pravidelný úklid dokončen, následovala aplikace nanonástřiku, každá jednotka zabrala zhruba čtyři hodiny. Prakticky okamžitě pak mohl vlak vyjet znovu do provozu.

Nyní bude firma NanoZone monitorovat čistotu ošetřených povrchů. Pravidelně bude ve vlacích odebírat a vyhodnocovat vzorky také Zdravotní ústav Ostrava. Garantem projektu je Moravskoslezský kraj, který také uhradil náklady ve výši zhruba dvou milionů korun. **(red)**

Nejrychlejší stroje ČD v provozu

České dráhy nasadily do provozu dvě moderní třísystémové elektrické lokomotivy 1216.903, respektive 1216.902, známé jako Taurus. První stroj vyrazil na trať symbolicky 1. dubna. Stroj v korporátním nátěru ČD odvezl odpoledne vlak EC 105 Porta Moravica do Břeclavi, odkud se po hodinové pauze vrátil zpět do svého domovského depa na vlaku EC 100.

Martin Harák | Foto: Radim Klus

Oba vlaky jezdí běžně mezi Polskem a Vídní, ale vzhledem ke koronavirové pandemii jsou vedeny zatím pouze mezi Bohumínem a Břeclaví. Přesně o týden později, konkrétně ve středu 8. dubna, se na kolejích objevila i druhá lokomotiva 1216.902, která sekunduje na dalších výkonech EuroCity mezi Bohumínem a Břeclaví.

Oba Taurusy byly v roce 2019 odkoupeny od rakouské stavební společnosti RTS, dceřiné firmy mezinárodní společnosti Swietelsky, která je již v dané chvíli nepotřebovala. Stroje putovaly do Střediska údržby Bohumín (OCÚ Východ) a prošly ve spolupráci s ÖBB nezbytnou údržbou s úpravou softwaru na obě napěťové soustavy v České republice a také schválením podmínek provozu Drážním úřadem. To bylo nezbytné pro zahájení provozu na českém území. „Zásadní změnou bylo například dosazení širších smykadel na stejnosměrné sběrače," řekl šéf bohumínského depa Stanislav Vaštyl. Jejich standardní denní plánovaný běh je přibližně 850 km.

Nejrychlejší stroj ČD

Jedná se nyní o nejrychlejší hnací vozidla ve vlastnictví českého dopravce s maximální rychlostí 230 km/h a s nejvyšší dosaženou rychlostí až 253 km/h. Na českých tratích budou nicméně využívat místní maximální rychlost 160 km/h. Lokomotivy Taurus, což v překladu znamená býk, jsou konstruovány pro osobní i nákladní dopravu. Vyrábí je firma Siemens, která jich doposud vyprodukovala přes pět stovek.

Po dobu mimořádného stavu a uzavření hranic se počítá s tím, že budou jezdit podle dočasného „koronavirového" oběhu mezi Bohumínem a Břeclaví na spojích EC 100/101 Moravia, EC 104/105 Porta Moravica a EC 130/131 Báthory. Po zklidnění pandemické situace by měly oba stroje s vlaky EuroCity zajíždět až do rakouské metropole.

Soutěž Železničáře

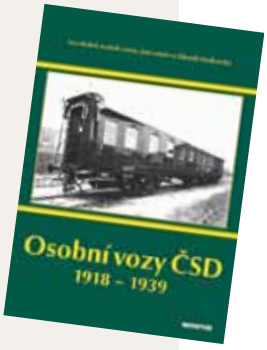
Každý měsíc vám na tomto místě přineseme pravidelnou soutěž o zajímavé ceny.

Otázka na měsíc květen zní:

Ve kterém roce vznikla akciová společnost Ringhofferovy závody?

Své odpovědi nám zasílejte do **27. května** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář květen". Tentokrát se hraje o knihu Osobní vozy ČSD 1918–1939.

Správná odpověď z č. 4: Sériová výroby motorového vozu původní řady M 262.0 začala v roce 1949. Hrníček vyhrává Martin Hájek, Karlovy Vary, mikinu Jiří Novotný, Pardubice, a tričko Zdeňka Konvičková, Zlonín.



Na IV. koridoru se rodí obří stavby

Zřejmě na žádné jiné dopravní stavbě v Česku se v současné době nepracuje více, než je tomu v případě čtvrtého tranzitního koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Staví se totiž hned na třech dlouhých úsecích a na přestavbu čtvrtého už vznikají plány. Vyrostou zde další nové tunely, obří estakády, mohutné zářezy i stanice a zastávky. Navíc se plánuje zavedení dvoustovky.

Nemanice – Ševětín

Modernizace a zdvoukolejnění úseku mezi jihočeskými Nemanicemi a Ševětínem je zatím jen na papíře. Trať měří zhruba 17 km a Správa železnic tu vybuduje dva dlouhé tunely (Chotýčanský – 4 810 m, Hosínský – 3 120 m). Prvně jmenovaný se stane nejdelším u nás, trumfne i Ejpovický tunel se 4 150 m. Celý úsek bude veden v nové stopě a projektován na rychlost 200 km/h. Stavba již získala kladné stanovisko k vlivu stavby na okolí (EIA) a měla být být zahájena v roce 2022, konec je naplánován na rok 2027. Investiční náklady jsou odhadnuty na 15,6 miliardy korun.

Praha-Zahradní Město

Josef Holek | Foto a vizualizace: Správa železnic

Praha Hostivař – Praha hlavní nádraží, Sudoměřice – Votice a Soběslav – Doubí. To jsou tři úseky čtvrtého, tranzitního, železničního koridoru, kde nyní vládne těžká stavební technika a kde se v blízké budoucnosti svezeme rychlostí 200 km/h. Kromě toho Správa železnic už připravuje plány na modernizaci tratě mezi jihočeským Ševětínem a Nemanicemi. Samozřejmostí je instalace evropského zabezpečovače ETCS. Rekonstrukce tří úseků vyjde Správu železnic na zhruba 16,3 miliardy korun. Asi dvě třetiny pokryjí dotace z EU.

Praha Hostivař – Praha hl. n.

V centru Prahy se začalo kopat už před dvěma lety a další rok potrvá, než stavební firmy práce dokončí. Stávající trať se přeloží do nové stopy při jižním okraji bývalého seřaďovacího nádraží do souběhu s tratí Praha-Malešice – Praha-Vršovice. Ta bude provozně využívána pro zvýšení

Drážní úřad informuje

Výcvik strojvedoucích

Od 1. května vzrostl počet akreditovaných školicích středisek pro výcvik strojvedoucích, v dubnu jsme udělili jednu akreditaci. Žadatelé o toto povolání tak mají možnost vybírat celkem z 18 subjektů. Udělili jsme také novou akreditaci pro uznané zkoušející k provádění zkoušek strojvedoucích. Dosud jsme v této oblasti udělili 96 akreditací. Také tento seznam je platný od 1. května. Oba aktualizované seznamy naleznete na webové adrese https://www.ducr.cz/cs/potrebuji-si-vyridit/sekce-provozne-technicka/provozovani-drahy-drazni-dopravy pod položkou Seznamy.

Přístupnost úřadu

Na základě aktuálních usnesení vlády a mimořádného opatření ministerstva zdravotnictví ze dne 9. dubna 2020 se s účinností od 20. dubna vrátila provozní doba podatelny do standardního režimu: po–čt 8:00–16:00 hodin, pá 7:30 až 13:30 hodin. Žádáme klienty, aby nadále upřednostňovali elektronickou komunikaci – zejména podávali žádosti v maximální možné míře prostřednictvím datových schránek, vstupovali do prostor podatelny jednotlivě a v prostorách DÚ využívali zařízení pro dezinfekci rukou.

Staveniště Zvěrotického tunelu u Soběslavi

Vizualizace zastávky Ješetice s tunelem Deboreč

Tunel Mezno. Ostění se skládá z ocelové výztuže, příhradových oblouků a betonu.

kapacity koridoru. Součástí stavby jsou rekonstrukce stanice Praha-Vršovice s výstavbou nového, čtvrtého nástupiště, nové zastávky Praha-Eden a stanice Praha-Zahradní Město. V obou případech už jsou dobudovaná například nástupiště včetně zastřešení. Všechna budou vybavena nástupní hranou 550 mm, což umožní pohodlný vstup do vlaků. Ve Vršovicích navíc vznikl podchod spojující Ukrajinskou a Bartoškovu ulici.

Stavební ruch je patrný také na mostě nad ulicemi Nad Vinným Potokem a Bartoškovou, resp. potokem Botič. Stavební firma opravuje most ve třech etapách tak, aby se příliš nenarušil silniční provoz v oblasti. Přemostěno je 43 metrů volného prostoru.

Stanice Praha-Zahradní Město, stojící nad podjezdem v Průběžné ulici, v němž vznikne i nový terminál MHD, dostane tři zastřešená nástupiště a podchod. Aktuálně Správa železnic upravila projekt tak zásadně, že na změny musí vypsat novou soutěž. Hledá firmu, která doplní objezd pro nákladní vlaky a současně upraví železniční svršek, spodek a trakční vedení pro úsek z Malešic do Zahradního Města. Současně stavbaři rozloží dvojité kolejové spojky v budoucí stanici Praha-Zahradní Město na dvě jednoduché. Změny přispějí ke snazšímu průjezdu nákladních vlaků z Malešic na Beroun a zpět.

Sudoměřice – Votice

Předmětem stavby je zdvoukolejnění trati, její vedení v nové stopě, opuštění stanic Střezimíř, Ješetice a Heřmaničky a zřízení nové u Červeného Újezdu. Cílem je zkrácení jízdních dob, zvýšení kapacity dráhy, zkrácení trasy o 2 km a také zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h. Nejvýznamnějšími stavbami jsou tunely Deboreč a Mezno. První zmíněný byl pod stejnojmenným kopcem proražen letos 11. února. Nyní stavbaři pracují na dobírce jádra tunelu, na izolacích a na sekundárním ostění. Tunel Deboreč je dlouhý 660 m a v celé délce klesá. Raženo bylo 562 metrů, zbytek dělníci hloubili. Nedaleký druhý tunel Mezno začali dělníci razit loni v září a bude měřit 840 metrů. „Razíme novou rakouskou tunelovací metodou, a to nikoliv razicím štítem, ale pomocí důlních strojů a trhacích prací," napsala Správa železnic na Facebooku. Předpoklad prorážky v kalotě tunelu Mezno je druhá polovina července 2020.

Aktuálně vzniká viadukt u Heřmaniček.

Součástí výstavby trati mezi Sudoměřicemi a Voticemi jsou i mostní estakády u Ješetic, přes údolí nad obcí Radíč, s délkou 175 m a navazující s délkou 244 m. Práce tu začaly už v roce 2018, hotovo by mělo být za dva roky.

Soběslav – Doubí

Modernizovaný úsek ze Soběslavi do Doubí je dlouhý 8,8 km a opět se tu počítá se zdvoukolejněním a zavedením rychlosti 200 km/h. Mezi nejvýznamnější objekty stavby opět patří tunel – Zvěrotický s délkou 370 m. Vzniká ale v zářezu, tedy vrchol nad ním byl odtěžen, a poté, co bude konstrukce vylita z betonu, bude zpětně obsypán. Kvůli objektu je nutné odtěžit 140 000 m³ zeminy.

Tunelu budou sekundovat estakády přes údolí Černovnického potoka (832 m) a přes Kamenný rybník (263 m). Nechybí ani mohutné zářezy. Ty staré stavební technika zaveze materiálem ze současných náspů a z výkopů nově prováděné stavby, navrch se naveze ornice, oseje se, místy se vysází stromy a keře. Manažer infrastruktury zároveň jedná s některými obcemi o tom, že by se z části tělesa trati staly cyklostezky. S opravami Správa železnic začala loni, hotovo bude až v roce 2023. Novinkami jsou zastávky Myslkovice a Doubí u Tábora.

Na přejezdy dohlédnou **chytré kamery**

Dlouho připravované dovybavení rizikových železničních přejezdů automatickým monitoringem přestupků řidičů se pomalu rozbíhá. Správa železnic od 18. května spustí provoz další „inteligentní" kamery. Po pilotním projektu v Úvalech u Prahy začne fungovat druhý přístroj na přejezdu v Uhersku.

Petr Slonek s využitím TZ Správy železnic | Foto: archiv ČD

Záznamy z tohoto zařízení budou pomáhat ve správním řízení vedeném proti hříšníkům Policií České republiky. V krajním případě tak může neukázněný řidič přijít o řidičský průkaz. „Nejedná se o represivní, ale preventivní krok, k němuž nás vede stále vysoký počet velmi neukázněných řidičů riskujících na přejezdech. O tom, že se nejedná o skrytou šikanu řidičů, svědčí i fakt, že seznam přejezdů, kde budou tato zařízení fungovat, je veřejně dostupný," vysvětlil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Pokutovat už půjde

Záznamy ze stávajících kamer na přejezdech dosud neumožňovaly přímo pokutovat chybující řidiče. To se však nyní změní. Systém, jehož pilotní program odstartoval v Úvalech u Prahy před více než dvěma lety, umí nejen zaznamenávat dění na přejezdech, ale výstupy z něj dokáže pokutovat hříšníky za volantem. Kamerové systémy mohou být v rámci dohody a spolupráce s příslušnou obcí doplněny i o radar, který bude v době klidového režimu přejezdu zaznamenávat překročení nejvyšší povolené rychlosti při průjezdu silničních vozidel.

Popsaná technologie bude nasazena na 14 přejezdech, především na železničním koridoru mezi Pardubicemi a Ostravou, a také na vybraných regionálních tratích, například Žďárec u Skutče – Svitavy. Na prvním přejezdu v Uhersku začne systém fungovat už po 18. květnu letošního roku. Na zbylých přejezdech uvedených v tabulce budou kamery aktivovány ve druhé polovině července. Celkové náklady na dovybavení těchto 14 přejezdů dohledovým zařízením, a to včetně softwarového vybavení, přesáhly částku pěti milionů korun.

Č. přejezdu	Lokalita
P4897	Uhersko
P6847	Vendolí
P6865	Kamenec u Poličky
P6890	Borová
P6896	Borová
P6913	Krouna
P8290	Karviná
P6511	Dolní Lutyně
P6501	Studénka
P6506	Jistebník
P6508	Ostrava
P7868	Velké Hoštice
P8280	Vendryně
P6496	Mankovice

Druhá fáze instalace těchto inteligentních kamer, při níž se vybaví zcela novým zařízením dalších 16 přejezdů po celé ČR, se s ohledem na náročnou přípravu uskuteční do konce příštího roku.

ČD - Telematika pomáhá s dostupností on-line služeb zákazníků

Výkonnou ochranu připojení k internetu před takzvanými DDoS (Distributed Denial of Service) útoky, službu ČDT-ANTIDDOS, poskytla ČD - Telematika firemním zákazníkům na tři měsíce zcela zdarma. Společnost se tak snaží ulehčit situaci těm, kteří využívají připojení k internetu ČDT-Internet s kapacitou vyšší než 100 Mbps. Aktuální spuštění služby jim umožní soustředit se plně na jiné nezbytné činnosti než na potýkání se s eventuálními DDoS útoky, které jsou stále velmi časté.

„Rozhodli jsme se vybraným firemním zákazníkům, kteří jsou například významnými zaměstnavateli anebo je pro ně dostupnost on-line služeb zásadní kvůli informovanosti obyvatel, trochu ulehčit situaci a umožnit jim soustředit se na to podstatné a neplýtvat časem a energií na věci, kterým lze zabránit," vysvětlil Mikuláš Labský, ředitel úseku Telekomunikačních služeb ČD - Telematiky. Mezi takové zákazníky patří například město Svitavy, Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje nebo SUDOP Brno.

Služba ČDT-ANTIDDOS je v nabídce ČD - Telematiky již několik let a společnost ji průběžně zdokonaluje tak, aby byla vysoce účinnou ochranou před volumetrickými útoky na připojení k internetu. Tyto útoky sice nepoškozují cílovou infrastrukturu, nedochází ke krádeži dat nebo uzamčení počítačů, nicméně na určitou dobu zahltí linku do internetu natolik, že neběží žádná komunikace ani jedním směrem, a může tak dojít například k vyřazení webových stránek. Z praxe jsou známy útoky, které trvaly od několika hodin až po týdny.

ČD - Telematika

ČD - Telematika spustila od 30. března tříměsíční provoz zdarma verze „Připraveno k čištění", což znamená, že v případě detekce DDoS útoku začne do 4 minut ochranný systém pracovat a scrubbing centrum vyčistí veškerý provoz. Tuto nabídku umožnila mimo jiné i dohoda s dodavatelem technologie, izraelskou společností Radware, na tříměsíčním navýšení kapacity scrubbing centra ČD - Telematiky. (red)

Dopady pandemie: železnice zažila nepoznané

České dráhy čelily v souvislosti s pandemií nemoci COVID-19 nové situaci. Musely rychle přijmout řadu opatření a ochránit zdraví svých zaměstnanců a cestujících. Výrazně také seškrtaly seznam spojů dálkové i regionální dopravy. Mezinárodní vlaky byly zrušeny zcela. S čím se společnost musela potýkat, jak se jí daří dostat zpět do normálu a jak jsou na tom ostatní železniční společnosti v Evropě?

Stažení provozně exponovaných jednotek bylo využito k jejich mimořádné údržbě.

Josef Holek, Petr Šťáhlavský | Foto: archiv ČD, Shutterstock

Odřeknuté vlaky, plošné dezinfikování vozidel, nedostatečný počet ochranných pomůcek na trhu, vládou vyhlášený stav nouze a s tím související omezení volného pohybu. Takto žili lidé poslední dva měsíce nejen v České republice, ale prakticky po celém světě. Boj proti koronaviru se odrazil i na fungování Českých drah (ČD).

Nejen první dny tedy byly ve znamení řešení dopadů nákazy COVID-19 na osobní dopravu. „Prakticky obratem jsme spolu s kolegy z provozu, nákupu a dalšími museli podniknout řadu mimořádných kroků k zajištění vyšší ochrany a informovanosti zaměstnanců a cestujících, k omezení nadbytečné dopravy kvůli propadu poptávky či k redukci restrikcemi omezených služeb," uvedl Jiří Ješeta, ředitel odboru regionální dopravy pověřený vedením úseku pro obchod. Jeho lidé tak například zajišťovali výrobu a nákup ochranných pomůcek, ukončovali provoz velké části komerční dopravy, vyjednávali s objednateli rozsah redukce školních, pracovních i víkendových vlaků, zajišťovali zastavení či omezení dopravy v uzavřených oblastech, pozastavili systém rezervací, ukončili prémiové palubní služby, omezili provozní dobu pokladen nebo zredukovali počet průvodčích na vybraných vlacích. „Uvedená opatření pro organizační jednotku Zákaznický personál znamenala výrazný zásah do personální potřeby a nutnost úpravy směn u většiny našich provozních zaměstnanců. Celý tento proces bylo nutné i po organizační stránce operativně zabezpečit tak, abychom všem zajistili potřebné vybavení a aby provoz zůstal alespoň v omezené míře zachován," doplnila Jitka Kubíková, ředitelka Zákaznického personálu ČD.

Řízení z domova

Poněkud netradičně musel dopravce přistoupit i k rychlému řešení nového pracovního prostředí pro své dispečery tak, aby i oni byli chránění před šířením nemoci způsobené koronavirem. Jenže jak přesunout kanceláře dispečinků plné počítačů a další komunikační techniky do soukromí zaměstnanců? „Pro každého z dispečerů ČD koupily dva notebooky, které kolegové z ČD-IS připravili pro dispečerskou práci, tedy nainstalovali potřebné aplikace a nastavili, aby bylo možné ihned zahájit práci. Dále je každý dispečer vybaven mobilem a modemem. S technikou, zcela jiným způsobem komunikace a omezenými možnostmi se dispečerky a dispečeři seznamovali za běhu," popsal nelehkou práci Lukáš Zástěra, zástupce ředitele odboru provozu osobní dopravy ČD. Díky snaze všech se instalace techniky a nájezd na běžný pracovní režim podařily. „Jako první zahájil první práci z domova regionální dispečink v Praze a Brně v denní směně 7. dubna. Aby nikdo z provozu neměl s domácí prací problémy, jsou telefony z dispečinku přesměrovány vždy na ty dispečery, kteří mají směnu. Dispečeři z jednoho pracoviště jsou na směně připojeni přes trvalý konferenční hovor – jejich domluva mezi sebou je zcela zásadní, práce jednoho navazuje na druhého."

Dispečeři osobní dopravy na ČD jsou rozděleni do čtyř pracovišť a na směnách se potkávají v počtu 3 až 5 lidí a osobně se střídají. „Jsme svým přístupem poměrně ojedinělí, protože žádný dispečink z okolních zemí se k práci z domova neodhodlal a nezrealizoval jej," vyzdvihl Zástěra. Pracovníků dispečinku mají ČD bezmála sedm desítek, v domácím prostředí jich fungovalo osmačtyřicet.

Počáteční problémy se objevily také u opravárenství. A to nikoliv kvůli technice, ale nutné karanténě zaměstnanců. „Akceschopnost úseku oprav kolejových vozidel byla zvláště v prvních dnech propuknutí nemoci snížena. Měli jsme zaměstnance v domácí karanténě nebo v režimu OČR (ošetřování člena rodiny - pozn. red.) Postupně byl zvláště u zaměstnanců administrativy zaveden i režim práce z domova," potvrdil Zdeněk Štěpánek, ředitel odboru kolejových vozidel ČD.

Připravili se na léto

Neznamená to však, že by se na techniku „nesáhlo". Právě naopak. Nově technici zařadili do běžných procesů mimořádné preventivní kontroly vozidel dotčených redukcí jízdního řádu. Přínos této kontroly byl sice krátkodobý, nicméně důležitý. „V době řádného provozu, kdy je velký tlak na rychlé vystavení vozidla z údržby do provozu, mohou zůstat

Odstavené soupravy v pražské Michli →

opomenuté některé drobnosti. Zaměřili jsme se tedy na eliminaci trvalejších, drobných závad. Také jsme se připravovali na sezonní provoz, kontrolovali chladicí systémy a regulace, čistotu filtrů, tlak chladiva, těsnost systému klimatizace a samozřejmě pojezdy s důrazem na bezpečnost provozu," vysvětlil Štěpánek.

Na hladkém náběhu nutných opatření se však negativně podepsal nedostatečný počet ochranných pomůcek na trhu pro provozní zaměstnance. ČD se pustily se do šití ústenek. „Roušky vyráběli a vyrábějí lidé ze Zákaznického personálu, provozní zaměstnanci Oblastních center údržby a provozu či rodiny zaměstnanců. Zapojili se také lidé z generálního ředitelství, třeba odbor komunikace, kde vznikly stovky skládaných roušek," informoval generální ředitel a předseda představenstva ČD Václav Nebeský. „Během několika dnů jsme dokázali vybavit většinu zaměstnanců vlakového doprovodu

Jak se pandemii přizpůsobily úřady

Ministerstvo dopravy ČR

Provoz ministerstva dopravy byl sice opatřeními v boji proti novému typu koronaviru omezen, avšak nepřerušen. Zaměstnanci úřadu pracovali dál, byť větší část z nich z domova. Ve větší míře se vraceli do kanceláří ve třetí dubnové dekádě, ovšem za předpokladu omezení kontaktů na pracovišti na nezbytně nutnou míru. MD používalo také on-line nástroje a různé prostředky pro videokonference.

Drážní inspekce

Drážní inspekce, podle generálního inspektora Jana Kučery, umožnila všem zaměstnancům výkon služby z domova, ovšem s přihlédnutím k aktuálně řešeným úkolům. Priorita byla ochránit zdraví zaměstnanců, ale zároveň tento režim nesměl mít vliv na plnění povinností DI. Všichni byli vybaveni dezinfekčními prostředky, rouškami a respirátory.

Drážní úřad

„Opatření zavedená Drážním úřadem vycházejí z nařízení vlády a jednotlivých pokynů ministerstva zdravotnictví. Mimo jiné v nich byla stanovena úřední doba pro veřejnost na dva dny v týdnu po třech hodinách. Klienti, kteří úřad navštívili, podepsali prohlášení týkající se dodržování nařízených hygienických pravidel. I v této nelehké době se snažíme chod úřadu zajistit tak, aby dopad na jednotlivé agendy byl co nejmenší. Jako další významné opatření je preventivní plošná dezinfekce našich prostor," sdělil ředitel DÚ Jiří Kolář.

Správa železnic

Tolik skloňovaný home-office se těžko aplikuje u provozních pracovníků, kteří se přímo podílejí na zajišťování bezproblémového železničního provozu. Prioritou bylo minimalizovat riziko onemocnění na provozních pracovištích. Správa železnic pro ně proto zajistila ochranné a dezinfekční prostředky, jež pak distribuovala. Změnila také režim při střídání směn.

i pracovišť osobních pokladníků i dezinfekčními gely. Měli jsme objednány i bavlněné roušky, ale z kapacitních důvodů na straně dodavatelů jejich výroba a distribuce vázly. Proto jsme přistoupili k výrobě vlastních roušek, abychom měli našim zaměstnancům co nabídnout," dodala ředitelka Kubíková. „Postupně se nám podařilo vybavit všechny zaměstnance potřebným počtem dezinfekčních prostředků a ochranných pomůcek včetně rukavic, brýlí, a dokonce i respirátorů pro případ výskytu nákazy přímo ve vlaku. Nyní jsme dostatečně zásobení a sortiment průběžně doplňujeme."

Opatření zafungovala. Podařilo se například minimalizovat kontakty mezi zaměstnanci. Jízdní řád se optimalizoval tak, aby nebyly vedeny vlaky, které nejsou nezbytně nutné, a současně aby cestující neztratili možnost se dopravovat především do zaměstnání, na nutný nákup či k lékaři. „Intenzivně komunikujeme i s objednavateli a redukce a omezení služeb nebo odbavení jsou realizovány po dohodě s nimi anebo alespoň za jejich vědomí v těch případech, kde jsme domluveni, že rozhodovací právo je plně v gesci ČD," doplnil Jiří Ješeta.

Prodej jízdních dokladů na brněnském hlavním nádraží během probíhající karantény

Dopad bude výrazný

Přijatá opatření sice pomohla částečně snižovat náklady, nicméně už nyní je zcela zřejmé, že propady výnosů jsou tak dramatické, že bez podpory nebude možné situaci ekonomicky zvládnout. Tedy pouze v režii dopravce. Denní ztráty se podle Ješety pohybují v desítkách milionů, resp. ve stovkách milionů korun měsíčně. České dráhy již nyní jednají o řešení finančních dopadů na řadě míst včetně státní správy. Škody v případě celé skupiny ČD jsou zatím odhadovány na několik miliard korun.

Přijetí razantních opatření, finanční problémy a omezení pracovního nasazení zaměstnanců ČD neznamenají, že by se běžný obchodní a zákaznický život na ČD zastavil. I v náročném období, kterým si firma právě prošla, ČD nadále zajišťují plnění všech svých nejen smluvních závazků. Běží zakázky na nákupy nových a modernizace stávajících vozidel nebo hodnocení plnění smluv v oblasti řazení vlaků, včasnosti jízdního řádu, zajištění přípojů a naplnění vozidlových a staniční standardů. Dopravce i nadále přijímá opatření ke zvýšení kvality služeb.

Bez propouštění

Kvůli vyrovnávání se s ekonomickými následky pandemie ČD nepředpokládají ani plošné propouštění, byť ve vlacích v době největší krize jezdila zhruba desetina cestujících. V posledním dubnovém týdnu však přišly dobré zprávy. Cestujících opět přibylo – zhruba o pět procent. Pozitivně je možné nahlížet i na fakt, že ČD budou i letos do provozu posílat vozidla modernizovaná podle požadavků objednatelů. Na kolejích se objevují například modernizované motorové vozy řady 810 a 814 vybavené novými informačními systémy, zásuvkami 230V/USB, čalouněním sedadel, wi-fi apod. Ve druhé polovině roku budou zahájeny zkoušky zcela nových vozidel, která pro naše zákazníky pořizujeme ve spolupráci s Moravskoslezským nebo Plzeňským krajem. „I nadále budeme také zlepšovat palubní služby, například nabídku ČD Minibaru. Vylepšujeme také naše odbavovací systémy a naši komunikaci se zákazníky," informoval Jiří Ješeta.

Jak šel čas s COVID-19

12. března
Vyhlášen stav nouze. ČD rozhodují o zastavení mezinárodní železniční dopravy.

13. března
Na neurčito je odloženo otevření ČD Muzea v Lužné u Rakovníka, zrušeny jsou nostalgické akce. Noční dálková doprava ČD je ukončena.

14. března
České dráhy končí s poskytováním cateringových služeb.

15. března
Vlakový doprovod nesmí prodávat jízdní, přepravní a rezervační doklady. Jízdenky jsou kontrolovány jen vizuálně.

16. března
Kvůli epidemii nejsou obsluhovány stanice/zastávky Červenka, Uničov a Uničov zastávka, Litovel, Litovel město a Litovel předměstí.

17. března
V Evropě je zastavena mezistátní osobní doprava. ČD začínají šít roušky pro své zaměstnance.

18. března
Vycházení bez roušek je zakázáno. Do šicí kampaně se zapojují železničáři ze ZAP, OCÚ a OCP ČD, i zaměstnanci z GŘ ČD.

19. března
Stát pomáhá Ukrajině přepravit její občany domů. ČD vypraví speciální vlak do Přemyšle, kde na ně počká spoj na Ukrajinu.

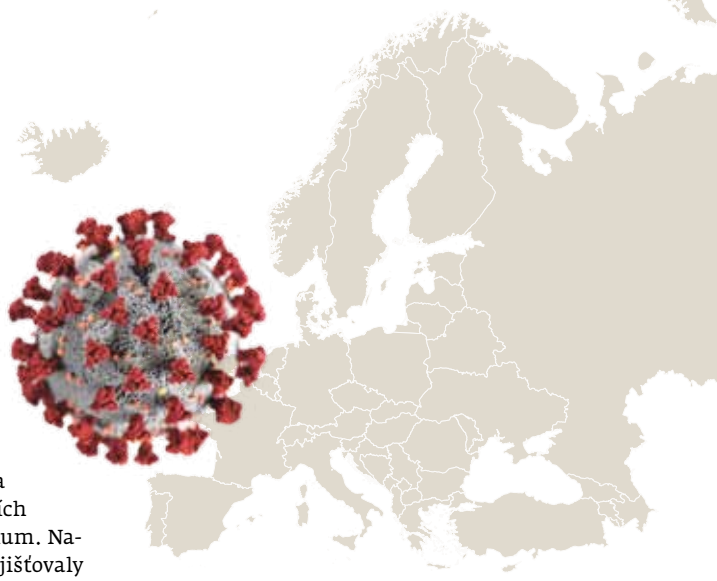
23. března
Budova MD a GŘ ČD omezuje provoz, lidé by měli zůstat doma, v systému home-office. Omezují se další dálkové linky ČD.

6. dubna
Opatření nezastavuje přípravu na plánovaný provoz českých jednotek railjet a rakouských lokomotiv 1216 na spoji Vindobona z Grazu až do Berlína.

26. dubna
Vybrané dálkové linky ČD jsou opět v provozu. Začínají jezdit i odstavené railjety a Pendolina.

?

Podlehla i Evropa



Pandemie nemoci COVID-19 ovlivnila železnici po celé Evropě. Rozsah omezení v jednotlivých státech a zastavení přeshraniční osobní dopravy nemá od konce 2. světové války obdobu. Když v noci z 22. na 23. února obletěla svět zpráva, že rakouské orgány zastavily na italsko-rakouských hranicích ve stanici Brenner vlak EC 86 z Benátek do Mnichova kvůli podezření na nákazu koronavirem u dvou cestujících, byl to první signál budoucích komplikací. Nikdo tehdy ale ještě netušil, že situace bude za několik týdnů směřovat k úplnému zastavení veškeré mezinárodní dopravy.

Foto: Keystone-SDA (2x)

K tomu začalo docházet postupně v první polovině března v důsledku zavádění karanténních opatření v jednotlivých státech. Když byla uvalena karanténa na severoitalské oblasti, zastavila se doprava mezi Itálií a sousedními státy. Zakrátko nato vyhlásily karanténní opatření také Česko, Slovensko, Polsko a další země. To vedlo k zastavení mezistátní osobní dopravy prakticky v celé střední Evropě.

Ovšem ani jiné státy na tom nejsou o moc lépe. Podobná karanténní opatření zavedlo i Dánsko na severu Evropy. Mezistátní doprava se zastavila také mezi Rakouskem a Švýcarskem a zrušena byla většina přímých mezistátních linek mezi Švýcarskem a jeho sousedy. Díky provázanosti železnic v této oblasti je možné cestovat alespoň s přestupy v pohraničních stanicích. Drastická opatření přijímaná italskou vládou v boji s koronavirem pak zastavila dopravu i mezi Itálií a Francií a od 20. března zrušila Francie expresní spoje TGV/ICE mezi Francií a Německem.

Tam, kde se mezistátní vlaky úplně nezastavily, byla kvůli poklesu počtu cestujících omezena nabídka na minimum. Například na začátku dubna zajišťovaly spojení Bruselu s Paříží nebo s Amsterodamem pouze dva páry vlaků Thalys. Spoje TGV do Francie byly odřeknuté stejně jako vlaky IC mezi Belgií a Nizozemím.

Historické minimum spojů

Po zavedení velmi přísných karanténních opatření v Paříži, ale v podstatě v celé Francii výrazně snížily svou nabídku také francouzské SNCF. Na konci března nejezdily vlaky kategorie TGV Ouigo a nabídka spojů TGV Inoui klesla z 90 na 40 spojů. Rozsah nabídky InterCité klesl na 7 % obvyklého rozsahu provozu. Platit začala opatření, aby nebyli cestující příliš blízko u sebe, proto jsou pro jednu osobu vyhrazena dvě místa.

Redukce vlaků nastala také v Německu. Nabídka regionální dopravy klesla v řádu o desítky procent a intervaly vlaků se na mnoha linkách zdvojnásobily.

Nebývalé omezení dopravy zasáhlo Itálii, jednu z nejpostiženějších zemí koronavirem. Dramaticky rostoucí počty nakažených a mrtvých vedl tamní vládu prakticky k „vypnutí“ celé země. V chodu zůstala jen nezbytná strategická infrastruktura. To se projevilo i na železnici. Dálková doprava se téměř zastavila a dosáhla nejmenšího rozsahu v historii Itálie. Nabídka spojů FS TrenitaliaFrecciа (Frecciarosa a Frecciabianka) a privátních vlaků Italo se snížila na pět párů pro celou Itálii. Počet spojů InterCity klesl na pouhé tři páry.

Lazaretní vlaky TGV

Skutečnou válku s neviditelným koronavirem pak připomínají zvláštní zdravotnické vlaky. SNCF vypravila během března hned několik rychlovlaků TGV vybavených zdravotní technikou pro přepravu desítek nejvážnějších případů z přetížených nemocnic v Paříži a na východu Francie do oblastí, které nejsou koronavirem dosud tak vážně zasaženy. Vlaky odjížděly z Paříže, Štrasburku a Mylhúz do regionů Pays de la Loire a Nouvelle-Aquitaine.

Slovensko zavedlo od 14. března na celém území sobotní jízdní řád, což představuje snížení denního výkonu asi o 33 %. Postupně zrušilo také většinu služeb. Dne 18. března se zastavily také spoje InterCity.

Rakousko zavedlo v regionální dopravě nedělní jízdní řád a u dálkových spojů snížilo nabídku až o 50 %. Prakticky tak prodloužilo interval na dvojnásobek. Podobně řešilo omezení dopravy od poloviny března Švýcarsko. Švýcaři nejprve snížili rozsah provozu v dálkové i v regionální dopravě o více než 50 %. Intervaly se prodloužily z 15 na 30 minut u regionálních spojů a z 30 na 60 minut u dálkové dopravy.

Nákladní doprava se nezastavila

Na rozdíl od osobní dopravy se nákladní vlaky nezastavily. Nyní se ukázala její výhoda, kdy snáze překonala hranice uzavřené pro zdravotní kontroly řidičů kamionů.

Francouzské SNCF i italský státní nákladní dopravce dostaly strategické úkoly při zásobování významných podniků nezbytných pro fungování státu, nebo při přepravě potravin a zdravotního materiálu, pohonných hmot, surovin pro výrobu dezinfekce. Během druhé poloviny března zajistila Mercitalia, dceřiná firma státních FS pro nákladní dopravu, přepravu 2 000 tun zboží pro armádu.

Celkově však evropská železnice zaznamenala pokles nákladní přepravy. SNCF Fret hovoří až o 40% redukci. Pokles přepravy zaznamenaly kyvadlové vlaky v Eurotunnelu. Ve srovnání s loňským březnem přepravily skoro o 30 000 kamionů méně (pokles o 18 %) a u osobních aut byl pokles o 80 000 vozů (-46 %).

Technické specifikace interoperability jsou základem specialistů VUZ

S železnicí se Václav Souček, vedoucí oddělení infrastruktury úseku technického ředitele Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ), seznámil už v útlém věku. Doba pokročila a dnes je zkušeným, klíčovým pracovníkem ústavu a posuzuje stavby z pohledu technické specifikace pro interoperabilitu (TSI). Co jeho práce obnáší? A kolik jí jeho tým zvládne za rok?

Josef Holek | Foto: Martin Harák, archiv Václava Součka

Dnes to zní úsměvně, ale není to tak dlouho, kdy nebylo ještě úplně běžné vlastnit automobil. Vlak byl pro řadu obyvatel důležitým dopravním prostředkem do práce i do školy anebo na výlety do přírody či za přáteli. Tehdy vyrůstal i Václav Souček, vedoucí oddělení infrastruktury úseku technického ředitele VUZ. „Mám jeden zážitek, který možná nenápadně ovlivňoval moje rozhodnutí věnovat se železnici," začal vyprávět pan Souček. „V roce 1989 to byly oslavy spojené se 150. výročím železnic v Československu. Slavnosti byly v Brně velkolepé, od výstavy historické a současné železniční techniky, přehlídek až po opravu výpravní budovy nádraží. Bylo to úžasné. Dokonce mám zajímavé výstřižky," chlubí se a ukazuje na černobílý snímek party hochů u parní lokomotivy.

Později vystudoval brněnskou střední průmyslovou školu stavební a po maturitě pokračoval ve studiu na Fakultě stavební VUT v Brně. Tam díky pedagogům objevoval kouzlo železnic, takže si vybral studium zaměřené na železniční konstrukce a stavby. „Historicky vzato, nějaké stavařské a železničářské geny v rodině mám. Pradědeček byl traťmistrem a jeho syn byl stavebním inženýrem. Ke stavařině a železnicím jsem přicházel postupně."

Začátky na brigádě

Prvním zaměstnáním na železnici byla brigáda, ještě v dobách studií na VŠ. Získání postu bylo prý poněkud nestandardní. „Jednoho dne cestou ze školy jsem se šel zeptat na brigádu. Zcela naivně a nepřipraven jsem vstoupil do budovy Českých drah a vnutil se přes vrátného k někomu, kdo by mohl mít zájem o brigádníka. Řízením osudu jsem se nakonec dostal až na oddělení Technické ústředny dopravní cesty, kde zrovna uvítali jedny ruce k digitalizaci oblastí číselníku M12 nad traťovými schématy. Nejspíš mi tehdy prošlo rukama snad každé schéma dopravny v naší síti," vzpomíná.

Poprvé však přišel do VUZ jako student, tehdy v rámci exkurze na zkušební okruh v Cerhenicích, kde mu i jeho spolužákům nabídli pracovat ve VUZ v oblasti autorizované osoby. „Za pár dní mi volal jeden z dnešních kolegů, jestli bych měl zájem se přidat. Po nástupu bylo nejdříve nutné se seznámit s činností autorizované osoby a posuzováním shody. K tomu bylo pro pochopení potřebné prostudovat evropskou a národní legislativu. Při posuzování samotném pak načítat spoustu norem a předpisů," konstatuje.

Týmová práce základem

V týmu Václava Součka nejsou rozdělené role, každý je plnohodnotným členem a je schopen se k projektu vyjádřit. Na základě osobních preferencí sice každý inklinuje k nějaké specifické části. Ovšem toto zaměření není nijak předepsáno a vychází z osobního přínosu každého člena týmu. Na oddělení infrastruktury VUZ pracuje šest specialistů, přičemž způsobilost pro danou činnost má i kolega z jiného oddělení. Délka projektu je velmi závislá na jeho rozsahu a také na fázi, ve které se posuzuje, a to od jednotek dní až po měsíce. Každý rok zvládne VUZ posoudit zhruba sedmdesát staveb. Pro výkon činnosti v oblasti posuzování shody má ústav oprávnění pracovat i v zahraničí.

Posuzování parametrů

Čím se tedy pan Souček zabývá nyní? Pojmeme to zeširoka. Infrastruktura tvoří z pohledu předpisů tři základní oblasti. První oblastí je železniční infrastruktura, tedy koleje, výhybky, mosty, nástupiště a podobně. Druhá oblast je zaměřená na přístupnost osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Poslední oblastí je bezpečnost v železničních tunelech. Pro každou tuto oblast byly vydány technické specifikace pro interoperabilitu (TSI). „Náplní naší práce je posoudit, zda je určitý parametr splněn, respektive je ve shodě. Proces tohoto posouzení je většinou rozdělen do dvou fází. Předmětem první fáze je kontrola projektové dokumentace a ve druhé fázi probíhá kontrola realizace stavby. Pokud zjistíme nějaké nesrovnalosti, tak je předáváme našim partnerům, aby mohli zajistit opravu. Tu musíme následně ověřit, zda je opravdu ve shodě s požadovanými vlastnostmi.“ Výstupem je zpráva, na jejímž základě mohou specialisté v případě kladného výsledku vydat certifikát.

VUZ dále nabízí nezávislé posouzení shody procesu řízení rizik, kde je činnost zaměřena na kontrolu dodržení procesu, jak v daném případě byla řízena

VUZ Výzkumný Ústav Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD

rizika a zda byla řádně provedena opatření vedoucí k jejich přijatelné míře. K největším projektům patří stavby na III. a IV. tranzitním koridoru, které se za poslední dekádu postavily či stále ještě staví. K těm největším pak Souček řadí stavby, kde se nacházejí nově budované tunely.

Práce i v terénu

Zdálo by se, že jde jen o šedou úředničinu. Není to tak docela pravda. „Chodíváme do terénu na inspekce, kde ověřujeme, zda realizace odpovídá návrhu, splňuje legislativní požadavky a je tedy ve shodě. Těžiště činnosti na stavbách je spojeno s pohybem cestujících, a to především osob s omezenou schopností pohybu a orientace,“ vysvětluje Václav Souček.

VUZ drží krok s moderními trendy a odborníci se zapojují v rámci evropských či tuzemský projektů. „Jsme také aktivními účastníky na jednáních evropských skupin osob zabývajících se posuzováním shody v oblasti železnic. V oblasti legislativy připomínkujeme návrhy s ohledem na naše zkušenosti s jejich uplatňováním,“ říká Souček.

Kam by se ale měla nejen infrastruktura posunout? „Je nutné se zamýšlet nad výstavbou parkovišť v příměstských aglomeracích, kde může železnice značně pomoci dopravní situaci ve městech. Kde lze očekávat vývoj, je oblast využívání telematických aplikací, a to těch dalších, než je již fungující on-line nákup jízdenek. V mobilních telefonech budeme mít třeba přístup k informacím o obsazenosti jednotlivých vagonů. S přechodem na on-line bude zajímavé sledovat, jak se budou využívat výpravní budovy pro jiné služby. Vše je přitom důležité chápat v širším měřítku mobility jako celku. Úlohou VUZ bude v tomto ohledu dále vykonávat svou činnost v nejlepší možné kvalitě,“ uzavřel Václav Souček s tím, že VUZ nabízí komplexní služby všem zákazníkům, tedy nejen posouzení shody s technickými specifikacemi, ale také nezávislé posouzení řízení rizik.

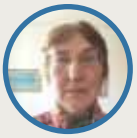
ŘEKLI O VÁCLAVU SOUČKOVI

Ondřej Fanta
technický ředitel VUZ

Pan Souček je odborně velmi na výši, racionálně uvažuje a umí přinést nový pohled. Moc rád s ním spolupracuji a škoda jen, že sedí v Brně.

Marek Pětioký
vedoucí kanceláře autorizované osoby a technického ředitele VUZ

S Vaškem Součkem se známe asi 10 let a vždy jsem si cenil nejen jeho odborných znalostí, ale i vynikajících manažerských schopností a také nadstandardních komunikačních dovedností při jednání se zákazníky. Oddělení infrastruktury v něm má velmi silnou a stabilní oporu a je mi ctí s ním spolupracovat.



Alena Novopacká
představitel vedení pro jakost, VUZ

Vaška znám víc než deset let. Poznala jsem v něm skvělého člověka a kamaráda, kterého si nesmírně vážím. Je jedním z nejlepších odborníků, jakého na ústavu máme. Ale vážím si ho nejen pro jeho odborné schopnosti, ale především jako člověka, který je bez ohledu na svůj čas a na své vlastní starosti kdykoliv ochoten pomoci, poradit. Je to kolega a přítel, který nezklame.

Vladimír Tomandl
specialista pro subsystém infrastruktura, VUZ

Hledáte někoho, kdo vám bude pečlivě naslouchat, poradí vám dle svého nejlepšího vědomí a svědomí, kdo vás ochotně nasměruje, a přesto zůstane otevřený myšlenkám druhých a nebrání se žádnému, byť netradičnímu řešení?! Hledáte člověka, který je inspirující, ale jako vedoucí s vámi nikdy nejedná povýšeně? Takového, který je schopný při řešení určité problematiky v kanceláři i ponocovat, dokud není s výsledky své práce spokojený? Již hledat nemusíte. Poznali jste Václava... A za těch 15 let, co se známe, mohu vše zmíněné odpřísáhnout.

ČD Cargo zajišťuje **přepravy lihu pro dezinfekci**

Lidská společnost prochází obdobím těžké zkoušky, která nemá přinejmenším v posledních desetiletích obdoby. Pandemie onemocnění COVID-19 zasáhla v podstatě celý svět a Evropa je jedním z jejích ohnisek. Většina opatření směřujících alespoň ke zpomalení šíření této choroby a omezování jejích následků na zdraví a životy lidí vede k drastickým zásahům do chodu ekonomiky, až v podstatě k jejímu zastavení. Postižené jsou tak téměř všechny oblasti výroby i služeb včetně dopravy, železniční nákladní nevyjímaje.

Michal Roh | Foto: Michal Roh, Michael Hempel

Jednou z priorit, kterou muselo řešit nejen ČD Cargo, bylo zajištění dostatečného objemu dezinfekčních prostředků. Jejich nedostatek na počátku epidemie sužoval celou Českou republiku. Příležitosti se chopili výrobci biopaliv, kteří se rychle přeorientovali na výrobu lihu, respektive dezinfekce Anti-Covid – tekuté dezinfekce primárně určené k očistě rukou. Ta je připravována podle receptury Světové zdravotnické organizace. Základní surovinu představuje právě bezvodý líh, ke kterému se přidává peroxid vodíku, destilovaná voda a glycerol. Aby mohla příslušná firma Anti-Covid vyrábět, musí mít povolení od ministerstev zdravotnictví a zemědělství. Produkci a dodávky pak kontroluje ministerstvo průmyslu a obchodu. ČD Cargo spolupracuje se dvěma významnými výrobci lihu, se společností Tereos TTD a Ethanol Energy.

Začátek na vlečce ve Vrdech

Ve čtvrtek 19. března 2020 v podvečer odjela z vlečky Ethanol Energy ve Vrdech skupina šesti kotlových vozů s lihem, které byly jako ad hoc vlak přepraveny do Šlapanova a ještě v noci přistaveny na vlečku firmy ČEPRO. Přeprava dalších šesti vozů následovala v úterý 24. března. Tentokrát byly vozy přepraveny běžnou vlakotvorbou, ale i tak dorazila na vlečku ve Šlapanově po necelých 16 hodinách. Celkem bylo v březnu přepraveno

720 tisíc litrů lihu. Pokračování přeprav přerušila výluka v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava a s ní související zákaz nakládky do stanic Šlapanov a Dobronín. Výluka byla ukončena 5. dubna a přepravy mohly být obnoveny.

Dovoz lihu ze zahraničí

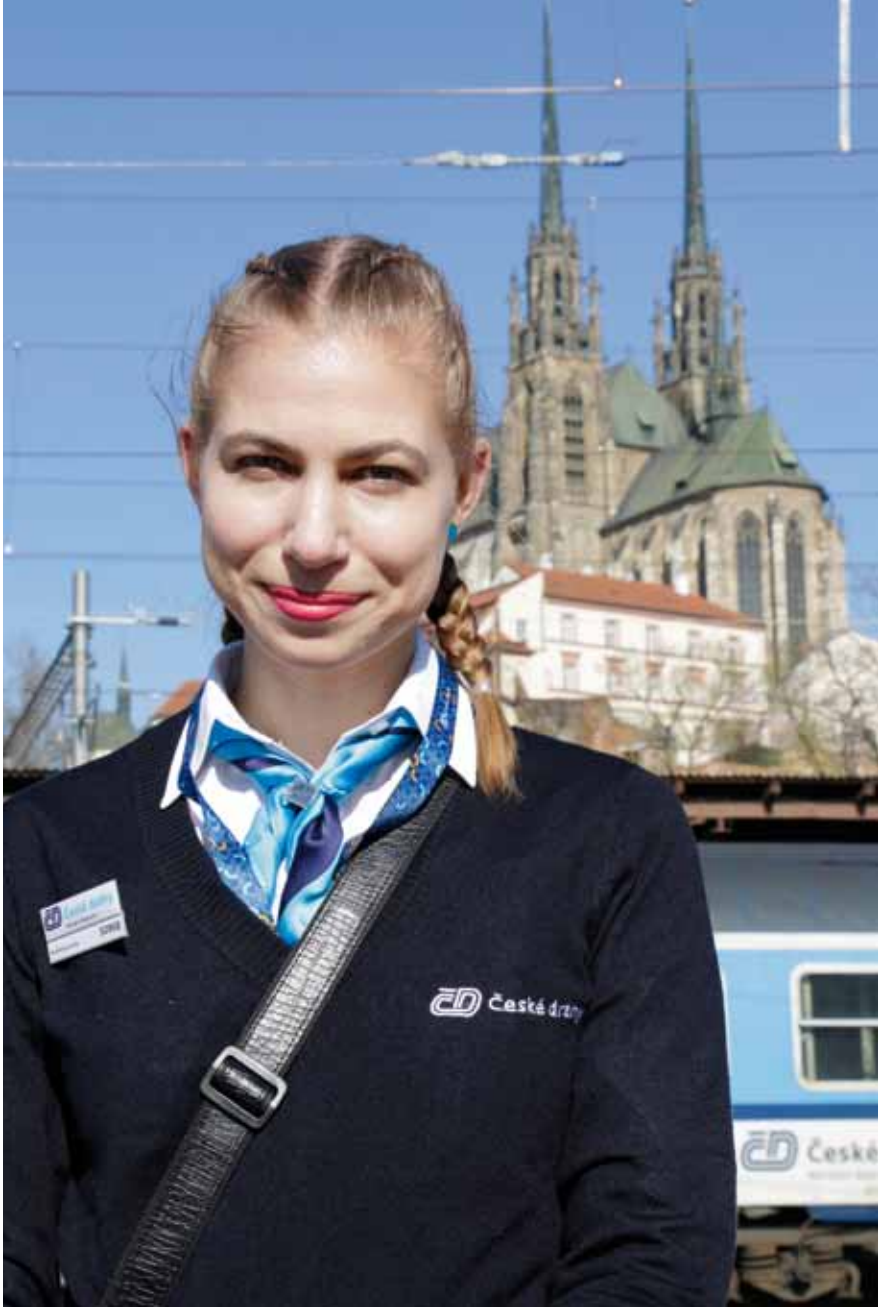
V sobotu 4. dubna překročila státní hranici České republiky ucelená souprava 18 prázdných kotlových vozů, která směřovala do skladů firmy Vopak v Rotterdamu. Zde byly cisterny naplněny lihem a ihned se vydaly na cestu zpět. Do Děčína vlak přivezl dopravce HSL Logistik GmbH a na následující úsek do Nymburka byl nasazen vlajkový Vectron 383.009 ČD Cargo. Závěrečný úsek do Dobrovice se odehrál v režii „Bizonů“ 753.615+616. Obchodně přepravy lihu zastřešila společnost Interfracht, která je dlouholetým klientem naší firmy. Všechny zúčastněné subjekty tak významnou měrou přispěly k zajištění dostatku účinných dezinfekčních prostředků na našem trhu.

„Chceme poděkovat celému týmu ČD Cargo za skvěle odvedenou práci, perfektní nasazení, rychlost a dotažení až do samotného konce a příjezdu do Dobrovice. Vše klapalo a běželo perfektně. Zákazník Tereos TTD je s námi velice spokojen. Velice si vážíme spolupráce s ČD Cargo, protože víme, že v těchto situačních transportech, které jsou mnohdy ušity na míru ze dne na den nebo spíše z hodiny na hodinu, uděláte maximum. Za to vám patří velký dík. Budeme se těšit na další společné výzvy.“ To jsou slova uznání, která ČD Cargo obdrželo od společnosti Intrefracht. Pochopitelně nás moc potěšila.

Současná situace ovlivňuje životy nás všech. Na druhou stranu také zdůrazňuje výhody železniční nákladní dopravy v porovnání se silniční. Nejrůznějšími omezeními především v oblasti mezinárodní dopravy je silniční nákladní doprava zasažena mnohem více než železniční. Propustnost tratí se i díky omezování osobní železniční dopravy zvýšila a ani hraniční přechody nejsou v současné době pro železniční nákladní dopravu významnou překážkou, na rozdíl od často mnoho desítek kilometrů dlouhých front kamionů čekajících na hraniční kontroly.

Poděkování od klienta

„Chceme poděkovat celému týmu ČD Cargo za skvěle odvedenou práci, perfektní nasazení, rychlost a dotažení až do samotného konce a příjezdu do Dobrovice. Vše klapalo a běželo perfektně. Zákazník Tereos TTD je s námi velice spokojen. Vážíme si spolupráce s ČD Cargo, protože víme, že v těchto situačních transportech, které jsou mnohdy ušity na míru ze dne na den nebo spíše z hodiny na hodinu, uděláte maximum. Za to vám patří velký dík. Budeme se těšit na další společné výzvy.“ To jsou slova uznání od společnosti Intrefracht.



Z vlaků do oblak a zase zpět

I když Aneta Ochránková ze Zákaznického personálu Brno doprovází vlaky teprve pár měsíců, už nyní je přesvědčená, že se v této práci našla. Kromě toho, že ji baví, zažívá díky ní každý den něco nového, zkrátka žádný stereotyp. Podobný pocit má možná celá řada jejích kolegů, nicméně Aneta se od nich trochu odlišuje. Po začátcích na železnici v roli stevardky obsluhující minibar se rozhodla pro změnu a začala létat jako letuška na evropských mezinárodních linkách. Vlaky se jí ale dostaly pod kůži tak hluboko, že letadla po skončení loňské turistické sezony opustila a v současnosti doprovází vlaky Českých drah.

Martin Harák | Foto: autor

Ve druhém ročníku studia na Slezské univerzitě v Opavě se Aneta zcela náhodou dostala na brigádu u Českých drah, kde především mezi Ostravou a Prahou pracovala jako stevardka neboli vlakuška. Zprvu si myslela, že to bude záležitost jen po dobu školy, jenže si na vlaky tak zvykla, že i po dokončení studia zůstala železnici věrná. „Opravdu jsem tu práci měla moc ráda a jezdila ještě asi další dva roky. Už tehdy jsem si uvědomila, že nejsem typ člověka do kanceláře. Potřebuji nějakou akci a mám navíc ráda práci s lidmi, i když je to s některými občas těžké. Nakonec jsem po více než čtyřech letech na železnici skončila. Stalo se tak i proto, že jsem měla v plánu se přestěhovat z Ostravy do Brna a chtěla se profesně posunout dále. Bylo mi to ale líto, pravidelně jsem totiž jezdila na expresu Hutník a za ta léta ve vlaku už měla své oblíbené cestující, na které jsem se vždy těšila. I teď se mi po nich ještě občas zastesknе,“ vzpomíná s trochou nostalgie Aneta Ochránková.

Aneta tedy nakonec odešla z prostředí železnice a vstoupila do služeb jedné z leteckých společností a začala pracovat jako letuška. Sama přiznává, že původně o tomto povolání vůbec neuvažovala, protože o sobě měla velké pochybnosti. Byla přesvědčená, že na tuto profesi nemá dostatečné předpoklady. „Limitovala mě především jedna z dovedností, které palubní průvodčí musí umět, a z níž zkoušeli i nás – a to je plavání. Bude to znít divně, ale já jsem se to v dětství nenaučila a pak jsem to tak nějak nechala být. Rozhodla jsem se, že se tedy naučím plavat, abych se o práci mohla ucházet, a přihlásila se do kurzu pro dospělé neplavce. To, co se mi nepodařilo za celý život, jsem nakonec zvládla za dva měsíce, takže jsem překonala sama sebe,“ usmívá se slečna průvodčí. Potvrdila tím, že když člověk chce, může vystoupit ze své „komfortní“ zóny, což se možná u mnohých z nás projevuje i v dnešní situaci.

Létání jen zkušební epizodou

Poznala zblízka nevšední prostředí letectví, skvělé kolegy a utvrdila se v tom, že práce v dopravě a s lidmi ji těší a naplňuje. Když se ucházela o práci letušky, při výběrovém řízení bylo jasně dané, že jde pouze o sezonní práci na dobu určitou. To jí však vyhovovalo, protože letectví si chtěla spíše jen vyzkoušet. „Hned ze začátku jsem věděla, že se chci vrátit zase zpátky na vlak. Práce v letectví je

sice okouzlující, ale mně jsou bližší vlaky a prostředí železnice," říká přesvědčivě. I na práci palubní průvodčí, tedy letušky, musí člověk získat nezbytná osvědčení, takže se také zde skládají zkoušky, které jsou poměrně náročné. Obsahují technické základy, angličtinu a zdravovědu. Stěžejní jsou nácviky nouzových evakuací, pro něž jsou dané povely, které člověk musí spolehlivě znát. „Úkony, které vidí samotní cestující jak u palubní průvodčí v letadle, tak u průvodčí ve vlaku, jsou jen špičkou ledovce toho, co práce ve skutečnosti obnáší," vysvětluje průvodčí Aneta.

Letuška je často označována jako „servírka v letadle" a průvodčí ve vlaku cestující vnímají hlavně jako někoho, kdo kontroluje lístky. V obou případech to samozřejmě není pravda. Jak letušky, tak vlakoví průvodčí jsou zejména od toho, aby zajistili bezpečnost při přepravě cestujících. „Letadla Boeing 737 verze 800 a 400, v nichž jsem létala, vždy doprovázely čtyři letušky – tři řadové a jedna vedoucí kabiny, jež před každým letem rozdělila pozice. Na základě těchto pozic byly přiděleny i povinnosti, které musely být splněny. Například jedna letuška měla na starost instrukce u nouzových okenních východů, jiná zase instruovala o bezpečnostních pomůckách matky s dětmi. Před vzletem muselo být vše zabezpečené, cestující připoutaní a až poté dostali piloti pokyn, že kabina je připravena na vzlet," vysvětluje slečna průvodčí práci v letadle. Podle ní to byla více kolektivní práce než ve vlaku, kde je člověk většinou sám, popřípadě jen s jedním kolegou. V letadle se jí oproti vlaku líbilo i to, že se tam nedostal žádný černý pasažér nebo bezdomovec.

Překvapením zkoušky u ČD

Aneta Ochránková připustila, že při práci vlakušky něco málo vypozorovala u vlakových posádek, takže díky informacím od kamarádů z železnice byla před vstupem k Českým drahám do Zákaznického personálu již trochu připravená. Tušila, že složení řady odborných zkoušek není úplně jednoduché, ale i tak nakonec byla zaskočena rozsahem znalostí a náročností. „Přípravám na zkoušky jsem věnovala více času a energie než třeba maturitě, přesto jsem musela dopravní část složit opakovaně. Nakonec se vše podařilo, ale to jen proto, že já a moji kolegové v zácvikové skupince jsme měli k dispozici skvělého břeclavského supervizora Luďka Štourače, který se nám věnoval. Chtěla bych mu touto cestou ještě jednou poděkovat za jeho trpělivost a lidský přístup. Téměř všechno, co jsem se naučila a co teď znám, je jeho zásluha. Je to zkrátka člověk na svém místě a znalosti umí kvalitně předat," líčí nelehké začátky na železnici, kterou má tak ráda.

ANETA OCHRÁNKOVÁ

Po absolutoriu studia na Filozoficko-přírodovědecké fakultě Slezské univerzity v Opavě v roce 2016 kontinuálně pokračovala v práci stevardky obsluhující minibar ve vlacích Českých drah, kde byla brigádně zaměstnaná od roku 2014. V roce 2019 přestoupila k letecké společnosti Smartwings jako sezonní palubní průvodčí (letuška), odkud se na podzim téhož roku vrátila zpět na železnici, kde od té doby pracuje jako průvodčí vlaků osobní dopravy ČD v ZAP Brno. Volno tráví se svými psy, dlouhosrstou kolií Emilkou a kříženkou Shivou. Cvičí s nimi dog dancing a také agility.

Rozvoj S-Bahnu podpoří miliardové investice

Německo má jeden z nejrozsáhlejších evropských systémů městské a příměstské železnice. V němčině je označovaná jako S-Bahn a ve francouzštině jako R.E.R. Pětice nejvýkonnějších provozů v Německu obsluhuje aglomerace s téměř 25 miliony obyvatel, disponuje sítí o délce přibližně 1 400 km, ročně uskuteční kolem 90 milionů vlkm a přepraví 1,3 miliardy cestujících, o něž se stará 6 200 zaměstnanců. Jejich další rozvoj podpoří miliardové investice.

Petr Šťáhlavský | Foto: DB AG

Pětice největších provozů v Berlíně, Hamburku, Mnichově, Frankfurtu (Rhein-Main) a Stuttgartu přepraví přibližně 3,5 milionu cestujících, což je více než polovina všech zákazníků regionální a dálkové dopravy DB. Ovšem zdaleka to nejsou všechny provozy S-Bahn na území Německa. V současnosti jich fungují u našeho západního souseda téměř dvě desítky.

Začalo to v Berlíně

S-Bahn se narodil v Berlíně. Za den zrození je považován 11. červen 1928, kdy se rozjely elektrické vlaky na páteřní východo-západní městské trati mezi Slezským (dnes Východním) nádražím a Charlottenburgem. Ovšem za zrod by se dalo považovat i otevření této páteřní čtyřkolejné trati napříč Berlínem s odděleným provozem dálkových a regionálních vlaků v roce 1882. Nebo rok 1930, kdy vzniklo charakteristické logo s výrazným bílým písmenem S v zeleném poli.

Podobná městská dráha vznikla ve 30. letech také v Hamburku. Označení S-Bahn se zde užívá od roku 1934. Provozy v Berlíně a v Hamburku jsou charakteristické samostatnou infrastrukturou a napájením ze třetí kolejnice (800 V DC, resp. 1 200 V DC v Hamburku). Místní vlaky jsou proto podobné soupravám metra, přestože často zajíždějící daleko za hranice města.

Nové projekty až v 60. letech

Další systémy S-Bahnu vznikly až v 60. a 70. let 20. století. Poválečné projekty však opustily myšlenku na specifickou infrastrukturu a využily klasickou železnici s napájením 15 kV 16,7 Hz z troleje. Pouze na frekventovaných úsecích doplnili samostatné koleje a v centrech měst postavili nové podzemní tratě místo metra. Díky tomu mohou vlaky S-Bahnu jezdit i na klasické síti a obsluhovat širší území bez velkých investic.

V roce 1967 se rozjela první linka S-Bahn Rhein-Ruhr. V roce 1972 u příležitosti olympiády zahájil provoz S-Bahn v Mnichově, v roce 1978 provozy ve Frankfurtu nad Mohanem a ve Stuttgartu. Také v bývalé NDR vznikly nové linky S-Bahnu, v roce 1974 v Rostocku a v Magdeburgu. Později je doplnily další systémy v různých místech Německa a všechny provozy se neustále rozrůstají a stoupá jejich vytížení. Například v Mnichově stoupl denní počet cestujících z 250 000 v olympijském roce 1972 na současných 840 000.

ETCS i automatický provoz

Počet cestujících S-Bahnu roste po celém Německu. Například v Berlíně to bylo několik let za sebou o 10 %. Některé provozy jsou na hranici své kapacity a na páteřních tratích v centrech jsou běžné dvouminutové intervaly. Proto se infrastruktura modernizuje.

Tratě i vozidla jsou vybavovány ETCS, které má umožnit zkrácení intervalů a zvýšení propustnosti přetížených tratí. V Hamburku připravují dokonce prv-

ní německý zcela automatický provoz na železnici. Od roku 2021 by měla být celá 23 kilometrů dlouhá linka S21 vybavena nejen ETCS, ale navíc systémem ATO pro plně automatické vedení vlaků. Díky tomu se předpokládá zvýšení počtu spojů až o 20 %.

Ve Frankfurtu nad Mohanem přispělo k vyšší kapacitě a plynulosti provozu nové elektronické stavědlo, které řídí provoz na páteřním úseku v tunelu pod centrem. V Mnichově se hovoří dokonce o stavbě druhé páteřní podzemní tratě pod centrem města, která by odlehčila současné přetížené trati.

Miliardy pro vlaky

Plán modernizace vlaků je rozsáhlý. Jen v pěti největších provozech jde o investici kolem 2 miliard euro. Přibližně 900 milionů stojí pořízení 106 vlaků řady 483 a 484 pro Berlín. Jedná se o dvouvozové „čtvrtvlaky" a čtyřvozové „půlvlaky", tedy celkem o 382 vozů z produkce konsorcia Stadler – Siemens. Do pravidelného provozu budou uvedeny v roce 2021 a obslouží linky S46, S47, S8 a okružní S41/S42.

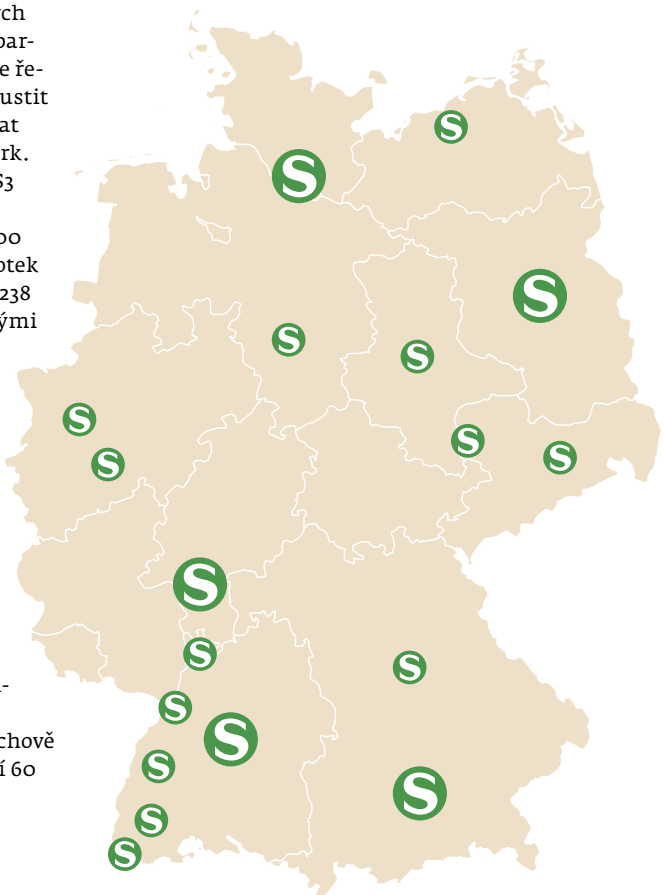
Více než 200 milionů euro je určeno na modernizaci 309 „čtvrtvlaků" řady 481 vyráběných v letech 1996 až 2004. Dosazeno bude přes 27 000 nových sedaček, skoro 6 000 dveřních křídel, přes 8 000 oken, 4 000 bezpečnostních kamer a téměř 32 000 m² nových podlahových krytin.

V Hamburku investují do 72 nových vlaků řady 490 od společnosti Bombardier půl miliardy euro. Část vlaků je řešena jako dvousystémová. Může opustit speciální tratě S-Bahnu a pokračovat po klasické železnici mimo Hamburk. Toho se využívá například u linky S3 do města Stade.

DB Regio v Mnichově investuje 300 milionů euro do modernizace jednotek 423. Bavorská metropole disponuje 238 čtyřvozovými jednotkami vyráběnými konsorciem Bombardier – Alstom (resp. jejich předchůdci) v letech 1998 až 2007. Při modernizaci bude dosazeno 34 000 nových sedaček, 750 km nové kabeláže, přes 1 900 vnitřních monitorů a stejný počet vnějších LED informačních panelů a přes 36 000 m² nových podlahových krytin.

Běží i další projekty zvyšující atraktivnost S-Bahnu u našich západních sousedů. V provozech Stuttgart a Rhein-Main je na všechny vlaky postupně dosazena wi-fi. Modernizují se i stanice. Jen v Mnichově vloží do nového obložení a osvětlení 60 milionů euro.

Provoz	Cestujících za rok	Počet zastávek	Délka v km	Počet zaměstnanců	Počet vozidel	Výkon vlkm
Berlín	436 mil.	166	327	2 800	650	32 mil.
Hamburk	280 mil.	68	147	1200	194	13 mil.
Mnichov	280 mil.	150	434	1 200	253	21 mil.
Rhein-Main (Frankfurt)	150 mil.	110	300	700	205	15 mil.
Stuttgart	131 mil.	83	215	635	157	11 mil.



Provozy S-Bahnu v Německu

Berlín
Hamburk
Stuttgart
Rhein-Main
Frankfurt nad Mohanem
Mnichov
Rostock
Hannover
Drážďany
Mitteldeutschland
Lipsko/Halle
Magdeburg
Rhein-Ruhr
Essen/Dortmund/Duisburg
Kolín nad Rýnem
Norimberk
Rhein-Neckar
Mannheim
Offenburg
Breisgau
Freiburg
Basilej
Karlsruhe

Motorový vůz VT 135 ve velikosti TT

Motorový vůz řady VT 135 byl určen pro osobní přepravu na vedlejších tratích někdejších říšských drah. Vznikl ve 30. letech 20. století. V 60. letech firma Piko vyvinula jeho zmenšeninu v modelové velikosti H0 a v první dekádě 21. století jej v téže velikosti na trh uvedla firma Tillig. V roce 2012 se na modelářském fóru TT-Board stal modelem roku výrobek firmy Kres ve velikosti TT. Jaký je nejnovější model, jenž je součástí limitované 150kusové edice projektu MankaTT?

Michal Bednář | Foto: autor

Málokdo asi ví, že po válce se vůz vyskytoval i na našich tratích, byť jen asi osm let. I ten krátký čas ovšem stačil k tomu, aby se po několika desetiletích verze ČSD objevila i na stodvacetkrát zmenšených kolejích, ať už díky svépomocné úpravě, nebo později jako malosériový model právě od firmy Kres. V minulosti jsem se již s některými produkty tohoto výrobce setkal, některé jsou i v mé sbírce, proto mám o výši pomyslné kvalitativní laťky této firmy celkem jasnou představu. Nejnovější model ve velikosti středu vznikl díky limitované 150kusové edici projektu MankaTT v analogovém

+

- spíše rarita u ČSD
- perfektní jízdní vlastnosti
- perfektní povrchová úprava

–

- vyšší cena
- spíše rarita u ČSD

HODNOCENÍ

99 %

Model hodnotím velice kladně. Přiznám se, že nevím, co bych víc napsal. Vše důležité bylo zmíněno, případný zájemce o tento model jeho nákupem určitě neprohloupí, neboť se jedná vskutku o špičkový model. Prostě Kres. Výroba přímo v Německu je na výsledku vidět, byť je vykoupena vyšší cenou, kterou sice uvádím jako jediné negativum, ale vlastně je opodstatněná a akceptovatelná. A to chybějící jedno procento v hodnocení? To si nechávám spíše jako rezervu pro případ, že bych se v budoucnu setkal s dalším, ještě lepším modelem.

i digitálním provedení. Za zapůjčení děkuji panu Michalovi Lalákovi.

Vzhled a vybavení

Motoráček je uložen v pevné kartonové krabici s přesně tvarovanou molitanovou výstelkou. Balení je univerzální, krabička je delší a rovněž výstelka je připravena na uložení dvou vozů. K modelu v německých verzích se totiž vyrábí i přívěsný vůz a oba lze zakoupit též v setu. Tento způsob balení naprosto dostatečně chrání model před poškozením, molitan model obklopuje ze všech šesti stran. V krabičce je přiložena dokumentace s popisem předlohy i modelu (u modelu jsou základní technické informace podrobnější, než je obvyklé), s pokyny pro zprovoznění a s nákresem jednotlivých dílů modelu.

Povrchová úprava modelu je opravdu perfektní. Potisk nemá žádné kazy, jednotlivé proužky jsou naprosto ostré a čisté. Rovněž nápisům není co vytknout. I ty nejmenší lze přečíst, i když na některé bude již zřejmě nutno použít lupu. Madla u vstupních dveří a na rozích skříně jsou dodatečně dosazená. Kliky dveří jsou plastické a barvené, takže dobře vyniknou.

U modelu nenajdeme žádné dolepovací doplňky. Háky šroubovky jsou již instalovány z výroby, stejně tak hadice, vzduchojemy a další detaily pojezdu. Jediným přibaleným dílem je jedna normovaná šachta pro spřáhlo. Ta se instaluje po vyjmutí imitace brzdových komponent z kinematiky na jednom z čel.

Délka vozu přes nárazníky je dle dokumentace 102,3 mm, po přepočtu 12 276 mm, což velice přesně odpovídá délce předlohy 12 280 mm. Na obou čelech modelu jsou kinematiky, které se dají, kromě krátkého spojení, využít ještě k jedné věci. O tom se zmíním později.

Skla jsou z čirého plastu, na oknech kabiny jsou znázorněny stěrače v černé barvě. V útrobách se nachází zjednodušené vnitřní vybavení v podobě sedaček, příček a kabinky WC. Do modelu lze posadit i figurky, pouze je nutno si chvíli hrát na chirurga a zbavit je nožiček, neboť na ně pod lavicemi jaksi není místo. Před tím je však potřeba sejmout skříň. Jde to velice jednoduše, postačí vytáhnout oba háky šroubovek, které skříň zajišťují. Pak už ji lze celkem lehce vytáhnout směrem vzhůru, čímž se nám otevře vnitřek modelu s plošným spojem pod střechou.

Vnější osvětlení modelu je 2bodové čelní (teplá bílá) a 2bodové koncové (červená). Obstarává jej na každém čele čtveřice SMD ledek, pro každý reflektor jsou umístěny dvě vedle sebe. Zároveň je model vybaven i vnitřním osvětlením, které také zajišťují čtyři teple bílé SMD ledky instalované na spodku plošného spoje. Na desce plošného spoje je umístěno i rozhraní s vloženou analogovou propojkou. Pro instalaci stačí opatrně sejmout střechu, která drží na každé straně na šesti jemných zámečcích, vždy na meziokenním sloupku. Při snímání střechy je tedy dobré počínat si opatrně, aby nedošlo k jejich ulomení.

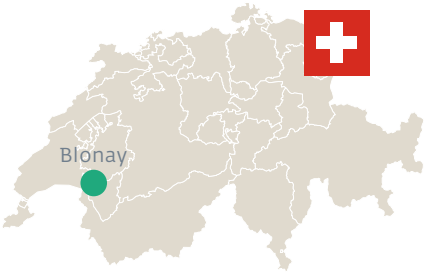
Pohon a jízdní vlastnosti

Motor je osazen jedním setrvačníkem. Jeho chod je naprosto klidný. Poháněny jsou obě nápravy. Kola jsou celokovová s plastovou vložkou. Sběrače proudu přiléhají z vnitřní strany všech kol. K tomu je v případě, že vlastníte přípojný vůz, možné využít sběru proudu i z něho. To je ta druhá funkce kinematiky. Je totiž osazena čtyřmi piny a vozidla lze pomocí speciální spojky propojit vodivě. Obdobně je řešen model „kolejového autobusu“ BR 172. Zároveň se při zapojení spojky dají z motoráku ovládat světla v přívěsu – to se ale opět týká německých verzí.

Jako nejmenší průjezdný poloměr se uvádí 286 mm. Rozvor dvojkolí je přibližně 58,4 mm, model tedy projede bez problémů i poloměry menší. Základ rámu je plastový, v něm je v kovovém závaží uložen motor. Zde se nabízí otázka, proč není celý rám z kovu, ovšem po zkušebních jízdách považuji tuto otázku za irelevantní. Vůz dle informací v letáku váží 70 gramů (mně váha ukázala 67 g) a praxe ukázala, že to pro plynulý provoz úplně postačuje. Do pohybu se model dává již při napětí 1,7 V přepočtenou rychlostí asi 4 km/h s odběrem 43 mA. A to, prosím, bez zastavení! Při 12 V činí nejvyšší přepočtená rychlost 116 km/h s odběrem proudu 74 mA. Předloha jezdila maximální rychlostí 75 km/h. Této rychlosti dosahuje model při napětí 8,2 V s odběrem proudu 63 mA. Dojezd modelu z maximální rychlosti při 12 V je 49 mm.

Jízdní vlastnosti jsou výborné, a to navzdory tomu, že se jedná pouze o dvounápravové vozidlo. Jedna z nich je totiž mírně výkyvná, čímž je zajištěn trvalý kontakt mezi koly a kolejnicemi i při jízdě na nerovnostech. Při jízdách se mi ani jednou nestalo, že by vůz zůstal stát kvůli přerušení napájení. Ani nenapájené srdcovky neměly na jízdu žádný nežádoucí vliv.

Muzejní železnice se stala perlou Vaudské riviéry



V regionu Montreux-Vevey, známém též jako Vaudská riviéra ve frankofonní části Švýcarska, najdeme kouzelnou muzejní železnici s názvem Chemin de fer-musée Blonay – Chamby. Muzejní se stala už v roce 1968, tedy před více než padesáti lety. O víkendech v letní sezoně nabízí tato takřka tříkilometrová romantická železnice nedaleko Ženevského jezera jedinečné potěšení každému, kdo se rozhodne cestovat v jednom z nostalgických parních nebo elektrických vlaků.

Martin Harák | Foto: Georg Trüb

Železniční historické muzeum a depo, které se nachází v Chaulinu, místní části obce Chamby, je provozováno výhradně dobrovolníky, což je ve Švýcarsku u podobných drah docela běžný jev. Připomeňme si například muzejní parní ozubnicovou železnici Dampfbahn Furka Bergstrecke ve středním Švýcarsku, která funguje na podobném principu. O té jsme v některém z minulých ročníků Železničáře ostatně již také psali. Švýcarští nadšenci tak v Chaulinu udržují jedinečný park více než sedmdesáti parních a elektrických lokomotiv, ale i elektrických železničních vozů či tramvají, neschází ani osobní nebo nákladní automobily. Podle řady odborných hodnocení z celého světa jde o jednu z nejreprezentativnějších sbírek kolejových vozidel v Evropě.

Původně spojovací železniční trať z Chamby do Blonay byla uvedena do provozu v roce 1902 a měří bez sto metrů tři

kilometry. Nejznámější a také nejfotografovanější stavbou je 78 metrů dlouhý a 45 metrů vysoký kamenný obloukový most přes rokli Baye de Clarens. Železniční muzeum bylo otevřeno v roce 1968 s cílem provozovat železniční trať s rozchodem jednoho metru z Blonay do Chamby a přitom zachovat technické vybavení historické hodnoty. Muzejní železnice je na obou koncích propojena s dalšími lokálními dráhami. Konkrétně v údolní stanici Chamby s horskou železnicí Chemin de Fer Montreux Oberland Bernoise (MOB), která jezdí mezi Montreux a Zweisimmenem, a naopak v horní části trati v Blonay s ozubnicovou dráhou téže společnosti, která spojuje město Vevey s horou Les Pléidaes. Ozubnicová dráha nesla až do roku 2001 název Chemin de fer électriques Veveysans (CEV), poté její provoz převzal dopravce MOB.

Vše začalo v roce 1966

Začátek záchrany spojovací dráhy Blonay – Chamby se datuje do roku 1966, kdy se hrstka nadšenců domluvila, že založí spolek pro záchranu této dráhy. Na ní byl zabezpečován pravidelný provoz společností CEV od 1. října 1902 nepřetržitě až do 21. května roku 1966. Poté se rozhodlo o jejím zrušení, údajně pro mizivý počet cestujících a špatnou finanční kondici dráhy. Spolek nadšenců, který založil společnost Chemin de fer-musée Blonay – Chamby, začal oficiálně fungovat 20. července 1968. V ten den již měl po kupě všechna důležitá povolení a mohl začít provozovat i osobní historické vlaky, což bylo stvrzeno slavnostním výjezdem prvního parního vlaku.

Spojovací dráha nabízí nádherné scenerie. Po výjezdu ze stanice Chamby se po několika stech metrech přiblíží na dosah muzejnímu depu v Chaulinu, odkud se vydá směrem k tunelu u zastávky Cornaux s krásným výhledem do okolní přírody. Poté následuje jednoznačný vrchol celé této trati. A tím není nic jiného než úchvatný viadukt Baye de Clarens, o němž již byla řeč. Odtud se vlaky po necelém kilometru ocitnou v přestupní stanici Blonay.

Nejen tramvajová lokomotiva

Před samotným zahájením provozu a samotného muzea kluboví nadšenci intenzivně sháněli historická vozidla. Jejich

úsilí bylo korunováno parní tramvajovou lokomotivou původem z roku 1882, kterou vyrobila švýcarská strojírna SLM ve Winterthuru, a také parní lokomotivou typu Mallet, původem z Německa. Mezi zajímavé exempláře v muzeu patří řada nádherných úzkorozchodných parních lokomotiv, nadšence do elektrické vozby určitě zaujme například elektrický motorový vůz pocházející z roku 1907 v kombinaci dvou odstínů zelené bývalé společnosti LJB (Langenthal – Jura Bahn). Jde o vůz typu Ce 2/2, který v roce 1907 vyrobila pražská společnost Ringhoffer v kooperaci se švýcarskou elektrotechnickou firmou EAG. Milovníky městské hromadné dopravy určitě potěší nádherně zrenovované původní tramvaje z několika švýcarských měst, hlavně pak ze zrušených provozů v Lausanne, Neuchâtelu či dvojjazyčného Fribourgu/Freiburgu.

(Spolupráce Georg Trüb, Winterthur, Švýcarsko)

Základní údaje o muzejní dráze

Délka tratě: 2,95 km
Rozchod: 1 000 mm
Maximální sklon: 5 ‰
Trakční napětí: 900 V stejnosměrných

Šumperk: Malá Vídeň na severu Moravy

Jarní putování po krajích českých, moravských a slezských nás tentokrát zavedlo na Šumpersko. Výchozím bodem je okresní město Šumperk, které již v 19. století patřilo k významným místům rakousko-uherské monarchie, hlavně díky rozvinutému textilnímu průmyslu. Vídeňští průmyslníci za pomoci rakouských architektů měnili tvář města a řada míst tak připomínala hlavní metropoli monarchie, proto se Šumperku začalo říkat Malá Vídeň. Jako druhý cíl cesty jsme zvolili Velké Losiny a okolí.

Lehce svažitou Radniční ulicí vede cesta na historické šumperské náměstí.

Martin Harák | Foto: autor a Michal Málek

Nejlepší cesta do Šumperka je pochopitelně vlakem. Od Brna a Olomouce jezdí do Šumperka přímé rychlíky, od Prahy se expresními vlaky dá po koridorové trati dostat do Zábřehu na Moravě, kde navazují poměrně husté regionální nebo rychlíkové spoje směr Šumperk. Ostatně – ze Zábřehu do Šumperka dojede vlak většinou maximálně za dvacet minut, je to opravdu už jen malý kousek. Po dojezdu na šumperské nádraží upoutá méně obvyklý úrovňový přechod přes koleje, kterým se bezbariérově dostaneme do odbavovací haly. V ní kromě osobních pokladen a míst k sezení najdeme také prodejnu tabáku a pekárnu, kde se dá posilnit u několika stolků dobrou kávou a třeba i sladkým nebo slaným pečivem. Po občerstvení můžeme vyrazit na prohlídku samotného města.

Živá brána Jeseníků

Šumperk, dříve známý jako Mährisch Schönberg, bývá nazýván Živou bránou Jeseníků. Město bylo založeno v době velké kolonizace ve 13. století. V roce 1293 se v Šumperku natrvalo usadil Dominikánský řád, který si na okraji města založil klášter, k němuž příslušel i kostel Zvěstování Panny Marie. Město zažívalo nevídaný řemeslný rozkvět a roku 1442 byl uznán cech soukeníků a o rovných třicet let později i cech plátenický díky dlouholeté tradici pěstování lnu a chovu ovcí. V roce 1507 Šumperk získali do vlastnictví Žerotínové (nebo také Zierotínové), kteří z něj učinili své reprezentativní rodové sídlo. Po sporech Žerotínů s tamními měšťany nakonec ze sporu vyšli vítězně měšťané, navíc se stal královským komorním městem a šlechtici se natrvalo přestěhovali do nedalekých Velkých Losin.

S nezadržitelným příchodem průmyslové revoluce se ve městě trvale usadili významní vídeňští obchodníci a podnikatelé, kteří založili řadu textilek. Jen na přelomu 19. a 20. století byla ve městě takřka dvacítka velkých a středně velkých textilních továren, což na původně malé město opravdu nebylo málo. Průmyslníci si nechávali stavět své vily od slavných vídeňských architektů. Domy připomínaly honosné paláce po vzoru hlavního města monarchie. To Šumperku přineslo li-

Vzpomínka na staré časy s okřídleným železničním kolem před šumperskou průmyslovkou →

Malebné zákoutí ve starém městě s částí Geschaderova domu

RegioPantery spojují Šumpersko s krajským městem Olomouc.

chotivé označení Malá Vídeň. Temnou kapitolou v dějinách města se stal odsun většiny původního německy mluvícího obyvatelstva v roce 1945. Tak jak i v jiných českých městech, která stihl podobný osud, historické jádro města pak následně pustlo a obyvatelstvo se stěhovalo do nově postavených sídlišť „socialistického" typu. Obrat nastal až po roce 1989, kdy bylo historické centrum prohlášeno za městskou památkovou zónu a Šumperk se pomalu probíral k novému životu.

Procházka staletími

Do samotného centra města se vydáme z nádraží přímo přes světelný přechod ulicí 17. listopadu, odkud je to do historického jádra slabá čtvrthodinka chůze. Cestou mineme dvě významné vily – Eduarda Hackla a o něco dále Doris, kde se nachází Dům dětí a mládeže. Po chvíli dojdeme k hotelu Grand, v jehož blízkém okolí se nachází jak evangelický kostel, tak budova bývalého německého gymnázia, kde dnes sídlí obchodní akademie. Dáme se doleva Hlavní třídou a po levé straně mineme vlastivědné muzeum, které dříve neslo název Paulinen Hof. Volným krokem dojdeme k monumentální stavbě městského divadla, odkud je to po pěší zóně jen kousek k bývalému kinu Svět (či dříve Saginger), dnes stejnojmenné kavárně. Právě v této kavárně, která se stala na chvíli zase kinem, se točil v roce 2013 poněkud temný filmový celovečerní film Ondřeje Sokola. Snímek je částečnou autobiografií Ondřeje Sokola a jeho nejlepšího kamaráda z dětství Martina Fingera. Oba rodáci ze Šumperka se představí v hlavních rolích dvou kamarádů, kteří se do města vracejí po dvaceti letech a společně se snaží objasnit úmrtí matky jednoho z nich a vypátrat jejího vraha.

Od kina se vydáme směrem nahoru do centrální části města kolem kostela Zvěstování Panny Marie ke Geschaderovu domu v Kladské ulici, kde je umístěna expozice dokumentující historii honu na čarodějnice. Jde o nejtemnější část

Dřevěný historický kostel v Žárové u Velkých Losin

ŠOTOINFO

V šumperském železničním uzlu se setkávají trati 290 ze směru Olomouc, 270 od Zábřehu na Moravě, 292 od Hanušovic a Jeseníku, včetně a regionální 291 z Koutů nad Desnou. Ta měla původní označení 293, od prosince 2016 je však součástí tratě 291. Délka elektrizované trati ze Šumperka do Koutů nad Desnou činí 20,8 km, včetně neelektrizované tříkilometrové odbočky Petrov nad Desnou – Sobotín. Provozovatelem se od roku 1998 stala nejprve společnost Stavební obnova železnic, v roce 2005 pak společnost SART – stavby a rekonstrukce. Dopravcem byla zpočátku společnost Stavební obnova železnic, kterou v roce 2002 vystřídala firma Connex Morava, později Arriva Morava. Od poloviny roku 2016 dopravu zajišťují České dráhy jednotkami řady 640 nebo soupravami s vozy Bdt260 a 280 v čele se stroji řady 163. Na odbočné trati do Sobotína jezdí motorový vůz řady 810.

Zámek ve Velkých Losinách

šumperských dějin, kterými se staly inkviziční procesy z let 1679 až 1694. Řádění neblaze známého inkvizitora Jindřicha Františka Bobliga z Edelstatdu, padla za oběť řada nevinných šumperských občanů včetně děkana Kryštofa Aloise Lautnera známého z románu, potažmo slavného filmu Kladivo na čarodějnice. Od Geschaderova domu vystoupáme Radniční ulicí až na šumperské historické náměstí, kde můžeme obdivovat nejen nádhernou budovu radnice, ale také barokní sousoší z roku 1719, které představuje Morový sloup. Nedaleko pak najdeme krásný kostel svatého Jana Křtitele, který vznikl již při zakládání města ve 13. století. Barokní podobu ale získal až po požáru města v roce 1669. A na závěr upozorním na dvě jedinečné kulturní akce, které si v Šumperku již vybudovaly tradici – jde jak o srpnový Mezinárodní folklorní festival, tak především listopadový mezinárodní festival bluesové hudby Blues Alive, na který se sjíždějí hudební esa z celého světa. A pro ty, které zajímá železniční technika, připomínám šumperskou továrnu Pars nova, která vznikla v roce 1993 z Železničních opraven a strojíren. Firma se zabývá výrobou či rekonstrukcemi hnacích vozidel hlavně pro České dráhy a její dceřinou společnost ČD Cargo.

Zlosin je pivo z Losin

Po vycházce Šumperkem si můžete vyhlédnout některý z regionálních spojů směřujících do Koutů nad Desnou. Spoje ČD zajišťují jak RegioPantery, tak soupravy složené z Peršingů řady 163 a několika vozů druhé třídy. Po necelé půlhodině ze Šumperka vlak dojede do zastávky Velké Losiny zámek, která bude naším výchozím bodem. Velké Losiny či německy Groß Ullersdorf zažily velký rozkvět po roce 1562 za panování šlechtického rodu Žerotínů, o kterých již byla zmínka. Období rozkvětu se spojuje s Janem mladším ze Žerotína, který dal na místě bývalé tvrze vybudovat reprezentativní renesanční zámek dostavěný roku 1589, o tři roky později rozšířil tamní známé lázně. V roce 1596 postavil dokonce dnes světoznámou papírnu, která dosud, jako jediná v Evropě, vyrábí ručně zpracovávaný papír. Původně německá obec byla po druhé světové válce osídlena výhradně českým obyvatelstvem a nastaly nové časy, které z větší části napomohly chátrání všeho druhu.

Necelých pět minut od vlakové zastávky leží zmíněný renesanční zámek, u něhož je nádherná zámecká zahrada. Ruční papírna, kde je možné si domluvit i exkurzi, se nachází asi kilometr od zámku východním směrem a kousek od papírny najdeme i vyhledávané termální lázně. A milovníky piva určitě zaujme místní pivo Zlosin, jehož název je vtipnou přesmyčkou „Z Losin“. V obci se vaří v tamním minipivovaru od roku 2016.

Železnice Desná v privátních rukou

Regionální jednokolejná dráha ze Šumperku do Koutů nad Desnou, s tříkilometrovou odbočkou z Petrova nad Desnou do Sobotína, měla v nedávné historii poněkud pohnutý osud. Po povodni v roce 1997 byla z velké části poničená dráha takřka na pokraji zrušení. V té době vznikl Svazek obcí údolí Desné, který dráhu od státu odkoupil a nechal ji zrekonstruovat. Na trati se od roku 1998 začaly postupně objevovat motorové vozy řady 810 a jedna motorová jednotka RegioNova v barvách Železnice Desná, což byl vlastně jen marketingový název, provozovatelem a dopravcem byl někdo jiný (viz Šotoinfo). V roce 2013 si Svazek obcí odsouhlasil elektrizaci celé regionální dráhy, která byla dokončena koncem roku 2015. Na nově elektrizované trati zabezpečovala dopravu ještě půl roku společnost Arriva, která na spoje řadila Peršing nebo historickou nulkovou Bobinu. Lokomotivy zpravidla za sebou vezly pouze jeden osobní vůz. Dnes na trati potkáme již jen plnohodnotné vlaky ČD, které navíc spojují údolí Desné přímo s krajským hlavním městem Olomoucí.

Romantické pohledy na Jeseníky uchvátí snad každého.

Napsali o nás...

Plzeňský kraj vypsal další soutěž na dopravce, tentokrát pro lokálky

Plzeňský kraj vypsal poslední soutěž na výběr dopravce v regionu. Na deset let hledá provozovatele vlaků v oblasti Jihozápad, pod kterou spadají dva soubory: pošumavské lokálky a tratě v Českém lese. Odhadovaná hodnota zakázky je 2,8 mld. Kč. Pokud se podaří dopravce vysoutěžit i v jiných oblastech, bude Plzeňský kraj prvním, který má kompletně přesoutěžené smlouvy na železnici. Pro každý provozní soubor má kraj jiné požadavky na kvalitu vozidel, v obou případech mu ale budou stačit starší vozidla po modernizaci. V případě Pošumaví chce kraj minimálně 8 motorových jednotek s nejméně 65 místy k sezení. U zakázky pro Český les stačí rovněž starší vozy, stejně tak i osm jednotek včetně dvou záložních. Pro Český les by mohly stačit mírně upravené RegioNovy, pro Pošumaví modernější vozy typu Stadler RS1.

zdopravy.cz 1. 4. 2020

ČD chystají zásadní modernizaci devíti lůžkových vozů

České dráhy chtějí během dvou let zmodernizovat devět lůžkových vozů řady WLABmee. Slibují si od toho zvýšení kultury cestování v nočních vlacích. Dopravce již vypsal veřejnou zakázku, odhadovaná cena v tendru je 137 milionů korun. Jde o vozy, které byly uvedeny do provozu v letech 2000/2001. Při modernizaci bude obnoven interiér, dojde k výměně součástí lůžek, obnově obložení, sociálního zařízení a sprchy a bude dosazeno nové LED osvětlení. Nově bude řešen hygienický koutek v oddílech: umyvadlo bude jako toaletní skříňka. Vůz bude mít nově také palubní wi-fi i síť, budou dosazeny nové dveře a vnější informační tabule. Vozy projdou hlavní periodickou opravou. „Harmonogram modernizace navrhnou uchazeči. Všech devět vozů má být hotovo do dvou let od uzavření kontraktu s tím, že najednou nebudou z provozu odstaveny více než dva vozy," řekl pověřený náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Jiří Ješeta.

zdopravy.cz 26. 4. 2020

Letos ubývá chybujících strojvedoucích a řidičů

Počet případů projetých návěstí Stůj za první čtvrtletí výrazně klesl. Pokles nesouvisí jen s vyhlášením nouzového stavu a omezením dopravy. Ubylo i nehod na železničních přejezdech způsobených nepozorností řidičů. Vyplývá to z dat Drážní inspekce za první čtvrtletí, kdy došlo ke 40 případům projetí návěsti Stůj, zatímco loni jich bylo 55. Pokles nastal v únoru i v březnu. Data za první měsíce tak navazují na úspěšný trend z druhé poloviny loňského roku, kdy začalo docházet k poklesu chybovosti strojvedoucích. Pokles je způsobený i vysokou základnou loňského roku: právě v únoru a březnu bylo chyb strojvedoucích nejvíce. Na ministerstvu dopravy vzniká novela zákona, která by umožnila odebrat licenci strojvedoucím v případě opakované nepovolené jízdy.

zdopravy.cz 4. 4. 2020

Správa železnic vybavila závory přejezdu ve Studénce světly

Správa železnic vybavila závory nebezpečného přejezdu ve Studénce na Novojičínsku novými světly. Blikají stejně jako výstražná světla. Dříve toto zařízení testovala na třech místech. Na přejezdu zůstal v roce 2015 mezi staženými závorami polský kamion, do kterého narazil vlak Pendolino. Nehodu tři lidé nepřežili, dvě desítky dalších utrpěly zranění. Polského řidiče soud poslal na 8,5 roku do vězení. Na přejezdu se už testovalo několik doplňkových zabezpečovacích systémů. Od 30. března fungují dodatečná LED světla umístěná na samotné závory. Břevnová svítidla svítí po celou dobu světelné výstrahy, a to na všech břevnech, které řidič současně vidí. Kmitočet přerušování je stejný jako u červených světel výstražníků. Podobné zařízení SŽ testovala loni na třech jiných přejezdech. Jejich funkci podle Illiaše hodnotila pozitivně i policie.

ČTK 31. 3. 2020

Peníze z EU vysychají. Odnesou to vlaky, bez dotací se nekupují

Přestože Česko bude v následujících sedmi letech čerpat evropské peníze na modernizaci železničních tratí, peníze určené na nákup nových vlaků z evropského Operačního programu Doprava od příštího roku vyschnou. Právě evropské prostředky přitom byly hlavním impulzem k obnově vozového parku po roce 2007. Vyřazení nákupů nových vlaků z evropských programů tak podle prezidenta Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslava Vyky opět přispěje ke zpomalení tempa obnovy starých strojů za novou techniku. Jedním z důvodů, proč ministerstvo dopravy už evropské peníze na nákup nových vozů nechce posílat, je snížení sumy, kterou Česko na rozvoj dopravy z EU dostane. Problémy by ale podle ministerstva způsobovalo i postupné otevírání železnice soukromým dopravcům.

Mf Dnes 17. 4. 2020

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUCÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, 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

České dráhy Národní dopravce | Cargo | Informační Systémy Člen Skupiny ČD | ČD-TELEMATIKA | Travel Člen Skupiny ČD | DVI Člen Skupiny ČD | DPOV Člen Skupiny ČD | VUZ

Vážení klienti, děkujeme za trpělivost, kterou jste s námi měli. I když si všichni myslí, že nic neděláme (vždyť se nikam necestuje), opak je pravdou. Je to pro nás jedno z nejhorších a nejnáročnějších období.

Po přijetí nového zákona 185/2020 Sb se alespoň částečně upravila pravidla. Postupujeme dle zákona Lex Voucher. Pokud zájezd rušíme, vystavujeme Poukazy na uhrazené částky. Pokud zájezd ruší klient, i tehdy vystavujeme poukaz, ale zde je možné využít vyjmenovaných výjimek (tj. věk, mateřská dovolená apod.) a v tom případě hradí klient stornopoplatky a peníze vracíme. Otázky nejen ohledně poukazů pravidelně aktualizujeme na našem webu v záložce POUKAZ INFO. V žádném případě nežádáme hrazení dalších záloh, pokud na zájezd nechcete jet. Jde nám především o to, abyste si svoji dovolenou v klidu užili. Ať už v přímořských letoviscích – která se pro nás jistě během prázdnin otevřou – nebo v naší krásné vlasti. Nabídka ČD travel je tradičně široká, protože jsme jako jedni z mála Českou republiku nabízeli vždy. Přejeme krásné májové dny.

Kolektiv ČD travel

ČD Travel
Člen Skupiny ČD

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

V Koutech nad Desnou vás uvítá vládce Jeseníků

Jeseníky patří k horám s nejčistším vzduchem a navíc s hustou sítí turistických tras. Na túru, při níž si pořádně roztáhnete plíce, se můžete vydat třeba od nádraží v Koutech nad Desnou. U něj najdete nejen turistický rozcestník, ale také sochu pána Jeseníků – Praděda. Na stejnojmennou nejvyšší horu Jeseníků vás dovede modrá značka (12 km). Po cestě projdete Kouteckým lesem, přírodním skanzenem dřevěných soch, jehož autorem je Jaroslav Pecháček, specializující se na řezbu motorovou řetězovou pilou. Kromě pohádkových postav, jako jsou čerti, skřítci, jezinky a další lesní strašidýlka, uvidíte sochy zobrazující tradiční řemesla podhůří Jeseníků – uhlíře, dřevorubce, pastevce nebo dělníky u lesní železnice. Pokud si netroufáte na výšlap na Praděd, můžete zvolit kratší výlet. Od rozcestí u Kouteckého lesa vede červeně značená turistická trasa na Medvědí horu (3,5 km). Na ní je možné se taky vyvézt sedačkovou lanovkou a dál pokračovat po červené k horní nádrži Dlouhé stráně (3 km). Příznivci cykloturistiky se v Koutech nad Desnou mohou zase napojit na některou z cyklotras. Najdou tu i oblíbený bikepark a půjčovnu elektrokol a koloběžek.

Nejbližší železniční stanice: Kouty nad Desnou

Po cyklostezce za Pyšnou princeznou

Hledáte tip na pěkný výlet na kole? Svezte se vlakem do stanice Česká Lípa střelnice, odkud se v sedle bicyklu můžete vydat k Panské skále – ke kamenným Varhanům, které si zahrály v pohádce Pyšná princezna. Od vlaku se vydejte po modré značce a za chvíli natrefíte na ukazatel cyklostezky Varhany. Tato 17 kilometrů dlouhá cyklostezka mezi Českou Lípou a Kamenickým Šenovem vznikla na místě bývalé železniční tratě, na které byl provoz ukončen v roce 1979. Dnes drážní historii připomíná například zelený vagon s občerstvením ve Volfarticích.

Nejbližší železniční stanice:
Česká Lípa střelnice

Do Valašského Meziříčí na Květinový jarmark

I na valašskomeziříčské náměstí se vrátí farmáři a řemeslníci. První farmářský trh se koná 15. května a jeho součástí bude oblíbený Květinový jarmark. Do poloviny října plánují ve Velkém Meziříčí uspořádat celkem dvanáct farmářských trhů s nabídkou pestrého sortimentu od místních producentů a pěstitelů – ovoce a zeleniny, mléčných výrobků, masa a uzenin, koření, medu, čerstvého pečiva nebo dřevěných a proutěných výrobků. Vzhledem k okolnostem se nebude prodávat občerstvení k přímé konzumaci a bude se dbát na dodržování hygienických opatření.

Nejbližší železniční stanice:
Valašské Meziříčí

Kolem vinohradů k rozhledně Slunečná

Před jedenácti lety vyrostla nad Velkými Pavlovicemi nová dominanta mikroregionu Modré Hory – rozhledna Slunečná. Volně přístupná vyhlídková věž měří bezmála 19 metrů a na její vyhlídkovou plošinu ve výšce 15 metrů vystoupáte po 75 schodech. Od vlakové zastávky Velké Pavlovice zast. vás k ní dovedou turistické značky – zelená a žlutá (1,5 km). Součástí malebného turistického areálu Nad Zahradami jsou kromě elegantní rozhledny také dvě stavby připomínající vinné sklípky – jedna slouží jako toalety, v druhé se prodává občerstvení a suvenýry.

Nejbližší železniční stanice:
Velké Pavlovice zast.

Foto: Michal Málek, Dreamstime.com, MěÚ Valašské Meziříčí