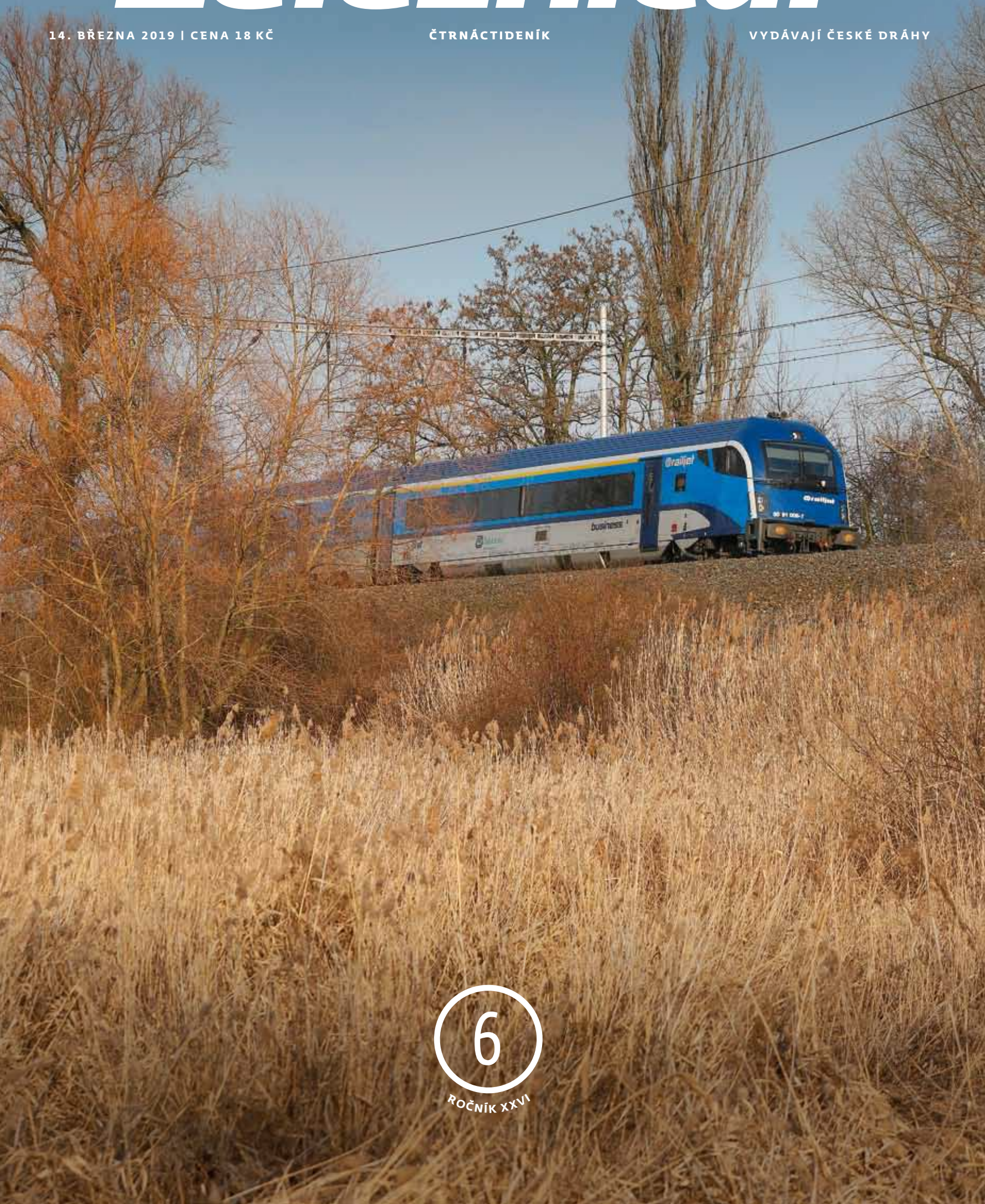


Železničář

14. BŘEZNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



6

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Dozorčí rada Českých drah v lednu jmenovala členem představenstva ČD **Michala Heřmana**. Ten nyní vede úsek pro správu majetku. Co má v plánu a co se v jeho gesci změní?

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Lidé si v **jídelních a bistrovozech** ČD pochutnají na vybraných kulinářských specialitách. Sezonní nabídky JLV letos sestavil úspěšný Juniorský národní tým Asociace kuchařů a cukrářů ČR.

11–14 TÉMA

České dráhy v posledních deseti letech **investovaly do vozidlového parku** zhruba třicet miliard korun. Peníze směřovaly do nákupu nové techniky i modernizací. A do čeho se nalijí další miliardy?

15 ZAHRANIČÍ

Velká Británie dala světu nejen klasické železnice, ale i **některé rarity**. Třeba trať společnosti s názvem Romney, Hythe & Dymchurch Railway nedaleko Folkestone na jižním pobřeží Anglie.

18–19 CESTOPIS

Cestování v Uzbekistánu je pestré jako jeho historie. První železnici v uzbeckém teritoriu byla Zakaspická železnice, která začínala v dnešním Turkmenbaši na pobřeží Kaspického moře.

20–21 HISTORIE

Již několik let v Praze a jejím okolí funguje systém linek zvaných Esko. Samotná historie **začlenění železnice do pražské veřejné dopravy** se začala psát dříve – už 30. září roku 1992.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Příroda se teprve probouzí ze zimního spánku, ale provoz na nejvytíženější trati v ČR mezi Prahou a Kolínem je v plném proudu po celý rok.



Aee¹⁴⁰ a Aee¹⁴²

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Osobní vůz 1. třídy řady Aee¹⁴⁰, respektive Aee¹⁴², vznikl další modernizací vagonů Aee¹⁴⁷, jež poté zanikly. Jedná se o oddílový vagon určený pro dálkovou vnitrostátní a mezistátní dopravu. Ve voze řady Aee¹⁴⁰ je navíc vizuální informační a rezervační systém. Maximální provozní rychlost obou řad je 160 km/h.

Původní vůz vyrobila v letech 1965–1974 Vagónka a strojírna Raba Győr v Maďarsku. V letech 1996–1997 prošly první modernizací. Při ní však neobdržely klimatizaci ani toalety s uzavřeným odpadním systémem, byť obojí již bylo v té době u vozů jiných železnic běžné.

V letech 2008–2009 byla v MOVO Plzeň do šesti vozů Aee¹⁴⁷ doplněna klimatizace a vakuová WC, čímž vznikla řada Aee¹⁴². Současně se přechalounily stávající sedačky. V roce 2011 se v podniku ŽOS Trnava upravilo zby-

vajících devět vozů řady Aee¹⁴⁷ na řadu Aee¹⁴⁰. Vagony kromě klimatizace a vakuových WC dostaly rovněž elektronický informační systém a zásuvky 230 V. I v tomto případě prošly sedačky přechalouněním.

Podhlavníky mají vyměnitelný látkový potah, područky se nacházejí po obou stranách sedadel a vyjma těch u okna a u stěny jsou sklopné. Sedadla jsou posuvná, nad nimi v kupé byly umístěny poloprůhledné zavazadlové police. Pod nimi lze využít také menších políček k uložení drobných věcí, ve kterých nechybí čtenářské lampičky.

Vstupní dveře do vozu jsou předsvuné, ovládané tlačítkem. Mezi nástupním prostorem a chodbičkou stojí kyvné dveře. Vstupní dveře do oddílů jsou posuvné, ručně ovládané. Ve voze je v devíti oddílech celkem 54 míst k sezení. V jízdním řádu 2018/2019 jsou vagony nasazovány na linky Ex7 a R18. ○

Číselná řada	61 54 19-70 0xx-x
Počet vozů	Aee ¹⁴⁰ : 13, Aee ¹⁴² : 2
Nejvyšší dovolená rychlost	160 km/h
Rok výroby (modernizace)	1966–1970 (1997, 2009–2011)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	RABA Győr (MOVO Plzeň)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	54
Oddílů	9
Hmotnost prázdný/obsazený	45 t/49 t
Délka vozu přes nárazníky	24 500 mm



Vážení čtenáři,

statistika Drážní inspekce ukazuje, že mimořádných událostí na železnici výrazně přibývá. To je fakt, který nemůžeme ignorovat. Zejména pak v okamžiku, kdy je v sázce zdraví lidí. Všechny události posledních týdnů jsou v šetření, podle naší analýzy ale nemají žádného společného jmenovatele. Otázka tedy je, co stojí za množícími se chybami. Únava či nezkušenost lidí to nebudou. Pochybení se dopustili mladí, ale i zkušení strojvedoucí. Pravidla porušili po řádném odpočinku, ba dokonce i po delší dovolené. Nikdo z nich to neudělal schválně a všichni jsou z vlastního selhání zaskočení a otřeseni.

Čím si tedy vysvětlit, že strojvedoucí ukázkově komunikuje s výpravčím a pak projede odjezdové návštěvídlo v poloze stůj? Veřejnost od nás očekává, že identifikujeme problém a přijmeme opatření, která riziko selhání lidského faktoru minimalizuje. A logicky se pozornost soustředí na nás, největšího dopravce v zemi, i když u mnohých mimořádných událostí vůbec nefigurujeme. V posledních dnech jsem mluvil s desítkami odborníků z řad našich vedoucích zaměstnanců, s lidmi z Drážního úřadu, z Drážní inspekce a pozval jsem i samotné strojvedoucí, abych slyšel jejich názor na věc. Osobně mi z toho vychází, že na vině větší chybovosti je komplex faktorů. Počínaje častými výlukami, které vyžadují od strojvedoucích operativní změny, přes rostoucí počet spojů, enormní tlak na dodržování jízdních dob, náročné směny, až po potřebu lidí, a to včetně našich zaměstnanců, neustále komunikovat na sociálních sítích. V neposlední řadě je to i nedostatek strojvedoucích, aktuálně nám jich schází zhruba 120, a z toho plynoucí nutnost sloužit přesčas, byť striktně v mezích zákona.

Z toho vyplývají i opatření, k nimž postupně přistupujeme. Nejsem příznivcem ukvapených závěrů, ani exemplárních trestů. Zavedení mimořádných kontrol výkonu služby strojvedoucích, kterých jsme za první týden provedli přes 300, vnímám jako prevenci. Jejich cílem není bazilovat na nesmyslech a trestat, ale mluvit se zaměstnanci, vysvětlovat jim význam některých postupů, upozornit je na možné chyby a špatné návyky vzniklé každodenní rutinou. Třeba v případech, kdy jezdí dlouhodobě na stejném výkonu a na odchylku od obvyklého stavu pak nedokážou rychle a vhodně reagovat. Zároveň se více zaměříme na práci se strojvedoucími v oblasti výcviku a školení. Spuštění prvních železničních trenažérů v republice se blíží a věřím, že tato investice přesahující 30 milionů korun se nám vrátí v podobě kvalitnější přípravy. Díky simulaci různých mimořádných stavů, se kterými se může strojvedoucí v běžném provozu setkat jen výjimečně, se nám určitě podaří mnohem lépe připravit naše kolegy na řešení mimořádných událostí.

Zvažujeme také prodloužení praktického zácviku. Nejsme to my, kdo využívá nejnižší 12týdenní hranici danou vyhláškou. U nás se praktické jízdy pohybují od 16 do 24 týdnů. Přesto uvažujeme o jejich prodloužení. Možná nepopulární, ale logické je prosazování obdobného systému jako například u kamionových dopravců, který umožňuje v případě opakovaných závažných selhání odebrat nebo pozastavit strojvedoucí licenci. Stejně tak podpoříme uzákonění monitoringu licence strojvedoucího, aby bylo možné sledovat dodržování povinného odpočinku, jak je to běžné právě u silničních dopravců. Podobně jako v autobusové či letecké dopravě, také u nás hraje lidský faktor stále významnou roli a ještě dlouho bude. Budeme proto maximálně podporovat zavádění nových zabezpečovacích systémů, které mohou případnou chybu člověka včas eliminovat. Jsme připraveni zahájit testování nového zabezpečovacího systému ETCS u expresů do rychlosti 160 km/h a v současnosti vybíráme dodavatele, který instaluje mobilní část ETCS na více než 400 vozidel, která jezdí na koridorech. Zaměříme se také na to, aby lidé s takovou zodpovědností měli co nejlepší pracovní podmínky. Odbourat dělené směny se nám vzhledem k podstatě naší činnosti nejspíš nepodaří. Můžeme se je ale snažit minimalizovat a budeme usilovat o zkvalitnění zázemí, kde naši lidé na směnu čekají. A co je zásadní, ještě více se zaměříme na nábor nových strojvedoucích, abychom jejich stavy navýšili a snižovali postupně objem přesčasů.

Je tedy nutné minimalizovat stres strojvedoucích, aktivně s nimi pracovat, aby nepodléhali provozní slepotě a maximálně se soustředili na výkon své práce, a snažit se doplnit jejich stavy.



Miroslav Kupec

předseda představenstva
a generální ředitel ČD



36x

Za Masarykem vyjel Stříbrný šíp

Výročí narození prvního československého prezidenta T. G. Masaryka oslavily České dráhy v sobotu 9. března vypravením motorového vozu M 260.001 z pražského hlavního nádraží do středočeského Stochova. Kromě speciální jízdy exkluzivního Stříbrného šípů byly na programu i prohlídky běžně nepřístupného vládního salonku na hlavním nádraží anebo salonku ve Stochově. Hlavní program byl připraven v lánském Muzeu TGM. Jízda zároveň připomněla 14. březen 1939, kdy se uskutečnila první prezentační jízda tohoto vozidla. Vůz tehdy ujel sto kilometrů dlouhý úsek z Prahy do Pardubic za 68 minut. O den později, po této jízdě pro novinaře, vznikl Protektorát Čechy a Morava a další realizace vozidel této řady byla zrušena. Unikátní Stříbrný šíp byl vyroben jako rychlíkový motorový vůz pro Československé státní dráhy. Kvůli druhé světové válce byla výroba pozastavena a jediný exemplář sloužil do roku 1953. Nová éra se začala psát až po jeho nákladné rekonstrukci v roce 2016 v režii společnosti VUZ, dceřiné společnosti ČD.

(hol)



ČD-IS dodá rezervační systém pro ÖBB

Dceřiná společnost ČD – Informační systémy vyhrála otevřené výběrové řízení na dodávku Rezervačního systému pro odbavení cestujících v osobní přepravě pro Rakouské spolkové dráhy (ÖBB). S blížícím se koncem existence stávajícího mezinárodního řešení, které řadě evropských železničních dopravců poskytují nyní Německé dráhy, zvolily Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) v roce 2018 vlastní cestu a vypsaly otevřené výběrové řízení na dodavatele rezervačního systému. Ten slouží k rezervaci míst/lůžek/lehátek/aut ve vlacích nejen ÖBB, ale i všech ostatních železničních dopravců napojených na ÖBB. Podle předsedy představenstva ČD-IS Miloslava Kopeckého jde o nesporný úspěch a významnou referenční zakázku. Prestižní projekt je plánovaný zhruba na 18 měsíců a jedná se o první IT projekt v podobném rozsahu pro zákazníka mimo ČR. Firma ČD-IS ho získala spolu se společností CHAPS. A nemusí zůstat jen u něj. Kromě ÖBB se totiž na ČD-IS obrací i další zájemci o spolupráci v oblasti odbavovacích systémů pro cestující v osobní přepravě.

(red)



České dráhy převzaly poslední EffiShunter řady 794

Společnost CZ LOKO předala dvanáctou a zároveň poslední objednanou motorovou lokomotivu řady 794, určenou pro posunovací službu u Českých drah. Vozidla, která nesou obchodní název EffiShunter 300, dodával tuzemský výrobce motorových lokomotiv z České Třebové průběžně od roku 2017. Nové stroje s číselným označením 794.002 až 794.013 využívá národní dopravce k řazení vlakových souprav a posun vozidel při údržbě. Tyto malé a šikovné stroje jsou v provozu v železničních uzlech v Brně, Hradci Králové, Olomouci, Plzni, Praze a Ústí nad Labem. Typ EffiShunter 300 byl vyvinut českotřebovskou společností CZ LOKO jako nejmenší zástupce produktového portfolia. Dvounápravové lokomotivy, vyráběné ve výrobním závodě CZ LOKO v Jihlavě, jsou vybavené vznětovými motory typu CAT C13 o výkonu 328 kW a mohou dosáhnout maximální rychlosti 60 km/h. Díky svým rozměrům může být EffiShunter 300 využíván také v metrech a dalších speciálních drahách.

(mah)



Výpravní budova v Brně se dočká rekonstrukce

Výpravní budova stanice Brno hlavní nádraží se dočká po více než třiceti letech zasloužené rekonstrukce. Budova Českých drah, kterou má v dlouhodobém nájmu společnost Brno new station development, nutně opravy již nezbytně potřebuje. Práce by měly začít v průběhu března a pokračovat mají kontinuálně v kooperaci se Správou železniční dopravní cesty. Ta na brněnském nádraží již začala s postupnou rekonstrukcí části kolejiště a zabezpečovacího zařízení. Opravy začnou nejprve v odjezdové hale, kterou by chtěl mít nájemce hotovou do konce letošního roku. Na brněnském hlavním nádraží je po celý letošní rok výrazně omezen provoz z důvodu zmíněných rekonstrukcí na infrastruktuře, a proto se modernizace výpravní budovy může uskutečnit bez větších omezení. Samotná budova je památkově chráněná a skýtá velký obchodní potenciál, a to i v případě, že by někdy v budoucnu vzniklo nové hlavní nádraží v takzvané odsunutě poloze. (mah)



Nové uspořádání spojů na Vysočině

Železniční spojení Havlíčkův Brod – Pardubice, kde dopravu zajišťuje národní dopravce, ale třeba i nová autobusová linka Jihlava – Brno již respektují nové uspořádání regionálních spojů v rámci nového systému Veřejné dopravy Vysočiny (VDV). Systém VDV nabídne více nových spojů a jednotné odbavování a je podle informací Kraje Vysočina papírově a logisticky téměř připravený. Region bude systém Veřejné dopravy Vysočiny zavádět na základě zkušeností ze sousedních krajů postupně, po etapách. První z nich má být začlenění kompletní železniční regionální dopravy Českých drah do systému VDV, které se uskuteční v prosinci letošního roku. Tato fáze se prolne se začleněním většiny regionální autobusové dopravy a zavedením nového odbavovacího systému. Cestující budou moci používat jednu jízdenku pro přestupy, platit platební kartou nebo nakupovat jízdenky po internetu. Na závěr se do systému VDV zapojí i linky městské dopravy v městech Kraje Vysočina. (mah)



Lanovku na Ještěd čeká letos delší odstávka

Kvůli pravidelné revizi a rekonstrukci elektrického zařízení spojeného s výměnou pohonu a zabezpečovacího zařízení bude od 1. dubna až do 20. června tohoto roku přerušen provoz lanové dráhy na Ještěd. Pravidelná jarní odstávka jediné lanové dráhy v majetku Českých drah bude letos výrazně delší než v minulých letech. Obvykle trvá jeden až dva týdny, tentokrát pauza činí dvanáct týdnů. Jedná se o investiční akci ČD, při níž technici kompletně vymění elektrickou instalaci související přímo s provozem samotné lanovky. Cílem pravidelné údržby je obnova spolehlivosti zařízení, které už je v provozu více než třiačtyřicet let a v poslední době se objevilo několik poruch souvisejících přímo s jeho stářím. Provoz bude znovu obnoven 21. června podle platného jízdního řádu. Lanová dráha, která spojuje liberecké předměstí Horní Hanychov s horským hotelem na Ještědu (1 012 m n. m.), se loni také dočkala dílčí modernizace. Obnovena byla především dolní stanice v Hanychově. (red)



Letohradské nádraží projde velkou obnovou

Železniční stanici v Letohradě v Pardubickém kraji čeká letos celková modernizace. Po letech příprav zahájil správce železniční infrastruktury její kompletní rekonstrukci. Ta zahrnuje kromě výstavby podchodu pro cestující ve směru na místní část Kunčice, kde se plánuje také parkoviště pro osobní automobily, rovněž celkovou přestavbu kolejiště a nástupišť. Mimo jiné vznikne nové ostrovní nástupiště s podchodem pro cestující pod celým letohradským nádražím. Nástupiště má být bezbariérové, imobilní cestující a matky s kočárky se k vlaku dostanou nově postaveným výtahem. Na nádraží bude zároveň umístěn nový kamerový a informační systém. Od června se v Letohradě plánuje postupná výluka jednotlivých staničních kolejí, postupně od výpravní budovy směrem ke kunčické straně, což poněkud omezí provoz vlaků národního dopravce. S rozsáhlejšími výlukami, a tím i náhradní autobusovou dopravou se však v letošním roce ještě nepočítá. (mah)

Výnos z prodeje pozemků investujeme do vozidel

Dozorčí rada Českých drah v lednu jmenovala členem představenstva ČD Michala Heřmana, manažera se zkušenostmi z bankovního, telekomunikačního a důlního sektoru v České republice i v zahraničí. Během praxe prošel několika pozicemi v představenstvech soukromých i státních firem. Nyní vede úsek pro správu majetku. Co má v plánu a co se změní na úseku majetku?

Josef Holec | Foto: Michal Málek

S jakou vizí jste přicházel k Českým drahám?

ČD je nutné vnímat jako komplexního národního dopravce, nyní již i formálně potvrzeného i s velkým „N“... Jde o společnost s nejrozsáhlejším technickým, provozním a personálním zajištěním v oblasti železniční dopravy v ČR. Do fungování ČD přináším tři základní prvky. Prvním je pohled zvenku, pohled manažera, který v oblasti železnice nestrávil desítky let. Pracoval jsem více než 20 let v sektoru služeb – telekomunikací a bankovníctví – a posledních více než pět let v oblasti průmyslu, to vše v regionu střední a východní Evropy. Přechod manažerů mezi jednotlivými sektory ekonomiky je zcela běžný a přicházející manažeři přinesou obohacení z jiného oboru, ve kterém působili. Druhým prvkem je více než dvacetiletá zkušenost ve vrcholových funkcích národních i nadnárodních firem a z toho vyplývající dovednosti a manažerský přehled. Tím třetím prvkem je tah na branku, tedy drive. Každá firma má svoji dynamiku a ta může být vždy rychlejší, razantnější a lépe reagující na potřeby trhu, zaměstnanců, zákazníků nebo třeba rozvoj technologií. Jsem zvyklý procesní změny urychlovat. Vždy je ale třeba použít klasický selkový rozum a reflektovat realitu – vím, že určité věci se nedají změnit za den, týden či měsíc. Některé změny již probíhají a já do nich přidám první dva výše jmenované atributy. Těším se na práci s lidmi, kteří mají rozsáhlé technické a provozní know-how, své zkušenosti, svoji integritu a rád bych jejich systém práce obohatil. ČD se dlouhodobě musí měnit a můj cíl je v těchto změnách pokračovat s větší důsledností.

Na co by ale měly ČD v nejbližší době reagovat?

Především na měnící se trh, dále také na vývoj technologií, legislativy a regulačního prostředí nebo komunikace. Úkolem vrcholového managementu je neustále hledat optimální průsečík mezi zájmy akcionáře, trhu a zaměstnanců. Tím vším jsem v Eurotelu nebo Komerční bance prošel, vždy s velmi pozitivními výsledky.

Jak dalece jste se seznámil s developerskými projekty?

Developerských projektů je několik, zejména na Masarykově, hlavním, žižkovském a smíchovském nádraží v Praze, dále v Brně a Českých Budějovicích. Absolvoval jsem už řadu schůzek jak interních, tak i se zástupci developerů. Detailně jsme probírali strategii projektu Smíchov Station Development i konkrétní plány včetně vizualizace celého prostoru, který tam má vzniknout. Projekt je na stole již deset let a věřím, že jej v rozsahu příštích dvou až tří let výrazně posuneme dopředu i přesto, že jde o velmi komplexní záležitost. Byl jsem se seznámit se situací přímo na místě v Malešicích, lokalitě,

která v celé věci hraje zásadní roli. Jde o místo, kam může přesídlit soukromý dopravce. Nyní vedeme několikrát týdně řadu jednání. Myslím si, že i přesto, že v tomto případě je ve hře mnoho různých zájmů, nakonec se dohoda podaří. Dosažení úspěšného řešení však nezáleží pouze na nás, ale i na našich dalších partnerech. Klíčovou roli hraje SŽDC, která bude brzy rekonstruovat Smíchovské nádraží a v návaznosti na to bude muset řešit situaci soukromého dopravce a jeho přesun do Malešic. Od některých partnerů již mám konkrétní přísliby součinnosti, ale i ty mají své limity. Další komplexitou v celé transakci jsou připravované výlukové činnosti mezi Malešicemi a Vršovicemi.

Jinak řečeno, musíte dostat soukromníka do Malešic, abyste mohli pokračovat.

Zjednodušeně řečeno je to tak. Na jedné straně vůči soukromému dopravci nemáme žádné povinnosti plnění, ale naším zájmem je pouze maximálně – z hlediska hodnoty a času – vytěžít pozemky na Smíchově a v rámci uzavřeného memoranda mezi dotčenými stranami poskytujeme maximální součinnost. Nyní se také soustředíme na to, aby se začala realizovat první etapa projektu, tedy prodej pozemků a výstavba v blízkosti oblasti Na Knížecí.

Jak daleko už v současné době je převod budov OCP a OCÚ na odbor Správy a prodeje majetku ČD?

Jde o aktivity v rámci loni odsouhlaseného projektu Centralizace nemovitého majetku. V posledním čtvrtletí loňského roku aktivity v rámci tohoto projektu trochu usnuly, takže jsem zazvonil na pomyslný budiček a v průběhu března projekt znovu oživíme tak, abychom splnili termíny realizace do konce letošního roku. Jinými slovy stávající nejvyšší management projekt podporuje a od pana generálního ředitele jsem dostal zelené světlo „just do it“.

Jaký je aktuální stav prodeje pozemků Správě železniční dopravní cesty?

Předně je třeba říci, že parametry této transakce jsou obrovské. Jde o zhruba 13 tisíc pozemků o celkové výměře 44 milionu metrů čtverečních v 1 037 železničních stanicích i mimo ně. Celá transakce je postavená na třech pilířích. Prvním jsou práce na geometrických plánech, rozhraničení pozemků, shoda a intenzivní komunikace se SŽDC nebo zápisy do katastrů nemovitostí. Nastavil jsem interní systém reportingu, který na měsíční bázi sleduje progres. Procesy v tomto pilíři postupují

„
Máme rozsáhlé zkušenosti know-how našich techniků. Oni jsou experty schopnými nejlépe odhadnout, které náhradní díly budeme potřebovat, v jakém množství a kdy.“



MICHAL HEŘMAN

Vystudoval pražské gymnázium v Přípotoční ulici. Poté nastoupil na Obchodní fakultu VŠE, kde po promociích zůstal na pozici odborného asistenta. Po několika letech odešel do Kanady, kde pracoval v telekomunikační firmě. V té době vznikl i EuroTel, který hledal nové zaměstnance. Michal Heřman se stal zaměstnancem s pořadovým číslem osm, po pěti letech finančním ředitelem a jednatelem. Po 10 letech odešel na pozici Vice-Prezidenta pro Finance do Komerční banky, která byla privatizována skupinou Societe Generale. V roce 2003 pracoval v moskevské Alfa Bank a poté přišel zpět, do Českého Telekomu, na pozici člena představenstva a generálního ředitele jeho dceřiné společnosti Eurotel. Po úspěšné privatizaci do rukou Telefónica Group několik let podnikal. Než byl v lednu 2019 jmenován členem představenstva ČD, působil jako generální ředitel a předseda představenstva černouhelné důlní společnosti PG Silesia v Polsku. Volný čas nejraději tráví s rodinou, rád si vyjede na horském kole a na lyže nebo si zahraje tenis a golf. Miluje i cestování.



velmi rychle, rozhraničení by mělo být hotové do konce tohoto roku. To je ale pouze jedna z podmínek pro dokončení celé transakce. Ve druhém pilíři řešíme metodiku ocenění pozemků, kde historicky existují dvě rozličné metodiky – naše a SŽDC. Hlavním úkolem druhého pilíře je shoda se SŽDC na jednotné metodice, na jejímž základě bude vypořádána celá transakce. Předpokládám, že do poloviny letošního roku dojde ke shodě všech stran. A třetím – neméně důležitým pilířem – na který ale máme jen minimální vliv, je zajištění finančních prostředků, které po linii Ministerstvo dopravy ČR – Státní fond dopravní infrastruktury – SŽDC – České dráhy za pozemky dostane. S první částí tohoto finančního toku počítáme ještě letos.

Na co by měly být peníze využity?

Získané finanční prostředky zvýší příjmovou stránku našeho hospodaření a primárně je využijeme na nákup nových či modernizaci stávajících kolejových vozidel.

Máte na stole i problematiku nutného sjednocení náhradních dílů?

Samozřejmě. Před několika týdny jsem se byl podívat v našem Zásobovacím centru v České Třebové a požádal jsem zdejší vedení, aby mi zaslalo několik svých priorit, které je dlouhodobě trápí, a kterým procesům je potřeba se intenzivně věnovat. Tři z nich byly na zmíněné téma. Je důležité nyní říci, že za tímto problémem stojí historická roztržitost řad, a tedy i roztržitost náhradních dílů. Už nyní se ale snažíme zlepšit trend postupné unifikace vozidlového parku. Budeme i centralizovat, katalogizovat a digitalizovat procesy v oblasti strategických i běžných náhradních dílů. Klíčem k úspěchu je ale zejména výrazné zlepšení komunikace mezi jednotlivými organizačními složkami firmy nebo třeba zlepšení v oblasti plánování oprav. Bez zlepšené komunikace a plánování nám nepomůže sebelepší systém sledování náhradních dílů...

Souvisí s tím i projekt Centralizace materiálně-technického zásobování?

Ano. Já v něm vidím obrovské možnosti, které se dají realizovat i při stávající roztržitosti řad. Mám na mysli zejména zlepšenou komunikaci a narovnání procesů tak, aby byl logicky stanoven příslušný vlastník, který za danou oblast odpovídá. Díly musí být tam, kde se vozidla opravují, musí existovat signální zásoba nebo třeba konsignační sklady výrobců. S celou problematikou ale souvisí i pohled Českých drah na celou problematiku – už při nákupu techniky by měly být smluvně zajištěny náhradní díly, a to na velmi dlouhou dobu provozu daných vozidel. Cenu, objemy i termíny dodání musíme zakomponovat do prvotní smlouvy. Zde hrají roli rozsáhlé zkušenosti našich techniků, jejich know-how, to oni jsou experty schopnými říci, které náhradní díly budeme pravděpodobně potřebovat. Projekt centralizace má svůj harmonogram, projektový tým a termín spuštění konec letošního roku. Cílem je opět zlepšení komunikace a zvýšení flexibility i zkrácení doby oprav či snížení obrátkovosti zásob.

Jezdíváte na služební cesty spíše vlakem, nebo autem?

Používám obojí. Za posledních šest let jsem absolvoval zhruba tři sta jízd vlaky Českých drah, zejména Pendolinem na trase Praha – Ostrava. Jízda po dálnici D1 mezi Prahou a Brnem není v této době zrovna výhodou. Vyzkoušel jsem i ostatní soukromé dopravce, ale jízda vlaky Českých drah mi nastavila určitý standard a jízda se soukromými dopravci mě nepřesvědčila. A to jsem opravdu netušil, že budu pracovat pro České dráhy. ○

JLV slaví šedesátku

Nabízí speciality mladých kuchařů



Cestující si v jídelních a bistrovozech Českých drah pochutnají na vybraných kulinářských specialitách. Sezonní nabídky JLV letos sestavil úspěšný Juniorský národní tým Asociace kuchařů a cukrářů ČR. Přehlídku chutí a vůní otevřel telecím krkem Bourguignon a opečenými šklubánky. Příznivci tradiční kuchyně se však nemusejí obávat: řízek a svíčková zůstanou. JLV letos zároveň slaví 60. narozeniny.

konkurenčních výhod," uvedl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec. „V dalších bezmála sto padesáti spojích pak nabízíme cestujícím drobné občerstvení a nápoje z pojízdného ČD minibaru nebo z automatů, které jsme umístili do jednotek InterPanter," doplnil s tím, že se službami JLV jsou ČD naprosto spokojené a váží si jich. „Nabízí opravdu kvalitní cateringové služby," řekl.

V polévce chilli a kokos

Na palubě vlaků národního dopravce už si cestující zvykli na ochutnávání zajímavých surovin a poznávání netradičních chuťových kombinací. Nejinak tomu bude i v podání juniorského národního týmu. Vše splňuje už nová sezonní polévka – karotkový krém se zázvorem, chilli a kokosem. Kombinace chutí polévky je malým holdem asijské kuchyni. Vlajkovou lodí aktuální sezonní nabídky je zmíněný telecí krk Bourguignon. Milovníky tradiční české kuchyně jistě potěší uzená vepřová krkovice s křenovou omáčkou a žemlovými knedlíky. Pro příznivce bezmasých pokrmů jsou připraveny špenátové lasagne s ricottou a slunečnicovými semínky. A dezert ke kávě či čaji? Povídkové taštičky s oříšky, máslem a šlehanou smetanou.

„Společnost JLV letos slaví již 60. výročí. Svou pozici na trhu si držíme především díky inovacím. Nositeli moderních přístupů v oblasti gastronomie jsou zejména zástupci mladé kuchařské generace. Proto jsme oslovili Junior team AKC ČR, jehož členové se úspěšně umísťují na mezinárodních soutěžích," uvedl Bohumír Bárta, generální ředitel JLV.

Menu rozděleno

Jídelní menu se skládá ze dvou částí, stálic, které nejlépe reprezentují řízek s bramborem a svíčková na smetaně s houskovým knedlíkem. Ta je vůbec nejprodávanějším pokrmem. Druhou část zastupují sezonní nabídky. „Jde o koncept, jenž držíme několik let. Stálou nabídku tedy doplňujeme o pět položek včetně polévky, bezmasého jídla, hlavního jídla, speciality, která je zároveň bezlepkovou, a dezertu. Každá sezona je tematicky laděna. Loni jsme měli oslavu stého výročí založení republiky, a tedy receptury a pokrmy oblíbené prezidentem T. G. Masarykem," upřesnil ředitel pro obchod a marketing JLV Jan Valeš.

Další sezonní gastro-pochoutky pro cestující připraví kromě Petržely Tereza Braunerová, Jiří Eichler a Tomáš Bouša. ○

← Na prezentaci nového menu JLV nechyběl ani populární food-blogger Lukáš Hejlík.



Jednou z novinek je i telecí krk Bourguignon s opečenými šklubánky coby specialita kuchaře Vojty Petržely.

Josef Holek | Foto: Jan Chaloupka

Letošní čtveřici sezonních nabídek v jídelních a bistrovozech Českých drah se službou JLV otevře vždy jeden pokrm, který připravili úspěšní členové Juniorského národního týmu Asociace kuchařů a cukrářů ČR (AKC ČR). Všechny novinky společnost JLV představila na konci února ve vládním salonku pražského hlavního nádraží. Konceptem chtějí ČD a JLV reagovat i na zvyšující se počty mladých kuchařů i cestujících. Přehlídku chutí a vůní otevřel Vojta Petržela, trojnásobný vítěz Gastro Junior 2017–2019 a čerstvý vítěz semifinále Global Young Chefs Challenge 2019. Jeho telecí krk Bourguignon s opečenými šklubánky se slaninou, stříbrnou cibulkou se zeleninou a žampiony je v nabídce již nyní.

„V současnosti máme v provozu sedmatřicet restauračních vozů a dvacet bistrovozdů, v nichž JLV zajišťuje gastronomický servis. S těmito vagony se zákazníci setkávají na šesti různých dálkových linkách, například do Berlína a Hamburku, do Budapešti, Vídně nebo Ostravy. Menu i profesionální obsluha přitom snesou srovnání s dobrými kamennými restauracemi. Právě v tom vidím jednu z našich



Ochutnávky jídel se zúčastnil i šéf ČD Miroslav Kupec.





Jižní expresy čekají příští rok změny

Řazení vlaků na Jižních expresech mířících z Prahy do Českých Budějovic a dále do rakouského Lince dozná od příštího roku změn. České dráhy převezou více kol, nový bude i koncept cateringových služeb. Naopak jízdní řád se příliš měnit nebude. V Rakousku se na tom dohodli zástupci Českých drah s partnerskými ÖBB.

Josef Holec | Foto: autor, archiv ČD

České dráhy mají za sebou další kolo jednání s partnerským dopravcem Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) o spolupráci na hraničním přechodu Horní Dvořiště – Summerau. Obě strany budou na jihu Čech spolupracovat dalších deset let. Kromě toho Rakušané potvrdili nasazení nových jednotek Talent3. Setkání se uskutečnilo na konci února v příhraničním Ulrichsbergu.

„Odsouhlasili jsme si jízdní řád, který se prakticky měnit nebude. Dále jsme řešili střídání strojvedoucích v Summerau s možností, že by někteří naši strojvedoucí jezdili až do Lince. Problematiku si ale musí vyřešit především na rakouské straně. Konkrétní výsledky zatím neznáme,“ upřesnil Jiří Kafka, ředitel regionálního obchodního centra ČD v Českých Budějovicích.

Na řadu při jednání se dostalo i řazení expresních vlaků. „Za lokomotivu řady 380 budeme řadit bistro vůz řady ARmpee s první třídou, multifunkční řady Bbdgmees s háky pro kola a rampou, oddílový vůz řady Bmz a dva vozy řady Bdpee. Díky tomuto konceptu budeme moci našim cestujícím nabídnout ještě lepší cateringové služby, neboť na Jižních expresech zatím funguje služba ČD Minibar. Naopak sportovcům bude k dispozici až dvaadvacet míst pro kola na háčích,“ sdělil Jiří Kafka. Podle něj je k cestování s bicykly do Rakouska dobré využít jízdenku Vltava-Dunaj Tiket, se kterou si mohou cestující „přibalit“ kolo zdarma. České dráhy na Jižní expresy zatím nasazují vozy řad Aee, Bee a Bdpee.

S řazením do určité míry souvisí i posilování, které je nutné kvůli neustále narůstajícímu počtu cestujících. V současnosti je však

možné jen z Prahy do Českých Budějovic. Dále do Rakouska budou moci jezdit stále pouze pětivozové soupravy. V Linci je totiž krátké nástupiště. Tamní správce infrastruktury poukazuje i na vyšší hmotnost šesti a vícevozových souprav. „Problém to je zejména ve špičkách a v hlavní turistické sezoně. Celoročně můžeme o jeden vůz posílit jen expresy Ex 330 v sobotu a Ex 337 v pátek. Pětivozové soupravy musí být zachovány i v případě, že vezou přímý lůžkový vůz do švýcarského Curychu,“ přiblížil komplikace Jiří Kafka.

Spolupráci s ČD si pochvalují

Vozbu osobních vlaků budou nadále zajišťovat ÖBB netrakovními elektrickými jednotkami City-Shuttle s vozy řad Bmpz, Bmpz-s a lokomotivou řady 1116. Rakušané potvrdili, že od prosince 2022 by měly být CityShuttly nahrazeny modernějšími jednotkami Bombardier Talent3. „Spolupráce s Českými drahami je vytečtná. Od otevření hranic spolupracujeme na řadě projektů. Tak mohl být podstatně zlepšen jízdní řád, kvalita vozidel a rovněž tarifní nabídka. Rovněž jsme například společně vytvořili atraktivní jízdenku Vltava-Dunaj Tiket proto, aby čeští turisté mohli za příznivých finančních podmínek navštívit Rakousko a naopak,“ uzavřel Paul Sonnleitner, regionální manažer ÖBB pro regionální dopravu v Horním Rakousku. ○

Pardubický železniční uzel projde rekonstrukcí

Pardubice hlavní nádraží – jeden z nejvýznamnějších a současně nejzatíženějších železničních uzlů na prvním železničním tranzitním koridoru projde kompletní přestavbou. Se stavebními pracemi se začne už letos a pokračovat budou až do poloviny roku 2022.

Rekonstrukcí projde nejen nádražní budova, ale podstatná část kolejíště a také oba podchody. Ty budou prodlouženy na nové, v pořadí již páté ostrovní nástupiště umístěné na straně městské části Dukla. Úpravy čekají i všechna stávající nástupiště, která budou zvýšena na úroveň podlah železničních vozů, aby se cestujícím lépe a pohodlněji nastupovalo a vystupovalo z vlaků. Vylepšená nástupiště získají nový informační a orientační systém, rozhlas a zvukové majáčky pro nevidomé. Na všechna nástupiště se cestující snadno dostanou pomocí eskalátorů, bezbariérový přístup zajistí výtahy v odjezdovém podchodu.

Přestavbou projde nejen železniční stanice, ale i její nejbližší okolí. Již loni v létě pardubičtí radní

rozhodli o zahájení přípravy zadávacích podmínek pro výběr zpracovatele projektové dokumentace na terminál B pro autobusovou regionální dopravu. Ten se bude kvůli maximálnímu komfortu cestujících nacházet v bezprostřední blízkosti hlavního nádraží, konkrétně za bytovým domem na náměstí Jana Pernera. Stávající autobusové nádraží v Pardubicích, které je vzdálené od železniční stanice několik stovek metrů a cestující se k němu dostávají komplikovaným způsobem přes frekventovanou



Vizualizace: Město Pardubice

silnici, zůstane v provozu patrně ještě do konce letošního roku. Soukromý majitel pak chce na pozemcích autobusového nádraží realizovat nový developerský projekt. Poté bude zhruba rok a půl nádraží na provizorním místě, než Město Pardubice dokončí nový terminál, který by měl být vzdálený jen pár metrů od nejbližšího železničního nástupiště. Podobně byl předloni vybudován terminál A, umístěný strategicky přímo před nádražní budovou, kam zajiždějí městské autobusy a trolejbusy.

Součástí celkové přestavby pardubického uzlu je i naplánovaná spojovací lávka pro pěší přes železniční koridor, která povede k terminálu C – JIH s parkovacím domem. Ten vyroste poblíž Dopravního podniku na Dukle. Pardubice navíc očekávají v nejbližších letech modernizaci a zdvoukolejnění silně vytížené trati do sousedního Hradce Králové ve zbývajícím úseku Pardubice hlavní nádraží – Stěblová. Jízdní doba mezi oběma východočeskými metropolemi Pardubicemi a Hradcem Králové by se měla zkrátit na pouhých 12 minut. Výstavba začne v březnu 2022 a dokončena by měla být nejpozději do listopadu 2024. (mah)

Trať do Kadaně čeká elektrizace, vyrazí sem RegioPanter

Obyvatelé Kadaně získají do dvou let přímé vlakové spojení s většinou významných center Ústeckého kraje. Umožní to plánovaná elektrizace traťového úseku z Kadaně-Pruněřova do Kadaně. O záměru informovala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). České dráhy na trať po dokončení akce nasadí RegioPantery. Náklady na vybudování se vyšplhají na bezmála půl miliardy korun.



Josef Holek | Foto: archiv ČD

Přímo do centra severočeské Kadaně budou zajíždět elektrické jednotky řady 440 Českých drah, známé pod obchodním označením RegioPanter. Umožní to elektrizace části trati 132 mezi stanicemi Kadaň-Pruněřov a Kadaň. Práce začaly předáním staveniště v závěru minulého roku.

„Máme představu o dozbrojení jednotek řady 440 o střídavou trakční část,“ řekl Vladimír Štochl, ředitel ústeckého Regionálního obchodního centra Českých drah. Jednotky řady 440 doposud jezdí ve stejnosměrné trakci, nebudou tedy do Kadaně zajíždět okamžitě. „Předpokládáme, že RegioPantery do Kadaně zamíří v polovině roku 2021,“ upřesnil. Do té doby bude národní dopravce nasazovat motorové jednotky řady 814 s tím, že lidé budou nadále přestupovat v Kadani-Pruněřově. SŽDC však předpokládá dokončení stavebních prací až na začátku roku 2021, RegioNovy tedy budou na elektrifikované části působit zhruba půl roku.

Vznikne nová zastávka

Elektrizace pětakilometrového úseku souvisí s koncepcí přechodu na jednotnou, v tomto případě střídavou napájecí soustavu. Její do-

končení umožní zavedení přímých vlaků až do Děčína, respektive bude možné obsloužit rozsáhlé území Ústeckého kraje.

Součástí prací budou kolejové úpravy přímo ve stanicích. „Zde vzniknou tři jednostranná nástupiště v normové výšce 550 milimetrů s bezbariérovým přístupem, stejné parametry

MODERNIZACE I U BÍLINY

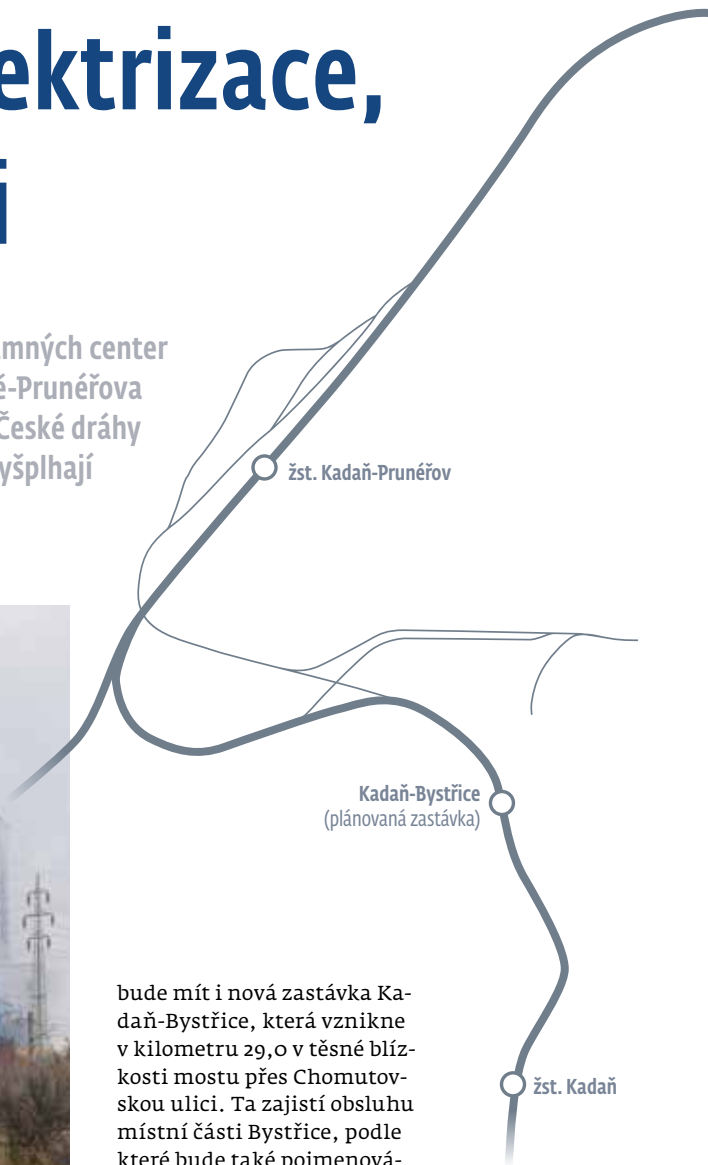
Na konci loňského roku SŽDC schválila vypsaní dalších šesti soutěží na stavby, jejichž celkové investiční náklady přesáhnou 1,3 miliard korun. Na Ústecko se dostane zhruba 1,8 miliardy korun. Za ně chce správa zvýšit traťovou rychlost v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina. Stavební práce budou zahrnovat úpravy geometrické polohy kolejí, které umožní odstranit lokální omezení rychlosti, zajistí dostatečnou kapacitu tratě a nahradí nevyhovující konstrukce a zařízení. Dále dojde k rekonstrukci železničního svršku a spodku včetně umělých staveb. Součástí projektu je rovněž výstavba zabezpečovacího zařízení 3. kategorie.

bude mít i nová zastávka Kadaň-Bystřice, která vznikne v kilometru 29,0 v těsné blízkosti mostu přes Chomutovskou ulici. Ta zajistí obsluhu místní části Bystřice, podle které bude také pojmenována,“ informovala Radka Pistoriusová, mluvčí SŽDC.

Elektrizace i na Moravě

Zvýšení bezpečnosti provozu zajistí nové sdělovací a zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Traťová rychlost zůstane 75 km/h s výhledem na její budoucí mírné navýšení. Provoz bude řídit dispečer v Kadani-Pruněřově. První velká výluka v souvislosti s rekonstrukcí kolejí je plánována v období od července do září letošního roku. Práce začaly předáním staveniště v závěru loňska. Celkové náklady dosahují částky 440 milionů korun.

Elektrizace se dočká i trať 290 mezi Olomoucí a Šumperkem. SŽDC nyní vybírá zhotovitele stavby, která přinese rychlejší a častější vlakové spojení mezi krajskou metropolí a Uničovem. Zatímco mezi Kadani-Pruněřovem a Kadani bude fungovat střídavá napájecí soustava, na Moravě správce infrastruktury využije stejnosměrnou. Ta však bude připravena na budoucí konverzi. Investiční akce by měla být dokončena v polovině roku 2021. Dalším výsledkem se podle plánů stane zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h, na většině trasy pojedou vlaky minimálně stovkou. Jízdní doba osobních vlaků mezi Olomoucí a Uničovem se zkrátí na 26, respektive 28 minut. Ve špičkách pracovních dnů je doplní spěšné vlaky, které zvládnou cestu mezi oběma stanicemi dokonce za 17 minut. ○



The background image shows the interior of a train carriage. A wooden table is set with a laptop displaying a website, a teapot, and a cup of coffee. A window on the left shows a blurred green landscape. The overall atmosphere is bright and modern.

Obnova vozidel ČD: 45 miliard za 10 let

České dráhy v posledních zhruba deseti letech investovaly do svého vozidlového parku přibližně pětadvacet miliard korun. Peníze směřovaly do nákupu nové techniky i modernizací. Díky vydatné finanční injekci mohou cestující ČD při cestách využívat moderní technologie a komfort. Národní dopravce v investicích však nepoleví. Připravili jsme přehled nové i modernizované techniky včetně výhledu na další roky. Do čeho se tedy nalijí další miliardy korun? A odkud budou směřovat?



Josef Holec | Foto: archiv ČD

Česká železnice se v uplynulé dekádě změnila a výrazně k tomu přispěly nemalé investice Českých drah do nákupu nové techniky i modernizací. Za nové „železo“ i různé modernizace osobních vozů zaplatil dopravce pětadvacet miliard korun. Mezi největší akce se řadí nákupy netrakových jednotek railjet, elektrických jednotek Regio a InterPanter, motorových vozů a jednotek RegioSpider a Regio-Shark, patrových příměstských jednotek CityElefant, lokomotiv řady 380 nebo vozů řad Amz, WRmz, ABmz a Bmz z Rakouska. Naopak modernizace nejlépe reprezentuje přestavba interié-

ru jednotky řady 680 Pendolino pro dálkovou dopravu. Výrazně se investovalo i do vozů regionální dopravy. Obří investice tím však ani zdaleka nekončí. Miroslav Kupec, generální ředitel a předseda představenstva ČD uvedl, že v následujících pěti letech hodlá národní dopravce do vozidlového parku investovat dalších čtyřicet miliard korun.

Nejen díky nákupům a investicím do moderní výbavy si mohou cestující ve vlacích národního dopravce užívat více komfortních prvků výbavy a pohodlí. Společnost začíná být mimo jiné i díky těmto krokům vnímána veřejností jako aktivní a moderní. Kromě jiného tento argument přijímají i objednatelé dopravy, tedy

kraje a ministerstvo dopravy, a uzavírají s Českými drahami smlouvy na provoz osobní dopravy na další roky, což ve svém důsledku opět přinese na tuzemskou železnici nová či modernizovaná kolejová vozidla. Jinak řečeno: aby České dráhy mohly být na trhu úspěšné, budou nyní s výrobci postupně uzavírat rámcové smlouvy. Díky nim dopravce může nové vlaky závazně objednat až ve chvíli, kdy bude mít jistou smlouvu na dopravní obsluhu.

Nejviditelnější zatím Plzeň

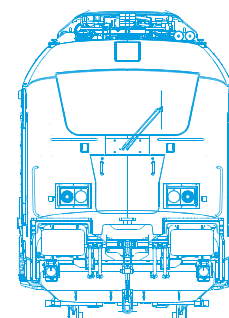
Zářným příkladem tohoto systému je situace na západě Čech, kam brzy poputuje patnáct nových elektrických jednotek z padesátikusové

PŘÍKLADY NOVÉ A MODERNIZOVANÉ TECHNIKY



Hnací vozidla

Řada vozidla	193
Rok pořízení	2017
Nasazení	Praha – Hamburg/Kiel
Dislokace	OCÚ Střed
Inventární stav	10 ks



Řada vozidla	380
Rok pořízení	2008–2011
Nasazení	Praha – Budapešť, Praha – Linec, Bohumín – Vídeň
Dislokace	OCÚ Střed
Inventární stav	20 ks



zakázky ČD na nízkopodlažní vlaky. „Vítězem soutěže na dodávku jednotek pro regionální dopravu je v tomto případě Škoda Transportation se svými RegioPantery,“ potvrdil nedávno Miroslav Kupec. Jedenáct jich bude jezdit na regionální lince P2 mezi Berounem, Plzní a Klatovy, další čtyři najdou uplatnění coby spěšné vlaky na mezikrajské lince spojující Plzeň s Karlovými Vary přes Cheb. „S výrobcem už brzy uzavřeme rámcovou smlouvu a vozidla pak budeme odebírat podle aktuální potřeby,“ připomněl generální ředitel. „Na linku P2 chceme Pantery nasadit v roce 2021. Budou to jednotky se všemi paramet-

ry, které má splňovat moderní souprava. Soutěž je uzavřená, musí se jen formálně potvrdit na úrovni ČD, kontrakt bude podepsán ještě v březnu,“ potvrdil. Půjde o dodávku vozidel s kapacitou 140 až 160 míst s maximální rychlostí 160 kilometrů za hodinu, přičemž bude možné spojit až tři jednotky s kapacitou 420 až 480 míst. Jedná se o zakázku na nákup až padesáti jednotek EMU 160, přičemž jedenatřicet (včetně zmíněných 15) jednotek už zná své budoucí působiště: kromě Plzeňského a Karlovarského kraje bude další desítky působit v jižních

Čechách na relacích z Českých Budějovic do Jindřichova Hradce, Českých Velenic, Tábora, Strakonice a Písku města, Borovan, Zlivu a Dívčic a dále na Vysočině v úsecích Kolín – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou a Havlíčkův Brod – Jihlava město.

Už v listopadu loňského roku nasadil národní dopravce v Plzeňském kraji nové elektrické jednotky řady 650 RegioPanter. Komfort pro cestující se výrazně zvýšil na trati 190 v úseku Plzeň – Horažďovice předměstí a částečně i na trati 170 v úseku Plzeň – Pňovany, tedy na tzv. Plzeňské lince. Tady ČD nově nasazují devět jednotek. „V souvislosti se zvýšením komfortu rovněž dochází k navýšení objed-

Řada vozidla	Amz ¹³⁸
Rok výroby	1991–1993
Rok pořízení	2017
Rozsah a důvod modernizace	interiér, info systém, CZE
Nasazení	celosíťové – dálková doprava
Dislokace	OCÚ Západ
Zhotovitel modernizace	DPOV
Rok modernizace	2019
Inventární stav	4 ks

Řada vozidla	Bmz ²³⁵
Rok výroby	1977
Rok pořízení	2014
Rozsah a důvod modernizace	interiér, info systém, CZE
Nasazení	celosíťové – dálková doprava
Dislokace	OCÚ Západ
Zhotovitel modernizace	DPOV
Rok modernizace	2018–2019
Inventární stav	20 ks



Osobní vozy



Řada vozidla	Bdmpz ²²⁷
Rok výroby	1977
Rok pořízení	2014
Rozsah a důvod modernizace	Fyzická a morální zastaralost, úpravy pro provoz na síti DB
Nasazení	Praha – Hamburg
Dislokace	OCÚ Střed
Zhotovitel modernizace	Pars nova, a. s., Šumperk
Rok modernizace	2016
Inventární stav	9 ks

Řada vozidla	Bfhpvee ²⁹⁵ / ABfhpvee ³⁹⁵
Rok pořízení	1986–1987
Rozsah a důvod modernizace	Provoz vratných souprav
Nasazení	celosíťové
Dislokace	OCÚ Východ, Západ, Střed
Zhotovitel modernizace	Pars nova, a. s., Šumperk
Rok modernizace	2011–2013
Inventární stav	34 ks

Řada vozidla	railjet
Rok pořízení	2014
Nasazení	Praha – Graz
Zhotovitel	Siemens
Dislokace	OCÚ Střed
Inventární stav	7 ks



Řada vozidla	650
Rok pořízení	2012–2018
Nasazení	Jihočeský kraj, Plzeňský kraj, Jihomoravský kraj
Dislokace	OCÚ Západ 13 ks OCÚ Východ 4 ks
Inventární stav	17 ks



Řada vozidla	840 / 841
Rok pořízení	2011–2013
Nasazení	Liberecký kraj, Pardubický kraj, Kraj Vysočina
Dislokace	OCÚ Střed OCÚ Východ
Inventární stav	33 ks

návky Plzeňského kraje na tomto úseku o jedenadvacet milionů korun," nechal se při slavnostním uvedení slyšet Josef Bernard, tamní hejtman.

Zánovní vlaky zlepšující komfort cestování si budou moci například užít i lidé z Olomoucka. ČD pořídily z Německa celkem dvanáct klimatizovaných jednotek řady 646 pro regionální dopravu. Všechny projdou opravou a modernizací. Nový bude informační systém, wi-fi, elektrické zásuvky i čalounění sedadel.

Cílem je unifikace

Nákupy podle Miroslava Kupce zapadají do dlouhodobé investiční strategie ČD, v rámci které by chtěly v příštích pěti letech nakoupit nebo modernizovat vozidla pro dálkovou i regionální dopravu za zhruba 40 miliard korun. Jít by mělo o nové lokomotivy, osobní vozy i elektrické či motorové jednotky. Kupec připomněl, že cílem investic je zároveň vysoutěžení rámcových smluv tak, aby se ve vozidlovém parku v budoucnu sjednotily řady vozů. „Máte-li unifikovanou řadu vozidel, je pro vás levnější údržba, než když máte hodně vlaků různých provedení," vysvětlil.

A co je kromě Panterů ještě v plánu? Například v loňském roce podepsaný kontrakt na nákup padesáti osobních vozů umožňujících jízdu dvoustakilometrovou rychlostí pro dálkovou dopravu. Dodavatelem je konsorcium Siemens – Škoda Transportation. „Aktuálně máme rovněž skoro uzavřenou soutěž na dodávku pěti netrakovních push-pull souprav pro Moravskoslezský kraj. Podpis tohoto kontraktu předpokládáme v dubnu letošního roku. Řešíme i budoucí nákup až pětadesáti vícesystémových, elektrických lokomotiv. V tuto chvíli připravujeme tržní konzultace s jednotlivými výrobci," informovala Hana Dluhošová, ředitelka odboru investic ČD. „V návaznosti na zvýšení rychlosti na dalších tratích v Německu až na 230 km/h aktuálně řešíme, zda by část strojů neměla umět jezdit právě zmíněnou rychlostí.“ Pronajaté stroje řady 193 Siemens Vectron, které ČD nasazují na vlaky kategorie EuroCity do Drážďan, Berlína a Hamburku, umí pouze dvoustovku.

Stovky kusů techniky

„Dále aktuálně probíhá několik veřejných zakázek – jsou ve stadiu hodnocení kvalifikace, a to na dodávky elektrických jednotek EMU 240 a motorových jednotek DMU120 pro regionální dopravu, opět formou rámcových smluv. ČD by v obou případech mohly nakoupit vždy až šedesát jednotek. Ve stejném stadiu je i zakázka na nákup dalších nových železničních vozů pro dálkovou dopravu, kterých může být až devadesát," upřesnila Dluhošová. V běhu je i pořízení deseti kusů motorových jednotek pro Středočeský kraj, respektive pro trať z Prahy do Kladna.

ČD k financování investic vedle vlastních finančních prostředků využívají další formy financování, například emise dluhopisů, bankovní úvěry a dotační tituly (Operační program Doprava) a budou hledat další možnosti. ○

Nejmenší veřejná dráha jezdí v Anglii

Velká Británie dala světu nejen klasické železnice, ale i některé rarity. Třeba trať společnosti s názvem Romney, Hythe & Dymchurch Railway nedaleko Folkestone na jižním pobřeží Anglie. Od svého vzniku je považována za nejmenší veřejnou železnici na světě. Na začátku příběhu dráhy stála obyčejná klukovská láska k železnicím s rozchodem kolejí 15 palců, což je pouhých 381 milimetrů.

Miroslav Petr | Foto: autor a Wikipedie

Dvojice dospělých a později velmi bohatých mužů, jinak železničních nadšenců, se ve dvacátých letech minulého století marně pokoušela získat některou už fungující železniční drážku, nakonec si ale vysněnou dráhu postavili vlastními silami. Jeden z původních zakladatelů – hrabě Louis Zborowski – se však dokončení nedožil, zemřel v roce 1924 při autonehodě na závodech v Monze. Druhý podnikající milionář, John Howey, poté získal společníka Henryho Greenlyho, geniálního konstruktéra, jenž pro zamýšlenou trať připravil návrhy vlastních parních lokomotiv. Výroby lokomotiv se ujala firma Dawey, Paxman & Co. z Colchesteru, která v letech 1925 až 1927 dodala pět strojů s uspořádáním dvojkolí 2' C 1' a dva čtyřkoláky 2' D 1'. Tříspřežky jsou zmenšeninami existujících slavných britských lokomotiv. Stroje se čtyřmi hnacími nápravami přímý vzor neměly. Hmotnost obou základních typů lokomotiv zmenšených na zhruba třetinuovou velikost oproti „originálu“ překračuje osm tun, přičemž jsou pečlivě zpracovány do všech technických podrobností. Denně musí spolehlivě dopravit asi deset vlakových spojů, každý s kapacitou až dvě stě cestujících, a během letní sezony svezou každoročně až sto tisíc pasažérů.

Stavba trati začala v únoru 1926. Výstavba nebyla vůbec složitá, a tak již 5. srpna 1926 vyjel na trať první vlak. Nejel ale na hlavním úseku z Hythe do New Romney, ale jen na části trati z New Romney do Dungeness. Nejslavnějším pasažérem zahajovacího vlaku byl vévoda z Yorku, pozdější král Jiří VI., otec současné britské panovnice Alžběty II. Tu na kolejích drážky svezli ve speciálním královském salonním vozu v roce 1957. Kompletní trať otevřeli se zpožděním 16. července 1927. Dosáhla konečné délky 13,5 míle, tedy asi 22 kilometrů. Traťovou rychlost dovolili až 40 km/h. V souladu se záměrem zakladatelů se malá železnice brzy stala vyhledávanou turistickou atrakcí, ale nejen tou. Do léta 2015 dráha dopravovala také zboží a školáky.



Lokomotiva Hercules, starší z jediných strojů s uspořádáním dvojkolí 2' D 1' v Británii v konečné stanici Dungeness



Nejmenší obrněný vlak při operačním nasazení v říjnu 1940 a školní vlak z Hythe o 69 let později

Vojensky strategická trať

Mnoho událostí přinesla druhá světová válka, kdy se roku 1940 na blízkých plážích očekávalo vylodění německé armády. Proto se trať stala vojensky důležitou, kde operoval i historicky nejmenší obrněný vlak na světě, jehož pohon obstarávala lokomotiva Hercules. Na rok 2019 je plánována stavba repliky vlaku, aby připomněla blížící se výročí bitvy o Británii. Když byla roku 1944 zahájena operace „Pluto“, zorganizovaná k zásobování vylodujících se Spojenců v Normandii pohonnými hmotami, úzké koleje znovu sloužily válce. Protože trať často bombardovali, provoz se podařilo obnovit až v roce 1946. Následovala dvě desetiletí mírového provozu, pak se začaly projevovat nepříjemné hospodářské tlaky. Díky poválečné konjunktuře si Britové zvykli cestovat do podstatně teplejších krajin, než jim skýtá jejich vlast. Proudly turis-

tů na kolejích v Kentu proto slábly a s nimi i bankovní konta soukromé drážky. V roce 1972 musel železnici ekonomicky zachránit nový sponzor, nadšenec Sir William McAlpine, a na dráze navíc začali zdarma pracovat dobrovolníci, kteří šetřili mzdové náklady na provoz. Trať začala znovu vzkvétat, přibýly další parní stroje, motorové lokomotivy pro školní vlaky a drezíny. Provoz nyní počítá i se speciálními komerčními spoji například pro svatby či různé firemní akce.

Centrem New Romney

Střediskem provozu je stanice New Romney, kde je hlavní depo, zázemí a také síň s modelovým kolejištěm v budově nádraží. Západním směrem z Romney vede jednokolejka do Dungeness. Tam vlaky svůj směr obrací na smyčce, podobně jako je tomu u městských tramvají. Volnou dopravní cestu zabezpečuje prastará praxe, kterou je traťové žezlo. To si předávají strojvedoucí z ruky do ruky! Kvůli častým kolizím s auty – někdy i se smrtelnými následky – má trať navíc moderně zabezpečené přejezdy. Do konečné v Hythe vede z New Romney dvoukolejka s klasickým zabezpečením jako u standardních drah v meziválečné době. V Hythe odjíždějí lokomotivy končících vlaků do depa na točnu, kde jsou i skromné hlavní dílny pro opravy vozidel. Z nádraží, kde srdce uchvátí prodejna železničních knih, je to nejbližší ke kolejím velkých veřejných britských železnic. Každopádně je návštěva trpasličí dráhy Hythe – New Romney – Dungeness skvělým zážitkem pro všechny příznivce železnic. ○



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

Rozvoj železniční dopravy se vždy odehrával v těsném spojení se železničním výzkumem. Modernizace dopravních prostředků a drážních zařízení pro železniční provoz se musí podřizovat neustále se zvyšujícím požadavkům na rychlost jízdy, bezpečnost, spolehlivost, životnost, ale i pohodlí cestujících a přepravní výkonnost. Železniční výzkum a zkušebnictví jsou orientovány na praktické ověřování vlastností vozidel a jejich částí.



VUZ: lídr nejen v oblasti zkoušek

Ondřej Machálek | Foto: archiv VUZ a ČD

Po druhé světové válce vznikají zárodky výzkumných institucí, zprvu zkušební laboratoře, technické skupiny na oblastních ředitelstvích drah včetně Zkušební základny Ředitelství ČSD, které vytvořily základ pro zřízení Výzkumného a zkušebního ústavu ČSD, který opatřením Ústředního ředitele státních drah vznikl dne 14. 4. 1950.

V roce 1951 byl ústav přejmenován na Výzkumný ústav železniční dopravy. Ten se dlouhá léta úspěšně podílel na technologických a technických úkolech rozvoje železničního systému, především díky experimentálním zkušebním tratím velkého a malého zkušebního okruhu, jejichž provoz byl zahájen v letech 1963, resp. 1971.

Nová éra nastupuje se vznikem akciové společnosti Výzkumný Ústav Železniční, a to 1. 7. 2005. S novou zkratkou VUZ se stává společností specializovanou na odborné služby a komplexní řešení v oblasti posuzování, zkušebnictví a poradenství pro železniční systémy a drážní dopravu. Klienty se stávají zejména výrobci kolejových vozidel, systémů, komponentů a zařízení pro železniční dopravu, vlastníci železniční infrastruktury, provozovatelé dráhy a drážní dopravy jak v tuzemsku, tak v zahraničí.

Díky úspěšnému dovršení snahy o získání statutu autorizované a notifikované osoby v roce 2006 může dnes VUZ nabídnout zákazníkům portfolio komplexních odborných služeb. Pojďme si jednotlivé obory činností představit.

Železniční zkušební okruhy

Kromě možnosti pronájmu zkušebních okruhů k provádění vlastních vývojových nebo typových zkoušek drážních vozidel umožňuje zkušební centrum též využití ostatních speciálních zařízení, jako jsou haly pro přípravu zkoušek s veškerým potřebným vybavením, odstavného kolejiště pro provádění stacionárních zkoušek, posunovací služby, služby ložení vozidel, strojvedoucích a mnoha jiných technických a provozních služeb.

Aktuální výzvou, před níž stojí výrobci kolejové techniky, je implementace jednotného evropského zabezpečovače do svých produktů, známého pod zkratkou ETCS. Na tuto výzvu je okruhová infrastruktura i naši odborníci připraveni a oblast těchto zkoušek by se měla stát v blízké budoucnosti jedním z pilířů činnosti VUZ.



Akreditovaná zkušební laboratoř

Její hlavní činností je zejména provádění typových zkoušek železničních vozidel či jejich částí, v menší míře ale provádí také zkoušky vybraných součástí infrastruktury. Zkušební laboratoř VUZ lze nalézt v seznamu akreditovaných laboratoř u ČIA pod číslem 1462.

V rámci nastaveného systému kvality laboratoř neustále vyvíjí, zdokonaluje a aktualizuje zkušební postupy tak, aby odpovídaly nárokům kladeným na ně jak národními, tak evropskými normami a směrnicemi.

Mezi důležité aktivity zkušební laboratoře náleží zejména provádění brzdových zkoušek, elektrotechnické zkoušky, zkoušky jízdních vlastností a oblast zkoušek hygienických, z nichž nejdůležitějšími jsou zkoušky vibrací a měření hlukových emisí. Kromě testů železničních vozidel zkušební laboratoř zákazníkům v rámci statutu pověřené právnické osoby nabízí také podporu při schvalování vozidel. V rámci úzké spolupráce s Autorizovanou/Notifikovanou osobou laboratoř nabízí komplexní servis při homologaci železničních vozidel.

Dynamický zkušební stav

Jedná se o specializované pracoviště v rámci Zkušebního centra Velim, které se zaměřuje především na zkoušky jednotlivých prvků, které jsou součástí drážní techniky. Mezi nejdůležitějšími můžeme jmenovat pevnostní zkoušky rámtů podvozků či jejich součástí, pevnostní zkoušky tažných a narážecích ústrojí, únavové zkoušky náprav a kol, výkonnostní zkoušky ložisek, pevnostní zkoušky sedadel, zkoušky pru-



žin, měření odporu podvozku proti natočení či termomechanické zkoušky kol.

Z další oblasti jistě stojí za zmínku provádění zkoušek na částech infrastruktury, jako jsou únavové zkoušky betonových pražců, zkoušky upevnění kolejnic či pevnostní zkoušky svarů kolejnic.

Kancelář autorizované osoby

VUZ je od roku 2006 Autorizovanou osobou (AO) č. 258 a Notifikovanou osobou (NO) č. 1714. Zároveň je i Akreditovaným certifikačním orgánem pro výrobky č. 3149, Akreditovaným inspekčním orgánem č. 4056, Posuzovatelem bezpečnosti dle nařízení CSM v souladu s nařízením EK č. 352/2009. Činnosti spojené s uvedenými tituly zajišťuje Kancelář autorizované osoby (KAO).

Jednou z hlavních činností VUZ jako NO je posuzování shody u subsystémů evropského železničního systému včetně posuzování shody u vyjmenovaných součástí subsystémů, tzv. prvků interoperability na základě žádosti o certifikaci subsystému nebo prvku interoperability podané osobou, která má právní zájem na používání prvku interoperability.

VUZ je autorizován k činnostem posuzování shody pro výrobky, které tvoří transevropský železniční systém.

Stanovený rozsah těchto výrobků zahrnuje subsystémy tohoto železničního systému, jimiž jsou infrastruktura - zkráceně INS (používá se i zkratka INF), energie (energetika) - ENE, kolejová vozidla - RST, řízení a zabezpečení - CCS (traťové a palubní).

Zkušební centrum Velim poskytuje svým zákazníkům jedinečné zázemí pro komplexní zkoušky a optimalizaci nově vyvinutých a vyrobených vozidel nebo jejich částí a jejich dokonalou přípravu pro následný každodenní provoz. A protože konkurence nikdy nespí, tak i ve zkušebním centru se jde cestou trvalého zlepšování služeb zákazníkům. Z již uskutečněných investičních akcí je to především kompletní modernizace svršku i spodku velkého a částečná modernizace malého zkušebního okruhu, modernizace trakčního vedení včetně napájecí stanice umožňující využívat všech napájecích systémů, které se nacházejí v rámci EU, a výstavba technologiemi nabitě haly pro přípravu zkoušek se zázemím pro zkušební týmy zákazníků. Z aktuálně řešených investic můžeme jmenovat výstavbu nových napájecích stanišť pro stacionární zkoušky, elektrifikaci pomocného kolejiště a nové IT technologie v podobě pokrytí podstatné části zkušebního centra kvalitním wi-fi signálem. Zkušební laboratoř v současnosti pracuje na akreditaci nových zkoušek ve spojitosti s ETCS, Dynamický zkušební stav v říjnu 2018 spustil ostrý provoz nejmodernějšího stavu pro zkoušky ložisek.

Spojením činností Zkušebního centra Velim a hodnotitelství v rámci jedné společnosti pak dává VUZ unikátní příležitost a konkurenční výhodu v možnosti nabídnout své komplexní služby a provést svého zákazníka celým homologač-

ním procesem od předání výrobků ke zkouškám, přes vystavení nutných certifikačních dokumentů až po uvedení výrobku do provozu. Cílovým stavem je maximalizace počtu zákazníků, kteří si celé praktické ověření vlastností jejich výrobků i schválení objednájí u VUZ „na klíč“.

Obchodní strategií a politikou je tedy jít cestou nabízení přidané hodnoty v podobě komplexního portfolia služeb VUZ pro všechny důležité hráče na trhu vývoje a výroby železniční techniky.

K nejvýznamnějším zákazníkům VUZ patří Škoda Transportation, DAKO CZ, Legios, CZ LOKO, AŽD, Tatravagonka, Metrostav, Skanska, OHL ŽS, Sudop, Siemens, Alstom, Bombardier Transportation, Hitachi Rail, CAF a Stadler.

Role zaměstnanců

V tvorbě jména a reputace společnosti hrají nezastupitelnou roli její zaměstnanci, ať už se jedná o specialisty v oblasti zkoušek a posuzování, lidé na technicko-správních, administrativních či vedoucích pozicích.

O udržování a prohlubování jejich kvalifikace se společnost zaslouhuje školeními a vzdělávacími programy zaměřenými na aktuální železniční trendy. VUZ se aktivně účastní řady mezinárodních akcí, veletrhů, konferencí či seminářů a technické příspěvky a workshopy, které jsou na těchto akcích vedeny vybranými zaměstnanci společnosti, jsou vždy vysoce oceňovány.

Mimo to jsou mnozí zaměstnanci součástí mezinárodních pracovních skupin na celoevropské úrovni, které vznikly za účelem podpory a doplnění činnosti v oblasti interoperability železničního systému EU (NB-RAIL Coordination, NB-RAIL Association), z dalších můžeme jmenovat EURNEX, UIC, CER. Pravidelná aktivní účast zaměstnanců v rámci těchto uskupení je pýchou VUZ a sama o sobě podává důkaz o vysokém odborném kreditu těchto osob, a tím celé společnosti.

Nejvyšším oceněním jsou však bezesporu reference zákazníků, kteří se pravidelně vrací a využívají nejen služeb zkušebních, ale též v oblasti konzultační, lektorské a odborně poradenské v rámci platné legislativy. ○

ONDŘEJ MACHÁLEK

Vystudoval střední průmyslovou školu se zaměřením na management obchodu a služeb. Vysokoškolské vzdělání v oboru hospodářská politika a správa ukončil získáním akademického titulu v roce 2006. První pracovní zkušenosti po ukončení studia získával v oblasti retailu, B2C a přímého marketingu. Pro Výzkumný Ústav Železniční pracuje od roku 2012, kdy nastoupil na pozici obchodního referenta, od roku 2017 působí ve funkci vedoucího obchodního oddělení. Je otcem dvou malých dcer a ve volném čase se věnuje nejraději rodině, přátelům a golfu.



Putování pohádkovým i tajemným Uzbekistánem (II.)

Cestování v Uzbekistánu je podobně pestré jako jeho historie. První železnici vznikající v uzbeckém teritoriu byla Zakaspická železnice, která začínala v dnešním Turkmenbaši na pobřeží Kaspického moře. Přes území Turkmenistánu dorazila v roce 1888 do Buchary a Samarkandu a v roce 1899 i do Taškentu. Tímto v podstatě začíná bohatá historie dnešních Uzbekých železnic, od počátku budovaných se širokým rozchodem 1 520 mm.

Martin Černý | Foto: autor

Během existence carské říše a později Sovětského svazu (SSSR) byla na železnici napojena postupně všechna důležitá sídla a naprostá většina důležitých hospodářských podniků či středisek těžebního průmyslu. Trati tedy vznikaly v době, kdy nebyly hranice buďto žádné, nebo později vnitrosovětské. Základní problém se vyskytl až po rozpadu SSSR a následném vzniku samostatných států, kdy železniční síť aktuálně neodpovídala již samostatným republikám. Konkrétně Uzbekistán zdědil železnice roztráštěné do několika nespojitelných celků, přičemž některé tratě i několikrát překračovaly hranice sousedních zemí. Docházelo k takovým paradoxům, že například při vnitrostátní cestě z Taškentu do Ferganské kotliny, kde žije osm milionů obyvatel, bylo vyžadováno tádžické tranzitní vízum kvůli pár desítkám kilometrů jízdy mimo Uzbekistán. Celní a pasové odbavení při vstupu do Uzbekistánu je dodnes velmi důkladné a zahrnuje například i vyfotografování všech cestujících ve vlaku a zanesení jejich dat do centrální databáze. Nutno říct, že nelehký cíl sjednocení uzbeckých železnic byl dokončen až v roce 2018 napojením právě Ferganské kotliny, kdy byla zprovozněna takřka sto dvacet kilometrů dlouhá trať z Angrenu do Papu, překonávající horský hřeben pomocí řady tunelů. Celková délka tratí v roce 2010 činila 4 230 kilometrů, dnes byl tento údaj ještě navýšen.

Překvapení jménem VRT

Uzbecké železnice se významně podílely v nákladních přepravách, ve vnitru je udáván její podíl na přepravním trhu 66 procent, a v me-

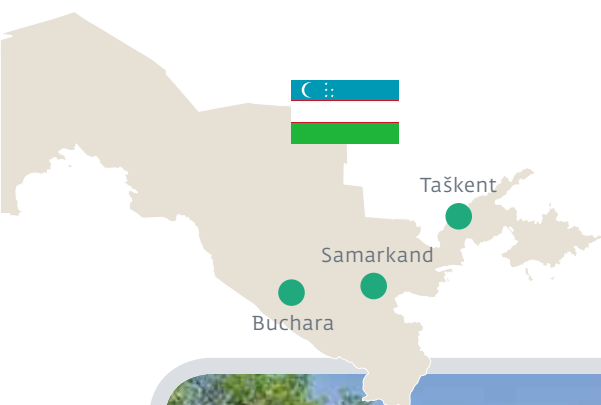


Úchvatné náměstí Registan v Samarkandu

zinářským dokonce o čtrnáct procent více. Dálková osobní doprava je částečně provozována mezinárodními spoji ve stylu bývalého Sovětského svazu, především linkami do různých ruských měst. Vnitrostátní dálková doprava však prochází poměrně zajímavým rozvojem nejen díky výstavbě nových či spojovacích tratí. Byly nakoupeny nové čínské elektrické lokomotivy s názvem Ozbekiston a také nové klimatizované osobní vozy. Pokrok však představuje nákup dvou nových vysokorychlostních jednotek Talga 250 Afrosiob, který se uskutečnil v roce 2011. Vlaky jsou určeny pro napětovou

Chloubka Uzbekých železnic – vysokorychlostní vlak Talga 250 Afrosiob po příjezdu do Samarkandu

soustavu 25 kV 50 Hz, dosahují rychlosti 250 km/h a sestaveny jsou ze dvou čelních hnacích a devíti vložených nehacích vozů. Tyto jednotky jsou vypravovány na expresní spoje mezi městy Taškent, Samarkand a Buchara několikrát denně. Byl jsem poněkud skeptický k předem zjištěným informacím a těšil se na skutečnou realitu provozu těchto vlaků. Popravdě řečeno, výsledkem bylo milé překvapení. Po odjezdu z Taškentu vlak nejprve zrychlí na konvenční trati na rychlost 160 km/h, posléze na jedné na nově vybudovanou trať a zvýší rychlost na 230 km/h, což je běžná cestovní rychlost těchto souprav. Nezbyvá než konstatovat, že provoz vysokorychlostních vlaků v Uzbekistánu je realitou, což je něco, o čem se nám v České republice bude ještě dlouho pouze zdát.



Jedna z parních krasavic v muzeu v Taškentu



Příměstský vlak do Chodžikentu ve stanici Taškent - Salar

Další částí železnice je doprava příměstská. Je provozována v podstatě jen v okolí Taškentu na třech tratích obstarožními elektrickými jednotkami ze sovětské éry a jízdní řád není příliš rozsáhlý. Cílovými stanicemi jsou Chavast, Angren a Chodžikent, přičemž intenzita spojí se pohybuje od jednoho do pěti za den. Vrcholným kouskem je však to, že osobní vlaky nezastavují na hlavním nádraží Taškent-Passažirskij, byť jím přímo projíždějí. Je to, jako kdyby osobní vlak z Kolína zastavil v Praze-Libni, hlavním nádražím plynule projel dále a zastavil až na Smíchově. Co k tomu dopravní experty vede, netuším. Jeden poznatek o nádražích jako takových - většinou se jedná o honosné budovy, mnohdy zcela nové, vždy čisté a vzorně udržované. Jsou však brány jako strategické objekty, byť mně a kolegům fotografo-

vání prošlo, důkladně hlídány, oploceny a přístup na ně není jednoduchý a bez jízdenky skoro nemožný. Již při prvním vstupu je vyžadován pas a jízdenka a vše se několikrát opakuje včetně rentgenu zavazadel. Vrcholem snažení je najít stolec se zaměstnankyní, která jízdenku orazítkuje. Bez této anabáze nelze do vlaku nastoupit, což korunuje další kontrolou dokladů sám průvodčí. Při přestupu je nutné opět najít v budově onen důležitý stoleček a obdržet na jízdenku kýžené kouzelné razítko...

Nechtěné trolejbusy i tramvaje

Co se týče elektrické trakce v provozu MHD, tak situace je poněkud složitější. Tak jako ve všech nástupnických státech po zániku SSSR zdědil Uzbekistán jednotlivé provozy tramvají a trolejbusů v poměrně zbledovaném stavu. V zásadě existovaly dvě možnosti - buď do vozidel a systému jako takového investovat a postupně

metro bylo budováno v klasickém, honosném sovětském stylu a první úsek mezi stanicemi Olmazor a Amir Temur Khiyoboni byl otevřen v listopadu 1977. Momentálně jsou v provozu tři linky o souhrnné délce 39 kilometrů, na kterých je celkem 29 stanic, z toho jsou tři přestupní. Samotné přestupy z linky na linku připomínají spíše „podzemní turistiku“ než pohodlný přesun na další trať. U vstupů jsou turnikety, do nichž se vhadzuje žeton v hodnotě asi 3 Kč. Tři nebo čtyřvozové soupravy byly vyrobeny v Mytiščinském závodě u Moskvy a na několik způsobů jsou rekonstruované. Metro je důsledně hlídáno policií u každého vchodu, před vstupem je nutná prohlídka rentgenem a další policista a výpravčí jsou na každém nástupišti. V metru je důsledně zakázáno fotografovat, což hlídají bdělé oči dozorcujícího personálu.

Tramvaje v Samarkandu jezdily už v letech 1947 až 1973. Současný systém je zcela nový a první linka byla spuštěna v dubnu 2017, druhá v březnu 2018, přičemž obě mají společnou konečnou u železničního nádraží. Vozový park se skládá momentálně z dvaceti vozů typu Vario LF.S, dodaných českou firmou Pragoimex původně do Taškentu. Po zrušení tamního systému byly odprodány do Samarkandu, kde snad vydrží v provozu déle. Současné vedení města je tramvajím nakloněno a v plánu je jejich další rozvoj. Jediným přeživším trolejbusovým systémem v zemi zůstala meziměstská trať o délce 32 kilometrů spojující Urgenč s historickým městem Chiva. Systém byl otevřen v říjnu 1997 jako poslední v zemi a kupodivu funguje dodnes. Původních devět vozů Škoda 14 Tr bylo v roce 2013 nahrazeno stejným počtem nízkopodlažních vozidel Škoda 24 Tr, opět české provenience. Trolejbusy se každý den vydávají na přibližně hodinovou cestu spojující centra obou měst. Celá trať vede zcela rovnou, výrazně zemědělskou krajinou, doplněnou občasnými vesnicemi s novou výstavbou. Jízdné vychází zhruba na pouhé 3 Kč (!) a trolejbus má v Chivě konečnou přímo u motných hradeb historického města.

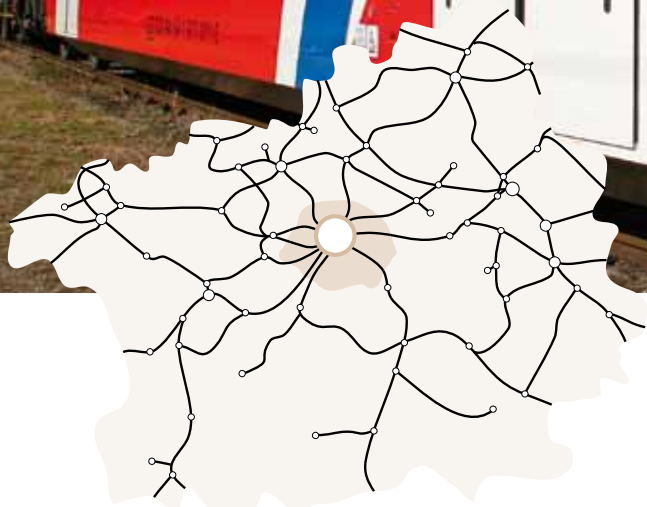


Taškentské metro z vyhlídky na televizní žiži

jej uvést alespoň do běžného stavu, nebo nechat systém dožít bez investic a pak ho prostě zrušit. Nemůže totiž konkurovat moderním autobusům či maršrutkám, všudypřítomným malým autobusům jezdícím po opravených silnicích. V Uzbekistánu zvítězila druhá možnost, čímž se země téměř vyrovnala především kavkazským republikám, kde bylo ve městech zrušeno prakticky vše, co zrušit šlo. V roce 2016 tak zmizel tramvajový systém z Taškentu, kde ještě na přelomu tisíciletí existovalo řádově 130 kilometrů tratí a v provozu bylo téměř 400 vozidel. V novém tisíciletí bylo zrušeno postupně celkem devět trolejbusových systémů, přičemž ten taškentský disponoval třístadesáti vozy, což není málo. O správnosti rozhodnutí patrně rozhodne až budoucnost, ale minimálně v hlavním městě to bylo rozhodnutí velmi špatné. V současnosti tedy najdeme elektrické systémy MHD ve třech městech - metro v Taškentu, tramvaje v Samarkandu a trolejbusy v Urgenči. Poslední dva systémy jsou pro nás zajímavé i z toho hlediska, že zde jsou provozována vozidla postavená v České republice.

Nahlédněme v krátkosti do každého ze zachovaných „elektrických“ provozů. Taškentské

Uzbekistán nemůže žádného alespoň trochu vnímavého cestovatele zklamat. Je to země, která nabízí vysoké hory, stepi, pouště a mnoho úžasných historických památek a navíc neskutečně živá tržiště s místními produkty s chuťově neotřelým šašlikem. Případnou návštěvu může ztížit jen problematické získání víza. Nicméně nasadíme opět na kouzelný létající koberec a nechme se přenést do našeho pořádku ještě poklidné střední Evropy, kde nám zůstane v mysli spousta zážitků a vzpomínek na zemi lemující část Hedvábné stezky... ○



Vlaky jezdí v Praze v systému PID už 25 let

Již několik let v Praze a jejím okolí funguje systém linek zvaných Esko. Tyto vlakové spoje, které zabezpečují až na dvě kratší linky výhradně České dráhy, jsou obsluhovány z velké části moderními elektrickými a motorovými jednotkami a nabízejí většinou nejrychlejší variantu spojení oblastí Středočeského kraje s hlavním městem. Samotná historie začlenění železnice do pražské veřejné dopravy se začala psát již 30. září 1992, kdy byla podepsána smlouva mezi Prahou a tehdejší státní organizací ČSD.

Martin Harák | Foto: autor, archiv ČD

Hned následující den – 1. října 1992 – mohli cestující začít jezdit osobními vlaky s předplatnými časovými jízdenkami MHD mezi celkem třiatdvaceti stanicemi a zastávkami v síti ČSD. Ty tvořily úseky tarifního pásma do vzdálenosti deset kilometrů od centra Prahy.

Náhrada autobusů vlakem

Jednoznačným milníkem se stal 1. červenec 1994, kdy se integrovaný dopravní systém rozšířil na všechny železniční zastávky a stanice na území metropole. Současně se uznávání předplatných jízdenek MHD rozšířilo na celou Prahu ve druhé vozové třídě všech osobních a spěšných vlaků s povolenou kombinací před-



Do Kralup nad Vltavou vozily patrové soupravy i dnes už legendární Bobyň řady 141.

platných časových jízdenek MHD a Českých drah pro mimopražské oblasti. Na konci téhož roku organizace ROPID poprvé vydala cestujícími oblíbené kartičkové traťové vlakové jízdní řady, které, byť v trochu jiné podobě, vychází dodnes.

Začátkem května 1995 byl zahájen provoz patrně na nejkurióznější železniční lince organizované ROPIDem. Kvůli kompletní uzavírcce silnice mezi Komořany a Modřany, kudy jezdí řada autobusových linek, vznikla náhradní vlaková linka 900. Jezdila mezi modřanskou zastávkou po průmyslové spojnici až na začátek městské čtvrtě Komořany. Kyvadlové vlaky Českých drah, složené z jednoho nebo dvou motorových vozů řady 810, jezdily v intervalu 20 minut, a nahrazovaly tak až do 14. srpna městské autobusy. Na prostou novinkou téhož roku bylo zavedení pra-

videlného taktového provozu na trati z Prahy do Kralup nad Vltavou.

Poprvé zkouška S-provozu

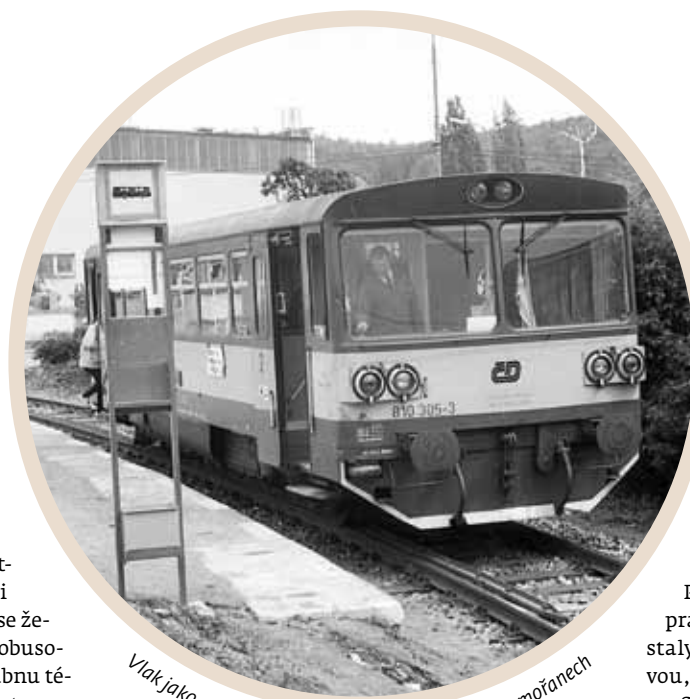
Do systému Pražské integrované dopravy (PID) byly začátkem roku 1996 zahrnuty všechny železniční stanice a zastávky v okruhu dvaceti kilometrů od hranic Prahy. Proto vznikla čtyři vnější tarifní pásma v podobě mezikruží, pro něž byly vydány příslušné doplňkové předplatní kupony. Poté ve větší míře začala dopravní optimalizace, při níž se rušily souběžné autobusové linky se železnicí. Zřizovány byly také návazné autobusové linky na páteřní železniční trati. V dubnu téhož roku poprvé vyrazily bez vlakových čtveřic v samoobslužném provozu motorové vlaky na tratích z Lysé nad Labem do Milovic a z Kralup nad Vltavou do Velvar. O dva měsíce později se cestující dočkali zavedení taktového provozu rovněž na silně vytížených tratích z Prahy do Berouna a také Benešova a samoobslužný provoz byl po úspěšném rozjezdu rozšířen na další traťové úseky v oblasti Čelákovicka a Neratovicka.

Nástup jednotek CityElefant

Koncem září 1997 vstoupila v platnost druhá změna jízdního řádu, která přinesla významnou redukci počtu spojů nejen po celé republice, ale i na silně vytížených hlavních příměstských tratích v okolí Prahy. Stát direktivně nařídil snížení počtu vlakových kilometrů bez ohledu na cenu výkonu. Vše se pomalu začalo obracet k lepšímu 15. listopadu 1998, kdy byl opět obnoven provoz některých dříve zrušených vlaků. Další se vrátily na své výkony v lednu 1999 a současně byla zrušena plánovaná privatizace vybraných vedlejších drah. Poslední rok milénia znamenal ještě zřízení takzvaného „půlnočního rozjezdu“ regionálních spojů ze stanice Praha hlavní nádraží. Na konci roku 2000 České dráhy převzaly první elektrické jednotky řady 471 CityElefant, které se v následujících letech staly nosnou řadou příměstské dopravy „pod trolejí“ v pražské aglomeraci. Proto dopravce také začal postupně stahovat populární Pantografy řad 451 a 452.

Pomoc při stoleté vodě

Velkou část země včetně části území Prahy a středních Čech postihly v roce 2002 rozsáhlé povodně. Záplavy dorazily



Vlak jako náhradní doprava za autobus linky v Komořanech

do hlavního města 13. srpna a ve večerních hodinách zcela ochromily provoz metra, které se po vniknutí vody do tunelů na dlouhou dobu ocitlo částečně mimo provoz. Následující den, kdy kulminovala povodňová vlna, byl zaveden provoz kyvadlových vlaků mezi pražským hlavním a smíchovským nádražím, které pomáhaly nahradit především ochromené metro linky B. O den později začaly jezdit další povodňové vlakové linky z hlavního nádraží na Zličín, ale také z Masarykova nádraží do Běchovic a z Libně do Horních Počernic. Provoz povodňových železničních linek skončil až 22. března 2003 v souvislosti se zahájením provozu na opět kompletní lince metra B. Železniční doprava v povodňové situaci obstála se ctí a ukázala potenciál tohoto způsobu dopravy na území města, a to i při zanedbané kolejové infrastruktuře v centrální části pražského uzlu a při nedostatku záložních vozidel. Povodňové události měly důležitý vliv pro další navy-

šování významu železniční dopravy pro obsluhu Prahy a okolí.

Konec Krakenů a Bobin v PID

V září 2009 bylo prostřednictvím druhé prototypové jednotky řady 470, jíž se přezdívalo Kraken, ukončeno nasazování těchto dvou vlaků v pražské příměstské dopravě, přičemž první prototyp dojezdil již v únoru roku 2003. Kromě toho se s turnusem rozloučily i Bobiny řady 141 na výkonech Pražské integrované dopravy. Posledním pravidelným nasazením v pracovní dny se staly výkony na trati Praha - Kralupy nad Vltavou, kde vozily vybrané vlaky s patrovými vozy. Stejný rok byl ve znamení elektrizace trati z Lysé nad Labem a Milovic, které se díky tomu napřímo propojily s hlavním městem.

V roce 2010 vlaky opět pomáhaly MHD, když při dlouhodobé výluce tramvajové trati Anděl - Sídlíště Řepy byla zřízena pomocná železniční linka S65, jezdící mezi smíchovským terminálem Na Knížecí a Zličínem. A navíc vznikla průjezdná linka přes centrum Prahy, kdy část vlaků ze směru Beroun ve špičkách pracovního dne zajížděla až do Úval. Prosinec 2011 se také nesl ve znamení zřízení pohotovostní soupravy pražského uzlu. Tou se stala jednotka řady 451, respektive 452, která byla v pracovní dny připravena operativně na nasazení. Její případné nasazení do provozu zajišťoval regionální dispečink Českých drah.

Přibyly další zastávky

Nové zastávky Praha-Podbaba a Praha-Kačerov, umístěné poblíž terminálů MHD, vznikly v roce 2014. Říjen 2015 představoval důležité datum v historii PID. Do integrace byl totiž zařazen úsek Liběchov - Štětí a stanice Štětí v Ústeckém kraji se stala první železniční stanicí PID nele-



žící na území hl. m. Prahy nebo Středočeského kraje. O rok později se také rozjely první soupravy patrových vozů řady Bdmteeo⁹⁶ s řídicím vozem, lidově přezdívaným jako Sysel. Tyto vlaky ČD postupně nasadily v pracovní dny na vlaky linky S7 na berounské trati, o víkendech modernizovaná „patra“ vylepšují kulturu cestování v Posázaví. K významným změnám došlo i v číslování linek systému Esko, který se rozšířil na celý Středočeský kraj. A na závěr lze dodat, že od 1. října 2018 se do PID zapojilo dalších 96 železničních stanic a zastávek, a tak jsou nyní celá pražská aglomerace a Středočeský kraj již plně železničně zintegrovány. ○

Velký podíl přeprav v rámci PID od počátku přísluší elektrickým jednotkám – ať už to byly legendární Pantografy, či jejich moderní nástupci v podobě CityElefantů.



Tvarůžky

Břetislav Buchta

Tomáš Hlavenka byl labužník. A ne ledajaký. Zatímco jeho kolegové na dílně v lokomotivní depu měli běžný jídelníček, Tomáš se vyžíval v různých specialitách. Některé nacházel v knize exotických receptů, jiné vytvořil ve své hlavě. Tak vznikaly pochutiny, nad kterými jeho kolegové kroutili hlavou.

Jednou z jeho specialit byly nakládané tvarůžky. Chlapům chutnaly a vždy čekali, až Tomáš zase založí novou várku syrečků. Naskládal je do litrové zavařovací láhve, zalil pivem až takřka po okraj a přidal lžičku štiplavé papriky nebo jednu feferonku; načež vhodil pár zrnek kari koření, aby tvarůžky byly pikantnější. Potom sklenici uzavřel zavařovacím víčkem a strčil do své skříňky na nářadí v dílně.

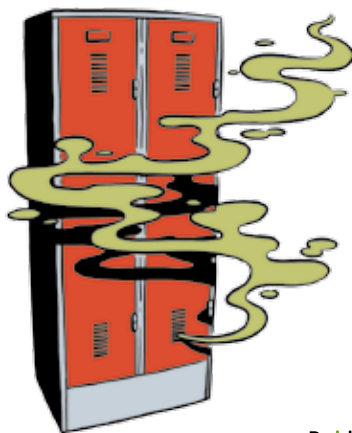
Za několik dní se ozvalo „puk“ – to pod tlakem zrání povolilo víčko – a tvarůžky byly tak akorát vyzrálé ke konzumaci. Celá dílna se z té dobroty obližovala a po tvarůžkách se jen zaprášilo. Tomáš si vzal, kolik chtěl, a na ostatní zůstalo povětšinou jen tak na ochutnání.

Jednou se zase mlsně ohlíželi po prázdné sklenici, když zámečník Jarďa prohlásil: „Tome, co kdybychom občas udělali pořádnou dávku, ať si těch syrečků všichni pořádně užijeme.“ „Není žádný problém,“ prohodil Tomáš. „Sklenic mám doma dost, koupím vše potřebné a potom se složíme. No a příští týden si uděláme tvarůžkové orgie.“

Jak se domluvili, tak učinili. Všichni se těšili na tvarůžkové hody, které je za několik dní měly čekat. Avšak místo gurmánského zážitku přišla komplikace. Tomáš maloval vápnum stěnu na své chatě a při tom mu vletla masa bílé hmoty do levého oka. Skončil v nemocnici.

Všichni netrpělivě čekali na Tomáše, až jej pustí, ale vše se zkomplikovalo. Tomášův žalu-

dek byl zřejmě stavěný na ostřejší pokrmy a sterilní nemocniční strava mu nesedla. V noci místo spánku prováděl bleskové úprky na toaletu a ke všemu se přidaly vysoké teploty. Tomáš musel zůstat na lůžku a chlapi se jej nedočkali.



Digishock

Další nemilé překvapení přišlo během dne, kdy se sluníčko z venku opřelo do dvířek Tomášovy skříňky a z té se začal linout mezerou kolem dvířek ne zrovna příjemný odér. Chlapi se domluvili, že počkají do pondělí, kdy se měl Tomáš vrátit do práce.

Ani v pondělí se chlapi Tomáše nedočkali, naopak přišly další komplikace. Jakmile před šestou otevřeli dveře od dílny, hned ucítili už celkem pěkný pach a zpod dvířek začala vytékat páchnoucí tekutina.

„Já vám, chlapi, říkal, že máme v pátek sklenice vyhodit,“ sýčkoval Radek. „Víš co, mladěj? Raději sežeň nějakou lepicí pásku,“ zpražil jej Jarďa. Pásku sehnali a pečlivě oblepili dvířka. Vyvětrali dílnu a věřili, že nyní už bude do kolegova návratu z nemocnice klid.

Další den ukázal, jak se mýlili. Velká část lepicí pásky ve spodní části skříňky se odchlípila a nevábná tekutina opět vytékala ven. „Fuj, větší pach jsem ještě nezažil,“ byl Radkův komentář, sotva vstoupil do dveří. S Petrem, dalším zámečníkem z dílny, potom dvířka očistili a utěsnili plastickým tmelem. Celá je následně oblepili širokou lepicí páskou.

Tomáš se ukázal až za týden. Když konečně dorazil do dílny, věděl, jak tvarůžky dopadly. „Chlapi, máme smůlu, ty syrečky už budou akorát na vyhození,“ pronesl. „No nic, kouknu, co tam z nich zbylo...“

Rozhodl se, že se s tím moc nebude párat. Odemkl skříňku a půlkulatým závěrem kladky zatáhl za očko na dvířkách. Zazněla nadávka a Tomáš letěl směrem k toaletám. Jak později přiznal, když viděl tu spoušť a vyvalil se na něj ze skříňky hrozný pach, jeho žaludek to nevydržel a musel si jít nuceně popovídat se záchodovou mísou. „Chlapi, to nedám,“ pronesl pobledlý, když se vrátil. „To se dá vyčistit jedině s plynovou maskou.“

Situaci už pochopili i jeho kolegové, když vzhledem k nedýchatelnému vzduchu v dílně ji museli opustit. Sehnat plynovou masku nebylo zrovna jednoduché; nakonec pořídili u podnikových hasičů. Úklidu se nakonec zhostil Jarďa. Když se vrátil, bylo na něm poznat, že i na něj to byl zapeklitý úkol.

„Řeknu vám – už jsem viděl koně kouřit cigaretu a psa žrát seno. Ale takový pach jsem fakt ještě nezažil. Šel cítit i přes tu masku. Teď musíme ještě chvíli počkat, až všechen smrad vyvětrá. A Tomáš nám za ty útrapy udělá pořádnou tvarůžkovou hostinu.“ „Nebojte, udělám novou dávku a budete se obližovat,“ slíbil Tomáš.

V pátek si skutečně všichni pochutnávali na skvělých nakládaných syrečkách. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

České dráhy dostanou smlouvy v Olomouckém kraji. Cena je tajná

Zastupitelstvo Olomouckého kraje odsouhlasilo záměr zadat regionální železniční obslužnost na příští léta Českým drahám. Stane se tak bez soutěže, cena za vlakový kilometr je tajná. „Nicméně koresponduje i s těmi dopravci, kteří se případně uchytí v jiných krajích,“ uvedl náměstek hejtmána Jan Zahradníček. Kraj podle něj vedl konzultace se třemi dopravci. Vedle Českých drah ještě s Arrivou. Smlouvy se budou finalizovat v dubnu, zastupitelstvo zatím schválilo vyvěšení záměru na úřední desku. Kraj zadá obslužnost třech souborů. V motorové trakci jde o soubory „Haná“ a „Sever“, v oznámení kraje se hovoří o zadání do konce platnosti jízdního řádu 2028/2029. V elektrické trakci se soubor nazývá „Elektrická síť – střed a Elektrická síť – nová infrastruktura“. Novou infrastrukturou se rozumí chystaná elektrizace trati Olomouc – Uničov – Šumperk, která by měla být hotova do konce roku 2022. zdopravy.cz 27. 2. 2019

Přepínání železnice se blíží. První úsek přejde na střídavý proud do 3 let

SŽDC vypsala dlouho očekávanou soutěž na proměnu prvního úseku se stejnosměrným napětím na střídavou napájecí soustavu. Jde o 44 kilometrů dlouhý úsek mezi Nedakonicemi a Říkovcem na trati Břeclav – Přerov. Zakázka s odhadovanou cenou 1,5 miliardy korun počítá se zhotovením projektové dokumentace pro stavební povolení i samotnou stavbou. Hotovo bude do konce srpna 2022. Namísto stávající stejnosměrné soustavy 3kV DC se pak bude jezdit na střídavou 25 kV AC, 50 Hz. O přechodu na střídavou napájecí soustavu už dříve rozhodla centrální komise ministerstva dopravy na základě studie proveditelnosti. Střídavý proud má zamezit výpadkům napájení a také výrazně snížit ztráty při přenosu. Podle mluvčího SŽDC Marka Illiaše dojde během stavby k částečnému omezení provozu koridorové trati, zejména z důvodu rekonstrukce zabezpečovacího zařízení, které stavba vyvolala. zdopravy.cz 5. 3. 2019

Za jízdenku platnou ve všech vlacích si cestující na hlavních tratích připlatí

Cestující si budou moci nejspíše od prosince příštího roku koupit univerzální jízdenku, která bude platit u všech železničních dopravců. Přípravuje ji státní podnik Cendis. Informace o národním tarifu zveřejnilo ministerstvo dopravy ve smlouvě s firmou Arriva na provoz rychlíků. Takzvaný národní tarif má umožnit, aby lidé nemuseli kupovat na svou cestu několik různých jízdenek a při každém nástupu do vlaku zkoumat, zda na jejich spoj platí. Jen s jízdenkou Českých drah už dnes cestující celou republiku neprojedou. Cílem liberalizace železnice je, aby kraje a ministerstvo dopravy vypsaly soutěž na všechny tratě do roku 2033. A bez jednotného jízdného by se stal systémem pro cestující nepřehledným. Ceník jízdenek národního tarifu vychází ze současného kilometrického tarifu ČD. Na regionálních tratích, kde dopravci žádné akční jízdené nenabízejí, tak cestující zaplatí zhruba stejně jako doposud. HN 5. 3. 2019

NABÍDKA NA LÉTO

Řecko, Kréta

Hotely: Marilisa, Palm Bay, Mari APT, Anatoli, Central Hersonissos a další

Letecky z Prahy a Brna

Pobyty na 10 a 11 nocí, 2–4lůžkové pokoje

Cena od 8 500 Kč dospělý, dítě 2–12 let 4 900 Kč (ceny jsou dotované pro zaměstnance skupiny ČD, Cargo a SŽDC).

Cena zahrnuje: ubytování, stravu (dle výběru – bez stravy, polopenze, all inclusive), pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

www.cdtravel.cz nebo na tel: 972 243 055, J. Handrejchová



Turecko

Akční nabídka na vybrané termíny a hotely

Letecky z Prahy a Brna

Cena po dotaci od 8 500 Kč na osobu.

Ceny jsou dotované pro zaměstnance skupiny ČD, Cargo a SŽDC. Cena zahrnuje: ubytování, stravu all inclusive, dopravu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

www.cdtravel.cz nebo na tel: 972 243 055, J. Handrejchová



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

DOPRAVNÍ VZDĚLÁVACÍ INSTITUT AKTUÁLNĚ NABÍZÍ TYTO VOLNÉ PRACOVNÍ POZICE:

Pracovník oddělení obchodu a marketingu

Do našeho týmu hledáme pracovníka do oddělení obchodu a marketingu.

PRACOVNÍ POMĚR: plný úvazek, na dobu určitou

LOKALITA PRÁCE: Praha

NÁSTUP: dle dohody

PRACOVNÍ NÁPLŇ: obchodní administrativa, péče o stávající zákazníky, získávání nových zákazníků, zpracování jednotlivých obchodních případů, samostatné řešení dílčích úkonů, odpovědnost za PR společnosti, tvorba marketingové strategie, prezentace služeb, správa facebooku, propagace značky, příprava a plánování konferencí a teambuildingu.

PRACOVNÍ DOBA: pružná v pracovní dny

POŽADUJEME: minimálně středoškolské vzdělání, spolehlivost, aktivitu, časovou flexibilitu, komunikativnost, samostatnost, příjemné a profesionální vystupování, řidičský průkaz skupiny B, znalost práce na PC, anglický nebo německý jazyk výhodou, nabízíme benefity dle PKS.

V případě zájmu zašlete strukturovaný životopis na sek@dvi.cz.





23. března až 28. října 2019

Na koleje znovu vyrazí Cyklohráček

Po zimní pauze a v novém hávu opět vyjede Cyklohráček. Oblíbeným výletním vlakem se letos můžete svést od 23. března do 28. října, a to dvakrát denně o víkendech a státních svátcích. Celá souprava je řádně připravená na další sezonu, větší rekonstrukcí prošly hlavně vůz plný balonků a cyklovůz. Nově bude Cyklohráček jezdit z Prahy do Slaného a od 30. března každou druhou sobotu až do Zlonic, kde je možné navštívit železniční muzeum. Novým partnerem bude Hornický skanzen Mayrau ve Vínarčích, který nabídne cestujícím Cyklohráčku slevu na vstupné. V sobotu 30. března se na nádraží ve Slaném uskuteční akce oslavující zahájení šesté sezony Cyklohráčku. Kromě kolotočů a stánků s občerstvením se můžete těšit na vyhlídkové jízdy historickým autobusem, speciální jízdy motorovým vozem M131.1 do Zlonic nebo na jízdu historickým autobusem k Hornickému skanzenu Mayrau. Aktuální informace na www.cyklohracek.cz.

Nejbližší železniční stanice: Praha hl. n./Hostivice/Středokluky/Slaný/Zlonice ad.



23. března 2019

Za jarní zábavou do Nelahozevsí

Přijďte do Nelahozevsí odemknout zámekovou expozici! V sobotu 23. března tu zahájí letošní návštěvnickou sezonu a při této příležitosti chystají bohatý kulturní program, který bude pojatý jako symbolické vyhánění zimy a vítání jara. Kromě řemeslných stánků, lákavé nabídky občerstvení a pestrobarevných květin se můžete těšit na různé hry a soutěže, Svátovo divadlo, Štěpánčino divadelko nebo třeba workshop na téma jarní tvorby. Nevynechejte ani prohlídku zámku, která trvá asi 50 minut. Dozvíte se řadu zajímavostí o životě šlechty v 19. století.

Nejbližší železniční stanice:
Nelahozeves zámek



2. až 6. dubna 2019

V Brně se představí budoucí hvězdy

Z přihlášených pětáctičtyřiceti divadelních škol vybrala výběrová komise dvanáct, které se letos se svými inscenacemi zúčastní 29. ročníku mezinárodního festivalu SETKÁNÍ/ENCOUNTER. Představení se uskuteční v Divadle na Orlí, ve Studiu Marta a v prostorách Centra experimentálního divadla – v Divadle Husa na provázku, HaDivadle a na Sklepní scéně. Současně akce bude bohatý off-program na Open Air Stage na brněnském Moravském náměstí, kde kromě studentů JAMU vystoupí i slovenská zpěvačka Katarzia. Program a další informace o festivalu najdete na www.encounter.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n.



23. a 24. března 2019

Do Ostravy na tradiční výstavu modelů

Fascinují vás vláčky a miniaturní svět na kolejkách? Pak si nenechte ujít tradiční výstavu železničních modelů a kolejí, která se koná o víkendu 23. a 24. března v prostorech bývalé ZŠ Zálom v městské části Ostrava-Pískové doly. Stejně jako loni bude výstava rozdělena do více sekcí. Těšit se můžete na rozsáhlé modulové kolejiště ve velikosti TT i menší panelová kolejiště včetně tří, která ztvárnují úzkorozchodné dráhy v měřítku H0e, nebo třeba modely amerických železnic ve velikosti N. Bližší informace najdete na stránkách www.kzmostrava.net.

Nejbližší železniční stanice:
Ostrava-Svinov

Foto: archiv ČD, Lobkowicz Events Management, KŽM Ostrava, Festival SETKÁNÍ/ENCOUNTER

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **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 ZAJIŠTŮJÍ: České dráhy, a. s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002