



FOTO MICHAL MÁLEK (2x) A PIXMAC, KOLÁŽ JS

S novou sezonou startuje oblíbená služba pro cykloturisty

## ČD Bike přijíždí s novinkami

S příchodem jara a nástupem slunečných dní se opět mnozí vydávají na cyklistické výlety. Právě pro ně České dráhy už od roku 2003 zajišťují oblíbenou službu ČD Bike. Ani letošek není v tomto ohledu výjimkou. Už 1. dubna se znovu otevřely brány téměř všech stávajících půjčoven a také devatenáct zcela nových. Oproti loňskému roku si zájemci mohou kola nově půjčit ve všech čtrnácti krajích republiky. Ve vybraných půjčovnách jsou i dětské bicykly, sedačky pro malé výletníky a ochranné přilby.

Národní dopravce ani v letošním roce nezapomněl na velice početnou skupinu, kterou tvoří milovníci cyklistiky. V jeho obchodní nabídce proto cestující znovu najdou vyhledávanou službu ČD Bike. Zatímco loni půjčovny fungovaly pouze v devíti krajích v celkem 73 železničních stanicích, kde si zákazníci mohli vybrat z 306 trekových a horských kol, osmi elektrokol a čtyř koloběžek, nyní se pobočky rozšířily i do ostatních regionů.

Zachováno bylo všech 72 současných půjčoven s výjimkou té v Karlových Varech, kde probíhají stavební práce. Současně se podařilo obnovit zastaralá kola pořízená v letech 2003 až 2006. Obměněno tak bylo 115 bicyklů a v Olomouckém, Jihočeském, Jihomoravském kraji a na Vysočině.

### Pobočky nově vznikly v pěti krajích, pokrytá je celá ČR

Nově vznikly pobočky v pěti krajích a přibýlo tak devatenáct půjčoven. Jde o stanice Praha-Smíchov s nabídkou 10 krosových a dvou dětských kol. Ve Středočeském kraji otevřeli ve stanicích Kolín, Kutná Hora město, v Lysé nad Labem, Poděbradech, Nymburce hl. nádraží a Neratovicích. V Kolíně a Kutné Hoře město jsou k dispozici zájemcům i elektrokola.

V Moravskoslezském kraji se jedná o Ostravu hl. nádraží a Frýdek-Místek. V Libereckém kraji je půjčovna nyní

i v Doksech a Mímoně s nabídkou 16 horských kol a v Ústeckém kraji pak v Lovosicích, Roudnici nad Labem a Děčíně hl. n. Vracení zapůjčených kol je možné ve stanicích Ústí nad Labem hl. n. V půjčovně v Děčíně hl. n. si můžete zapůjčit dětská kola a elektrokola.

Kromě toho České dráhy rozšířily půjčovny kol v Olomouckém kraji (Lipník nad Bečvou, Hranice na Moravě), ve Zlínském kraji (Otrokovice) a v Plzeňském kraji, kde doposud pouze vratné Klatovy jsou nově plnohodnotnou půjčovnou kol a připraveno je tu šest horských kol.

### Půjčují se sedačky i přilby

Ve vybraných půjčovnách kol jsou k dispozici také dětská kola, sedačky pro děti a přilby. Všechna nově dodávaná kola jsou od značky Author, zároveň je zajištěn servis kol v autorizovaných servisních střediskách této firmy v celé ČR. Půjčovny mají otevřeno od dubna do října, 12 stanic je však v provozu celoročně.

České dráhy tuto službu nabízejí už třináctou sezónu. Souběžně s ní samozřejmě nadále přepravují i soukromá kola cestujících. Letos s ohledem na masivní výluky způsobené rozsáhlou modernizací tuzemské železniční sítě však mnohdy nebude v silách dopravce vždy zajistit kapacitu odpovídající aktuálnímu poptávce. I proto ČD vybízejí zákazníky, aby k výletům využívali právě cenově dobře dostupného produktu ČD Bike.

→ Pokračování na straně 2

### SLOUPEK

#### Různorodostí bicyklů reagujeme na trendy

Kolo jako formu aktivního odpočinku volí čím dál více lidí napříč věkovými kategoriemi a cykloturistika se v posledních letech stala opravdovým fenoménem. Spojení s železnicí jakožto kapacitním a ekologickým dopravním prostředkem často využívaným se stejným účelem jako bicykl – za odpočinkem – se tak přímo nabízí. Spolupráce s národním dopravcem je proto rozhodně namístě. Předpokládáme perspektivní dlouhodobou spolupráci, a to nejen v oblasti dodávek do půjčoven kol, ale i v rámci marketingových aktivit. Smlouva byla uzavřena na tři roky a její součástí je kromě dodávek kol také servis u našich autorizovaných prodejců kol.



Ondřej Havlena

zástupce výhradního dodavatele kol značky Author

Pro cyklopůjčovny Českých dráh jsme do konce března dodali celkem 200 krosových, 38 horských, 38 dětských kol, 10 elektrokol a také 40 dětských cyklosedaček. V rámci dodávek pro ČD jsme se zaměřili na modely, které zákazníci národního dopravce budou podle předpokladů nejčastěji vyhledávat. Horská kola disponují několika rozměry, krosová kola jsou zase ideálním kompromisem pro lehčí terén a silnici. Elektrokola nabídnou větší akční rádius i méně zdatným cyklistům. Různorodostí reagujeme na současný trend světové cyklistiky a věříme, že v pestré nabídce rozměrů a technických specifik jednotlivých kategorií si vybere skutečně každý. Jsem proto přesvědčen, že Author jako evropská značka jízdních kol s dvaadvaceti letou tradicí a prodejní sítí ve více než 25 zemích světa je pro České dráhy ideálním partnerem. Podobně jako národní dopravce jsme i my i tradiční českou značkou – v České republice probíhá technický vývoj a je zde i naše centrála.

### INFORMUJEME

## Cyklohráček opět vyráží, láká na zajímavosti a slevy

Pro zimní pauzu v sobotu 28. března znovu vyjel z Prahy do Slaného oblíbený Cyklohráček – výletní motorový vlak upravený pro děti jako velké pojízdné hřiště, doplněný vozem pro cyklisty. Jezdí opět kolem hradu Okoř o všech sobotách, nedělích a státních svátcích až do 1. listopadu.

O děti se i letos postarají hrajevodoucí. Ve Slaném je pro rodiny připravena nová hra „Cesta za zlatým pokladem“ a cestující z Cyklohráčku budou mít nárok na řadu slev. Loni, kdy vyjel Cyklohráček poprvé, se s ním svezlo 10 809 cestujících, kteří přepravili 1 169 jízdních kol. To byl na této trati rekord.

**Neplatí se žádné speciální jízdné**  
Z Prahy Masarykova nádraží vyráží vždy v 9.18 a v 13.18, nastoupit je v metropoli možné také v Bubnech, Dejvicích, Velešlavíně a Ruzyni. Zpět ze Slaného jede do Prahy v 11.13 a 17.13. Odpoledne mají rodiče s dětmi ve Slaném mezi příjezdem a odjezdem dvě a půl hodiny, tedy čas, který mohou využít k procházce či k nové hře, jež dovede děti za pokladem.

Cyklohráček dorazí do Slaného téměř o 10 minut dříve než loni a cestující v něm neplatí žádné speciální jízdné. Spoj jezdí za standardní tarif ČD a Pražské integrované dopravy. Nově je možné použít v Cyklohráčku také jízdenky PID pro jednotlivou jízdu.

Rodiče s dětmi se mohou vydat po příjezdu do Slaného na dobrodružnou cestu městem. Ve vlaku dostanou od hrajevodoucích herní plán, a jak vystoupí, vyrazí na cestu za pokladem. Pokud seberou všechny indicie správně, dovedou je ke zlatému pokladu ukrytému ve městě. Něco si z něj budou moci odnést a získají také turistickou vizitku Cyklohráčku.

### Cestující získají výhodnější vstup do aquaparku ve Slaném

Město Slaný připravilo pro návštěvníky z Cyklohráčku speciální slevy, které může využít celá rodina. Cestující získají například za 85 Kč celodenní vstup do místního aquaparku, slevu do místní cukrárny, 50% slevu do vlastivědného muzea a další. Děti dostanou na palubě

vlakem volnou vstupenku do Království železnic na Smíchově, cyklisté reflexní pásky, aby je bylo na silnici dobře vidět.

O sobotách 6. června, 25. července, 22. srpna a 26. září, ihned po příjezdu ranního Cyklohráčku z Prahy do Slaného, bude připravena pro dospělé komentovaná procházka po slavné Wilsonově třídě ve Slaném. Průvodce počká vždy přímo na nádraží.



**Cyklohráček dorazí do Slaného téměř o deset minut dříve než loni. Nově je možné použít také jízdenky PID pro jednotlivou jízdu.**

Cyklohráček má tři vozy – jeden pro nejmenší děti s dětským koutkem, další pro cyklisty a poslední pro větší děti s deskovými hrami, stavebnicemi nebo tabulí na kreslení. Vůz plný hraček je určen menším dětem – najdou tu koutek se stavebnicemi, vláčkovými skládačkami, lepopely nebo vláčkodráhou. Je zde také možné nejlépe pozorovat práci strojevodoucího a dívat se na trať.

Vůz plný kol je určen cyklistům a zařazen byl uprostřed soupravy. Vejde se do něj přes 20 bicyklů. Cyklisté si v něm mohou dofouknout kola kompresorem, půjčit si sadu na lepení duší, nařadí na opravu nebo mazání. Vůz plný her je vagon s upravenými stolkami a herními plány na Člověče, nezlob se, Dámu či Piškvorky.

Souprava Cyklohráčku je původním prototypem Regionov, který vyrobila šumperská Pars nova v roce 2001. Jde o zcela atypický vlak jediný svého druhu, který už několik let do pravidelného provozu příliš nezasahoval. Právě proto byl vybrán jako nejhodnější typ.

PETR POŠTA, PETR SLONEK

### Velikonoční soutěž pro pozorné čtenáře

Hrajete rádi o hodnotné ceny? Pak právě vám je určeno již tradiční klánv v našem časopise.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



## HLEDÁME

**IŽD (Inženýr železniční dopravy) ŽST, DKV**

České dráhy, Regionální obchodní centrum Olomouc, hledají zaměstnance na pozici IŽD (Inženýr železniční dopravy) ŽST, DKV. Místo výkonu práce je v Olomouci.

**Požadavky:**

- středoškolské vzdělání s maturitou
- nejméně tříletá praxe v oboru železniční dopravy a přepravy
- znalost železničního zeměpisu, oběhů vozidel, problematiky řízení provozu, práce se služebními pomůckami
- znalost regionální silniční infrastruktury ve vazbě na NAD
- znalost práce s PC
- komunikační a kombinační schopnosti
- samostatnost, spolehlivost, preciznost, loajalita, flexibilita,
- řidičský průkaz skupiny B
- zdravotní způsobilost
- schopnost týmové spolupráce.

**Náplň práce a odpovědnost:**

- výluková činnost, tvorba výlukových opatření, příprava a tvorba výlukových JŘ
- zajištění NAD v Olomouckém kraji za dálkové i regionální vlaky
- řešení nepravidelností, mimořádností a mimořádných událostí
- komunikace s obchodními partnery, spolupráce s odbornými útvary ČD a provozními zaměstnanci dopravce a provozovatele dráhy.

Termín nástupu je 1. 5. 2015 nebo dle dohody.

Strukturovaný životopis a motivační dopis zasílejte do 10. 4. 2015 v elektronické podobě na e-mail ROCOLCsek@gr.cd.cz.

## PRO VÁS

**Kdo vyhrál stylové USB disky?**

V minulém čísle jsme vyhlásili minisoutěž o tři kolekce stylových flash disků v podobě Papouška, Bobiny a Bardotky. Ptali jsme se vás, jaký stroj se po šesti letech opět objeví v čele nostalgických vlaků během letošní sezony. Díky malé nápovědě naprostá většina soutěžících správně odpověděla, že se jedná o parní lokomotivu 464.202 přezdívanou Rosnička. Každý z níže uvedených výherců získá třídílnou kolekci USB disků s kapacitou 8 GB. Výhercům srdečně gratulujeme a věříme, že ceny z limitované edice, kterou nelze nikde zakoupit, udělají patřičnou radost.

**Výherci:**

- Daniel Macálka, Rájec-Jestřebí
- Pavel Fibigr, Ústí nad Labem
- Martina Fischerová, Olomouc



**JŽ BRZY.** Zázemí je připraveno, operátoři se do nového působiště přemístí za několik měsíců, kdy bude vybaveno technologiemi a softwarem.



# Kontaktní centrum zažilo česko-slovenskou premiéru

Do nových prostor by se už brzy měli přestěhovat zaměstnanci Kontaktního centra ČD na pražském Masarykově nádraží. Operátoři budou moci při každodenním telefonickém či e-mailovém styku s klienty využít komfortnějšího zázemí. Stěhování se očekává v druhé půlce roku, kdy budou prostory nového centra kompletně vybaveny softwarem a příslušnými technologiemi.

V současnosti v Kontaktním centru ČD pracuje celkem 35 lidí, přičemž maximální počet operátorských míst ve směně je šestnáct, z toho dvanáct v Praze a čtyři v Brně. V novém pracovišti na Masarykově nádraží bude napojeno až 32 operátorských míst včetně možnosti práce z domova. Všechna pracovní místa jsou navzájem propojena přímým telefonním spojením s dispečery osobní dopravy sídlícími v Křižkově ulici v Praze.

Od 20. března se obě pracoviště centra také aktivně napojila na PRM – Booking Tool, evropskou síť odbavovacích míst pro osoby s tělesným postižením, v níž je jen 15 železničních správ. Hned první den provozu této možnosti, tedy zabukování, zakoupení jízdenky a její zaslání poštou, využilo sedm zákazníků.

**Zázemí si přijeli prohlédnout kolegové ze Slovenska**

Jako první si nově vybudované zázemí centra na Masarykově nádraží mohli prohlédnout slovenští kolegové. Byla to vlastně taková neoficiální slavnostní předpremiéra. Třeba novotou doslova ještě vonící záchody použili slovenští hosté vůbec jako první. Vše začalo přípravou a příjezdem přibližně dvou desítek Slováků a hlavně Slovenek z Košic (tam Kontaktní centrum v areálu firmy T-Com sídlí) vlakem Bohemia do Prahy hl. n., kde je vyzvedl operátor KC Vít Calt a odvedl do třetího patra východní věže Masarykova nádraží.

V novém je přivítali vedoucí centra Petr Gregor, administrátorka Hana Schederová s dalšími zaměstnanci a společně jim předvedli nově zadaptované místnosti Kontaktního centra. Naši operátoři tak snad již brzy usednou v prostornějších a hygienicky vyhovujících prostorech. Samotné přestěhování, samozřejmě za chodu, lze ovšem čekat až v druhé polovině roku, protože v současnosti se čeká na vysoutěžení technologií a softwaru, které bude centrum používat.

Vedoucí centra Petr Gregor skupině slovenských kolegů v čele s vedoucí Centra prodeje – kontaktního centra ZSSK mimo jiné vysvětlil, kolik dlouhodobě

ho usílil do modernizace třeba vynaložit. Díky tomu však mohou být posíleny řady operátorů pro rozšíření služeb Českých drah.

**Překvapil věkový průměr našich operátorů**

Pak už se slovenští hosté rozdělili do třech skupin vydali postupně do jiné části Masarykova nádraží, kde sídlí stávající Kontaktní centrum. Tady, s názorným výkladem a ukázkami v podání Víta Calt, Venduly Botorové, případně zaměstnanců ve směně, mohli lépe poznat současnou realitu telefonického a e-mailového styku se zákazníky.

Mladé slovenské kolegy a kolegyně překvapil nejen věkový průměr Čechů v Kontaktním centru – činí 46 let, ale třeba i forma vzdělávání českých operátorů. „Konkrétně mám na mysli kromě běžné školy možnost i elektronickou formu ověřování vědomostí. Vaši operátoři navíc mohou přímo prodávat zákazníkům jízdenky po telefonu, zatímco u nás se tato možnost prodeje zatím jen zvažuje,“ porovnála chod obou pracovišť vedoucí slovenských partnerů Mária Kovalíková.



**NÁVŠTĚVA.** Zhruba dvacetičlenná skupina slovenských kolegů z Košic si prohlédla nejen stávající, ale i dokončované pracoviště operátorů Kontaktního centra.



**Naši operátoři tak snad již brzy usednou v prostornějších a hygienicky lépe vyhovujících prostorech.**

Jinak práce na obou stranách československé hranice je velice podobná – v Česku jsou k dispozici některé užitečné aplikace, například informační tabule, nebo řízení vlaků na stránkách Želpage.cz, kam s oblibou Slováci sahají pro informace. A na co nejvíce se na Slovensku lidé ptají? Je to prý podobné jako v Česku, ale speciální jsou různé dotazy na přepravu seniorů a studentů vlakem zdarma včetně podmínek, které je třeba pro tuto slevu splnit. „A volají i lidé, zejména důchodci z Česka,“ vysvětlila operátorka Mária Pongó.

**Návštěvu čekal bohatý program včetně procházky metropolí**

To, co je v České republice zcela nové – třeba pracoviště s „ostrým“ terminálem Unipok pro bukování a vydávání jízdního dokladů lidem s postižením – bude prý kolegy ze Slovenska v souladu s evropskou legislativou rovněž brzy čekat. Hosty v průběhu setkání přišla pozdravit i ředitelka Odboru provozu osobní dopravy Českých drah Luďka Hnulíková.

Po obědě ve stylové restauraci Výtopna čekala hosty krátká procházka starou Prahou se zasvěceným výkladem a workshop s výměnou zkušeností pokračoval bowlingem v pražských Holešovicích. Bohatší o nové zkušenosti a kontakty se ve večerních hodinách vydali slovenští operátoři a operátorky zpátky na hlavní nádraží k vlaku, jenž je přes noc dovezl zpět na východ Slovenska.

„Věřím, že taková výměna pracovních zkušeností prospěje oběma stranám,“ uzavřela společné setkání Mária Kovalíková. **MARTIN NAVRÁTIL**

## S novou sezonou startuje oblíbená služba pro cykloturisty

→ Pokračování ze strany 1

Ceník půjčovného se v jednotlivých krajích liší, vratná kauce se pohybuje od 1 000 korun za jedno kolo, 2 000 Kč za 2 až 5 kol až po 2 500 korun za 1 elektrokolo. Vždy je ale nutné předložit dva osobní doklady – občanský či řidičský průkaz, In Kartou ČD a podobně. Následuje podpis nájemní smlouvy, zaplacení půjčovného a kauce, která vám bude vrácena při odevzdání kola. Levnější je vždy cena s In Kartou nebo jízdenkou InteRail či Eurail.

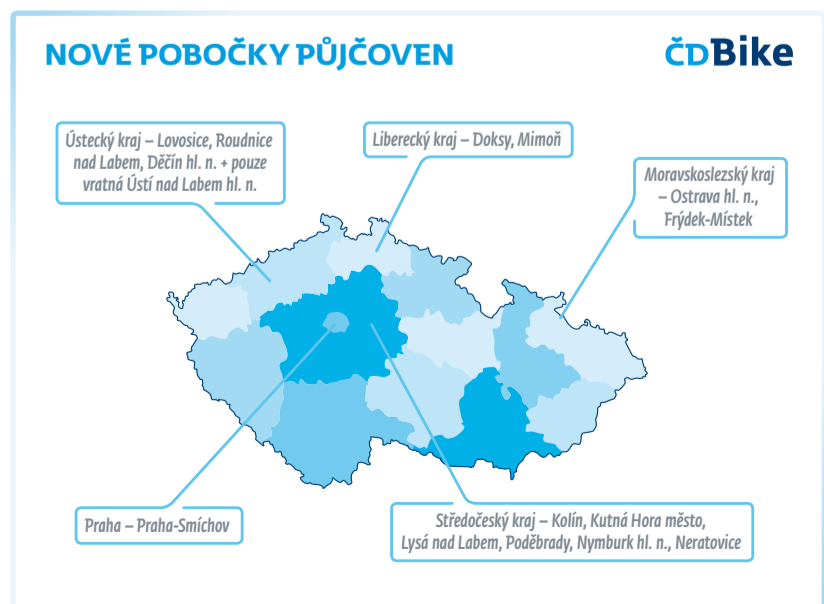
Na vybraných tratích lze přepravit kolo z půjčoven zdarma. Ve vlacích Českých drah stačí uhradit pouze cenu za jízdné a předložit nájemní smlouvu, která vás opravňuje k bezplatné přepravě kola (ve služebním oddělení nebo jako spoluzavazadlo). Nájemní smlouva opravňuje nájemce také k bezplatné úschově kol ve vybraných železničních stanicích. V metropoli a Středočeském kraji přijde



Půjčování elektrokol se z Karlovarského kraje rozšířilo i do dalších regionů.

celodenní nájemné jízdního kola na 110 Kč, pokud máte In Kartou. Bez ní stojí 150 korun. V případě dětského kola činí půjčovné 90, respektive 130 Kč, elektrokolo stojí v případě držitelů In Karty 300 Kč, ostatní je mají za 350 korun. Za přílbu zaplatíte 25 Kč a za dětskou sedačku 60 korun.

V Libereckém kraji najdou zákazníci nové půjčovny v Doksecha a Mimoní.



I zde mají výhodnější ceny držitelé In Karet. Celodenní půjčovné přijde na 120 Kč, pro ostatní na 150 Kč. U dětského kola jsou ceny stejné, dětská cyklosedačka stojí na den 25 korun, stejně jako ochranná přílba.

V Královéhradeckém kraji činí celodenní nájemné u držitelů In Karty 120 korun, ostatní zaplatí 150 Kč. Stejně ceny jsou u dětských kol. Cyklosedačka i přílba přijdou na 25 korun. Podobné jsou ceny i v sousedním Pardubickém kraji a ostatních regionech.

**Informace najdete na webu**

Sleva na In Kartou platí i pro držitele aplikace Železniční průkazka. Podrobnější informace o každé půjčovně, otevírací době, ceníku, seznamu vybraných tratí, kde lze vypůjčené kolo přepravit zdarma, a seznam železničních stanic, ve kterých lze vypůjčené kolo zdarma, uschovat, najdete na webových stránkách [www.cd.cz/czbike](http://www.cd.cz/czbike). **PETR SLONEK**

# Vznik nezávislého regulátora bychom měli uspíšit

Všechno má svá pravidla. A vždy také někoho, kdo plnění podmínek dozoruje. V tuzemském drážním ranku padá tato odpovědná úloha „legislativního arbitra“ na Drážní úřad (DÚ). Do jeho pravomocí patří nejen oblast železnice, ale i lanových drah, vleků, trolejbusových a tramvajových drah, jakož i úloha speciálního stavebního úřadu. Nejen o tom, co vše DÚ řeší, ale i o diskutované roli regulátora jsme hovořili s náměstkem ředitele DÚ pro sekci provozně-technickou Ondřejem Fantou.

## Co je hlavním úkolem Drážního úřadu?

Základní funkcí DÚ je výkon státní správy ve věcech drah, což vychází ze zákona o dráhách a jeho prováděcích vyhlášek. Jsme speciálním stavebním úřadem, vydáváme stavební povolení a kolaudace pro stavby drah a stavby na dráze, vykonáváme státní dozor a dohled nad řadou činností, například kontrolu subjektů odpovědných za údržbu, dohlížíme na přepravu nebezpečného zboží RID, a to nejen v kontextu samotné přepravy, ale i během plnění, balení nebezpečného zboží a jeho vykládání či nakládání. S rozvojem evropské legislativy jsme postupně pověřováni také naplněním funkcí vycházejících z evropských předpisů. V této souvislosti zastáváme i úlohu Národního bezpečnostního úřadu. Schvalujeme do provozu nejen nová a modernizovaná drážní vozidla, ale třeba i eskalátory a výtahy na nádražích. Vydáváme licence a průkazy způsobilosti strojvedoucím. Další významnou částí naší činnosti je udělování licencí a povolení k provozování dráhy a drážní dopravy, vydávání bezpečnostních osvědčení dopravcům. Kromě toho má DÚ i určitou regulační funkci. Ten záběr je opravdu velmi široký a myslím si, že v evropské perspektivě je penzum činností Drážního úřadu jedinečné.

## V jiných státech jsou kompetence rozděleny odlišně než v ČR?

Zpravidla ano. Většinou jde o samostatné stavební úřady, národní bezpečnostní úřady, regulátory. Jinou cestou šlo například Slovensko, kde existuje Dopravní úřad, který legislativně zastřešuje všechny druhy dopravy. Vyčleněn je ale speciální stavební úřad.

## Často slýcháváme nářky, že schvalovací proces u vozidel trvá velmi dlouho. Co obnáší schválení nového nebo modernizovaného vozidla?

Ve chvíli, kdy se na DÚ obrátí vlastník nebo výrobce vozidla s požadavkem na schválení, začíná posuzování vlastností nového nebo změny u modernizovaného vozidla, které by mohly mít vliv na bezpečnost. Tyto zásahy jsou definovány vyhláškou ministerstva dopravy, kterou se řídíme. Správný úřad nám ukládá lhůtu pro vydání rozhodnutí 30 dnů, u zvláště složitých případů je lhůta dvojnásobná. V ideálním případě není problém tyto lhůty splnit. Nezřídká se však stává, že žadatel předloží neúplné doklady, což vede k přerušení řízení až do do-



FOTO AUTOR

by, než je požadovaná dokumentace doplněna. Proto schvalování některých vozidel trvalo i dva až tři roky.

## Máte na mysli schvalovací peripetie lokomotiv Škoda 109 E nebo vozů ABpee<sup>347</sup> od výrobce PESA Bydhošť?

Nejen tyto případy, ale například i známou kauzu schvalování motorového vozu řady M 27 dopravce JHMD.

## Zmínil jste i regulační úlohu. Co vše a do jaké míry může DÚ regulovat?

Otázkou je, co pojem regulace znamená. Zákon o dráhách v této kapitole zmínjuje i udělování licencí dopravcům. Těch máme v současné době asi 90 a jejich počet nemůžeme omezovat – kdo splní podmínky, dostane licenci, neexistuje žádný limit. Naproti tomu kapacita dopravní cesty již limitní je, a jakmile se naplní, je regulace jediným řešením. Čin-

ností, které bude regulátor sledovat, jasně definuje směrnice o regulátorovi, ta však zatím není plně implementována. DÚ tak zatím jen přezkoumává prohlášení o dráze a řeší problémy přidělování kapacity dráhy. To si však primárně řeší v prohlášení o dráze správce infrastruktury a spory mezi dopravci v této otázce se vyskytují poskovnu. Co aktuálně řešíme, je nedohoda ve smlouvě o přístupu na dopravní cestu mezi provozovatelem a dopravcem. Regulační činnosti nyní není mnoho, to se však změní ve chvíli plné implementace směrnice. Otázkou také je, kdo bude regulátorem.

## Měl by podle vás být regulátor začleňován do Drážního úřadu?

V aktuálním postavení DÚ ne. My spadáme pod ministerstvo dopravy, jsme hrazení z jeho rozpočtu a jednoznačným požadavkem na regulátora je jeho

nezávislost. Pokud bychom měli vykonávat jeho funkci, musel by DÚ přejít pod vládu. Podle mě by to nebylo špatné rozhodnutí, neboť už nyní, jakožto národní bezpečnostní orgán pro železnici, bychom měli být zcela nezávislí. Pokud ale uvedu příklad opět ze Slovenska, zmiňovaný Dopravní úřad plní funkci regulátora a je, podobně jako DÚ ČR, hrazen z prostředků ministerstva dopravy. Regulátoři v Evropě jsou obecně řešeni odlišně. Ve Velké Británii jde o aparát 280 lidí s ročním rozpočtem 30 mil. liber, regulaci na Slovensku řeší pět zaměstnanců...

## ONDŘEJ FANTA

Absolvent ČVUT – Fakulty dopravní, oboru dopravní systémy a technika, pokračoval v postgraduálním studiu na UK se zaměřením na bezpečnost a poranění v dopravě. Jako autorizovaný inženýr v oboru dopravních staveb pracoval na různých pozicích v soukromé stavební společnosti. V roce 2013 se stal zaměstnancem Drážního úřadu, kde byl jmenován náměstkem ředitele. Je občasným přednášejícím na Univerzitě Karlově.

## Není absence nezávislého regulátora důkazem, že jsme trochu zaspali dobu?

Když se setkáváme s kolegy z okolních států na sjezdu regulačních orgánů, je zřejmé, že převážná většina z nich již plně jako regulační orgán funguje. Proto si myslím, že v tomto ohledu jsme spíše pomalejší. Pravděpodobně to vychází z faktu, že evropská nařízení musíme plnit okamžitě, avšak některé evropské směrnice, kde máme do jisté míry volnou ruku pro aplikaci do našeho legislativního prostředí, si asi vykládáme jinak než bylo zamýšleno. A není to problém jen u regulačních, ale i u směrnice o interoperabilitě. Některé důležité aspekty byly bohužel opomenuty a vracet se k již „hotovému“ je vždy komplikované. Na druhou stranu jsou ale směrnice, jež jsme aplikovali mezi prvními. Jmenujme například licence strojvedoucích.

VÁCLAV RUBEŠ



Rozhovor v plném znění najdete na zeleznicar.cd.cz.

## KRÁTCE

### Šéf parlamentu vyrazil do Bratislavy Hungarií



Pro cestu na setkání předsedů parlamentů Visegrádské čtyřky v Bratislavě zvolili čeští zákonodárci železniční dopravu. Na palubě pravidelného spoje EC 171 Hungaria, posíleného z Prahy o konferenční vůz, cestoval 19. března předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR Jan Hamáček i 1. místopředseda Senátu PČR Přemysl Sobotka a další politici. „Důvodem, proč jsme před cestou po silnici nebo letadlem upřednostnili železnici, je snaha podpořit ekologický a pro zemi klíčový způsob dopravy. Máme dobrou zkušenost s Českými drahami, neboť loni jsme s nimi cestovali na akci k 70. výročí Karpatско-dukelské operace. Přes noc jsme se pohodlně přepravili z Prahy do Kysaku. Pro cestu do Bratislavy jsme proto opět rádi využili služeb Českých drah,“ řekl Jan Hamáček. (rub)

### ČD pro vás získalo prestižní cenu

Reklamní magazín Českých drah ČD pro vás získal titul Firemní médium roku 2014. Časopis obhájil prvenství v kategorii Firemní tiskovina, kterou získal i za rok 2012 (v roce 2013 anketa vyhlášena nebyla). Ocenění uděluje Komora Public Relations, profesní sdružení jednotlivců i společností v oboru komunikace. Šéfredaktorem ČD pro vás je už několik let Zdeněk Ston, vedoucí oddělení tištěných a internetových periodik. Časopis za tu dobu prošel určitým vývojem, který hodnotí pozitivně jak čtenáři, tak odborníci. Více o magazínu najdete na www.cdprovas.cz. (pek)

### Na MS v ledním hokeji cestujte našimi vlaky

Od 1. do 17. května se v Praze a v Ostravě uskuteční MS v ledním hokeji a kdo nezůstane jen u fandění u televize, ten se může vydat do obou měst po železnici. K O<sub>2</sub> areně, kde bude bojovat o medaili i český tým, je to nejbližší ze stanic Praha-Libeň, popřípadě Praha-Vysočany. Na libeňském nádraží tak budou v době šampionátu zastavovat i vybrané vlaky vyšší kvality, které tuto stanici běžně projíždějí. Současně budou některé spoje posíleny a zvažuje se vypravení speciálního vlaku ze stanic Praha-Libeň na pražské hlavní nádraží k posledním přípojmům (ve směru Plzeň, Beroun, Benešov u Prahy, Děčín). (pek)

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### PŘEPADOVÉ KONTROLY DRÁŽNÍ INSPEKCE ZŘEJMĚ BRZY SKONČÍ

Mezi železničáři obávané přepadové kontroly Drážní inspekce se zřejmě stanou minulostí. Ministerstvo dopravy (MD) chce v rámci novely zákona o dráhách výrazně omezit pravomocí inspekce. Ta by se měla nadále soustředit výhradně na vyšetřování nehod a takzvanou státní kontrolu včetně ukládání pokut přenechat jiným. Jediná sankce, jejíž ukládání má být ponecháno na Drážní inspekci, bude za maření činnosti inspektorů. Úprava je podle MD nutná kvůli evropskému právu. Brusel mimo jiné poukazuje na možný střet zájmů české Drážní inspekce při vykonávání obou činností, tedy prevence i vyšetřování. Ministerstvo už má promyšleno, kam nasměruje přebytečné lidi. Zároveň s novelou zákona o dráhách se utváří i zákon o vzniku nového Úřadu pro ochranu podnikání v dopravě, někdy přezdívaného jako drážní superúřad. Tam by se mělo uplatnit dvacet lidí z inspekce a současného Drážního úřadu. Inspekce nesouhlasí s podobou novely ani se snižováním stavů. „K opakovanému návrhu novely zákona o dráhách zaslala Drážní inspekce vždy připomínky, neboť navrhované změny představovaly ohrožení bezpečnosti na dráhách,“ uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. E15 23.3.2015

### FIRMA CHCE DELŠÍ LHŮTU NA OPRAVU FANTOVY BUDOVY

Italská společnost Grandi Stazioni žádá o prodloužení lhůty na opravu historické Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží o dva roky. Podle smlouvy má být opravena do října 2016. Spolu s Českými drahami chce najít koncept pro využití budovy. Řekl to Michele Mario Elia, ředitel společnosti Ferrovie dello Stato Italiane Group, která je většinovým akcionářem Grandi Stazioni. Fantova budova s kavárnou je nyní stranou hlavních průchoďů z nástupiště do hlavní haly nádraží a velká část cestujících ji proto pouze míjí. „Je třeba určit, jaký projekt bude nevhodnější, zda z objektu bude muzeum nebo nákupní centrum,“ tvrdí Elia. Od toho se mají rovněž odvíjet úpravy okolí budovy, bude-li před ní parkoviště nebo zastávky pro autobusy. Dokončení oprav Fantovy budovy je podle smlouvy z roku 2003 podmínkou pro prodloužení pronájmu prostor nádraží italské společnosti o dalších 20 let. Ta měla na opravu secesní budovy, která původně sloužila mimo jiné jako odbavovací hala, deset let od vydání platného stavebního povolení. Naposledy společnost prezentovala v roce 2013 dokončení oprav ve Fantově kavárně, pro kterou neúspěšně hledá nájemce. Najít ho chce do konce roku. ČTK 17.3.2015

**ZAUJALO NÁS**

„Je naprosto nepředstavitelné, aby se na trati vyskytoval vlak, který nemá příslušné zabezpečovací zařízení.“ Generální inspektor Drážní inspekce Roman Šigut o bezpečnosti na trati Čičenice – Volary v souvislosti s tendrem Jihočeského kraje na provoz vlaků na šumavských lokálkách.

TV NOVA 22. 3. 2015

### STÁT PATRNĚ PRODLOUŽÍ DOTACE KRAJŮM NA VLAKY

Ministerstvo dopravy jedná s kraji o prodloužení železničního memoranda. Současná dohoda, která vznikla za vlády premiéra Jana Fischera, představovala závazek vlády přispět krajům částkou 2,6 miliardy korun ročně na financování regionálních železničních spojů. Na sjezdu OSŽ to řekl ministr dopravy Dan Ťok. Parametry nové dohody zatím dojednané nejsou. Kromě podpory osobní dopravy v krajích jedná úřad i o úlevách pro nákladní železniční dopravu. Desetileté období Českým drahám přineslo stabilitu a poskytlo prostor a peníze na obnovu vozidlového parku národního dopravce. Zlepšení kvality přepravy na železnici podle premiéra poznali i cestující. Postupná by podle premiéra Bohuslava Sobotky měla být i liberalizace železničního trhu, aby se dopravce mohl na vstup konkurence na dotované linky připravit. Zájem státu podle něj spočívá v udržení Českých drah v pozici silného dopravce, který bude schopný se vypořádat s konkurencí. Zároveň je potřeba hledat způsoby, jak drahám ulehčit splacení dluhu, který přesáhl 30 miliard korun. Dalším problémem železnice je opožděná výstavba moderních rychlostních spojů. V této kategorii Česko za západní Evropou zaspalo. ČTK 24. 3. 2015

### ZSSK RUŠÍ KVŮLI REGIOJETU ČÁST SPOJŮ DO KOŠIC

Státní slovenský železniční dopravce ZSSK od poloviny dubna o dvě pětiny omezi počet spojů vyšší kategorie InterCity (IC) na hlavní trati mezi Bratislavou a Košicemi. Šéf ZSSK Pavol Gábor to zdůvodnil cenovou válkou českého dopravce RegioJet, který na této trase začal provozovat dálkové vlaky loni v prosinci. RegioJet opouje, že s cenovou válkou přišla naopak ZSSK. Spojení InterCity provozuje ZSSK na vlastní komerční riziko, nevztahuje se na ně bezplatná vlaková přeprava dětí, studentů a seniorů, kterou loni na podzim zavedla levicová vláda premiéra Roberta Fica. „Komerční IC vlaky ZSSK vtahuje soukromý dopravce do nesmyslné cenové války, která je v rozporu se všemi pravidly ekonomického chování. Nelze soupeřit s někým, kdo snížil ceny na polovinu,“ řekl Gábor. Provoz vlaků je pro ZSSK ztrátový, loni tyto spoje prodělaly 1,3 milionu eur (přes 35 milionů korun). Ztrátový byl provoz IC tedy i v době, kdy jízdenka stála běžně 20 eur a více, dnes je zhruba na polovině. Nově ZSSK mezi Bratislavou a Košicemi vypraví 25 místo současných 41 IC vlaků týdně. V pracovních dnech zruší na této trati jeden ze tří párů vlaků v této kategorii. Spojení IC se na výkonech ZSSK podílí třemi procenty. E15 24. 3. 2015

Projekt Českých drah „Cestu si objednávám z pohodlí svého domova“ získal prestižní cenu MOSTY – vítězil v rámci kategorie Instituce veřejné správy za mimořádnou aktivitu nebo čin ve prospěch osob se zdravotním postižením. Národní dopravce obdržel ocenění za vytvoření systému objednávek přepravy a asistence pro osoby s omezenou schopností pohybu pomocí aplikace dostupné všem zákazníkům na webu a na každé osobní pokladně Českých drah.

Pro tuzemského národního dopravce je to uznání za dlouhodobou pomoc a podporu imobilním jedincům při cestování vlakem. Vždyť jen za loňský rok se na České dráhy prostřednictvím příslušné webové aplikace obrátilo se žádostí o přepravu bezmála šest tisíc osob s omezenou pohyblivostí.

#### Ocenění se uděluje ve třech kategoriích

Cena MOSTY se předává letos již po dvanácté a podle předsedy Národní rady osob se zdravotním postižením (NRZP ČR) Václava Krásky je oceněním za mimořádnou aktivitu nebo čin ve prospěch občanů se zdravotním handicapem. Za rok 2014 se cena udělovala ve třech kategoriích. První dvě kategorie se vztahují k mimořádné aktivitě nebo činu ve prospěch občanů se zdravotním postižením a dávají se zvláště instituci veřejné správy a zvláště nestátnímu subjektu. Třetí kategorií tvoří ocenění pro osobnost hnutí osob se zdravotním postižením. Plastikou ceny navrhl a vytvořila akademická sochařka Jitka Wernerová. Cena je uměleckým ztvárněním mostu z lidských rukou a je vytvořena z glazované keramiky.

„Ocenění jsou předávána jako poděkování za to, že se řada lidí se zdravotním handicapem může díky různým vylepšením lépe integrovat do běžné společnosti a žít normálním životem stejně jako ostatní. Každý rok navíc oceňujeme i různé osobnosti se zdravotním postižením, abychom široké veřejnosti ukázali, že i lidé s handicapem toho dokážou leckdy více, než se od nich třeba očekává,“ řekl na úvod Václav Krása.

#### Brno symbolické, nasazujeme nízkopodlažní RegioPantery

Za České dráhy převzal cenu v první kategorii Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu. Radost mu udělala už samotná nominace národního dopravce na toto významné, ale zároveň zavazující ocenění. „V době řady negativních nebo smutných zpráv je pro nás velkým potěšením, že se najde prostor i pro příjemné zprávy. Denně vypravujeme průměrně asi 7 600 spojů a více než šedesát procent, tedy okolo 4 600 vlaků, je již způsobeno pro bezbariérové cestování. To umožňují desítky nově nakoupených vlakových souprav a také multifunkční nebo upravené služební vozy. Vysoké ocenění jsme v jihomoravské metropoli obdrželi i poněkud symbolicky, neboť zde na jižní Moravě právě postupně uvádíme za téměř jednu miliardu korun do provozu sedm zcela nových

# Prestižní cena MOSTY 2014 za náš přístup k vozíčkářům



**PŘEDÁNÍ.** Za národního dopravce převzal ocenění MOSTY 2014 člen představenstva ČD Michal Štěpán (uprostřed).

nízkopodlažních jednotek RegioPanter, které jsou určeny i pro pohodlné bezbariérové cestování,“ říká Michal Štěpán. Objednávkový systém přepravy imobilních, za nějž bylo ocenění uděleno, tak rozšiřuje možnosti cestování pestrou škálou vlaků Českých drah a dělá je ještě atraktivnější a pohodlnější.

#### Bezbariérově nově i do zahraničí

České dráhy se podle Michala Štěpána dlouhodobě zaměřují na zajištění dobře fungujícího systému komunikace s cestujícími s omezenou schopností pohybu. Oceněná webová aplikace běží v os-

trém provozu od dubna loňského roku a jen do letošního února České dráhy obdržely takřka 5 900 objednávek. „Většinu jsme vyřídili kladně, zamítnout jsme museli pouze okolo čtyř stovek žádostí, a to z důvodů výluk nebo změněného oběhu souprav. Další symbolika ocenění



**CENA PRO ČD.** Plastikou je uměleckým ztvárněním mostu z lidských rukou a tvoří ji glazovaná keramika.

FOTO AUTOR (2x)



**Oceněná webová aplikace běží v ostrém provozu od dubna loňského roku a jen do letošního února České dráhy obdržely takřka 5 900 objednávek.**

MOSTY 2014 je i v tom, že objednávku přeprav cestujících na vozíku z vnitrostátní přepravy rozšiřujeme od 20. března i pro cestování do zahraničí prostřednictvím aplikace booking tool. Ta umožňuje zajištění asistenčních služeb při jízdách z České republiky do třinácti zemí Evropy a zpět a současně i pro cestování na území jiných států,“ vysvětlil Štěpán.



#### Jak se ocenění uděluje

V zájmu podpory aktivit přispívajících významným způsobem ke zlepšení postavení osob se zdravotním postižením začala Národní rada osob se zdravotním postižením ČR (NRZP ČR) v roce 2003 s pravidelným vyhlášením ceny MOSTY. Cena je udělována za mimořádnou aktivitu nebo čin ve prospěch občanů se zdravotním postižením. Za rok 2014 byla cena udělena ve třech kategoriích:

- cena NRZP ČR pro instituci veřejné správy za mimořádnou aktivitu nebo čin ve prospěch občanů se zdravotním postižením
- cena NRZP ČR pro nestátní subjekt za mimořádnou aktivitu nebo čin ve prospěch občanů se zdravotním postižením
- cena NRZP ČR pro osobnost hnutí osob se zdravotním postižením.

Pilotní provoz nové služby booking tool umožňuje Centrální zákaznický servis ČD formou objednávkového formuláře nebo telefonicky (840 112 113). Novinkou pro handicapované cestující bude v průběhu roku 2015 kromě zajištění asistenčních služeb do vybraných zemí i možnost zakoupení mezinárodní jízdenky a její zaslání poštou.

Mezi další služby, které nyní České dráhy nabízejí handicapovaným cestujícím, patří i možnost cestování doprovodu zákazníků na invalidním vozíku do zahraničí a zpět zdarma. V mezinárodním rozsahu byla tato služba doposud umožněna pouze průvodcům nevidomých. „České dráhy svými kroky dokazují zájem dělat veřejnou službu kvalitně a s ohledem na všechny kategorie svých zákazníků – přesně tak vnímáme úlohu národního dopravce a děkujeme za ocenění, které jsme dnes získali,“ uzavřel své vystoupení při převzetí cen MOSTY 2014 Michal Štěpán.

MARTIN HARÁK

## Podělte se s námi o perly vašeho archivu

Disponujete rozsáhlým archívem vozidel Českých drah? Chtěli byste své zdařilé snímky publikovat a navíc být odměněni? Pak právě vám je určena tato výzva. Pro chystaný katalog historických vozidel ČD hledáme reprezentativní snímky níže uvedených lokomotiv, elektrické jednotky, motorových a osobních vozů.

#### Poptáváme fotografie následujících historických vozidel:

##### MOTOROVÉ LOKOMOTIVY

- T 211.0101
- T 212.062, 069
- T 334.085, 090

- T 426.001
- T 435.040, 058, 111, 139, 145
- T 444.030
- T 444.1062
- T 458.1190
- T 466.007, 0286
- T 478.1001, 1002, 1004, 1008, 749.250
- T 478.3001, 3101
- T 669.001
- T 679.1529, 1600

##### MOTOROVÉ VOZY (i fotografie interiéru)

- M 120.417
- M 131.101, 1133, 1228, 1463, 1487, 801.615
- M 152.002
- M 240.056, 0100
- M 262.018, 076

- M 262.1043
- M 286.001

##### ELEKTRICKÉ LOKOMOTIVY

- E 422.001
- E 499.004, 085
- E 669.001

##### ELEKTRICKÉ MOTOROVÉ VOZY AJEDNOTKY (i fotografie interiéru)

- EM 400.001
- EM 475.1045 + 1046

##### PARNÍ LOKOMOTIVY

- 310.072, 093
- 314.303
- 354.195

- 423.009, 041
- 433.001, 002
- 464.008
- 464.202
- 475.101, 179
- 477.043
- 534.0323, 0432
- 556.0506

##### OSOBNÍ VOZY

- Ar, Bai, Bam, BDI, Bt-k, Bt, Bpjo, Ce, Ci.

Na snímku musí být zobrazen konkrétní stroj, nikoli pouze zástupce dané řady. Přijímáme pouze fotografie pořízené digitálním přístrojem, minimální kva-



litativní požadavek je 300 dpi. Kompozice předpokládá zachycení stroje bez rušivých prvků. Své obrázky posílejte na e-mail [cdnostalgie@gr.cd.cz](mailto:cdnostalgie@gr.cd.cz), vždy uváďte celé jméno a kontaktní údaje. Jako předmět uveďte foto – katalog vozidel. Za každou využitou fotografii náleží autorovi honorář ve výši 500 korun.

ELEN MÁTĚOVÁ



## KRÁTCE

### Vectron poprvé odvezl vlak ČD Cargo

Poprvé se na vlaku společnosti ČD Cargo objevila lokomotiva Vectron 193.220 vyrobená firmou Siemens a poskytnutá společností Lokotrain. Z Břeclavi odvezla ve středu 18. března relační vlak 44725 do stanice Bratislava-východ, poté pokračovala lokomotivně do maďarské pohraniční přechodové stanice Rajka, kde byla nasazena na ucelený vlak 46986 s automobily z Rumunska do švédského Falkenbergu. Cílem zkušební jízdy byla různá měření, zejména s ohledem na rekuperaci na síti ŽSR. Přestože zmíněná lokomotiva byla na vlak ČD Cargo nasazena pouze v krátkém úseku z Břeclavi na státní hranici, jedná se o přelomovou událost signalizující zájem dopravce ČD Cargo o provoz moderních interoperabilních lokomotiv. MICHAL ROH

### Prezentovali jsme se na konferenci IRFC

Hned dvě významné události se ve dnech 18. až 20. března odehrály v pražském hotelu Clarion Congress. Tou první byl tradiční 5. ročník mezinárodní konference a výstavy IRFC (International Rail Freight Conference – Konference o železniční nákladní dopravě) a druhou 1. ročník mezinárodní konference a výstavy ERRIC – European Railway Research and Innovation Conference – Evropské konference železničního výzkumu a inovací. Obě akce organizovala společnost OLTIS Group za přispění řady partnerů, mezi kterými nechybělo ani ČD Cargo. Akce mimořádného významu byla pořádána pod záštitou ministra dopravy a významných mezinárodních organizací, jako jsou UNIFE, UIC, CER a OSŽD. Účast na sympoziu přinesla nové informace a poznatky a ukázala cestu, jak se zapojit do evropského železničního výzkumu na období 2015–2020. Poprvé se také na širokém evropském fóru představil nový společný podnik Shift2Rail. Pozvání na konferenci přijali jak top manažeři železničních dopravních podniků, ale i železniční infrastruktury, zástupci železničního průmyslu a také akademické obce a státní správy. Právě to bylo zárukou různorodosti pohledů a názorů na další možný rozvoj železniční nákladní dopravy a na podmínky jejího růstu. Společnost ČD Cargo na konferenci zastupovali předseda představenstva Ivan Bednářik a další vrcholoví manažeři. Michal Vítěz z Odboru podpory prodeje ČD Cargo zaujal účastníky konference prezentací na téma „Společný nákladní list CIM/SMGS“. A není divu, vzhledem k tomu, že ČD Cargo patří k lídrům při využívání tohoto přepravního dokumentu. Poděkování za přednes jeho prezentace jsme obdrželi od Erika Evtimova, zástupce generálního tajemníka mezinárodní organizace CIT. MICHAL ROH

## NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



**POD TROSKAMI.** Manipulační vlak akciové společnosti ČD Cargo projíždí v létě 2009 romantickou krajinou Českého ráje.

FOTO MICHAL ROH ML.

# Královéhradecký kraj: uhlí vystřídalo dřevo a auta

Přestože se na území regionu proslaveného Babičkou Boženy Němcové nacházely čtyři pohraniční přechodové stanice do Polska, dnes jsou využívány již jen dva pro přepravu černouhelných kalů a výjimečně také ucelenými vlaky se dřevem. Zatímco dříve kralovala přeprava uhlí, nyní se daří vedle sklářských písků zejména přepravě dřeva. Rozmach automobilového průmyslu ale znamená pro železnici další velkou výzvu.



Královéhradecký kraj nepatří mezi ostatními k nejrozhlednějším ani k nejlidnatějším. Na ploše 4 759 km<sup>2</sup> zde žije více než 550 tisíc obyvatel. Přesto se však tento kraj jedním primátem může pyšnit. Na jeho území se totiž nachází nejvyšší hora České republiky, 1 602 m (podle jiných měření 1 603 m) vysoká Sněžka. I přesto, že většinu rozlohy kraje tvoří hory a pahorkatiny, najdeme zde i úrodné nížiny.

Největším městem je samozřejmě krajský Hradec Králové s více než 94 tisíci obyvateli, dalšími velkými sídly jsou pak Trutnov, Náchod, Jičín nebo Rychnov nad Kněžnou. Královéhradecký kraj lze charakterizovat jako zemědělsko-průmyslový s bohatě rozvinutým cestovním ruchem. Průmysl je soustředěn do oblastí Polabí. Turisty a v zimě také lyžaři je využívána celá řada lokalit v Krkonoších nebo Orlických horách.

### Mezistátní doprava je jen v omezeném rozsahu

Na severu a východě kraj hraničí s Polskem v délce cca 210 km. Kdyby tuto hranici netvořily v převážné míře horské masivy, byl by přímo předurčen k živé mezinárodní dopravě. Hory však odedávna tvořily dopravním cestám přirozenou překážku. Bohužel z původních čtyř železničních hraničních přechodů je dnes nákladní doprava provozována v omezené míře pouze na dvou – v Královci a Meziměstí.

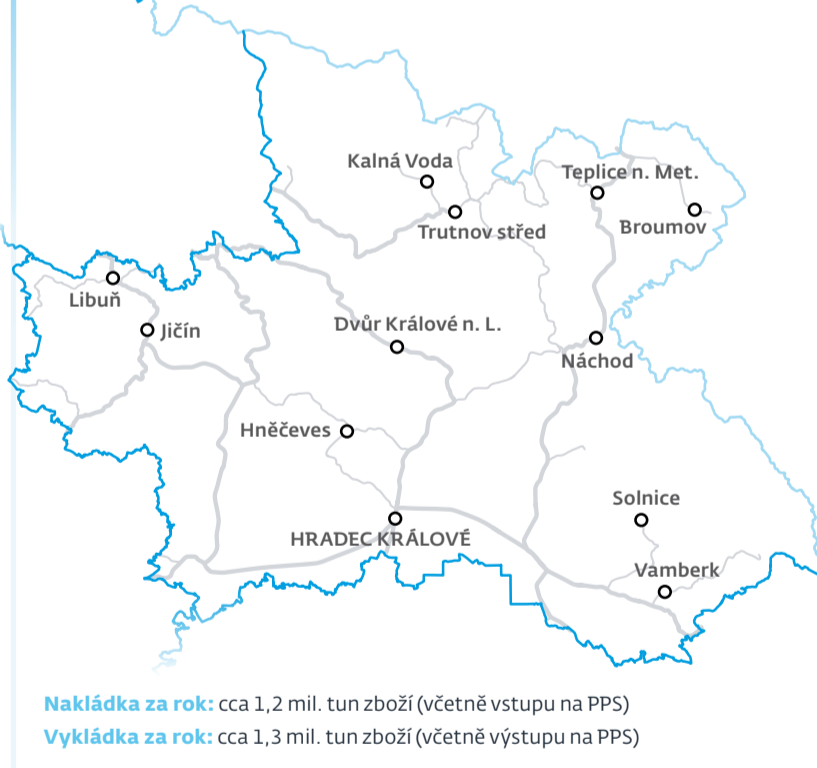
První z přechodů je v současnosti využíván pro přepravu černouhelných kalů z Walbrzychu do elektrárny v Poříčí, druhý pak zcela výjimečně, například ucelenými vlaky se dřevem. Nízké využití je dáno především obtížnými sklonovými poměry ve srovnání třeba se sousedním elektrizovaným přechodem Lichkov – Międzyzlesie.

V médiích se čas od času objeví úvahy o obnovení železniční dopravy mezi Otovicemi a polským Tłumaczówem, kde se nachází velký kamenolom. Trať měla být zprovozněna především pro dopravu nákladních vlaků se šterkem, které by přes Otovice mířily do Meziměstí a odtud zpět do Polska. Podobný systém péážní dopravy zde fungoval i krátce po skončení 2. světové války. Nutno říci, že se jedná spíše o utopistické představy.

### Dříve převažovala nakládku uhlí, dnes dominuje dřevo

V době ještě nedávno minulá převažovalo v nakládce na území dnešního Královéhradeckého kraje uhlí. Podnik Východo-

### KUDY JEZDÍ NÁKLADNÍ VLAKY V REGIONU



dočeské uhelné doly je nakládal ve třech lokalitách – v Malých Svatoňovicích, Radvanicích a Lamperticích. Většina uhlí pak směřovala do nové elektrárny Poříčí vybudované v roce 1957. Tento energetický zdroj je i v současné době největ-

ším příjemcem paliva na území kraje. Jedná se však především o uhlí hnědé dopravované sem ze severních Čech. Vlaky ČD Cargo je z nedalekých Kuncic nad Labem do elektrárny dodáván i vápencem na odsíření a již zmiňované černouhelné



**AUTOMOBILY.** Nakládku škodovek pomocí moderní přesuvny v Kvasinách.

kaly ze sousedního Polska. V kraji najdeme ještě minimálně dva větší teplárenské zdroje zásobované palivem vlaky ČD Cargo. Jedná se o teplárny ve Dvoře Králové a v Náchodě. Hnědé uhlí však nyní dodáváme i celé řadě menších odběratelů – uhelných skladů. Nejvíce ho bylo přepravováno do stanic Hradec Králové-Slezské Předměstí, Rychnov nad Kněžnou, Smiřice a Jaroměř.

Vrátme se však zpět k nakládce. Jedničkou zůstávají i nadále nerostné suroviny reprezentované v současné době především sklářskými písky těžnými v malebné krajině pod Troškami. Ze stanice Libuň odjíždějí ucelené vlaky s určením do tuzemských i zahraničních skláren a sléváren.

Přesně jedenatřicet procent rozlohy Královéhradeckého kraje pokrývají lesy. Je tedy zřejmé, že nakládku dřeva patří ke stěžejním. Uskutečňuje se v řadě stanic, z nichž k nejvýznamnějším patří Rokytnice v Orlických horách, Náchod, Meziměstí, Vrchlábí nebo Kalná Voda. Velmi významná je rovněž nakládku železného šrotu, kde mezi stanicemi zaujímá výsostné postavení Hradec Králové-Slezské Předměstí.

### Automobilky přinesly další obrovské příležitosti

Průmyslovým oborem, o kterém se v souvislosti s Královéhradeckým krajem musíme zmínit, je automobilový průmysl. Na území kraje se nacházejí dva významné závody společnosti Škoda Auto – ve Vrchlábí a v Kvasinách. Ve Vrchlábí se dnes vyrábějí „jen“ převodovky, z výrobního závodu v Kvasinách (stanice Solnice) jsme však v loňském roce odvezli téměř 7 500 vozů ložených osobními automobily. V dubnu 2007 byl v Kvasinách zahájen provoz nové vlečky a železniční přesuvny. Stavba vznikla jako společná investice Škoda Auto a ČD. Ty se na rekonstrukci a rozšíření kolejiště podílely významnou částkou 26 milionů Kč.

V Trutnově, resp. Kalné Vodě, sídlí Středisko logistických služeb ČD Cargo (SLS). To nabízí svoz, nakládku i vykládku paletizovaného, kusového i zpykého zboží, včetně jeho uložení a zajištění. Takto je zajištěn návoz materiálů pro zákazníka Keramtech Zaclerf nebo nakládku dřeva pro Správu Krkonošského národního parku. Logistické služby nabízí ČD Cargo i v dalších lokalitách, např. Jaroměři, Dvoře Králové nad Labem nebo Náchodě. A nelze nezmínit přepravu z ESAB Vamberk do logistického centra DB Schenker v Pardubicích-Rosicích nad Labem a přepravu minerálních vod z Teplíc nad Metují do Prahy.

MICHAL ROH

# Dostupné pouze v tištěné podobě

## Velká velikonoční soutěž Jste pozornými čtenáři Železničáře?

Jste-li tradičními čtenáři Železničáře, dobře víte, že v období Velikonoc se na jeho stránkách pravidelně setkáváte s velkou soutěží. Jste-li navíc pozornými čtenáři, nebude pro vás problém otázky zodpovědět a zvýšit si tak šanci vyhrát některou ze zajímavých cen. V boji o hlavní ceny ale budete muset navíc prokázat i svůj křížovkářský um. Podobně jako loni se budou kvízové otázky tematicky dotýkat naší železnice a stejně tak odměny mají výraznou drážní „příchuť“. A to nejdůležitější na konec – větší šance na úspěch mají ti, kdo si archivovali loňské výtisky nebo mají opravdu sloní paměť. Odpovědi na všechny otázky totiž najdete na stránkách ročníku 2014.

**1. ŽELEZNIČNÍ KVÍZ**  
S naší jarní soutěží do vás podstatněji – železničářsky, křídlově a čarodějně – než loni. Dvě hlavní ceny – nová lokomotiva Taurus řady 382 a v barvách ČD se dvěma rychlíky vlní vlny ve velikonoční TV, respektive v žánrové pohybové hromě. Kromě pro dvě nejlepší v soutěži získají na cestě do Opatova nebo nádraží Jiří v Praze – získají vybrané výtisky, které bezchybně zodpoví všechny hlavní otázky, úspěšně odhalí tajemství křížovky a zároveň

**1. otázka**  
V jednom z loňských čísel jsme přinesli informaci o tom, že poslední výtiskem křídlových zájezdů – křídlových zájezdů – bylo číslo 1000. Jaký byl poslední číslo výtisku?

**2. otázka**  
V rámci přelomového zajištění řady 382 ČD do Budapešti se na těchto stávkách v červnu 2014 konala mezinárodní soutěž. Co je to za soutěž?

**3. otázka**  
V březnu jsme přinesli informace o přelomovém zajištění řady 382 ČD do Budapešti se na těchto stávkách v červnu 2014 konala mezinárodní soutěž. Co je to za soutěž?

**4. otázka**  
Dobře jste se propracovali k hlavnímu vítězství soutěže. ČD, na cestě se připravovali na soutěž. Při zájezdu se zaměřili na maximální manipulaci s vozidly. Jak se zaměřili?

**5. otázka**  
Na počátku května došlo k historickému okamžiku. Když první vlak Českých drah vyjel poprvé v rámci skvělého projektu. Jak se jmenoval?

**6. otázka**  
V červnu jsme informovali o dohodě prvního jednání zástupců ČD a železničářů. Jak se jednání nazývalo?

**7. otázka**  
Jednou z hlavních událostí letošního jara se stala obnova provozu na přepracované železniční trati Praha – Sedlčany. Jak se jmenoval vlak, který poprvé vyjel na této trati?

**8. otázka**  
V srpnu se uskutečnil na Slovensku zájezdový zájezd. Jak se jmenoval?

**9. otázka**  
V srpnu jsme přinesli velkou reportáž o stavbě nové železniční trati. Jak se jmenovala?

**10. otázka**  
V srpnu jsme přinesli velkou reportáž o stavbě nové železniční trati. Jak se jmenovala?

**11. otázka**  
Na počátku května došlo k historickému okamžiku. Když první vlak Českých drah vyjel poprvé v rámci skvělého projektu. Jak se jmenoval?

**12. otázka**  
V srpnu jsme přinesli velkou reportáž o stavbě nové železniční trati. Jak se jmenovala?

**KŘÍŽOVKA**  
2  
MÁŠ-LI BÍLÉ KALHOTY, ... (dokončení v 1. tajence). ... (viz 2. tajenka).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37															

# Z Otrokovic do Vizovic za půl hodiny? Možná už po roce 2020

Pětadvacetikilometrovou trať z Otrokovic do Vizovic čeká podle všeho zásadní proměna. Měla by být kompletně elektrifikována, v úseku Otrokovice – Zlín zdvoukolejněna, v plánu je nahrazení tří přejezdů mimoúrovňovými kříženími, zvýšení rychlosti a propustnosti. To vše za zhruba osm miliard korun. Nedávno schválená studie proveditelnosti tvrdí, že se to vyplatí a benefity, které tato modernizace stávající „páteřní lokálky“ Zlínského kraje přinese, bohatě vynahradí nemalou investici.



Projekt by měl přinést i léčbu „bolavých“ přejezdů ve Zlíně.

Dnes se tu jezdí šedesátkou a stav tratě, do které se naposledy významně investovalo v letech 1962–1963, lze označit jako morálně zastaralý. Snahy o omlazení železniční spojnice vedoucí vysoce osídleným údolím říčky Dřevnice proto nejsou žádnou novinkou a studie o přínosu modernizačního projektu se objevovaly v posledních 25 letech. Žádná z nich ale nedokázala obhájit ekonomický přínos, respektive propojit potřeby regionu a preferenci státu s možnostmi železnice. Průlom přišel až nedávno, když byla 17. února Centrální komisí ministerstva dopravy schválena studie proveditelnosti Modernizace a elektrizace tratě Otrokovice – Vizovice.

## Železnice se má stát páteřním systémem

„Argumentačním kladivem“ tvůrců ze SŽDC pod vedením Petra Pšeničky z oddělení studií proveditelnosti je naprostá změna konceptu dopravní obslužnosti regionu ve prospěch veřejné, zejména železniční dopravy. Z dnešního stavu, kdy vlak hraje vedlejší roli a prim v mobilitě obyvatelstva zastávají jiné druhy dopravních prostředků (trolejbusy, autobusy a zejména individuální automobilová doprava), se má stát železnice páteřním systémem. Nová koncepce je postavena na principu dvousegmentové obsluhy území. Na moderní a rychlou regionální železniční dopravu jsou navázány v podobě přestupních terminálů ostatních dopravních módů. Aby železnice mohla konkurovat individuální automobilové dopravě, bude optimalizován počet železničních zastávek. Některé z nich totiž v současnosti plní duplicitní funkci

ve vztahu k trolejbusové dopravě nebo jsou nevhodně umístěny z pohledu těžiště osídlení. Páteřní železniční segment bude doplněn trolejbus, v ostatních částech regionu pak návazná autobusová doprava. Přínosem pro dálkovou železniční dopravu je plánované zavedení přímé linky Zlín – Brno.

## Stokilometrová rychlost výrazně zkrátí jízdní doby

Aby tento model správně fungoval, jsou nezbytné zásadní úpravy železniční infrastruktury. Studie počítá s faktem, že celá trať bude elektrifikována, úsek Otro-



V současnosti na trati kralují Regio-Sharky. Nahradí je elektrická trakce?

kovice – Zlín střed navíc zdvoukolejně. Maximální rychlost dosáhne 100 km/h, čímž se jízdní doba osobního vlaku mezi Otrokovicemi a Zlínem zkrátí z dnešních 18 na 11 minut (8 minut u rychlíku). Mezi Otrokovicemi a Vizovicemi se jízdní doba zkrátí na 32 minut (dnes 48).

Změn dozná stanice Zlín střed, poloha nádraží bude blíže ulici Gahurova a výpravní budova poslouží jako multimodální dopravní terminál (vlak-autobus-MHD). Tisíce cestujících tak denně uspoří několik stovek metrů při svém přestupu mezi jednotlivými druhy dopravy.

Modernizace se dotkne také nádraží v Otrokovicích, které je třeba přebudovat z důvodu napojení kapacitnější trati na Zlín. Mimo jiné tu vyrostou nové ostromní nástupiště, které vyřeší nevyho-



Elektrické jednotky pojedou po trati č. 331 vlastní silou snad už za pár let.

vující stav, kdy ve frekvenčně velmi silně zatížené stanici musejí cestující přecházet koleje. Úprav se dočkají i Vizovice, kde bude podle záměru Zlínského kraje vybudován autobusový terminál a přestupní bod mezi vlakem a autobusem. Významné úpravy budou provedeny i ve stanici Lípa nad Dřevnicí, kde le-

ží důležité překladiště kombinované dopravy v Česku.

## Řekli jsme NE přejezdům

Předpokládané zvýšení rozsahu dopravy a zároveň stále rostoucí trend počtu osobních automobilů přinesly nutnost řešení stávajících, již kapacitně nevyhovujících železničních přejezdů. Tři budou proto řešeny mimoúrovňovým křížením. Jeden leží v Otrokovicích a je dlouholetým problémem kvůli křížení vlakové a trolejbusové dráhy. Varianta nadjezdu byla zamítnuta z důvodu nevhodných sklonových poměrů pro nákladní vlaky (až 22,5 promile), ale i nepřijatelnosti z urbanistických hledisek, a zvolena byla varianta tratě vedoucí v tunelu. Další mimoúrovňovou křížovatkou, která by v případě ponechání ve stávajícím stavu překročila svůj limit propustnosti, je křižovatka ve zlínské městské části Prstné a části Podvesná. Vybudování mimoúrovňových křížení vyřeší otázky bezpečnosti na přejezdech, ale zároveň dojde ke zkrácení cestovních dob automobilistů. I to je hledisko, podle kterého je projekt ekonomicky přínosný.

## S investicí může pomoci EU

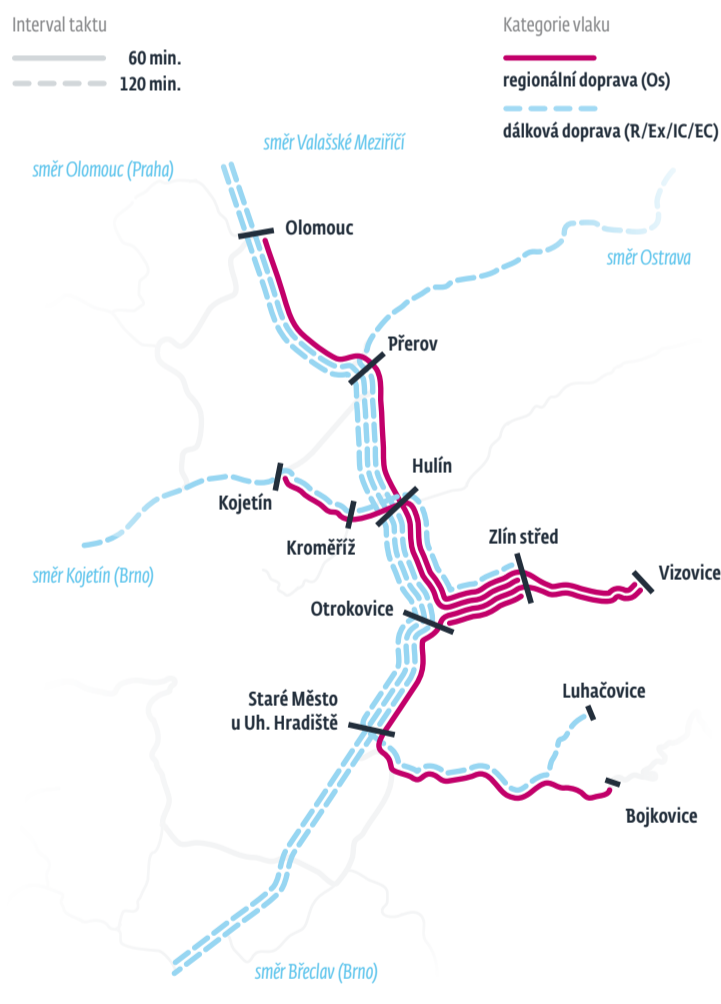
Osmimiliardová investice jistě není nezanedbatelná částka, s jejím plněním však může pomoci Evropská unie ve výši zhruba 75 procent investičních nákladů v rámci Operačního programu Doprava 2. Pokud se podaří úspěšně zdotat další kroky na cestě k realizaci – vydat územní rozhodnutí, zpracovat samotný projekt modernizace a získat stavební povolení – předpokládají tvůrci studie zahájení prací v roce 2019.

Není bez zajímavosti, že na začátku března byla schválena další studie, tentokrát zabývající se tratí Olomouc – Uničov – Šumperk. Na této regionální dráze by se v případě úspěšné realizace mělo jezdit až 160 km/h, čímž by de facto v tomto ohledu dosáhla koridorových parametrů. Vznikl by tím téměř pikantní precedens v době, kdy je studie přínosů vysokorychlostní železnice v ČR stále v nedohlednu...

VÁCLAV RUBEŠ

Za spolupráci na článku děkujeme Petru Pšeničkovi.

## ZAMÝŠLENÉ VEDENÍ LINEK A STANOVENÍ TAKTU



## Poslední hlásce ve slezských Holasovicích zvoní umíráček

Zastávku Holasovice, která se nachází na trati 310 mezi Opavou a Krnovem, lze bezpochyby považovat za železniční skanzen. Je to patrně poslední hláska v celém Moravskoslezském kraji. Jde o raritu i v celostátním měřítku, neboť takových objektů s ručně ovládanými mechanickými návěstidly a současně i mechanickými závorami na kliku zůstalo na tuzemské železniční síti opravdu minimum. Její dny jsou však pomalu sečteny.

## Obsluha řídí sled vlaků, stahuje závozy a prodává jízdenky

Samotná staniční budova je typem hrázdné stavby konstruované z hraněných svíslých a vodorovných trámů zpevněných šikmými vzpěrami, vnitřní prostor je pak vyplněn cihlami a omítkou. Původní čekárna pochází z konce 19. století. Pákové mechanické zařízení, jímž se ovládají návěstidla, obsluhuje v železniční zastávce zaměstnanec, takzvaný hláskař. Řídí sled vlaků v daných prosto-

rových oddělech mezi stanicemi Opava západ a Skrochovice. Současně sleduje činnost světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení na kontrolní skříňce z nedalekého přejezdu a ručně ovládá mechanické závozy na přilehlé komunikaci. To je už naprostý unikát, protože ručně se závozy ovládají již jen zřídka. Hláskař kromě svých dopravních povinností je i osobním pokladníkem, to znamená, že navíc ještě prodává jízdenky národního dopravce. Jedinou moderní technikou tak v celém objektu zůstává počítač sloužící právě k výdeji jízdenek. Jinak je kompletně zařízení pozůstatkem minulosti.

Původně byla hláska jednosměrná ze směru od Skrochovic a mezi sousední jednosměrnou hláskou Neplachovice ze směru od Opavy, která dnes již neexistuje, se dával traťový souhlas. V červenci 1973 vznikla v Holasovicích obousměrná hláska. „Do 90. let minulého století zde bylo i nákladíště s manipulační kolejí, kde se vykládalo uhlí, stavební materiál



ROMANTIKA. Dříve tradiční obraz na tuzemských kolejích bude brzy k vidění už jen v muzeích. Ještě letos by měla skončit také hláska v Holasovicích. FOTO AUTOR

a nakládaly cihly z nedaleké cihelny. Na podzim se přes Holasovice vozila řepa do vávrovického a skrochovského cukrovaru,“ vzpomíná bývalý přednosta stanice Opava východ a historik Jiří Valeček.

## Trať letos zmodernizují, ovládána bude dálkově

Hláska v Holasovicích ale nebaže mít také dlouhého trvání, protože manažer infrastruktury plánuje dálkové ovládání z jednoho místa ve stanici Krnov. Automatická hradla jsou naplánována nejen mezi Krnovem a Skrochovicemi, ale i v úseku Skrochovice – Opava západ. Mezi západním a východním nádražím v Opavě bude k dispozici automatické hradlo s jedním oddílem. Většina přejezdů bude vybavena přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením, některé i závorami. Brzy by se pak na trati měla zvýšit i maximální rychlost a tím pádem se celé stávající zabezpečovací zařízení stane už jen zajímavou železniční historií.

MARTIN HARÁK

V polovině loňského prosince se začala psát další železniční epocha Polska. Do rutinního provozu vstoupily nové jednotky Pendolino řady 2 370, kterým se přezdívá podle prodlouženého čela Dziobak (česky Ptakopysk). Zahájení provozu sice provázely technické problémy, ty se ale ve většině případů podařilo vyřešit. Nejnovější vlaky PKP Intercity mohou sice jezdit rychlostí až 250 kilometrů v hodině, infrastruktura však povoluje rychlosti podstatně nižší. Dvoustovkou mohou svištět jen na několika desítkách kilometrů mezi Katovicemi a Varšavou.



**NOVINKA.** Pendolina řady 2 370 propojila největší polské aglomerace. Mají se stát velkou konkurencí autobusové dopravě.

# Ptakopysk po polsku

## Otestovali jsme Pendolino PKP IC

Poláci nachystali revoluci v osobní dálkové dopravě, neboť Pendolina propojila největší polské aglomerace a mají tak být i částečnou konkurencí leteckým spojmům nebo dálkovým autobusovým dopravcům, jako je například PolskiBus. V Polsku totiž existují vnitrostátní letecké linky jako například Gdaňsk – Krakov, což je právě jedna z tras, po které jezdí přímé spoje nových rychlovlaků nesoucí označení EIP (Express Intercity Premium). Vlaky také spojují na severu země celé takzvané Trojměstí, což je vedle zmíněného Gdaňsku ještě Gdynia a přímořské letoviště Sopoty. Pendolina obsluhují po magistrále CMK (Centralna magistrala kolejowa) ještě trasy z Varšavy do Katovic a současně i dolnoslezské metropole Wrocław. Nezpochybnitelným benefitem noviniky je zkrácení cestovních dob. Úspory činí desítky minut i více než hodinu.

**V rozletu je brzdi infrastruktura**  
„Svého času se teoreticky uvažovalo i o vobze českých Pendolin z Prahy do Varšavy, takže i z tohoto důvodu proběhla řada vzájemných setkání. Nakonec ale volba padla na vlastní vozbu modernějším typem italských jednotek série ED250.

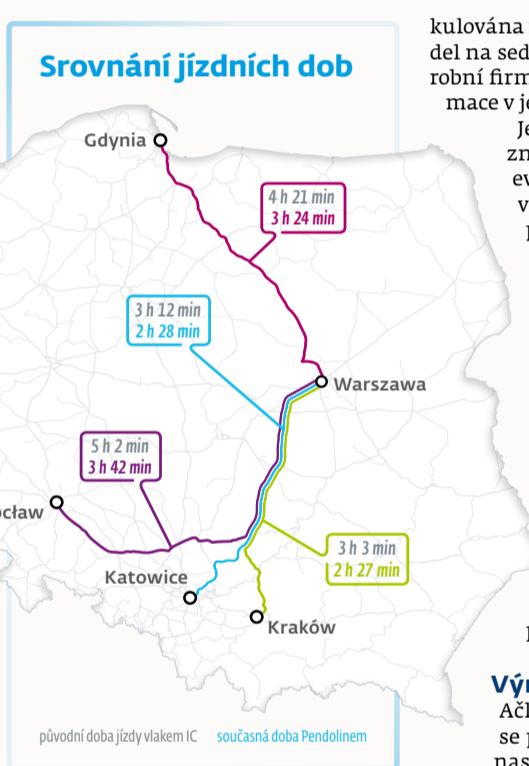
Nicméně jsme řadu zkušeností pro naši vozbu čerpali od kolegů z Českých drah, kteří starší model Pendolin již provozují přes deset let,“ říká Zbigniew Budziński, jeden z duchovních otců projektu společnosti PKP Intercity. Podobně jako v Česku i polské jednotky narážejí na limity tamní infrastruktury.

Přestože jsou jednotky certifikovány na rychlost 250 km/h, nemohou v Polsku zatím jet rychleji než dvoustokilometrovou rychlostí. Nevýhovoucí infrastruktura, kterou spravuje společnost PKP PLK (Polskie Linie Kolejowe), dovoluje jezdit rychlovlakům z větší části maximální rychlostí 160 km/h a jen na osmdesáti pěti kilometrech železniční magistrály CMK, kde je zaveden evropský zabezpečovač ETCS Level 1, je povolena rychlost 200 km/h. O „dvěstěpadesátce“ si tedy polští cestující musí zatím nechat jen zdát, i když polské Pendolino překonalo loni při zkušební jízdě rychlostní rekord 293 km/h v úseku Zawiercie – Góra Włodowska na magistrále CMK.

**Cestující odrazuje vysoká cena**  
Společnost PKP Intercity chce do rychlovlaků dostat hlavně lidi z osobních automobilů, což je chválný počin, který má ale ovšem zatím velkou mezeru ve vysoké ceně jízdného. Tu řada cestujících odmítá akceptovat. Na druhou stranu je ale nutno zmínit, že ani pořízení jednotek nebylo nikterak lacinou záležitostí. Zakázka od firmy Alstom na dvacet Pendolin série ED250 přišla firmu PKP Intercity v přepočtu na zhruba 18 miliard korun. V ceně je však zakal-



Jednotky bojují s dětskými nemocemi. Řeší se třeba princip práce stěračů.



Provozní rychlost jednotek je v Polsku omezena na maximální dvoustovku.

kulována i výstavba depa a údržba vozidel na sedmáct let, kterou provádí výrobní firma (o tématu přineseme informace v jednom z dalších čísel).

Jednotky pro Polsko se ale výrazně odlišují od ostatních evropských Pendolin, české nevymáje – nemají totiž naklápací skříně, které dovolují i ostřejší oblouky projíždět vyšší rychlostí. Podle polské strany by šlo o zbytečnou investici, neboť naklápací by se stejně využilo jen na několika kilometrech tratě v oblasti Krakova a cena za pořízení naklápací techniky by byla neadekvátní výslednému efektu. V současné době je k dispozici třináct jednotek ED250, v základním stavu by mělo být k dispozici celkem devatenáct provozních Pendolin a jedno záložní.

**Výrobce podcenil banality**  
Ačkoli závažnější dětské nemoci se podařilo odstranit ještě před nasazením do pravidelného provozu, jednotky se stále potýkají s několika menšími problémy, jako je například nevhodný princip práce stěračů. Oba stěrače se totiž při dešti setkávají uprostřed čelního skla, kde hromadí vodu, jejíž proud stéká přímo do výhledu strojvedoucího. Ten se pak musí na sedadle nepohodlně krčit a kroutit. Podobný problém se kdysi vyskytoval i u Pendolin pro České dráhy. Ten se ale poměrně rychle podařilo vyřešit úpravou pracovního chodu stěračů. Podle polské strany je náprava tohoto nevyhovujícího stavu v urgentním řešení.

MARTIN HARÁK

### KRÁTCE

#### ŠVÝCARSKO

##### Stanic s bezplatnou wi-fi přibývá

Státní dráhy SBB rozšiřují bezplatný internet na stanicích. Po registraci může cestující až hodinu bezplatně surfovat po internetu. Službu v současné době využívá již asi půl milionu cestujících. Wi-fi švýcarský dopravce spustil v září 2013 a aktuálně je k dispozici na celkem 52 nádražích. V prosinci 2014 mezi ně přibýly stanice Bellinzona, Olten, Brig, Lugano a Genf Flughafen. V roce 2015 se plánuje rozšíření na dalších 30 nádraží. SBB s mobilními operátory zajišťují také lepší příjem signálu mobilních telefonů. Zesilovače příjmu signálu GSM jsou instalovány už v 1 000 vozech dálkové dopravy. Do roku 2020 má být stejně vybaveno také 1 700 vozů regionálních vlaků.

(Pešť)

#### SLOVENSKO

##### Zaměstnancům ZSSK zvýší platy o 2 procenta

Oproti loňskému průměrnému platu, který v ZSSK činil 912,58 eur, se letos zvýší plat o 2%. Dohodlo se na tom vedení Železniční společnosti Slovensko a představitelé devíti odborových centrál. Kvůli odsouhlasení navýšení mezd stoupnou výdaje ZSSK celkem o 1,9 milionu eur. Od února se tak například plat strojvedoucího zvedl o 30 eur, mzda vlakvedoucího o 29,50 eur v průměru. Zaměstnanci v osobních pokladnách dostanou 0,10 eura za ztížený pracovní režim za každou odpracovanou hodinu. V současnosti u státního železničního osobního dopravce pracuje 5 892 lidí.

(GaK)

#### LUCEMBURSKO

##### Do Německa bez dálkových vlaků

S loňským jízdním řádem definitivně skončil provoz dálkových vlaků mezi Lucemburskem a Německem. V aktuálním jízdním řádu jezdí mezi oběma státy pouze osobní vlaky kategorie RegionalExpress v základním hodinovém intervalu rozšířeném o posilové vlaky ve špičce. Cesta tímto spojem po 51 kilometrech dlouhé trati Lucemburk – Trier trvá okolo šedesáti minut. V minulosti jezdily na této trase spoje InterRegio, do loňského roku pak InterCity, které spojovaly Lucemburk s městy Koblenz, Kolín nad Rýnem a se severním Německem.

(Pešť)

#### NIZOZEMSKO

##### Dodávka lokomotiv Traxx je kompletní

Nizozemské dráhy (NS) v únoru převzaly poslední z celkem devatenácti lokomotiv Traxx pro vozbu vnitrostátních IC vlaků. Nové mašiny řady E186 jsou provozuschopné pod čtyřmi napájecími systémy, NS ovšem zatím nepočítají s jejich využitím v mezinárodním provozu. Stroje od výrobce Bombardier tamní národní dopravce obstaral jako náhradu za neúspěšný projekt rychlovlaků Fyra. Lokomotivy jsou vybaveny všemi moderními komponenty, mají zabudovaný zabezpečovací systém ETCS 2 a také ERTMS. (GaK)

# Maďaři nakoupili posily od rakouských drah pro Miskolc

Na tratích okolo Miskolce na severovýchodě Maďarska se dosud jezdilo v nechalné známých nejstarších vagoncích, jaké zdejší dráhy MÁV-Start měly k dispozici. K cestování v 21. století již nedůstojné, bezmála muzeální exponáty brzdily koleje na sever a východ od Miskolce. Teď to ale vypadá, že už se konečně i tam blýská na lepší časy.

Národní dopravce MÁV-Start totiž zveřejnil záměr nasadit nedávno zakoupené rakouské ojetiny právě v oblasti severovýchodního Maďarska. Reagoval tak na neutěšený stav vagonů pro osobní a spěšné vlaky či rychlíky. Určité zlepšení kultury cestování na severovýchodě země přichází v podobě starších vozů z Rakouska. Na rozdíl od nás Maďaři kupují osobní vozy řady Bmpz-1 a Bmpz-f, nazývané také Schlieren. Kontrakt se vztahuje celkem na pětapadesát kusů vagonů (49 vozů řady Bmpz-1 a 6 vozů řady Bmpz-f).

Díky pokračující dodávce Flirtů od švýcarské firmy Stadler pro vlaky v budapeštské aglomeraci depo kolejových vozidel v Miskolci převzalo několik „push-pull“ souprav, které doposud jezdily zejména na ramenu Budapest – Vác – Szob a Bu-

dapest – Vác – Vác. Tyto soupravy, v Maďarsku nazývané příznačně Housenky (Hernyó), už jezdí například z Miskolce do stanice Kazincbarcika. Další přírůstek v podobě několik desítek Schlierenů je určitě dobrou zprávou pro tam-

ní železničáře, ale hlavně pro cestující. Jelikož rakouské ojetiny jsou provozuschopné pouze pod střídavým napájecím systémem 15 kV/16,7 Hz, je proto nezbytné provést změny, které umožní jejich provoz na síti MÁV.

Maďarský státní dopravce rovněž chystá renovaci jak interiéru, tak exteriéru vozidel. Tyto modernizace se odehrávají v dílnách v Szolnoku, v centrální části země. Po nezbytné homologaci a povinných zkouškách lze očekávat jejich nasazení do provozu ještě během jara.

##### První kusy se na kolejích objevily už v průběhu února

První exempláře z objednané série původně rakouských vozů (ÖBB) se v Maďarsku objevily v průběhu února. Lokomotiva s reklamním polem proslulého budapeštského fotbalového klubu FTC (Ferencvárosi Tornacelub) se postavila do čela soupravy v pohraniční přechodové stanici He-

gyeshalom, aby odvezla vlak do cíle, jímž byly právě dílny v Szolnoku. Shodou okolností ta samá lokomotiva dostala za úkol vyzkoušet první pěticí vozů na trati v okolí Győru. Ty jsou již opatřeny lakem podle aktuálního barevného schématu MÁV a interiér prošel omlazovací kúrou. Sedadla dostala nové čalounění a instalována byla také jednotka na přenos wi-fi signálu ve voze.

Tyto rakouské osobní vozy jsou velice dobře známé i českým cestujícím. Jedná se o červeně-šedé vozy s nápisem City-Shuttle, které jsou nasazeny na spěšných vlacích z Českých Budějovic do Lince. Vagon má délku 26 400 mm, váží 37 tun a může jezdit maximální rychlostí 160 km/h. Vyráběly je v letech 1980 až 1986 firmy konsorcia SCP/Jenbacher a mezi roky 2000 až 2005 byly tamtéž zmodernizovány. Hodnota kontraktu na dodávku celkem 55 vagonů činí 6,5 milionu eur (v přepočtu asi 177,5 milionu korun). Cena jednoho vozu tak vyjde na 3,2 milionu korun. GABRIEL KORCSMÁROS



**SCHLIEREN.** Maďarský národní dopravce se stárnoucí park rozhodl omladit ojetými vozy z Rakouska řady Bmpz-1, respektive Bmpz-f. FOTO ATTILA VÖRÖS



## NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

## Penzion Ratmírák

Stylové ubytování hotelového typu v přírodním parku Česká Kanada přímo na břehu rybníka. K dispozici jsou 2lůžkové apartmány s možností až 2 přístýlek s vybaveným kuchyňským koutem a vlastním soc. zařízením.

Stravování – snídaně formou snídaňových košů. Penzion má vlastní venkovní bazén s lehátko. Cena: 850 Kč/osoba, děti 3–12 let 465 Kč.



Kypr

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



Řecko – Santorini

Nová destinace pro letošní rok, nabízíme penzion Lefteris, hotel Blue Sea a hotel Atlas Boutique.

Stravování: bez stravy nebo se snídaní. Pobytí jsou na 11/12 dní s odletem z Prahy, Brna a Ostravy.



Bulharsko

## Slunečné pobřeží – hotel Yunona

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



Itálie

## Silvi Marina – apartmány Macrinum

Apartmány do 100 m od moře vybavené kuchyňkou, soc. zařízením, balkonem nebo zahradou.

Ideální dovolená pro celou rodinu ve střední Itálii. V dosahu lunapark pro děti, nákupní středisko, žst. Pozvolný písečný vstup do moře.

Doprava vlastní, vlakem s dvěma přestupy (odvoz od žst. Silvi zdarma) nebo autobusem za 1 200 Kč. Dotovaná cena již od 1 150 Kč/osoba/týden.



POJÍZDNÉ TEPLÁRNY. O vytápění budov depa v Lužné se staraly také tři vyřazené Štokry, na snímku z roku 1984 stroj 556.0238. FOTO AUTOR (3x)

# Výtopna Lužná skončila jako oáza vytápěček

Do malé středočeské obce u Rakovníka jezdili fanoušci železnice ještě mnohem dříve, než bylo jasné, že tu vznikne největší tuzemské železniční muzeum. Tehdy se však Lužná stala cílem návštěv především díky známé výtopně a depu. Zabloudivi sem tak i lidé, kteří o této stanici nic neslyšeli.



Vytápěcí kotle se po areálu depa pohybovaly vlastní silou, což nebylo zrovna běžné.

Výtopna v Lužné u Rakovníka, neobvykle situovaná v lese a navíc krásně viditelná z vlaku, učarovala nejméně jednomu příznivci železniční romantiky už před mnoha lety. Stačilo si přečíst články Jaroslava Kocourka nebo Vladimíra Zusky ve starých železničářích a romantická zákoutí topírny, kde se mísila vůně dýmu lokomotiv s esencemi kvetoucích stromů, si člověk ihned představil, jako by oživil. Není divu, že jejich řádky sem přilákaly i lidi, kteří do té doby stanici, natož depo s tímto jménem, ani neznali.

Na atraktivních tratích v hezké krajině, navíc s tehdy i poměrně silnou nákladní dopravou, bylo stále co objevovat. Po Buštěhradské dráze koncem 80. let 20. století jezdily v osobní dopravě soupravy tvořené chomutovskými M 262.0 a přípojnými Balmy. Břejlovci se objevovali na rychlících a Sergejů s nákladními vlaky tu bylo jak plevel. A nad těmi také fotografové zpravila ohrovovali nos. Častou cílovou destinací šotoušů byla kolešovická lokálka (dnes v letním muzejním provozu KHKD), na níž pravidelně jezdil smíšený vlak. Lokomotivu řady T 466.2 nebo dokonce T 435.0 na něj vystavovala právě služebna v Lužné u Rakovníka. Oblast Rakovnícka se stala magnetem i pro příznivce provozuschopných parních lokomotiv z jiného důvodu.

## Lokomotivy vytápěly budovy

Podobně jako v jiných depech i zde sloužily parní lokomotivy jako vytápěcí kotle „káčka“. Napojované běžnou topnou spojkou na topení v budovách tu byly potřeba hned takové mašiny. Na rozdíl od jiných šlo o dvě, které nebyly nijak „zmrzačeny“, a dokonce se mohly se sníženým tlakem páry v kotli samy pohybovat po depu na zbrojení, čištění dýmnic či vysypání popelníku. Tyto improvizované náhrady kotlen byly dlouhá léta na železnici typické a fungovaly jak v dobách socialismu, tak dříve i na Západě. Další zásluhou těchto nouzových řešení často bylo to, že některé z vytápěcích lokomotiv díky tomu přežily a později mohly být zachráněny a znovu provozovány.

Do vozební stanice Lužná (od roku 1971 patřila pod PLD Kladno) a obou služeben LD Vršovic se jezdilo dít na posuny a zbrojení

Štokrů nebo Kremáků. Pod břízkami tiše sycely a dýmaly stroje označené K 802 (předtím nesly číslo 556.0238) a K 821 (ano, jde o známou zachráněnou 534.0323), ale i další. „V roce 1980 zde byly ještě provozuschopné 534.0323 a 556.0238. Dále pak již vysloužilé stroje 534.0442 jako K 796 a zpočátku ještě 434.2208 jako K 702. Tato „Káčka“ brzy nahradily vysloužilé Štokry 556.0242 (K 803) a 556.0244 (K 796). To již byla přeznačena na K 802 i slavná 556.0238. Vždy jeden z kotlů zamířil na zimní sezonu na vytápění depa Kladno,“ vysvětluje Michal Šorel z DHV. Trojici Štokrů pomáhalo topit lokomotivy 534.0323 (ta byla přeznačena na K 821 až v roce 1983) a také v té době domovem spíše vršovická 434.2186.

Až do výstavby správkárenské haly v roce 1983 byla potřeba dvou kotlů pro vytápění. Jeden vytápěl „starou revizi“ a druhý rotundu. Poté se veškerá správkárenská činnost přesunula do nové haly, která byla vytápěna jedním kotlem až do ukončení provozu v roce 1996. V Lužné bylo zrušeno vytápění parní lokomotivou jako na jednom z posledních míst v Česku. „Poslední pracovaly topičky v depu Most, a to ještě roku 1997,“ uvádí se v knize 150 let parostrojní dráhy na Kladně.

## Kotle jezdily vlastní silou

Lužná se stala atraktivní i tím, že vytápěcí kotle byly samohybné. Až do roku 1984 se většina kotlů dokázala pohybovat vlastní silou. Jako poslední vydržel Kremák. V roce 1985 už však v Lužné nebylo žádné Káčko takto pojízdné. „Když kotle K 796 a K 803 byly během let 1983 a 84 odeslány na opravu do Českých Velenic, znamenalo to definitivní konec jejich pohánění vlastní silou. Na K 796 a K 802 byly vyvázané páté osy. U K 803 byla ponechána, protože se topička stále převážela do Kladna, a ušetřen zůstal také Kremák,“ pokračuje Šorel. Na Kladně se přestalo topit v roce 1987, to již byl přesunut Štokr číslo 238 do Vršovic. V Lužné pak až do samého konce topily K 803 a K 796. Ještě počátkem devadesátých let byla z Brna dovezena bývalá 556.0254 s provozuschopným kotlem, ta se ale nakonec do topení v Lužné nezapojila. Další Káčka, většinou sem přesunutá z Kralup, tu pouze čekala na likvidaci.

## Autentické zázemí pro muzeum

Po listopadu 1989 a následné restrukturalizaci průmyslu provázené poklesem nákladní dopravy nastaly vozební stanice Lužná složité časy.



ZBROJENÍ. Vytápěcí kotle tvořené lokomotivami 556.0238 a 534.0323 pravidelně v určitém intervalu dobíraly uhlí a vodu. Zároveň u nich bylo prováděno vysypávání popelníku.

## Jak šla léta ve služebně

- Výtopna Lužná-Lišany zřízena 1871 nejprve naproti výpravní budově.
- Koncem 19. století rozšířena na místo, kde leží dnes.
- Spadala pod Buštěhradskou dráhu do zestátnění k 1. lednu 1923.
- Roku 1924 zprovozněna nová výtopna s rotundou, zauhlovacím zařízením a montážními halami.
- Od roku 1953 se stala vozební stanicí pod LD Kladno.
- Od 1. 7. 1971 patří PLD Kladno včetně VS Lužná pod LD Vršovice.
- 1992 – pod depem Praha-Libeň.
- 1997 – železniční muzeum v Lužné zahájilo činnost (provozovaly jej Společnost Buštěhradské dráhy, KPHV Ústí a KHKD Praha).
- Od poloviny sezony 1999 převzaly provoz muzea České dráhy.
- Od roku 1999 se Lužná stala provozní jednotkou DKV Louny.
- Od 1. 7. 2004 pod DKV Plzeň.
- Dnes DHV.



I letos pro vás železniční muzeum Lužná u Rakovníka, které se otevírá 25. dubna, nachystalo řadu atraktivních novinek, setkání lokomotiv a jízdy parních vlaků. Můžete se sem vypravit 25. 4. až 31. 5. v sobotu, neděli a o svátcích, 1. 6. až 31. 8. v úterý až neděli + svátky a ve dnech 1. 9. až 28. 10. opět v sobotu, neděli a o svátcích. Podrobné informace na webu [www.cdmuzeum.cz](http://www.cdmuzeum.cz).

Vyjma moderní haly, v níž se začaly provádět opravy motorových lokomotiv, tu zbylo poměrně autentické zázemí pro ošetřování parních lokomotiv a nakonec i některé ze samotných topiček. Vypadalo to, že vše, stejně jako v jiných depech, „půjde do kytek“, ale jak dnes všichni víme, v Lužné to mělo šťastný obrát. Moudrým rozhodnutím bylo do jedné z nejhezčích výtopen v Česku umístěno železniční muzeum, které bylo roku 1999 slavnostně otevřeno. A to už je dnešní důstojný příběh jménem Lužná u Rakovníka. MARTIN NAVRÁTIL

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55  
e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz  
provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861  
provozní doba:  
1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h,  
sobota 9.00–14.00 h,  
1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

# Sbírání jízdenek mají oba jako hobby na celý život

POŠTA

Lidé mají různé koníčky, jízdenky však mnoho z nich nesbírá. Většinou se mezi sebou znají, vyměňují si různé kuriózní „úlovky“, ale především tato záliba nezná hranic. Řadu sběratelů najdeme i v Česku a určitě není překvapením, že někteří jsou zaměstnáni u Českých drah. Naše redakce oslovila dva z nich – Otu Hrbáčka z Ústí nad Labem a Alana Butschka z opačného konce republiky – z Rosic u Brna.

Ota Hrbáček působí jako zástupce ředitele pro servis dceřiné společnosti ČD-IS. V dětství jezdil s rodiči často vlakem a jízdenky si schovával. „Když jich byla plná krabice, rozhodoval jsem se, co s nimi. V té době jsem dojížděl na průmyslovku do Děčína, a když jsem si kupoval zájmové měsíční a týdenní jízdenky, všiml jsem si, že mívají různé barvy a tvary. No a to byla asi ta doba, kdy jsem začal se sbíráním.“ Přibližuje sběratelské začátky. „Nejprve jsem jízdenky třídil podle druhů. A protože tenkrát převládaly lepenkové, začal jsem kartonové kartičky řadit podle stanic s tím, že jsem chtěl z každé mít alespoň jednu jízdenku. A to se mi nakonec podařilo,“ vysvětluje ústecký rodák.

## Z Německa si přivezl plnou tašku zahraničních lístků

Začátkem devadesátých let našel Ota Hrbáček v německých novinách článek o mezinárodním klubu sběratelů jízdenek. Zaujal ho a ozval se na kontaktní adresu. Později se zúčastnil setkání sběratelů v německém Hammu. „Od té doby jsem absolvoval další obdobná setkání na různých místech Evropy, ale na toto první vzpomínám nejraději. Jen si představte: byl jsem prvním sběratelem z tehdejšího východního bloku, který se kdy na těchto setkáních objevil. Přivezl jsem s sebou velkou tašku československých jízdenek, po kterých se jen zaprášilo. A i já jsem byl nadšený z toho, co všechno jsem viděl. Domů jsem si odvážel tu velkou tašku, tentokrát ale plnou zahraničních jízdních dokladů všemožných druhů. Ale hlavně jsem se zde potkal se sběrateli, s nimiž udržuji přátelské vztahy dodnes,“ líčí první dojmy.

Sbírkou rozdělil podle států, případně železničních společností. Dále následuje roztržení na lepenkové, které mají výsostně postavení, a ty ostatní. „Výjimkou je Švýcarsko, které mám uspořádané ve čtyřech šanonech a brzy budu muset přidat další. Ostatně tato země je pověstná tím, že zde kromě státních drah existuje i nepřehledné množství dalších společností soukromých. Je to sběratelům zaslíbená země,“ tvrdí Hrbáček.

Specialista na informační technologie vlastní „lístky“ z nejrůznějších koutů světa. Cenné jsou jízdenky ze zrušených tramvajových tratí v Nizozemsku nebo lepenkové jízdenky z Austrálie. „Do kategorie ‚exotické‘ patří i jeden z mých

posledních úlovků. Je to stará německá lepenková jízdenka na 4. vozovou třídu. Věnoval jsem tomu skoro deset let, než jsem ji získal. Mám i jízdenku, na niž jsem ve Švýcarsku sám jel, a je ze všech v mé sbírce nejdlejší. Měří úctyhodných 46 centimetrů.“

## Sbírka sběratele z Brna čítá bezmála sto tisíc kusů

Také Alana Butschka z Rosic u Brna železnice zajímala již od dětství. Sbíral obrázky lokomotiv, rodiče mu o nich kupovali knížky, odebíral časopis Železničář, doma měl kolejiště v měřítku TT a v jedenácti letech objevil i lepenkové jízdenky. Zprvu je sbíral bez rozmyslu, zanedlouho už systematicky. Líbilo se mu, jak jsou barevné, pěkně natištěné, navíc na nich byly stanice s neznámými či zajímavými názvy. „V bývalém Československu se lepenkové jízdenky tiskly s pětimístnými čísly, což znamená, že maximem byl počet sto tisíc jízdenek. Nasbírat takové množství se dříve dalo, dnes už rozhodně ne. Itak ale v dobách, kdy lepenkové jízdenky tvořily převážnou většinu vydávaných jízdních dokladů, to vyžadovalo pořádnou snahu. Teď se počet jízdenek v mé sbírce zastavil na čísle 98 606, ale ve ‚shromažďovací‘ krabici už je k zařazení do sbírky připraveno několik jízdenek s doposud chybějícími čísly,“ vysvětluje vášeň Butschek, jenž pracuje jako oborový specialista v ROC Brno.

## Nejstarší lístek je z roku 1893

Samotná sbírka nezabírá mnoho místa. I tak jsou jízdenky uloženy v padesáti krabicích vyrobených speciálně pro tento účel. „Manželka mě respektuje, sama kdysi pracovala jako osobní pokladník,



Raritou ve sbírce Oty Hrbáčka je německá jízdenka 4. vozové třídy.

takže k jízdenkám jako takovým má vlastní vztah také. A navíc pracuje jako já na železnici,“ říká s úsměvem Butschek. „Kolekce je místy monotematická, ale snažím se, aby byla co nejpestřejší. Nejstarší lístek pochází z roku 1893, jel na něj tehdy někdo z Dražďan do Prahy. Jízdenku jsem koupil od jednoho zahraničního sběratele,“ vzpomíná.

S kolegou Otou Hrbáčkem z Ústí nad Labem se zná Alan Butschek od roku 1992. Jízdenky si vyměňovali hlavně v prvních letech přátelství, ale prý zase přichází doba, kdy si budou mít opět co spolu vyměnit. „Jsem navíc v kontaktu s dalšími asi patnácti sběrateli a tu a tam se najde materiál k vzájemné výměně. Obdivuji sběratele, kteří mají hodně zkompletované sbírky například podle výdejen. Kromě Oty Hrbáčka namátkou Jan Beneš, Jirka Novák, Jan Kašpar či Luboš Rickl. Vzpomenout musím na bohužel již zesnulého kamaráda Zdeňka Pleštila,“ vyjmenovává Butschek. Kromě jízdenek sbírá jízdní řády a před několika lety ho zaujaly i železniční osobní vozy, které stály tak trochu nespravedlivě bokem zájmu za hnacími vozidly.

MARTIN HARÁK

## OTA HRBÁČEK

Absolvent SPŠ dopravní v Děčíně a Dopravní fakulty na Univerzitě Pardubice. Po krátkém působení v tehdejší Lokomotivní depu Ústí nad Labem přešel v druhé polovině 90. let do Výpočetního střediska dráhy v Ústí nad Labem, kde pracuje dodnes. Společnost se dnes nazývá ČD - Informační Systémy, a.s. Pracuje na pozici zástupce ředitele pro servis.

## ALAN BUTSCHEK

Absolvent Vysokého učení technického v Brně. Zprvu působil v oblasti přepravy na brněnském hlavním nádraží, později prošel oddělením konstrukce GVD, dopravním oddělením. Od roku 2000 zastával pozici vedoucího oddělení obchodu v osobní přepravě na tehdejší OPR Brno, později vedl Krajské centrum Brno. Nyní působí na ROC Brno jako oborový specialista a zástupce ředitele.



## TIPY NA VÝLET



### Do Kostece na výstavu železničních modelů

V sobotu 18. dubna si udělejte výlet do Kostece nad Orlicí. Koná se tu výstava železničních modelů a kolejišť, kterou byste si neměli nechat ujít. Prohlédnout si ji můžete od 9 do 19 hodin v kulturním domě SK Rabštejn na Palackého náměstí, kam od stanice Kostelec n. Orlicí město dojedete asi za čtvrt hodiny. Za vstupné zaplatíte jen 40 Kč, pro děti je vstupné ještě o deset korun levnější. Na výstavě bude k vidění i práce kosteleckých železničních modelářů. Ti se zabývají modelováním modulů, na nichž je vypořádána reálná krajina v měřítku 1:87 (H0). Na jejich čtrnáctimetrovém modulovém kolejišti projíždí vláček různými kouty České republiky. Vyjíždí z kosteleckého nádraží a přes most nad Divokou Orlicí přijede do Potštejna, dále jede Špičáckým tunelem a přes zastávku Lípa nad Orlicí dojde do vratné osmičky a vrací se stejnou trasou zpět.

Nejblíže železniční stanice: Kostelec nad Orlicí město



### Parní vlakem na Audienci u císaře Karla I.

Poslední dubnovou sobotu (25. 4.) se v Brandýse nad Labem koná tradiční Audience u císaře Karla I. Na tuto oblíbenou akci vojenské historie se můžete svést stylově – parní vlakem. Zvláštní vlak s historickými vozy (tzv. Rybáky) tažený parní lokomotivou odjíždí z nádraží Praha-Braník v 7.31 h a přes pražské Vrsovice, hlavní nádraží, Vysočany a také Neratovice přijede do Brandýsa n. L. v 9.30 h. Ve vlaku nebude chybět bufetový vůz, v němž si kromě občerstvení můžete zakoupit i drobné upomínkové předměty. Po dozbrojení voďou skutečný vlak vyhládkovou jízdu do Mělníka a zpět (odjíždí 10.30 h). Zpět do Prahy odjíždí parní vlak z Brandýsa n. L. v 16.30 h. Program Audience u císaře Karla I. začíná v 11 hodin v rudolfínské zahradě slavnostní přehládkou historických jednotek. Více informací najdete na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky) a [www.audience-brandys.cz](http://www.audience-brandys.cz).

Nejblíže železniční stanice: Praha-Braník/Brandýs nad Labem/Mělník



### Pálavský okruh zahájí turistickou sezonu

I letos vyjede parní vlak na jízdu Pálavský okruh z brněnského hlavního nádraží do Mikulova, Valtic a Lednice, a to v sobotu 25. dubna. Nostalgický vlak slavnostně otevře turistickou a cykloturistickou sezonu na jižní Moravě. Souprava, kterou potáhne parní lokomotiva Šlechtična 475.101 vyrobená v roce 1947 v Plzni, bude složena z historických vozů (tzv. Rybáků) a dobového bufetového vozu s nabídkou občerstvení a upomínkových předmětů. Na konci vlaku (z Bořího lesa pak v čele vlaku) pojedou historická dieselelektrická lokomotiva Bardotka T 478.1001. Ta také doveze odpolední vlak z Lednice do Břeclavi, kde se spojí s druhou částí soupravy přivezenou Šlechtičnou z Mikulova. Ve městech bude pro cestující připraven bohatý program. Ve vlaku lze bezplatně přepravit jízdní kola včetně tandemových a vicemístných kol. Více na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky)

Nejblíže železniční stanice: Brno hl. n./Novosedly/Mikulov n. M./Valtice m./Lednice/Břeclav

## Strojvedoucí zachránil dva lidi při požáru

O faktu, že je mezi železničáři stále řada kolegů, jejichž profesionalita je na velmi vysoké úrovni, ale navíc je pro ně naprostou samozřejmostí i jakýsi „lidský kodex“, svědčí příhoda, která se odehrála 21. března 2015 a hlavním aktérem byl strojvedoucí Jan Šafránek z DKV Praha, Provozního pracoviště Kralupy nad Vltavou. Během vedení osobního vlaku 19613 tvořeného motorovým vozem řady 809 z Račíněvsi do Roudnice nad Labem zahlédl požár v zahradní kolonii u tratě. V inkriminovaném místě navíc zaregistroval ležící osobu a dalšího člověka bojujícího s ohnivým živlem. Strojvedoucí vlak zastavil, okamžitě informoval cestující a dispečera o neplánovaném pobytu na trati. Následně zalarmoval složky integrovaného záchranného systému, načež vystoupil z vlaku a pomáhal osobám dostat se do bezpečí. Jeho duchapřítomnost a lidskost si proto zaslouží naše uznání.

JAN VĚTROVSKÝ  
vedoucí oddělení  
organizačně správního, DKV Praha

## Personál na hlavním nádraží neumí počítat?



Chtěla bych upozornit na jeden nešvar, se kterým se v poslední době setkávám na pražském hlavním nádraží. Nebojte se, nebudu používat žádných expresivních výrazů jako Eva Holubová v nezapomenutelné scéně oblíbeného filmu Pelíšky, kterou by vám má replika mohla připomínat. I když toho často nejsem daleka, zejména na adresu obsluhy informačních systémů na tomto nádraží. Jak se počítají předpokládané zpoždění, zejména u průchozích vlaků? Deset minut svítících na informačním panelu ve chvíli, kdy má vlak ve skutečnosti dvacetiminutovou (a větší) „sekeru“, se mi zdá jako špatný a nepřesný odhad. To vše v době, kdy internet umožňuje sledovat polohu vlaku v reálném čase. Chápu, že pár minut zpoždění lze zkrátit při pobytu, ale z 12 minut, během kterých musí dojít k přepřahu, zkoušce brzdy a výměně čety, je předpoklad ušetření deseti minut naprosto ne-reálný. Tyto nekválikované odhady mají kromě matoucího dopadu na cestující ještě jednu nepříjemnou souvislost. V době předpokládaného odjezdu spoje (pravidelný odjezd + ohlášené zpoždění) začínají cestující pobíhat v pochodu a hledat správné nástupiště. Číslo peronu se totiž na informačních panelech objeví až dlouho poté, co by měl podle predikce obsluhy již dávno stát na nádraží.

ROMANA DALECKÁ  
Podnět byl postoupen kolegům ze SŽDC (pozn. red.).

## Poděkování operátorce za záchranu dokladů

Vlaky Českých drah využívám při cestování po republice poměrně často. Nedávno se mi však přihodilo něco, co podle mého názoru rozhodně stojí za zveřejnění ve vašem časopise. Při přestupu v Olomouci jsem 16. března zapomněl v rychlíku své zavazadlo. V něm jsem měl hlavně několik průkazů, jejichž vyřizování bylo velice zdlouhavé – a tak jsem propadl panice. Obrátil jsem se proto na informace, kde jsem dostal telefonický kontakt na operátorku infocentra. V té době již rychlík pokračoval ve směru na Žilinu a já se s cennými papíry pomalu loučil. Pokračoval jsem totiž jiným vlakem na Krnov. Jaké bylo mé překvapení, když mě zhruba po 15 minutách kontaktovala operátorka infocentra, že zaměstnanci vlaku zavazadlo zjistili a mohu si je vyvézt do Bohumína. Chtěl bych proto touto cestou vyjádřit poděkování zaměstnancům Českých drah a zvláště operátorce infocentra za vysoce profesionální přístup.

JIRÍ BOJKO

