

Železničář

30. BŘEZNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



7
ROČNÍK XXIV

6-7 **ROZHOVOR**

Na co se mohou cestující v nadcházející turistické sezoně těšit? A co bude k vidění na Národním dni železnice? Na tyto a další otázky odpověděl obchodní ředitel **Jiří Jeřeta**.



8-9 **ZPRAVODAJSTVÍ**

Negrelliho viadukt v Praze čeká kompletní rekonstrukce. Déle než dva roky trvající stavební akce významně zasáhne do provozu vlaků na severu a severozápadě Prahy.



11-13 **TÉMA**

Nový web Českých drah funguje bezmála dva měsíce. Jeho jednoduchý design se osvědčil stejně jako rychlejší a přehlednější nákup jízdenek. Jako každou novinku ho provází řada připomínek či námětů na zlepšení.

14 **ZAHRANIČÍ**

Na konci listopadu 2016 se před **Budapešťskou příměstskou železnicí HĚV**, do té doby ve vlastnictví budapešťského dopravního podniku (BKV), otevřela lepší budoucnost pod vedením Maďarských státních drah (MÁV).

16-17 **RECENZE**

Bastard ve velikosti TT od firmy Kuehn je na trhu již nějaký ten rok. Dosud vzniklo celkem osm verzí, mimo jiné i varianta v barvách ČD. Podrobili jsme ji redakčnímu testu. A jak si tato lokomotiva vedla?

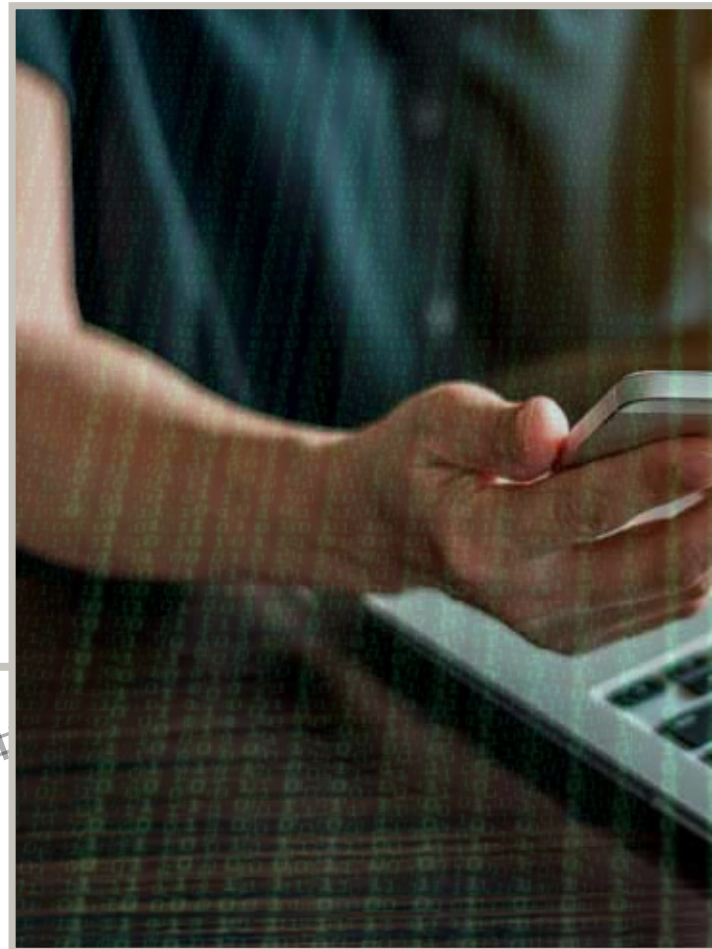


18-19 **CESTOPIS**

Trampové tehdy netušili, jakou reklamu udělali ve zlidovělé písni o zřícenině **hradu Okoř**, jehož vznik se datuje do druhé poloviny 14. století. A nejen hradu, ale také severní cestě, která k němu skrze bývalé trampské osady údolím Zákolanského potoka vede.

20-21 **HISTORIE**

Na našem území se nachází řada nejrůznějších památek, u nichž můžeme dodnes žasnout nad důvtipem a odhodláním inženýrů a stavitelů. Trať z **Tábora do Bechyně** je toho důkazem. S její výstavbou se začalo přesně před 115 lety.



Železničář

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

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

TITULNÍ FOTO: VÁCLAV RUBEŠ, Regionova na trati č. 081 mezi stanicemi Česká Kamenice a Markvartice





Finanční referent Výzkumný Ústav Železniční, a.s.

Jedná se o práci na plný úvazek. Pracovní smlouva na dobu neurčitou.

Požadavky:

- vysokoškolské vzdělání ekonomického směru
- praxe v tomto oboru minimálně 3 roky
- aktivní znalost AJ
- velmi dobrá znalost a schopnost práce na PC (MS Office - MS Word, Excel, PowerPoint)
- znalosti a praxe v oblasti controllingu a reportingu: zpracování finančního plánu podniku a jeho středisek, tvorba ekonomických analýz včetně zpracování výroční zprávy a prezentování výsledků, kontrola dodržování plánu, spolupráce na účetní uzávěrce
- odborné vedení agendy
- perfektní znalost českého jazyka a výborné formulační schopnosti
- velmi dobrý písemný projev, smysl pro systém a pořádek,

Výhodou je:

- praxe a znalost problematiky financování, účetnictví, kalkulací a cen

Nástup: květen 2017

Platové podmínky: 28.000,-Kč – 32.000,-Kč/měsíčně brutto (dle praxe),

Místo pracoviště: Praha 4

V případě Vašeho zájmu o tuto pozici prosím zasílejte své životopisy na e-mailovou adresu cudlinova@cdvuz.cz.

Vybrané uchazeče a uchazečky budeme kontaktovat prostřednictvím e-mailu s návrhem termínu osobního pohovoru.

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

nedílnou součástí strategie rozvoje každé společnosti jsou její investice. Tak je tomu i v případě Skupiny ČD, proto mi dovoluji stručně ohlédnouti za investiční činnosti jednotlivých společností Skupiny ČD v loňském roce.

Nejvýznamnější část představují investice do obnovy parku železničních kolejových vozidel. Pro dálkovou dopravu byly dokončeny dodávky nových nízkopodlažních jednotek InterPanter, dále byly realizovány dodávky modernizovaných vozů s rychlostí 200 km/h k zajištění dopravy na lince Praha – Berlín – Hamburk a dodávky 62 modernizovaných vozů řady Bp. Stavební investice směřovaly do infrastruktury dep kolejových vozidel, významnou investicí je dokončení rekonstrukce haly pro údržbu osobních vozů Hradec Králové či rekonstrukce úložiště PHM Rakovník. V oblasti IT se dlouhodobě investuje především do systémů souvisejících s provozem osobní dopravy, významnou investicí v této oblasti je obnova zařízení přenosných osobních pokladen.

Rovněž u společnosti ČD Cargo nejpodstatnější část investic směřuje do obnovy parku železničních kolejových vozidel, a to jak do pořízení nových vícesystémových lokomotiv, tak i do vyvazovacích oprav elektrických hnacích vozidel a do revizních oprav nákladních vozů, především do výsypných vozů pro přepravu pevných paliv a hromadných substrátů. V oblasti IT pokračovala realizace projektu ICT bezpečnosti k získání certifikace ISO 27 0001 Systém řízení bezpečnosti informací a rozvoj dalších interních obchodně provozních informačních systémů pro zkvalitnění procesů směrem k zákazníkům. Ve stavebních investicích se uskutečnily rekonstrukce opraven kolejových vozidel a s tím související obnova strojní a manipulační techniky.

Investiční činnost společnosti VUZ je úzce spjata s jejím zaměřením na odborné služby v oblasti zkušebnictví. Investovalo se tedy hlavně do zkušební infrastruktury a budov či do přístrojové a měřicí techniky.

Společnost ČDT pokračovala v investicích převážně do telekomunikačních služeb a infrastruktury. V rámci stavebních investic se jednalo především o další rozvoj a obnovu vlastní optické sítě a investic do budov.

Investiční činnost společnosti ČD-IS je zaměřena na poskytování ICT služeb pro oblast dopravy a logistiky, nejvyšší objem investic v daném období věnovala společnost na rozšíření portfolia služeb. Významná část investic směřovala do nákupu vlastního majetku, konkrétně hardwarového a softwarového vybavení datových center a koncových zařízení určených k pronájmu.

Investiční činnost společnosti DVI směřovala do technického vybavení pro výuku a do rekonstrukce dopravního vzdělávacího střediska a svářečské školy v České Třebové.

Společnost DPOV jako přední opravce železničních kolejových vozidel pokračovala v modernizacích a rekonstrukcích opravárenských hal a investovala do nového technického a technologického vybavení.

A jak vypadá současnost? I letos pokračujeme v obnově vozidlového parku. V únoru 2017 Dozorčí rada ČD udělila svůj souhlas s provedením modernizace 25 osobních železničních vozů s rychlostí 200 km/h získaných odkupem od rakouských spolkových drah. Modernizace těchto vozů určených pro dálkovou dopravu na linkách obsluhovaných expresními vlaky provede společnost DPOV. Předmětem modernizace bude celkové technické zhodnocení těchto vozů, revitalizace jejich interiéru, dosazení elektronického informačního a rezervačního systému či dosazení wi-fi pro přístup k internetu.



Hana Dluhošová

ředitelka odboru investic



Miroslav Vyka představil knihu o regionální železnici

Zhruba dva roky pracoval prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka na knize Role regionální železnice ve 21. století. Spolu se zástupci Českých drah a dalšími partnery ji koncem března slavnostně představil ve Vládním salonku pražského hlavního nádraží. Publikace je o integrované mobilitě, která zajišťuje provázanost veřejné regionální dopravy s dopravou individuální. Problematiku regionální železnice kniha pojímá z několika pohledů. Podle autora je však tím nejzajímavějším srovnání mobility na železnici a silnici. Vyka v knize konstatuje, že cestujících může být v regionálních vlacích až třikrát tolik a přikládá soubor opatření ke zvýšení atraktivit železnice. Tvrdí, že dráha má několikanásobný přepravní potenciál, a pokud jej využije, mohla by v roce 2030 přepravit až 500 milionů osob. (hol)

Nymbursko se zapojilo do systému pražské dopravy

Doprava na Nymbursku, Sedlčansku a Nevekovsku se od dubna zapojí do systému pražské dopravy, který se rozšíří do dalších 49 měst a obcí ve středních Čechách. Vznikne 16 nových autobusových linek. Cestujícím postačí jedna jízdenka pro jízdu vlakem a městským i meziměstským autobusem. Jako první se do integrované dopravy 26. 3. zapojilo Nymbursko. Zavedeno bylo sedm nových autobusových linek PID a rozšířil se i provoz čtyř stávajících spojů. Integrovány jsou linky mezi Poděbrady, Nymburkem, Vlkavou, Pečkami, Sadskou, Milovicemi a Lysou nad Labem. Rozšířila se platnost jízdenek PID na železnici, a to včetně rychlíků na trase Praha – Poděbrady. Od 1. dubna se integrovaná doprava rozšíří také do oblastí Nevekovska, Netvořicka, Novoknínska a Sedlčanska. V této oblasti začne jezdit devět nových autobusových linek PID a rozšíří se provoz 6 stávajících linek PID. Integrovány budou linky Praha – Neveklov, Praha – Sedlčany a další regionální spoje vyjíždějící z Benešova, Neveklova, Netvořic, Týnce nad Sázavou, Sedlčan a Nového Knína. Rozšíří se i platnost jízdenek PID na železnici v úseku Čerčany – Benešov u Prahy, a to včetně rychlíků ČD na trase Praha – Benešov. (red)

Po zimě se opět rozjely obl

Také letos vypraví České dráhy na několika linkách speciální sezonní výletní cyklovlaky. První z nich pojedou vždy o sobotách a nedělích z Prahy na Okoř (stanice Noutonice) a do Slaného. Letos Cyklohráček první vyrazil 25. 3. Speciální vlaková souprava spojuje možnosti přepravy jízdních kol s vybavenými dětskými hracími vozy. Na konci každého měsíce tento vlak zajede až do Zlonic a nově bude přeměrován přes Pražský Semmering. Z Prahy přes Neratovice a Mělník do Mšena bude jezdit od konce dubna o sobotách turistický vlak Kokořínsko a v letní sezoně z Brna do Břeclavi, Mikulova, Znojma a Šatova Expres Pálava–Podvív. Novinkou sezony budou letní prázdninové cyklovlaky Ohře



Zájem o autovlaky loni vzrostl o 10 procent

Autovlaky provozované v kooperaci národních dopravců České dráhy a Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) loni přepravily mezi Českem a Slovenskem 16 tisíc osobních automobilů a motocyklů. Jedná se o meziroční nárůst přepravy o téměř 10 procent. Více zákazníků národní dopravce zaznamenal jak u trojice nočních autovlaků, které jezdí prakticky každý den, tak u denního autovlaku, který jedenkrát týdně spojuje Prahu a Košice. Největší nárůst je patrný u nejmladší linky mezi Prahou a Humenným. Počet přepravených aut a motorek na této lince loni překročil 1 900 vozidel, což představuje více než dvojnásobek přeprav oproti roku 2015. České dráhy ve spolupráci se ZSSK téměř denně provozují noční autovlaky z Prahy do Popradu–Tater, Košic a Humenného v komfortních nočních vlacích EuroNight 442/443 Bohemia a EuroNight 444/445 Slovakia a jednou týdně v posilovém denním spoji EuroCity 242/243 Roháče Praha – Košice. (red)



íbené cyklovlaky

mezi Chebem a Karlovými Vary nebo zvláštní cykloturistický vlak z Prahy do Českého ráje, především do oblasti Jičínska a Prachovských skal, který pojedí od června do září celkem šestkrát. Národní dopravce také v nadcházející turistické sezóně nabídne bezmála 7 000 vlaků s rozšířenou přepravou jízdních kol. „Zjednodušenou přepravu bicyklů umožní České dráhy v 6 074 spojích a přepravu jízdních kol formou úschovy během přepravy v 770 vlacích,“ uvedl člen představenstva ČD Michal Štěpán. Oproti roku 2016 to představuje rozšíření nabídky o 106 spojů. (Pešič)

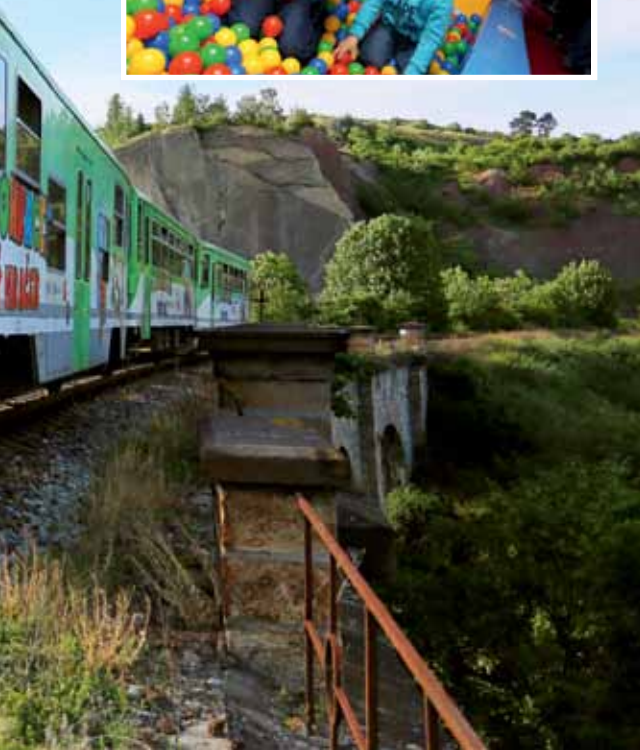


FOTO: ČD

Šéf ČD jednal s hejtmánem Libereckého kraje

Zástupci Českých drah přivítali v budově GŘ počátkem března hejtmana Libereckého kraje Martina Půtu a seznámili jej s prezentací firmy v regionu. Předseda představenstva ČD Pavel Krtek hejtmana seznámil se stavem projednávaných témat. Hovořili o příměstské, mezistátní i dálkové dopravě a její návaznosti na regionální spoje či o začlenění dopravců do IDS. Zástupci ČD vyhodnocovali předpokládanou situaci v ČR v rámci regionální dopravy po roce 2019. Projednávala se také budoucnost přímého spojení Liberec – Szklarska Poręba, národní dopravce deklaroval snahu o zachování tohoto přímého spojení. V souvislosti s Podještědskou železnicí hejtman zmínil očekávaný nákup nových vozidel se zohledněním jejich pořizovací ceny v ceně dopravních výkonů. Liberecký kraj předpokládá soutěž ve spolupráci s Německem na tratích Hrádek – Varnsdorf, kde osobní přepravu provozuje Trilex. Podle hejtmana je pro Liberecký kraj důležité spojení s Prahou. Do roku 2020 předpokládá zrychlení jízdní doby na cca 1:40 do Liberce. Závěrem účastníci jednání probrali nutnost sjednocování způsobu odbavení. (red)



Na Posázavském pacifiku lze využít papírové jízdenky PID

Díky instalaci označovačů papírových jízdenek PID ve stanicích Petrov u Prahy, Luka pod Medníkem, Jílové u Prahy, Kamenný Přívoz, Týnec nad Sázavou a Poříčí nad Sázavou je možné od 15. března 2017 nově využívat papírové jízdenky PID pro jednotlivou jízdu, aniž by bylo nutné je mít předem označeny jinde, na vlakové lince S8 i v úseku Davle – Čerčany. Ve zbylých zastávkách bude mít náhradní označení jízdenek na starosti průvodčí ve vlaku. Nově je tedy možné cestovat bez obav s papírovými jízdenkami PID na celé lince S8 mezi Prahou a Čerčany. Od 1. 4. 2017 se navíc rozšíří Pražská integrovaná doprava i na okolní autobusové linky mezi Benešovem, Týncem nad Sázavou a Jílovým u Prahy. Lidé tak mohou od dubna na jeden jízdní doklad kombinovat nabídku vlaků i autobusů. (red)



Letošní jarní etapa přestavby plzeňského železničního uzlu přinesla další komplikace. Ty se týkaly náhradní autobusové dopravy. Zastávky, které se dříve nacházely před hlavním vchodem, museli stavbaři přesunout do nově vybudovaného prostoru u východu z podchodu směrem k soudu. Kvůli výlucce na trati z Plzně do Domažlic byly navíc po dobu dvou týdnů nahrazeny vlaky Ex 354/353 mířící do Mnichova a zpět. Autobusy pendlovaly mezi Rokycany a bavorským městem Furth im Wald hlavně proto, aby jízdu po dálnici mimo západočeskou metropoli zkrátily celkovou dobu přepravy. Pro plzeňské cestující vyrážel z města další autobus, avšak s dřívějším odjezdem, naopak z opačného směru přijížděl později. Vlaky 354/353 jely na trati 170 z Prahy až do Plzně a odsud také vyjžděly, čímž zůstala nedotčena frekvence Praha – Plzeň. Doba jízdy autobusu z Rokycan je srovnatelná s jízdu vlaku přes Plzeň, vazba na kmenový vlak tak zůstala zachována, a to bez jeho zpožděného odjezdu z ČR. (hol)

Náhradní doprava zamířila až do Bavorska

Zákazníkům nasloucháme a snažíme se jim vyjít vstříc

Vedoucí zaměstnanci Českých drah hodnotí minulý rok vesměs optimisticky. Dařilo se zvyšovat tržby, cestujících přibývalo a ti se ve vlacích díky pokračující modernizaci vozového parku cítili lépe. Na co se mohou lidé v nadcházející turistické sezoně těšit? A co bude k vidění na Národním dni železnice? Na tyto a další otázky odpověděl obchodní ředitel Jiří Jeřeta.

JOSEF HOLEK | FOTO: VÁCLAV RUBEŠ

Jak byste zhodnotil uplynulý rok z pohledu ředitele odboru obchodu osobní dopravy?

Obchod osobní dopravy má za sebou úspěšný rok. Postupně zvyšujeme počet cestujících – rostoucí trend pozorujeme prakticky všude. Podobnou tendenci má kvalita i standard služeb, čímž se zvyšují i tržby. S tím souvisí fakt, že jsme více přizpůsobili nabídku poptávce. Myslím, že po třech až čtyřech letech, které jsme věnovali intenzivní práci na nastavení optimálního poměru mezi kapacitou, službami ve vlaku a potřebami cestujících, se situace výrazně zlepšila. Vše sledujeme a řešíme po jednotlivých relacích, každá linka a úsek jsou specifické.

Někdy však bývá problém s kapacitou první třídy...

Ano, v exponovaných úsecích tomu tak může občas být, u některých vlaků ve velkých aglomeracích ve špičkách nabídka míst nestačí. Na dlouhých linkách však kapacita naopak převyšuje poptávku. Hledáme optimální řešení nejen s ohledem na náš vozový park. Je nutné si uvědomit, že musíme řešit požadavky našich zákazníků i zahraničních partnerů, a pokud vlak ujede několik set kilometrů, tak projde různými časovými úseky se zvýšenou i se sníženou poptávkou. S výsledky přepravních průzkumů a sčítání neustále pracujeme a snažíme se přizpůsobit nabídku reálné poptávce.

Co stojí za loňským nárůstem cestujících?

Situace na silnicích, naše nabídka vyššího komfortu cestování a vůbec i větší chuť obyvatel cestovat po České republice a Slovensku. Více se cestuje i za prací. Zemí se daří lépe, hodně se obchoduje, lidé chtějí poznávat, rozvíjí se trh a s tím vším je cestování spojené. Vlaky jsou mnohdy i skvělou volbou díky rychlosti.

S tím souvisí i cenová politika. Musí být atraktivnější?

Naše cenová politika jednoznačně přispěla k vyššímu zatraktivnění železniční dopravy. Děláme výhodné nabídky pro jednotlivce i pro rodiny s dětmi a pro skupiny. Nabídkové portfolio je široké a za příznivé ceny se dá cestovat po celé republice, v delších časových obdobích a třeba ve skupinách. I ve vlacích Českých drah platí, že čím častěji a dále cestujete, tím je pro vás cena výhodnější. A včasný nákup ideálně ještě přes e-shop cenu dále snižuje.

A v případě obchodu osobní dopravy cítíte nějaké rezervy?

Neustále potřebujeme vylepšovat produktovou standardizaci služeb. Musíme zákazníkům nabízet jednotný a očekávaný standard služeb a kvality vozidel na konkrétních relacích. Postupně se stav zlepšuje nasazováním ucelených jednotek nebo hloubkovou modernizací vozidel. Cestující má určité očekávání. Čeká, že vždy

přijde do stejného vlaku s klimatizací, wi-fi připojením a elektrickými zásuvkami. Vše se snažíme zlepšit ve spolupráci s našimi zahraničními partnery – od nich požadujeme, aby po ČR jezdily vozy, které mají zásuvky nebo internet. Proces je to však dlouhodobější s ohledem na techniku a finanční možnosti. Zatím například umíme jen garantovat, že na vlaku wi-fi připojení je, ale ne v každém voze. Na zákazníky také může negativně působit fakt, že občas kvůli nedostatku vozů vyšší kvality nasazujeme na posily starší vozidla.

Co dalšího v tomto ohledu firmu trápí?

Celkově výše nákladů, které však trvale optimalizujeme ve vztahu k výnosům. Dlouhodobě máme zájem zvyšovat tržby, rozšiřovat nabídku a nabídnout komfortní cestování. Úspory realizujeme například optimalizací síly vlakových souprav, tedy přizpůsobením délky vlaku reálné poptávce. To vede k úspoře na energiích i poplatcích za využití dopravní cesty, případně i na personálních nákladech. Současně aktivně vyhledáváme nové obchodní příležitosti s cílem zvýšení výnosů, a to například v oblasti B2B klientů zvláštních vlaků na objednávku a podobně.

Jaké nové produkty letos chystáte?

Prioritami jsou dovybavení vozů technologií wi-fi a rozšiřování a vylepšování cateringové služby ČD Minibar. Rozšíření se týká i prodejních automatů na občerstvení. Chceme tyto služby rozšířit i na linky, kde je zatím nenabízíme.

Plánujete už nový jízdní řád?

Ano. Žádné větší změny ale nepředpokládáme. Proběhla již mezinárodní jednání a zahajovací jednání s ministerstvem dopravy coby objednatelům dálkové dopravy, kde jeho zástupci deklarovali, že velké změny v dopravních konceptech neplánují. Hovořím o linkách, na kterých ministerstvo objednává dopravní obslužnost. Jedinou větší změnou bude zavedení, respektive rozšíření expresních vlaků na linku Praha – Plzeň – Cheb – Mnichov. To je záměr resortu a my jsme připraveni vlaky zajistit. Nyní ve spolupráci se SŽDC hledáme konkrétní dopravní řešení. To může mít dopad i na jiné linky, konkrétně například na motorový rychlík Praha – Příbram – České Budějovice, který nejspíše povedeme do Berouna přes Rudnou u Prahy. Dílčí změny budou i v noční dopravě.

„
Dlouhodobě máme zájem zvyšovat tržby, rozšiřovat nabídku a nabídnout komfortní cestování. Úspory realizujeme například přizpůsobením délky vlaku reálné poptávce.“



JIŘÍ JEŘETA

Po ukončení studia na Střední průmyslové škole dopravní ve Strakonici začal v roce 1994 pracovat u Českých drah jako výpravčí. Zároveň pokračoval ve studiu na Univerzitě Pardubice, Dopravní fakultě Jana Pernera, v oboru Technologie a řízení dopravy. V roce 2001 nastoupil na tehdejší Odbor kontroly Generálního ředitelství ČD, současně ale dál pracoval jako výpravčí (až do roku 2007). Postupně působil na různých pozicích v oblasti marketingu a obchodu – od tiskového mluvčího přes vedoucího oddělení marketingové komunikace, ředitele kanceláře náměstka generálního ředitele pro obchod a marketing až po ředitele odboru obchodu osobní dopravy. Jiří Jeřeta je ženatý a má dvě děti.

Prozradíte dílčí změny, které nastanou v nejbližších týdnech?

Menší změny se projeví spíše na regionálních linkách. Plánujeme prodloužení expresu Praha – Český Krumlov na Lipno. Nasaďme další modernizované vozy na linky z Prahy na Hradec Králové a Trutnov, Ostravu či Horní Lideč. Začne jezdit denní spojení Praha – Krakov a posílíme lůžko do Curychu také o vůz na sezení.

Zodpovídáte i za celý produkt ČD Nostalgie. Na co se mohou zákazníci těšit?

Chceme rozšířit provoz historických vozidel a souprav. Jednáme na toto téma i s kraji, zda mají zájem o pravidelný provoz historické techniky pro atraktivnější cestovního ruchu a destinací. Chceme navázat na úspěšný projekt Tábor – Bechyně, projekt Králický Sněžník i jinde v Česku. Budeme pokračovat v projektu Retro Ostravanu, který několikrát vyjede i v tomto roce. Podobně chceme rozšířit i jízdy ve směru na Lužnou u Rakovníka o Chomutov. V muzeu plánujeme zahájit modernizaci depožitáře Národního technického muzea a dále ho vylepšovat. Změny by se měly dotknout sbírkového fondu, úzkorozchodné dráhy a vstupních objektů. Z "naší" Lužné chceme udělat ještě atraktivnější muzeum 21. století a dát mu modernější a zajímavější tvář. Projekt je na tři roky, začínáme letos.

K nostalgii se váže i Národní den železnice, který se letos skutečně koncem září v Bohumíně. Jsou už známy detaily?

Základem je, že prostor bude opět rozdělen do tří světů – zábavy, historie a změny. Opět vypravíme oblíbené protokolární vlaky, letos tedy vyjedou z Prahy, Brna a Bratislavy. Dále se mohou návštěvníci těšit i na noční vlakovou show. Změnou bude, že se část kulturního programu odehraje i na náměstí v Bohumíně, zahraje tu například kapela Buty. Akci bude opět moderovat Václav Žmolík. Další podrobnosti včas příznivcům národního dopravce prozradíme na webu, facebooku i jinde.

Jaké další akce připravujete?

Lidé se mohou těšit například na jízdy parních vlaků z Prahy na hrad Křivoklát, z Valašského Meziříčí do Rožnova pod Radhoštěm anebo na tradiční jízdy s Hurvínkem mezi Pňovany a Bezdružicemi. Velkou událostí bude i zahájení sezony v Muzeu v Lužné u Rakovníka. To první letošní návštěvníky přivítá poslední víkend v dubnu. A mohu prozradit, že již brzy budou mít naši zákazníci příležitost svést se historickým skvostem – Stříbrným šípem.

Pomalu začíná turistická sezona. Jak se na ni chystáte?

Jsme na ni dobře připraveni. Máme naplánovány posily nejen pro zvýšenou přepravu cestujících, ale i jízdnicích kol. Budeme častěji řadit vozy řady BDs a posilovat takto vlaky na vytížených spojích z Prahy do Českých Budějovic anebo z Plzně do Brna. Běžně budou o další vozy posílené i vlaky na relacích Praha – Ústí nad Labem – Cheb či Praha – Tanvald. Operativně budeme nasazovat vozy vhodné pro přepravu kol na trase mezi Pardubicemi a Libercem. Bude-li poptávka, jsme dále schopni posílit vlaky mezi Kolínem a Českou Lípou nebo Libercem a Ústím nad Labem.



Negrelliho viadukt rozeberou stavbaři

Negrelliho viadukt, jedinečná technická památka a druhý nejstarší provozovaný most v Praze, čeká kompletní rekonstrukce. Déle než dva roky trvající stavební akce významně zasáhne do provozu vlaků na severu a severozápadě Prahy. Ty budou po zahájení oprav jezdit podle výlukového jízdního řádu.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD, WIKIPEDIA

Dva roky a dva měsíce. Tak dlouho potrvá výluka mezi Masarykovým nádražím a stanicí Praha-Bubny. Důvodem je oprava Negrelliho viaduktu, do počátku 20. století nejdelšího mostu v Evropě. Rekonstrukce této památky, která spojuje oba břehy Vltavy a klenbe se přes autobusové nádraží Florenc a ostrov Štvanice, skončí na konci léta 2019. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nyní vybírá zhotovitele stavby. České dráhy jednájí s organizací ROPID, Ministerstvem dopravy ČR a SŽDC o podobě výlukového jízdního řádu. Cestující se na problémy musejí připravit od 4. července.

Změny se týkají vlaků spojujících metropoli s Kladnem, Kralupy nad Vltavou a Děčínem. „Vlaky z Kladna zastaví na kusé koleji ve stanici Praha-Bubny, kde vznikne provizorní nástupiště. To bude přilíhat ke stanici metra linky C Vltavská,“ řekl Lukáš Landsinger z odboru provozu osobní dopravy ČD. V pracovní dny však některé spoje v ranní a odpolední špičce skončí v Praze-Dejvicích nebo přímo ve stanici Bubny. U metra je totiž jen jedna kolej a ve špičce kapacitně nestačí. O víkendech

budou v Dejvicích končit pouze spoje ze Středokluk, které využívají především zaměstnanci místních logistických center. „Vozový park se nezmění, pouze upravíme obraty souprav. Některé z nich se budou muset převážet zpět do Kladna s ohledem na složitější možnosti deponování ve stanici Bubny,“ vysvětlil Landsinger.

Možná na hlavní nádraží

A zatímco při cestování do Kladna na cestující čekají relativně malé změny, práce na výlukovém jízdním řádu pro cestování do Kralup nad Vltavou je daleko složitější. Ministerstvo dopravy požaduje vedení vlaků linky R 20 Praha – Děčín do stanice Praha hl. n., ROPID zase vedení osobních vlaků linky S4 do stanice Praha Masarykovo nádraží odklonem přes Prahu-Holešovice a Balaběnku. „S ohledem na kapacitu těchto tratí a obsazení stanic Praha hl. n. a Praha Masarykovo nádraží tuto možnost prověřujeme s kolegy ze SŽDC a už nyní víme, že vybrané vlaky linky S4 ráno budou muset z Prahy Masarykovo nádraží jezdit úvratí přes Prahu-Libeň,“ doplnil Landsinger.

S ohledem na krátké obraty jednotek u některých vlaků linky S4 se do oběhu navíc vlo-

PÁR VĚT O PAMÁTCE

- Stavba se nachází v husté metropolitní zástavbě a prochází městskými částmi Praha 1, 3, 7 a 8.
- Klenby a oblouky jsou tvořeny převážně pískovcovými kvádry, v části překonávající Vltavu kvádry žulovými.
- U autobusového nádraží jsou klenby cihelné, které jsou značně poškozené. Žulové klenby přes Vltavu jsou naopak v dobrém stavu.
- Rekonstrukce zahrnuje všech 99 zděných oblouků viaduktu. Ty budou kompletně přestavěny, stejně jako ocelový most přes ulici Prvního pluku a betonový přes Křížkovu ulici.

ží jednotka řady 471, která se ušetří na lince S9. Na té totiž bude zrušeny vybrané vlaky mezi Prahou hl. n. a Prahou Horními Počernicemi. Spěšné vlaky z Loun pojedou pouze do stanice Holešovice a zamíří na odstavní depa Libeň, kde kvůli nemožnosti provázat se oběhově s vlaky do Kladna nastane změna řazení, při níž bude nasazena souprava jezdící na vlcích Praha – Středokluky s lokomotivou řady 754.

Rychlíky během července a srpna pojedou přes Holešovice na Masarykovo nádraží jako osobní vlaky, od září zamíří na hlavní nádraží a vybrané spoje budou pokračovat na obrat do stanice Praha-Hostivař. Problémy jsou se spěšnými vlaky ze směru Poříčany, které v červenci a srpnu mají směřovat na hlavní nádraží, od září se kromě jednoho spoje vrátí zpět na Masarykovo nádraží, což zřejmě přinese nutnost i změny odstavování jednotek 471 ve všední dny dopoledne. Proto budou vybrané osobní vlaky ze směru Zličín ukončeny ve stanici Praha-Smíchov severní nástupiště.

Celkem 15 let příprav

Přípravu stavby odstartovaly průzkumné práce už v roce 2007, přípravná dokumentace pro územní řízení stavby byla zpracována v květnu 2009. „Poté se příprava pozastavila a znovu se rozeběhla v roce 2013 aktualizací přípravné dokumentace. Pak se pokračovalo zpracováním projektu – dokumentace pro stavební povolení,“ připomněl Pavel Tesař, mluvčí SŽDC. SŽDC vyjednala také několik výjimek technického řešení a prostorového uspořádání. Ohled se totiž musel brát na památkovou ochranu a vzhled stavby. „Vzniklo několik průzkumů a jeden z nich například prokázal, že za téměř sto šedesát let je stav dřevěných pilířů a základových roštů v relativně dobrém stavu,“ řekl Tesař. V neuspokojivém stavu je část mostu na Štvanici, na vině však jsou ničivé povodně z roku 2002. Stavba začne ve druhém čtvrtletí letošního roku. ◆



DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Ačkoli mají cestující a obecná veřejnost zakázaný vstup do kolejí (vyjma oficiálních míst pro přechod), najdou se stále lidé, kteří zákonné omezení porušují. Ohrožují tím bezpečnost nejen svou, ale obecně celého železničního provozu. Za rok 2016 Drážní úřad projednal 338 přestupků, ve kterých bylo celkově uloženo pokut za 133 400 Kč. Náklady na správné řízení v těchto případech činily 17 200 Kč. Dalších 131 přestupků s pokutami za 11 600 Kč bylo odloženo, zastaveno nebo postoupeno k dořešení jiným úřadům. „Lidé si musí uvědomit, že nerespektování těchto pravidel může mít doslova fatální následky,“ upozorňuje ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Tito samozvaní „pochůzkáři“ musí tušit, že zákony fyziky nelze obelstít. Mnohatunový kolos řítící se nemalou rychlostí má brzdou dráhu i několik set metrů, v opravdu vysokých rychlostech nezřídka klidně i přes kilometr. „V souboji mnohatunového vlaku s desítky kilogramů vážícím člověkem platí bez výjimky, že silnější vyhrává,“ dodává ředitel Kolář.



V těchto místech v budoucnu vznikne nová moderní myčka.

O vozy ČD se postará nová myčka

ČeskoBudějovické depo se brzy rozšíří o novou budovu. Nepůjde však o další opravárenskou halu, ale o moderní myčku. Postavit ji v následujících měsících nechají České dráhy. Co se tedy v oblasti údržby vozidel a jednotek chystá?

JOSEF HOLEK FOTO: ARCHIV ČD

Plánovanou investici představenstva společnosti posvětila dozorčí rada. Nyní dopravce hledá firmu, která zakázku uskuteční. Vozy by měly mycím zařízením projíždět už v příštím roce. „Na jihu Čech nám myčka kolejových vozidel opravdu chybí. Stará zanikla před pěti lety při výstavbě čtvrtého koridoru,“ řekl Pavel Mrlík, vedoucí oddělení kvality a životního prostředí odboru kolejových vozidel ČD. Komplex zázemí technicko-hygienické údržby včetně velké myčky měl v Českých Budějovicích stát již před deseti lety. „Měl disponovat předtápěním, prostorem k běžnému mytí vodou i samotným prostorem pro velké čištění. V lečems měl připomínat ten z pražského DKV,“ doplnil Mrlík. Cena se však pohybovala okolo tří set milionů korun. Z projektu ale sešlo.

Menší, moderní a úspornější

Až nyní byl vybrán projekt, který počítá s cenou okolo třiceti milionů korun. Za tuto sumu

je možné postavit objekt menší, přesto s moderním vybavením. Budějovické vozy doposud očištěnou procházely v jiných depech. Dnes jsou velké myčky s celoročním provozem v Praze, Bohumíně, Hradci Králové a Brně. „Brněnská je však v majetku SŽDC a České dráhy jí využijí

vají na základě smluvního vztahu. Další menší myčky jsou v Chebu, Havlíčkově Brodě, Liberci, Děčíně nebo Plzni. Tyto jsou však provozovány mimo zimní období,“ uvedl Mrlík.

Nové mycí zařízení musí dokázat očistit všechny typy osobních vozů provozovaných ČD a nezáleží na tom, zda budou myty samostatně anebo v soupravě. Zvládnout má všechny elektrické a motorové jednotky a lokomotivy vyjma těch, které mají ochoz. Technologie není nepodobná té pro mytí automobilů, tedy postará se o boky, skosené partie na střeších i přední a zadní část vozů. O očištění jako takovou se budou starat nástřikové brány a kartáče s tlakovými tryskami. Technologie tedy musí umožňovat běžné provozní mytí vozidel při průjezdu soupravy s ochlazením před vlastním mycím procesem, vysušením před opuštěním prostoru – kvůli zamrznání dveří a oken, a to s použitím chemických prostředků anebo bez nich. Kromě mytí je zde i možnost navolit ošetření konzervačními prostředky při všech navolených způsobech mytí.

Stavba zařízení by měla začít již letos. „Soutěž na zhotovitele potrvá zřejmě dva měsíce, dva týdny bude čas na připomínky a odvolání. Když vše dobře dopadne, může národní dopravce se stavební firmou podepsat smlouvu v polovině roku. Práce by měly trvat zhruba rok,“ nastínil plány Miroslav Kupec, člen představenstva ČD zodpovědný za techniku, servis a majetek.

CO MUSÍ ZVLÁDNOUT

Kapacita nové myčky je stanovena na třicet vozů ošetřených během 24 hodin. Provozovat se bude při teplotách od -5°C (samostatně stojící vozidlo), respektive 0°C (ucelené soupravy).

Mycí proces

- uskuteční se podle předem zvoleného programu (s předchlazením, se sušením nebo bez něj, s možností aplikace vosku, mytí střechy tlakovou vodou popř. kartáči)
- způsob mytí se zvolí jednoduchým kódem z ovládacího zařízení před vjezdem soupravy do myčky nebo automatickým rozpoznáním typu vozidla
- volbu bude mít na starosti obsluha myčky při vjíždění
- umožní stanovení technologie pro jednotlivá vozidla
- pohyb při mytí bude nezávislý na vlastním pohonu vozidel, tedy za použití mechanizačního prostředku myčky nebo s pomocí posunovací lokomotivy



ZAMĚSTNANCI ČD LONI ZACHYTLI PADĚLKY JÍZDENEK ZA ČTVRT MILIONU KORUN

Dvaatřicet padělků jízdenek odhalili loni zaměstnanci Českých drah. To je o osm více než v roce 2015. Nejvíce jich zaznamenali na rameni Děčín – Praha – Břeclav, tedy na spojích, kde kralují především vlaky kategorie EuroCity a EuroNigth. Nejúspěšnější „lovci“ byli odměněni hodnotnými vouchery. „Většinou už padělky poznám. Přijdu na vlak, zeptám se čety, zda jsou v něm cestující s jízdenkami Interrail, které jsou nejčastěji padělované. Pak si je od lidí vyžádám a za pomoci UV lampy je prozkoumám,“ popsal postup vlakový revizor Petr Hrouda z Regionálního pracoviště Zákaznického personálu Ústí nad Labem (RP ZAP). Na jízdenkách především zjišťuje, zda nejsou přepisovány. „Cestující se snaží vymazat dobu platnosti a kolonku přepsat,“ zmínil Hrouda pár nejčastějších prohešků. Podle něj jsou mnohé koucky zdařilé. Občas se padělky objeví i na běžných vnitrostátních rychlicích, jde však jen o jednotlivé případy. Regionální spoje problémy vesměs nemají. „Pravděpodobnost padělení jízdenky ČD roste s možností využití a s cenou. Třeba síťová jízdenka, která platí měsíc, je lákavější, než vnitrostátní na jednu zpáteční cestu,“ řekl Milan Zach z odboru cenotvorby a produktové komunikace ČD. Bohužel padělení jízdního dokladu není trestným činem ani přestupkem. Nejde

totiž o veřejnou listinu. Cestující, pokud mu je padělení prokázáno, si jízdné doplatí a je mu načteno přírůžka 400 Kč. „V případě, že nemá hotovost, sepíše hlášenku a nechám ho v nejbližší stanici vystoupit. Když zaplatí, dojde do cílové stanice. Vyhrotí-li se situace, voláme policii,“ konstatoval revizor. Na záchytu dvaatřiceti kusů padělků se loni podílelo deset zaměstnanců. „Ve dvou případech šlo o úplný padělek, tedy falzifikát vyrobený jako kopie platné jízdenky, nebo na jejím základě. Ve dvou případech o blank padělek, tedy napodobeninu za použití originálního tiskopisu. Osmnáctkrát byla jízdenka použita po posledním dni platnosti, dvakrát bylo manipulováno s daty,“ vyjmenoval Zach.

A kdo byl oceněn? Tomáš Bohánský z RP ZAP Praha, Petr Hrouda z RP ZAP Ústí nad Labem (VLR) a Marian Porta z RP ZAP Brno. Součet cen všech zadržovaných jízdenek činí za loňský rok 9 095 eur, tedy bezmála 246 tisíc korun. Ve vlacích bylo vybráno na jízdném a přírůžkách 11 973 korun a 109 euro (cca 2 940 Kč). „Na poli odhalování padělků odvedli naši zaměstnanci spoustu dobré práce. I na mezinárodních jednáních v rámci UIC sklízí ČD poděkování za záchyty jedinců, kteří ostatními státy beztrestně projedou a procestují třeba půl Evropy,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD. (hol)

Začala rekonstrukce trati z Berouna do Králova Dvora

Na trase mezi středočeským Berounem a Královým Dvorem by měly za více než dva roky jezdit vlaky stošedesátikilometrovou rychlostí. Změny zaznamenají i cestující, neboť výraznou modernizací projde i berounské nádraží, v Králově Dvoře navíc vznikne podchod. Zmodernizováno bude také zabezpečovací zařízení.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a Evropská unie do projektu optimalizace trati a nádraží investují více než dvě miliardy korun. „Díky stavbě zlepšíme parametry další části třetího koridoru z Prahy na západ Čech,“ konstatoval náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb. Sdružení stavebních firem zrekonstruuje železniční spodek i svrsek, opraví přejezdy, mosty, podchody, propustky a nástupiště, která budou nově bezbariérová. Projekt zahrnuje i modernizaci zabezpečovacího zařízení s dálko-

vým ovládním stanic, výstavbu sdělovacího a informačního zařízení, rekonstrukci trakčního vedení, úpravy výpravní budovy v Berouně a výstavbu nového technologického objektu. Úsek bude lépe vyhovovat i vozidlům s naklápečící technikou.

Beroun křižovatkou

S koncem modernizace, v říjnu 2019, by měl být kompletně optimalizován úsek trati č. 170 z Berouna až do Plzně a dále do Chebu. V té době by měla být dávno dokončena i ražba ejpovických tunelů. Zůstává tedy otázkou, kdy se cestující poprvé svezou po kompletně optimalizovaném

úseku z Berouna na pražské nádraží na Smíchově. „Snažíme se celou věc projektovat. Je to však nesmírně těžké,“ konstatoval při nedávném zahájení stavebních prací Nejezchleb. Obtížná jsou rovněž jednání kvůli požadavkům na ochranu životního prostředí (EIA) v chráněné krajinné oblasti. Podle posledních informací ze SŽDC by mohla být trať na Smíchov optimalizovaná v roce 2025.

Optimalizace trati a rekonstrukce berounské stanice přijde vhod i občanům Berounska. U haly totiž nedávno vznikl autobusový terminál, většina linek ze širokého okolí tedy končí právě zde, a cestující díky tomu mohou pohodlně přestupovat na příměstské vlaky linky S9 ČD do Prahy. A protože obliba hromadné dopravy v regionu roste, chce radnice ve městě vybudovat další parkoviště P+R. Jedno už několik let funguje právě v těsné blízkosti nádraží. Stavební práce na trati by se neměly běžných cestujících nikterak dotknout. Zavedena nebude ani náhradní autobusová doprava. Na nádraží je totiž množství využitelných kolejí.

Náklady na celou akci by se měly vyšplhat na bezmála dvě miliardy a dvě stě jeden milion korun bez DPH. Evropská unie z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF) stavbu dotuje částkou převyšující miliardu a půl. ◆



BEZPEČNOST PROVOZU STARŠÍCH VOZŮ ZVÝŠÍ SVĚTELNÁ SIGNALIZACE

Smutná událost z loňského léta odstartovala skutečně mnoha opatření národního dopravce směřujících k zajištění ještě vyššího stupně bezpečnosti provozu vlaků v oblasti dveří u starších typů železničních vozů.

Vedle řady technologických a organizačních opatření, jež byla postupně připravena a zavedena do praxe, provedly České dráhy rovněž studie několika variant možné úpravy dveří u starších typů vozů vyráběných od 70. let minulého století, které jsou stále (i po dílčích úpravách interiéru) provozovány jak u dálkové, tak regionální dopravy. Možná vylepšení byla prověřena pro všechny příslušné řady vozů A, B, BDs, Bdt a další. Je třeba zdůraznit, že se vždy jedná o vozidla provozovaná na základě řádného schválení.

Provedení úprav tak má přinést rozšíření bezpečnosti provozu vozů. Na základě analýzy byla vybrána varianta doplnění optického zařízení do všech zhruba 750 nadále provozovaných osobních vozů. Zdaleka ne všechny jsou nasazovány ve vlacích dálkové dopravy, zhruba dvě třetiny z nich jsou řazeny do regionálních vlaků.

Upraveno přes 40 vozů

Technické řešení osazení světelné signalizace stavu zaklesnutí mechanismu kliky dveří sice přímo neznemožní případné otevření nedostatečně uzavřených dveří za jízdy vlaku, ale zásadně přispěje k informovanosti personálu vlaku i cestujících o tom, že dveře nejsou zcela uzavřeny. Od 1. dubna 2017 je možno se s prvními více než čtyřmi desítkami takto uprave-

ných vozů již setkávat v provozu. Plán je, aby v polovině května byla nasazena stovka upravených vozů. Následovat bude úprava zbývajících více než šesti set vagonů s předpokládaným provedením úprav do konce léta příštího roku – počítá se především s tím, že úprava bude realizována až u 10 vozů týdně. Prioritně budou upraveny ty vozy, jež jsou nasazovány na pravidelné a plánované výkony v dálkové dopravě. Přístavba vozů k úpravám bude průběžně aktualizována i ve vazbě na pokračující modernizaci vozového parku a uplatňované provozní modely objednávky dopravy. Letos na podzim se již objeví vozy s doplněnými světelnými prvky i v regionální dopravě.

MICHAL ŠTĚPÁN, člen představenstva ČD
zodpovědný za úsek osobní dopravy

ÚPRAVA VAGONU

Instalované optické zařízení signalizace stavu řádného uzavření dveří u starších typů vozů má dvě informační úrovně – venkovní stranu a vnitřní stranu vozu. Na vnější straně vozu je v podobě LED světelného prvku signalizováno žlutým světlem umístěným u každých nástupních dveří, že některé dveře vozu nejsou spolehlivě uzavřeny. Důležité je, že personál vlaku se tak nově i ze strany nástupišť díky signalizaci dozví o nedostatečně uzavřených dveřích nejen na této straně, ale nově i z druhé tzn. opačné, strany vozu. Uvnitř vagonu je potom signalizováno řádné uzavření trvale svítícím červeným světlem přímo u konkrétních dveří. Světlo je doplněno samolepkou s výstražným textem upozorňujícím na nebezpečí. Pro cestujícího by to měl být jasný příkaz nevstupovat do prostoru dveří a pro vlakový doprovod pokyn provést potřebné úkony k řádnému uzavření dveří, resp. jejich střežení. Další varovné polepy, které cestující informují o tom, že se jedná o vůz se starší konstrukcí dveří, jsou doplňovány do interiéru oddílů každého vozu.

NOVÝ WEB ČESKÝCH DRAH: pozitivní přijetí i drobné připomínky



Nový webový portál Českých drah je spuštěn už skoro dva měsíce. Jednoduchý 2D design se osvědčil, stejně jako rychlejší a přehlednější nákup jízdenek. Je obecně známé, že s každou velkou změnou webových stránek přichází „automaticky“ i mnoho připomínek či námětů na zlepšení. Národní dopravce již s prvními podněty pracuje a věnuje se věcným podnětům. Do portálu zapracuje cenné připomínky na úpravy a optimalizace.

JOSEF HOLEK | FOTO: SHUTTERSTOCK, PIXMAC, ARCHIV ČD

Nové webové stránky www.cd.cz veřejnost vnímá vesměs pozitivně. Je to logické, neboť se podobají aplikaci Můj vlak, která se mezi cestujícími těší velké oblibě. Za kladné přijetí vděčí především modernímu 2D designu a funkcím, které usnadnily hledání spojení a nákup jízdenek. Právě zjednodušení bylo nosným tématem vývoje. „Cílem bylo vytvořit webový portál vstřícný k zákazníkům, kteří neznají dopodrobna tarif a produkty ČD. Dále jsme chtěli zrychlit a zjednodušit

nákup, přístup k informacím o vlaku, stanici, jízdních řádech nebo produktech,“ zdůrazňuje Roman Menc, jeden z vývojářů ČD.

Jeden klik stačí

Cestující ocení možnosti si plně personalizovat web, vytvářet oblíbené předdefinované skupiny cestujících, spojení, vlaky, stanice a další. Vývojáři dále po vzoru mobilní aplikace Můj vlak zjednodušili přístup k informacím o vlaku nebo stanici. „Zatímco dříve zákazníci museli zjišťovat informace o své cestě na několika místech webu ČD, nyní se všechna data zobrazují

hned po vyhledání konkrétního spojení,“ upozorňuje na další změnu Menc.

Zjednodušené je i fulltextové vyhledávání nebo přihlášení. Nový web si navíc pamatuje zákaznický profil uživatele. „K němu si může každý podle libosti přidat profil člena rodiny nebo kamaráda. To usnadní nákup společné jízdenky,“ připomíná Menc jeden z mnoha nových prvků, jež se dosud ne všem uživatelům dostali do podvědomí. Do profilu lze vstoupit prakticky z kterékoli podstránky jedním kliknutím. „Přes funkci Moje cestování si zákazník vytvoří vlastní stránku, kde se podle zvolených kritérií budou zobra-

zovat pouze informace, které požaduje," doplňuje Jiří Krejčí, další člen vývojářského týmu ČD.

Podnětů přišly na dvě stovky

A skutečně, nový web se evidentně dobře uchytil. Od spuštění do ostrého provozu ho totiž navštívilo okolo půl milionu unikátních uživatelů, navíc každým dnem čísla rostou. Z reakcí zákazníků ČD se dá usuzovat, že většina z nich změnu pozitivně přivítala, bez problémů na novém portálu nakoupí a odbaví se.

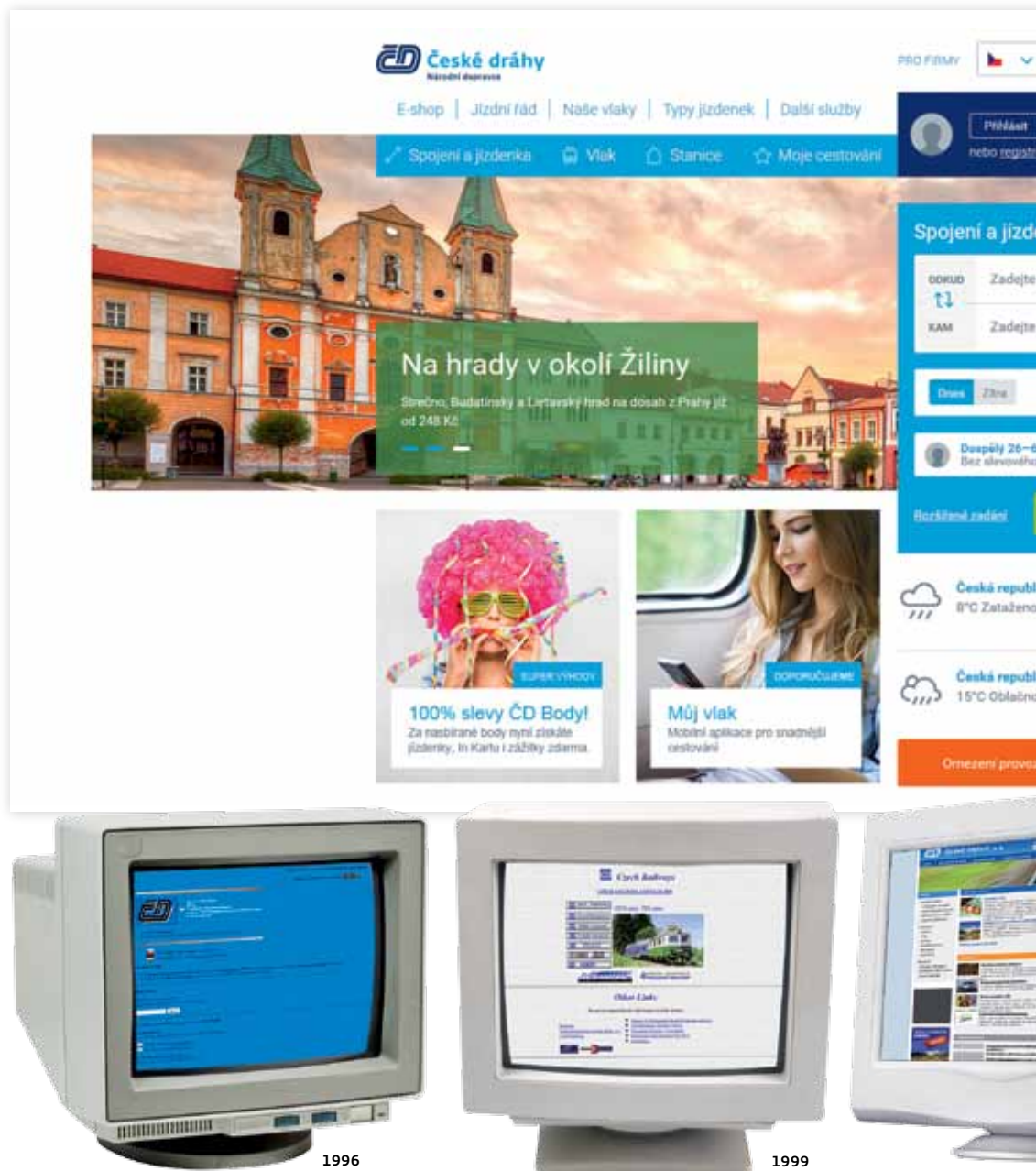
Například grafické pojetí webu vyvolává u některých zákazníků i zaměstnanců ČD kritiku. Tvrdí, že je až příliš inovativní a hodí se spíše pro mladé uživatele. Objekty uživatelského rozhraní jsou podle kritiků velké a na starší monitory se vejde méně informací, a je nutné rolovat. Ovšem když se ohlédneme na podobné reakce z původního webu, jsou přesně opačného charakteru. Ještě nedávno k nám padaly stížnosti na zastaralou vizi, titěrné objekty, nebo příliš mnoho informací. Pokud někdo po portálu brouzдал na tabletu či rozměrnějším chytrém telefonu, vadilo mu, že se nelze trefit prstem do ikony.

Několik tazatelů se také zajímalo, proč zobrazení stránky není úplně optimalizováno pro všechny druhy mobilů. Odpověď je však nabíledni a měla by být i pochopitelná – ČD totiž disponují mobilním webem se specifickým obsahem a důrazem na minimální množství přenášených dat. S posledně zmíněným souvisí fakt, že okolo tratí je mnohdy horší datový signál a běžné mobilní tarify nedisponují neomezeným objemem dat. „Uživatelé by nám neměli proto nadávat, chceme jim primárně šetřit měsíční budget volných dat od operátora,“ říká Menc. Za zmínku také stojí, že letos čekají i mobilní web inovace. Ty se dotknou grafiky i uživatelského rozhraní. „Rádi bychom zkusili využít semi-offline techniky načítání a zobrazování stránek,“ dodávají Menc s Krejčím. Co si pod tím představit? Pokud budete například ve vlaku a vypadne vám datový signál, stránka takzvaně nespadne, poběží dál a bude se de facto chovat jako v mobilní aplikaci. Takové chování naopak není žádoucí na běžném webu.

Pomohou videotipy

V souladu s předpoklady uvádění webu do provozu se definují v těchto dnech úpravy v uživatelském rozhraní tak, aby například práce s oblíbenými cestujícími a In Kartou byla jednoznačnější a maximálně intuitivní. „Vytvořili jsme videotipy, jak pracovat s vychytávkami nového webu, a postupně je budeme zveřejňovat na novém portálu, facebookovém profilu a dalších komunikačních kanálech, říká Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace. Její tým tak pracuje na plnohodnotném ovládní uživatelského prostředí pomocí klávesnice anebo hlubší optimalizaci pro nevidomé. „V plánu máme řadu úprav a rozšíření,“ zmiňuje Čechová.

Původní verze webových stránek fungovala sedm let. Zákazníci, kteří ještě neměli možnost seznámit se s novou verzí webu, mohou ještě zhruba jeden a půl měsíce přepnout na původní zobrazení. „Mladí uživatelé jistě přivítají provázání webu se sociálními sítěmi Facebook, Twitter a YouTube, na kterých České dráhy také působí,“ uzavřel Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu.



Největší vychytávky

Uložení vícera oblíbených cestujících

Nová verze webu pracuje s registrovanými uživateli a jejich předvolbami trochu jinak než ta původní. Na starém portálu se dal personifikovat pouze jeden cestující s jednou kombinací slevového průkazu. Na novém webu můžete mít až dvanáctku oblíbených cestujících, ke každému z nich je k dispozici řada předvoleb slevových průkazů. Tím si můžete výrazně ulehčit, pokud častěji kupujete jízdenky např. pro své rodiče, děti apod. U jednoho z uživatelů si v profilu dokonce můžete nastavit, kdo je hlavní cestující, a ten se potom vždy vyplňuje v masce spojení. Bohužel, nový systém neumí automatizovaně přenést personifikace ze starého portálu do nového, a tak je potřeba interakce uživatele, který musí vytvořit nové oblíbené jedince.

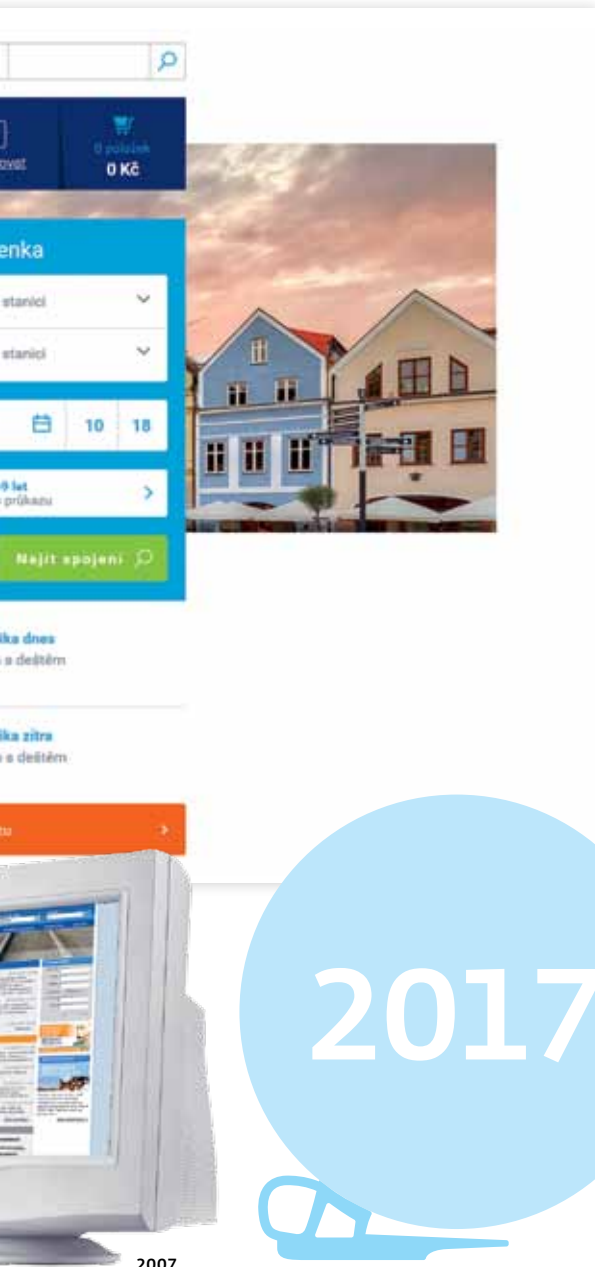
ČD Kredit

Další novinkou na novém webu je platební metoda ČD Kredit. Zákazník si na ni uloží zvolený finanční obnos a z něj platí jízdenky při nákupu v e-shopu a od začátku března také v mobilní

aplikaci Můj vlak. ČD Kredit stačí nabít lichterem částkou, nastavit bezpečnostní PIN jako u platební karty a po zhruba pěti vteřinách máte jízdenku v mobilu – bez nutnosti přeměrování na platební bránu banky. Při stornování jízdenky se peníze zákazníkovi zase vrátí. Vrácení jízdních dokladů se zatím řídí standardními pravidly jako doposud. Zjednodušení se připravuje po prázdninách.

Zrychlený nákup

Na novém webu můžete jízdenku pořídit nově i ve zrychleném modu. U vyhledaného spojení kliknete na odkaz „Koupit zrychleně“, zadáte PIN k vašemu účtu ČD Kredit, odsouhlasíte pravidla pro nákup a už máte jízdenku. Pro využívání zrychleného nákupu je potřeba splnit několik podmínek. Nakupovat můžete jen jízdenky, a to bez doplňkových služeb (tedy i bez rezervace místa), pro jednoho oblíbeného cestujícího, kterého máte uloženo v záložce „Hlavní uživatel“. K tomu je třeba být přihlášený a mít dostatečný zůstatek na svém účtu ČD Kredit. Jízdenku pak máte doslova na 3



2017

kliknutí. V případě, že nejsou splněny podmínky pro zrychlený nákup, nákup probíhá standardní cestou, jako tomu bylo ve starém e-shopu.

Další zajímavé vychytávky

- integrace správy In Karty z moje.inkarta.cz do profilu registrovaného uživatele
- kompletní správa důležitých služeb přímo v profilu uživatele
- všechny informace z různých služeb dohromady na jednom místě – u vyhledaného spojení jsou hned všechny informace o řazení, službách, zpoždění, nástupišti a koleji a omezení provozu
- u stanice jsou „živé“ odjezdové tabule a přehled všech služeb
- u vyhledaného spojení je rovnou zobrazována cena jízdenky s možností okamžitého nákupu
- inteligentní fulltextový vyhledávač (najde rovnou například tratě, stanice i spojení)
- nová sekce Naše vlaky
- přehledněji uspořádaná nabídka informací o jízdenkách a doplňkových službách
- kapesní jízdní řád

Nejčastější dotazy, které zpracováváme:

Od sklonku ledna, kdy byl web spuštěn pro všechny zájemce z řad veřejnosti, zaznamenaly ČD přes 200 námětů a připomínek. Mnohé jsou subjektivní, avšak ty ze skupiny věcných jsou již předmětem debat, neřkuli přípravy řešení. Přinášíme přehled těch nejfrekventovanějších.

Ve starém webu se mi během nákupu automaticky doplňují údaje o uloženém cestujícím, na novém nikoli, proč?

Nový web umožňuje si vytvořit až 12 oblíbených cestujících, např. členy rodiny, kamarády. K nim si nastavit slevové průkazy, čísla průkazů a je hotovo. U jednoho z nich si lze nastavit, že je hlavní uživatel, a tento se vždy přednastaví v masce spojení. Vývojáři již pracují na úpravě uživatelského rozhraní.

Ve starém webu jsem nepotřeboval znát heslo k In Kartě, abych mohl nakoupit s uloženými údaji o cestujícím. V novém jej po mně ve stejné situaci požadujete. Proč? Dříve se chovalo pro získání přehledu o aplikacích na In Kartě na samostatný portál modré In Karty. Nyní je tato funkcionality přenesena do nového portálu pod jeden společný profil se shodnými přihlašovacími údaji. Pro výše uvedené operace je heslo jednorázově potřeba, jde o důvěrné údaje. Pro opakovaný nákup není potřeba přidávat In Kartu do profilu, k tomu slouží oblíbení cestujících.

Proč jste mi nevytvořili oblíbeného cestujícího automaticky z dat uložených ve starém webu?

Toto bohužel automaticky nejde, nový web umožňuje nastavit více slevových průkazů k jednomu oblíbenému cestujícímu a při výpočtu ceny využije nejvýhodnější kombinaci. To starý web neumožňoval. Vývojáři již pracují na úpravě uživatelského rozhraní, uživatelé se automaticky nabídnou možnost vytvoření oblíbeného cestujícího s údaji ze starého webu. Uživatel si přezkontroluje a doplní údaje, vytvoří oblíbeného cestujícího.

Pokud si ukládám In Kartu do profilu, heslo znám, proč se mi automaticky nevytvoří oblíbený cestující z dat In Karty? Je to zbytečný krok.

Ano, na řešení tohoto problému se již pracuje, dobrá připomínka.

Na starém webu jsem jako držitel IN 100 měl hned v masce spojení k dispozici volbu pouze místenka. Na novém chybí.

Tato volba způsobovala méně častý a znalým cestujícím velký problém a byla terčem kritiky i stížností. Proto jsme masku spojení zjednodušili a přenesli tuto volbu do druhého kroku ke konkrétnímu spojení pouze pro ty, kteří ji potřebují, a to včetně volby „pouze doplňkové služby“, „objednávka cesty skupiny“ atd. Detailista se jistě přesvědčí, že počet kliků zůstává stejný.

V některých nákupních krocích není zcela jednoznačné, jaká je průběžná cena nákupu.

Ano, na řešení tohoto problému se již pracuje, bude doplněno do panelu vpravo a nákupního košíku.

Nový e-shop dává jiné ceny, než starý e-shop. Jízdenky jsou dražší.

Oba e-shopy mají stejný algoritmus výpočtu. Může se však stát, že cestující kouká na starý web, a tím si na omezenou dobu zablokuje poslední kusy levnějších jízdenek v rámci kontingentu. Nový e-shop již pracuje s vyšší cenovou hladinou.

Při nákupu jsem po zaplacení platební kartou dostal chybovou hlášku, vrátilo mě to zpět do e-shopu, ale bez jízdenky, košík je prázdný. Přišel jsem o peníze?

Toto je bohužel problém na straně nového platebního rozhraní ČSOB, nikoli ČD a jeho e-shopu. Na tuto závažnou ČD upozornily, bankovní dům již řeší úpravu brány. O peníze klient nepřijde, automaticky se odblokuje po několika hodinách, max. dnech.

Proč již není odkaz na omezení provozu na homepage?

Odkaz se zobrazuje pouze v situaci, kdy nejsou vážné možnosti. Toto se ukázalo jako nedostatečné, a proto bude upraven tak, že se bude zobrazovat vždy.

Po nákupu se automaticky spustí animovaný průvodce, jak cestovat s jízdenkami. Napoprve je to užitečné. Já však cestuji často a již mě to obtěžuje.

Dobry podnet, toto bude upraveno, průvodce se spustí pouze jedenkrát.

Proč musím u ČD Kredit vyplňovat PIN a bezpečnostní otázky?

ČD Kredit je obdobou bankovních služeb, a tak je nezbytné mít tuto službu zabezpečenou. Nikdo určitě nechce přijít o své peníze v situaci, kdy se například zapomene odhlásit na společném počítači. Pokud bezpečnostní PIN zapomenete, díky bezpečnostním otázkám a mobilnímu telefonu nemusíte k pokladně pro nové heslo.

Kde najdu historii nákupů?

Historie nákupů je k dispozici na homepage e-shopu, záložce historie nákupů ve vyhledávací masce. Nově bude doplněna do profilu a vysunovacího uživatelského menu s kompletním přehledem, výpisem.

Nemohu najít informace o cestování do zahraničí, kde je najdu?

Jsou v sekci Typy jízdenek, pod Životními situacemi. Nově bude vytvořena speciální sekce s kompletním přehledem cestování do zahraničí.





Příměstská železnice v Budapešti dostala šanci

Na konci listopadu se před Budapešťskou příměstskou železnici HÉV, do té doby ve vlastnictví budapešťského dopravního podniku (BKV), otevřela lepší budoucnost pod vedením Maďarských státních drah (MÁV). Spory o financování mezi státem a městem po desetiletích definitivně totiž řeší převod HÉV do rukou státního dopravce, nově si může HÉV sáhnout i na evropské peníze.

SEBASTIAN ČÁREK | FOTO: AUTOR

První Budapešťská příměstská železnice – BHÉV (Budapesti Helyiérdekű Vasút), zkráceně HÉV, byla otevřena mezi Kőzvágóhíd a Soroksárem v roce 1887. Další různorodé drážní projekty historicky označované jako HÉV, pak postupně vznikaly až do druhé světové války. Se změnou režimu byly linky znárodněny a poprvé sjednoceny do jediné společnosti pod MÁV, v roce 1951 vznikla poslední linka HÉV do Csepelu. Dopravní podnik města Budapešti (BKV) převzal od státních drah příměstskou železnici roku 1958. Linky HÉV pod stejnosměrným napětím 600 V čekalo většinou převedení na tramvajové linky (dnešní 41, 42, 47, 50). Některé si ponechal MÁV pod svou správou i po roce 1958.

Čtyři samostatné linky

Nyní jsou v provozu čtyři oddělené linky příměstské železnice na 400 kilometrech kolejí, všechny provozované na standardním rozchodu 1 435 mm a pod stejnosměrným napětím 1 000 V. Linka H5 jezdí mezi Batthyány tér a turisticky atraktivní destinací Szentendre, přičemž část vlaků končí v poslední stanici na území města Békásmegyere a pomáhá přepravit ve špičce až 6 000 pasažérů za hodinu. Linka H6 je nejdelší z HÉV spojů a obsluhuje vzdálenost 40,1 km mezi Kőzvágóhíd a Ráckeve, naopak nejkratší – dlouhá 6,7 km – jezdí mezi Csepel a dopravním uzlem Boráros tér. Linky H7 a H8 vyjíždějí z konečné stanice metra 2 Órs vezér tere, štěpí se ve stanici Cinkota a pokračují buď do Gödöllő, nebo Csömör.

Všechny trasy jsou plně zintegrovány, na území města jsou akceptovány jednotlivé jízdenky a předplatné kupóny. Při cestách v úsecích mimo Budapešť je nutné dokoupit doplňkový lístek podle cílové stanice, cena se zvyšuje za každých započatých 5 kilometrů, přičemž minimum je doplňkový lístek na 10 kilometrů. V poslední stanici na území hlavního města nastupuje do soupravy průvodčí a kontroluje doplňkové jízdenky. Na linkách HÉV není povinností mít lístek již před nástupem do soupravy, jeho nákup je umožněn přímo od průvodčího. Ročně využije příměstskou železnici 79 milionů cestujících a číslo kvůli rostoucí urbanizaci ne-

ustále narůstá. HÉV operuje na samostatné dopravní cestě, již nemusí sdílet s žádným jiným typem dopravy, proto dosahuje obdivuhodné 99,6% přesnosti v plnění jízdního řádu.

Vagony staré desítky let

V posledních dvaceti letech se stále častěji diskutuje o budoucnosti HÉV a nutnosti kompletní rekonstrukce. Celkem 98 elektrických jednotek má průměrné stáří 41 let, nejstarší z nich je přes 50 let, nejmladší souprava má 37 let. Poslední generální rekonstrukcí prošly před 17 lety soupravy obsluhující trať Békásmegyer-Batthyány tér a u třech jednotek byl v roce 2016 vyměněn interiér a nainstalované wi-fi připojení, vozový park se však pohybuje daleko za současnými požadavky na kvalitu přepravy a bezbariérovost.

Budapešť dlouhodobě nebyla a není schopná alokovat dostatek finančních prostředků na rekonstrukci příměstské železnice. Prioritou města je kompletní rekonstrukce linky metra 3, kterou stále obsluhují sovětské soupravy (81-717/714) a i samotná dopravní cesta je na hranici životnosti. Město se navíc investicím do příměstské železnice dlouhodobě bránilo a odmítalo jejich uskutečnění bez podpory ze státního rozpočtu. Argumentovalo především tím, že větší část kolejí se nachází mimo katastrální území hlavního města a obsluhuje především příměstské ob-

lasti. Budapešť v tomto programovacím období (2014-2020) také již nemá možnost čerpat peníze z evropských fondů na revitalizaci HÉV, kterou přímo vlastní prostřednictvím BKV.


Řešením tedy bylo převedení příměstské železnice plně pod MÁV, které disponují dostatečným kapitálem, lepšími technologiemi a mají přístup k evropským penězům. HÉV by tak čekala obměna vozového parku a rekonstrukce železniční cesty, podobně jako se nyní pracuje na bývalé HÉV trati mezi Esztergomem a Budapeští.

Proces trval do 24. listopadu 2016, kdy MÁV železnici definitivně převzaly po formální stránce. V rámci převodu zamířilo pod novou dceřinou společností MÁV všech 1200 zaměstnanců a majetek v účetní hodnotě 20,1 mld. forintů. Budapešť bude přispívat ročně na provoz v rámci kompenzace za závazek veřejné služby 2 mld. forintů, stát přidá navrch 10,5 mld.

Koncepce zatím chybí

Názory na další rozvoj HÉV se rozcházejí a neexistuje žádná finální koncepce rozvoje. Panuje všeobecná shoda na potenciálu propojení H6 a H7, které obě zastavují na Kőzvágóhíd, spojení H6 a H7 by se následně prodloužila na druhý břeh Dunaje a dovedla až k lince H5. Vzniklo by tak „páté Budapešťské metro“ projíždějící skrz město a obsluhující podhradí, které na těžkou kolejovou dopravu marně čeká od doby smetení projektu tunelového propojení nádraží Nyugati a Kelenföld.

V případě linek H8 a H9 existuje od roku 2006 plán integrace s linkou metra 2, které se k sobě přibližují na vzdálenost 70 metrů na Órs vezér tere, cestující dnes musejí procházet podchodem a přestupovat. MÁV však mohou dát přednost levnější variantě vyšší integrace do železniční dopravy, protože H8 na konečné v Gödöllő využívá kolejí vlakového nádraží. Velkou záhadou je pak výše zmíněná rekonstrukce interiéru tří souprav na H5 za 130 mil. forintů pod taktovkou města. Šla jednoznačně proti původnímu zájmu MÁV poslat vozový park do výslužby a nahradit je modifikovanými jednotkami flirt.

At už bude budoucnost HÉV jakákoli, jisté je, že pod hlavičkou státních drah získala vlastníka se zdroji a zájmem o investice. Před příměstskou železnici v Budapešti se tak otevírá lepší budoucnost. 



Podbeskydské tratě čeká elektrizace

Na dvou značně využívaných neelektrizovaných drahách v podhůří Beskyd v Moravskoslezském kraji se v následujících letech objeví nejen moderní vlaky, ale současně se tu také zrychlí a zefektivní železniční doprava. Mezi Ostravou, Frýdkem-Místkem a Frýdlantem nad Ostravicí, potažmo Studénkou (respektive Sedlnicí), Kopřivnicí a Štamberkem budou kompletně opraveny trati a jezdit po nich mají pohodlné vlaky v elektrické trakci.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Centrální komise Ministerstva dopravy ČR schválila zpracování studie proveditelnosti, jejímž cílem je zhodnocení účelnosti investic do traťových úseků z Ostravy-Kunčic přes Frýdek-Místek do Valašského Meziříčí, z Frýdlantu nad Ostravicí do Ostravice, dále Frýdku-Místku do Českého Těšína a také na trati Studénka – Veřovice. Správce tuzemské železniční infrastruktury pracoval na této mimořádně rozsáhlé studii, jež řeší modernizaci tratí v délce 123 kilometrů, celé tři roky. V současné době ještě není stanoven harmonogram stavby, neboť vlastní stavební činnost se uskuteční v několika etapách. Pokud v průběhu přípravy nenastanou závažnější komplikace, mohou práce na první etapě začít po roce 2020. Jako první se zmodernizuje úsek Ostrava-Kunčice – Ostravice, kde se ještě letos začne připravovat dokumentace nezbytná pro územní rozhodnutí. V případě jeho získání je možné navázat přípravou samotného projektu stavby, který je zakončen vydáním stavebního povolení.

Nejvytíženější neelektrizovaná dráha

Frýdlantská dráha je mezi Ostravou a Frýdlantem nad Ostravicí jedním z nejvytíženějších neelektrifikovaných traťových úseků v České republice. Každodenně tudy vlaky národního dopravce převezou až šest tisícovek cestujících. Studie prokázala, že neefektivnější bude investovat finance do celého dosud nezmodernizovaného úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí, včetně tratě z Frýdlantu nad Ostravicí do Ostravice a také do úseku Sedlnice – Štamberk na trati Studénka – Veřovice. Všechny zmíněné úseky by měly být současně elektrizovány. S ohledem na rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR o koncepci zavádění střídavé trakce

25 kV, 50 Hz se budou některé části studie aktualizovat, a tak je možné i prodloužení elektrizace z Frýdlantu nad Ostravicí do zastávky Frenštát pod Radhoštěm město, respektive přes Veřovice až do Valašského Meziříčí.

Vyšší rychlost zkrátí jízdní doby

Na silně vytížené frýdlantské dráze se zdvoukolejní úsek mezi Vratimovem a Frýdkem-Místkem, přičemž v samotném Vratimově se v rámci zvýšení bezpečnosti plánuje zřízení mimoúrovňového křížení silnice se železniční tratí. Vybrané úseky budou nejen kompletně elektrizovány, ale vybaveny i nejmodernějším zabezpečovacím zařízením a také se opraví všechny zastávky a stanice, které dosud neprošly žádnou úpravou. Samozřejmostí bude bezbariérový přístup z nástupiště. Díky modernizaci se také výrazně zkrátí jízdní doby. Na trati ze Studénky do Štamberka je po celkové rekonstrukci již hotový a elektrizovaný úsek až do Sedlnice, kudy jezdí souběžně vlaky na ostravské letiště v Mošnově, zbývajících patnáct kilometrů mezi Sedlnicemi a Štamberkem umožní navýšení rychlosti na 80 až 100 km/h.

Modernizovaný a elektrizovaný je podobně dnes úsek mezi ostravským hlavním nádražím a Kunčicemi, odkud pak do Frýdku-Místku dojde k navýšení rychlosti na 100 až 120 km/h. Následný traťový úsek Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí bude možné pojezdit rychlostí až 160 km/h. Po rekonstrukci se jízdní doby spěšných vlaků zkrátí v porovnání se současností až na polovinu a například z ostravského Stodolní, nacházející se v samém centru města, se do Frýdku-Místku lidé dostanou za čtvrt hodiny, do Frýdlantu potrvá cesta jen o šest minut déle a do Ostravice půl hodiny. Plánovaná modernizace přinese rovněž zlepšení podmínek pro nákladní dopravu. V současné době je zejména délkou nákladních vlaků silně limitovaná automobilka Hyundai. To může odstranit plánované zdvoukolejnění mezi Vratimovem a Frýdkem-Místkem.

Modernizované tratě budou vyžadovat i nová vozidla. Na trase z Ostravy do Frýdlantu nad Ostravicí jsou prozatím v provozu starší a dnes již nevyhovující neklimatizované soupravy bez nízkopodlažního uspořádání.

Nové soupravy s řídicím vozem, které by měly nabídnout moderní standard jako nízkopodlažnost, klimatizaci či vakuové toalety, by nahradily z velké části stávající soupravy skládající se ze čtyř vozů Bđ nebo Bdt, vedené lokomotivami řady 754 nebo motorové vozy řad 842 a 843 s přívěsnými vozy Bdt.

Provozní zajímavostí by měla být situace, kdy soupravy na této trati budou ještě několik let taženy diesellovou lokomotivou, kterou po elektrifikaci trati nahradí lokomotiva elektrická. ◆





Lokomotiva řady 371 ve velikosti TT

Bastard ve velikosti TT od firmy Kuehn je na trhu již nějaký ten rok. Během té doby se objevil v několika provedeních, včetně verze patřící správě DR. Do dnešního dne bylo vyrobeno celkem osm verzí, včetně té v barvách Českých drah. Jak se tato lokomotiva povedla? O model si také budete moci zahrát v připravované jarní soutěži Železničáře.

MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Ačkoli sám elektrické lokomotivy příliš nepreferuji, není od věci udělat občas výjimku a vstoupit do neznámých vod. Sice po mém kolejišti už pár „tramvají“ jelo, to ovšem souviselo vždy s návštěvou někoho z kolegů, kteří neodolali, a ač nemají kolejiště zadrátovaná, něco se „smetákem“ na střeše si také pořídili. Já sám zatím nemám nic, i když, přiznávám, jsou kousky, které mi do oka padly těž. Laskavý čtenář zajisté odpustí absenci vrchního vedení na fotografiích, nejsem dosud pro tyto případy dostatečně vybaven. Model pro zpracování recenze zapůjčila redakce časopisu Železničář.

Vzhled a vybavení

Model výrobce dodává v praktické plastové krabici. Uvnitř je blistr, v němž je lokomotiva uložena. V balení se dále nachází sáček s doplňky a s náhradními díly, jako jsou uhlíky, pružinky a bandáže, nárazníky, houkačky a pluhy. Dodávání náhradních dílů již s modelem považuji za chvályhodné. Hadice a háky šroubovky jsou na modelu již z výroby. Nechybí ani návod k použití na dně krabice. Provedení je vskutku na velice dobré úrovni, což je u firmy Kuehn běžný standard. Model je precizně a detailně zpracován. Na oknech jsou stěrače, nechybí ani těsnění, všechna madla jsou na svých místech. I střešním partiím výrobce věnoval velkou pozornost, nalezneme zde všechny zásadní prvky, dobře jsou provedeny i sběrače. Stejně podrobné jsou i podvozky. Lokomotivu standardně nelze na-

pájet pomocí vrchního vedení, ale je v ní jakási příprava. Už fakt, že je sběrač kovový s kovovým uchycením ve střeše, je dostatečným předpokladem. V manuálu je uvedeno, jak napájení z pantografů zprovoznit. Ovšem v době digitálního ovládání to již asi ani není moc potřeba. Do útrobu modelu se lze dostat opatrným odehnutím bočnic skříně a jejím následným sejmutím. V kabinách nechybí ani stanoviště strojvedoucího. S ozvučením výroby moc nepočítá, modelář se tak musí spolehnout na vlastní um a model si přizpůsobit. Jde to.

Délka přes nárazníky je 140,2 mm, přesně kopíruje předlohu dlouhou 16.800 mm. Osvětlení je řešeno pomocí tří SMD ledek na každém čele (dvě teple bílé, jedna červená), které jsou umístěny na vrchní straně DPS. Světlo je rozvedeno pomocí světlovodů a samozřejmě





se přepíná dle směru jízdy. Sklíčka koncového osvětlení jsou čírá. Při svícení dochází k velmi mírnému prosvítání do sousedních reflektorů, viditelné je to však jen trochu a až při provozu za tmy. Výrobce nově dodává do všech modelů základní DPS s rozhraním Next18, stejně tak tomu je i v tomto případě. Velmi dobrá je i povrchová úprava. Nástřik modelu včetně barevných přechodů se povedl na jedničku, taktéž popisky splňují nejvyšší nároky, jsou ostré a všechny čitelné, loga a výrobní štítky nevyjímaje. Na čele stroje je jméno Jožin, barevné schéma je Najbrt 1.

Lokomotiva je opatřena kinematikou a normovanou šachtou s vlastním spřáhlem. Vzdálenost nárazníků lokomotivy a vozu na rovině je od 2 do 3 mm, záleží na typu vozu, v oblouku o poloměru 286 mm jsou talíře vnitřních nárazníků vzdáleny vždy minimálně 1 mm. Vzdálenost je dostatečná, možná dokonce zbytečně velká. Zaklesnutí nárazníků tedy nehrozí v žádném případě. Spojení je spolehlivé v tahu i při sunutí.

Pohon a jízdní vlastnosti

Kola jsou loukoťová, jejich průměr činí 10,8 mm, měla by měřit 10,4 mm. Pohon zajišťuje 5pólový motor se setrvačником o přibližných rozměrech 11 x 8,4 mm, výkon je přes

kardany přiveden na všechna čtyři dvojkolí. Dvě kola jsou opatřena bandážemi, vždy druhé pravé po směru jízdy. Sběr proudu je sveden od všech osmi kol. Zvukový projev modelu je příjemný, lokomotiva nevytluzuje žádné rušivé hluky. Je slyšet přirozené a nijak hlasité bzučení motoru. Má masivní kovový rám a váží 173 g. To je dostatečná hmotnost pro vyvinutí vhodné adheze. Stoupání 36 ‰ model zvládá s vlakem o 32 nápravách (8 čtyřosých osobních vozů) dobře. To je, myslím, dostačující počet pro reálně dlouhý vlak. Samozřejmě je znatelné zpomalení a zvýšený odběr proudu. Rozjezd lokomotivy nastává při napětí 4,3 V s odběrem 130 mA, rychlost od-

povídá přibližně 19 km/h. Při napětí 12 V jede model přepočtenou rychlostí 191 km/h s odběrem 200 mA. Nejvyšší rychlost předlohy je 120 km/h, té model dosahuje při 9,4 V a odbírá 190 mA. Dojezd z maximální rychlosti při přerušení napájení je krásných 207 mm. Vše měřeno po dostatečném zajetí. Nejmenší průjezdný poloměr je 286 mm, původní plechové kolejivo, je-li v dobrém stavu, není překážkou pro spolehlivý provoz ani při spojení s delšími vozy. ◆



ZÁVĚR

Sám vlastním od firmy Kuehn dva Břejlovce z té úplně první várky. Možná si mnozí vzpomenou, že zde byl problém s pojezdem, v němž byly nainstalovány dvoucestné šneky a jízda lokomotivy byla příliš rychlá a ne zrovna plynulá. Po výměně podvozků došlo ke znatelnému zlepšení. Ovšem jízdní vlastnosti Bastarda jsou ještě o něco lepší. Společně s perfektní povrchovou úpravou se jedná o jeden z nejlepších modelů, který jsem kdy měl možnost vyzkoušet.

98 %

- +
- jízdní vlastnosti
- povrchová úprava
- přiložené náhradní díly
- bílá sklíčka u koncového osvětlení



Na Okoř je cesta roubená zvuky le

Trampové tehdy ani netušili, jakou reklamu udělali ve zlidovělé písni zřícenině hradu Okoř, jehož vznik se datuje do druhé poloviny 14. století. A nejen hradu, ale také severní cestě, která k němu skrze bývalé trampské osady údolím Zákolanského potoka vede. Ale hrad se dá dobýt i od jihu, jen musíte překonat pár rušných silnic a najít tu správnou „polňačku“.

PAVEL FREJ | FOTO: AUTOR

Tuhle cestu volím záměrně. Není tak pohodlná, ale vede kolem největšího českého letiště a jsem fakt nadšen z toho, že mi těsně nad hlavou proletí obří dopravní letadla. Ale spoň podle mapy by to tak mělo být.

Z Jenče kolem Amazonu

Z Regionovy vystupuju v Jenči, která leží na hlavní „motorákové“ trati z Prahy do Kladna, tolik omílané v médiích v souvislosti se stavbou rychlodráhy na letišti. V Jenči se ale žádná moderna nekoná, naopak, odstavená nákladní souprava, staré kolejiště, mechanická návěstidla, ale i krásně udržované a květinami vyzdobené stavědlo. Člověk by se mohl domnívat, že se tu zastavil čas, kdyby se jen několik set metrů odtud nezjevil zpoza vrcholků stromů vzlétající Boeing B 747, který rychle nabírá výšku, to vše doprovází dunivý rachot rozechvívající i chloupky na kůži. Ale půjdu ještě blíž do lesíku přímo za startovací plochu, jen musím překonat dálnici po mostě s poměrně hustým provozem. Můj příchod a praskot větviček v lesním remízku vyruší několik zajců a skupinku tří srnek. A jak by zasáhl i do myšlení dispečerů, protože již žádný vzlet nezažiju, zato na přistání jde jeden Boeing za druhým v několika minutových intervalech, střídán různými typy Airbusů, do toho nějaký ten Embraer nebo malá Cessna. S aplikací Flightradar můžu snadněji na obloze hledat přistávací světla přibližujících se letadel.



ŠOTOINFO:

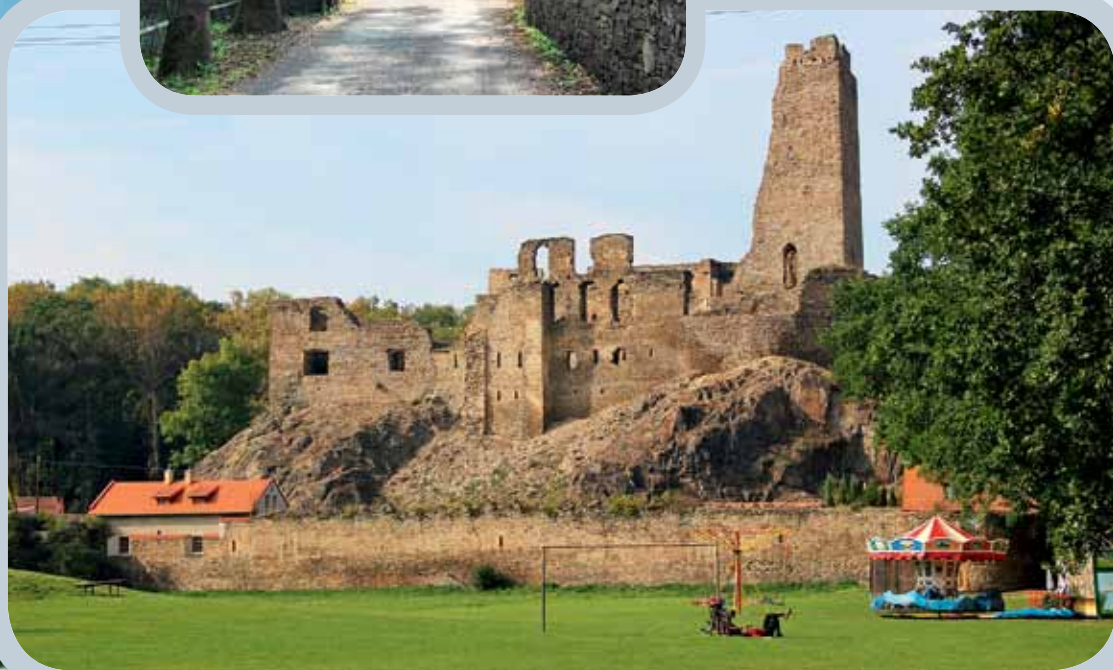
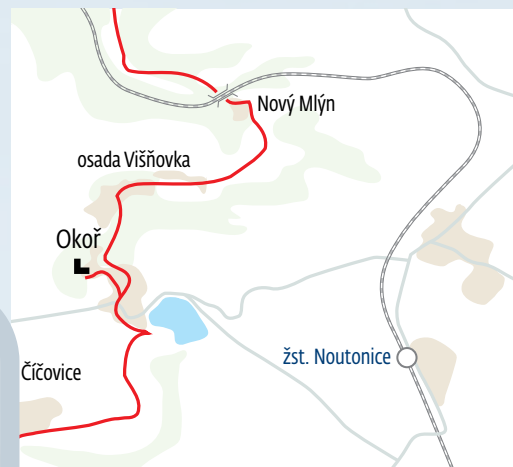
Na hradní zřícenině se vlakem nejlépe dostanete ze železniční stanice Noutonice. Leží na trati č. 121 Hostivice – Podlešín. Pravidelná celoroční doprava ale funguje pouze v úseku Středokluky – Hostivice. Naopak o víkendech a svátcích v letní sezoně lze využít Cyklohráčku, který odjíždí z pražského Masarykova nádraží a míří do Slaného. Co se týče nákladní dopravy, krom manipuláčních vlaků je při troše štěstí možné spatřit ucelenou soupravu cisternových vozů s leteckým palivem v relaci Lichkov (Děčín) – Kralupy n. Vltavou – Středokluky.

A nejsem sám. Jeden řemeslník v montérkách odstávil firemní Fabii u kraje silnice a místo poledního pauzy si dopřává s dalekohledem v rukách vzdušný relax. Kolem lesíku projde mladík s fotografickou brašnou hledající ideální místo k pořízení záběrů, zlehka si pokyneme a nad námi krouží dravci odhánějící „škodnou“. Hluk a velikost letadel přelétávajících těsně nad hlavou vzbuzuje odpovídající respekt, dokázal bych tu prostát hodinu, ale čeká mě dlouhá cesta. Procházím kolem obřího skladu Amazonu u Dobrovíže. Co chvíli se otáčím, to když přistává další a další letadlo, a co chvíli uskakuju do „pangejtu“ – to když se proti mně řítí kamion nebo dodávka z internetového gigantu.



pletu nohama. Na konci té cesty trnité, stojí krčma jako hrad. Tam zapadli trampí, hladoví a sešlí, začli sobě notovat.

tadel



OKOŘ

Hrad nechal postavit před rokem 1359 přední měšťan Starého Města pražského František Rokycanský. Jeho opevnění se rozkládalo na horní části skalky nad Zákolanským potokem. Stavbě dominovala velká obytná věž, která vyrostla na místě starší kaple a tvořila jeden komplex s palácovými křídly. Hrad Okoř patřil mezi nejhošnější sídla české šlechty doby karlovské. Členové patricijských rodin si v té době nechávali vybudovat honosná sídla v blízkosti Prahy ve snaze vyrovnat se šlechticům.

ZDROJ: WWW.HRAD-OKOR.CZ

ka spícího v bažině, inspirovala v 19. století mnoho romantických umělců, nevyjímaje K. H. Máchu.

Není pták jako pták

Romantický pohled okořeněný o pouťové atrakce na louce pod hradem si dnes užívá i hrstka cyklistů a autoturistů, kteří sem dorazili na procházku, přestože v pracovní den má během zimního období hrad zavřeno, tak jako většina restaurací. V létě tu ale bývá poměrně plno. Jen co se pokochám pohledem na hrad z obou stran údolí, nasedám do příměstského spoje linky 350 a nechávám nohy odpočinout cestou do Roztok, kde se dá přestoupit na městskou železniční linku. Vyčkávám na nástupišti a hledám sluneční paprsky, když najednou i tady v Roztokách slyším hluk letadla na odletu, který mrazí v kostech. Za necelou minutu se nad vltavským údolím zjeví obří bájný pták, největší svého druhu. Nese se ladně a jeho čtyři dvouproudové motory Rolls-Royce mu propůjčují potřebný výkon. Airbus A 380. Jsem fascinován pohledem na krále nebes, který své tělo se širokým trupem stáčí na Spojené arabské emiráty, takže si málem nevšimnu, že u první koleje tiše zastavil Žabotlam směřující do Libně. Je čas nastoupit a poklonit se i historii...

Drak spící v bažině

Za Dobrovízí můžu konečně uskočit na polní cestu a hned se jde líp a klidněji. Traktory na polích zahájily podzimní práce, nakládá se seno, orá, hnojí. Prach unášený mírným větrem mi co chvíli zakalí výhled, jako bych čekal, že už od Středokluků spatřím siluetu Okoře. Musím ale podejít ještě další dálnici – tady za Prahou je jich celý spletenec. Definitivně uhýbám po pěšině vzhůru do kopce mimo silnici. Zastavuji se u kostela svatého Vavřince, který tu tiše s upravenými náhrobními kameny shlíží do rušného kraje plného silnic a vzdáleného, ale přesto slyšitelného, hluku přistávajících a vzlétajících letadel. Ten mě doprovází až na Okoř. Po více než

deseti kilometrech chůze se přede mnou zjeví hradní zřícenina tak náhle jako Jumbo Jet za remízem v Jenči. Fotogenická stavba totiž nestojí na nějaké vyvýšenině, jak je u hradů typické, ale je zasazena do údolí Zákolanského potoka, což kladlo v dávné minulosti zvýšené nároky na důmyslnost majitelů a jejich obranyschopnost. Z informační cedule se také dozvídám, že nezaměnitelná silueta jeho působivé zříceniny, prý připomínající dra-

Trat' Tábor – Bechyně jako průkopník elektrifikace

Ačkoli Česká republika rozlohou patří spíše k malým zemím, na jejím území se nachází řada nejrůznějších památek, u nichž můžeme dodnes žasnout nad důvtipem a odhodláním inženýrů a stavitelů předchozích generací. Trať z Tábora do Bechyně je toho důkazem, navíc se pyšní významným prvenstvím – jedná se o první elektrifikovanou železnici u nás a ve střední Evropě, kterou řadíme výhradně mezi železniční dráhy. S její výstavbou se začalo přesně před 115 lety.

PETR SLONEK | FOTO: ČD, ARCHIV, MARTIN NAVRÁTIL, ZDROJ: WIKIPEDIA

Počátky trati Tábor – Bechyně, nazývaná též Bechyňská dráha či Bechyňka, však sahají ještě hlouběji do minulosti. Už v roce 1889 tehdejší vídeňské ministerstvo železnic zamítlo projekt železnice z Vodňan přes Týn nad Vltavou, Bechyni, Tábor a Vlašim do Kutné Hory. Pak vzniklo družstvo, jež neúspěšně prosazovalo alespoň část z Vodňan do Tábora. Nakonec uspělo až nově vzniklé Družstvo bechyňské dráhy v čele se starostou města Hynkem Danielem. I tak se ale z původního projektu podařil prosadit jen úsek z Tábora do Bechyně. O sedm let později, v roce 1896, Sněm království Českého převzal záruku za stavu dráhy, přičemž plán parostrojní dráhy s minimálním sklonem 25 ‰ zpracovávala Technická kancelář Köhler a Raynal v Praze.

Na scéně František Křižík

S blížícím se koncem 19. století byla elektrická trakce teprve na počátku budoucího rozkvětu. První, krátkou a jednoduchou elektrickou dráhu předvedla firma Siemens & Halske na průmyslové výstavbě v Berlíně roku 1879. V českých zemích první elektrickou dráhu zřídil František Křižík roku 1891 na Letné v Praze, od roku 1895 následovaly městské sítě v dalších městech a aglomeracích.

Ještě před stavbou bechyňské dráhy František Křižík testoval elektrický pohon pomocí akumulátorů ve voze na lokální železniční trati Praha – Dobříš. Uspěl a následovat mohla trať z Tábora do Bechyně. Ta se zároveň stala první železniční dráhou ve střední Evropě, jež byla stavěná a provozovaná jako elektrická.



Křižík dál usilovně hledal možnost uplatnění elektrického provozu na železnici. Protože v bývalém Rakousku-Uhersku nebyly s tímto provozem příliš velké zkušenosti, vzešla aktivita pro vznik lokální trati od podnikatelů. Průkopníkem v této oblasti se stal Jan Sedlák, ředitel závodu Františka Křižíka, který jednal v roce 1898 s bechyňským družstvem založeným pro výstavbu trati Bechyně – Tábor o vypracování projektu s elektrickým pohonem. Zanedlouho vyslovilo c. k. ministerstvo železnic souhlas s návrhem stavby této dráhy. A to navzdory skutečnosti, že pro ostatní lokální tratě byl stále upřednostňován provoz v klasické podobě, tedy výhradně s parními lokomotivami. Koncese pro stavbu elektrické dráhy byla družstvu udělena 19. dubna 1902. V tomto povolení byl uveden termín ukončení stavby do konce roku 1904. Zemský výbor ovšem tuto lhůtu ještě výrazně zkrátil, a to do 1. 6. 1903. Co bychom za takové tempo v mnohých případech dali dnes...

Výstavba ve znamení ústupků

Dráze byly při udělení koncese poskytnuty určité úlevy oproti jiným vedlejším tratím. Například nejmenší poloměr oblouku projektanti snížili až na 125 metrů. Povoleno bylo rovněž použití kolejnic 21,75 kg/m, oproti 26 kg/m, které se používaly na jiných tratích. Z dalších technických parametrů by-



lo stanoveno pojiždění oblouků menších 150 metrů maximální rychlostí 15 km/h, oproti ostatním částem trati s povolenou rychlostí 30 km/h. Největší průměrný spád trati byl schválený na 35 promile, leckde nicméně dosahoval až 41 promile. Zpočátku se do Bechyň jezdilo přes staré nádraží pomocí úvrtí.

Trať se měla přizpůsobit terénu, jediný krátký zářez má hloubku pouze čtyři metry. Nejenom těmito omezeními se dosáhlo kýžené úspory téměř 200 tun oceli. I když se preferovalo užití proudu střídavého, nakonec zde byl zvolen stejnosměrný. Nejnáročnějšími stavbami na celé železniční trati se staly ocelový most přes řeku Lužnici v Táboře a objekt elektrárny stojící nedaleko, který vyrábí elektrickou energii pro železnici. Most je dlouhý 174



metrů a dosahuje výšky 20 m nad hladinou řeky. Kámen na pilíře mostu byl naláman v lozích pod Klokoty u Tábora. Zřizovací náklady na stavbu trati činily 2 795 000 korun.

První zkoušky po roce

První zkušební jízda se odehrála po pouhém roce výstavby 1. června 1903 a slavnostní jízda, která zahájila pravidelný provoz na trati, se uskutečnila jen o pár dní později, 21. 6. 1903. Provoz zpočátku zajišťovala dvojice elektrických motorových vozů od Smíchovské firmy Ringhoffer, k nimž v roce 1905 přibyl třetí a v roce 1908 ještě čtvrtý. Tato vozidla dostala později označení EM 400 (001, 002) a měla shodnou konstrukci. Třetí vůz (003) a čtvrtý (004) byly konstrukčně trochu odlišné od předchozích dvou. Dodnes provozuschopný vůz s označením M 400.01 je od roku 1974 součástí sbírky Národního technického muzea. Poslední dodaný kus roku 1939 vyhořel a sloužil jako zdroj náhradních dílů pro ostatní vozidla. Zbývající vozy s čísly 002 a 003 bývalé ČSD vyřadily v roce 1956.

V roce 1929 byla dráha prodloužena na druhý břeh Lužnice v Bechyni, kdy řeku překlenul nově vybudovaný železobetonový most, který byl postaven k 10. výročí založení Československé republiky. Ten je nazván Bechyňská duha a jeho raritou je mostovka společná pro železniční i silniční dopravu. K dalším významným datům patří rok 1938, kdy se uskutečnila rekonstrukce trakčního vedení a napájení dráhy. Kromě vozů Elinky na trati jezdily i stroje E 410 001, E 422.0 (Bobinka), E 424.002 (Bastila), E 436.0 a dokonce i parní lokomotivy řad 310.0 a 423.0, později i lokomotivy E 423.0.

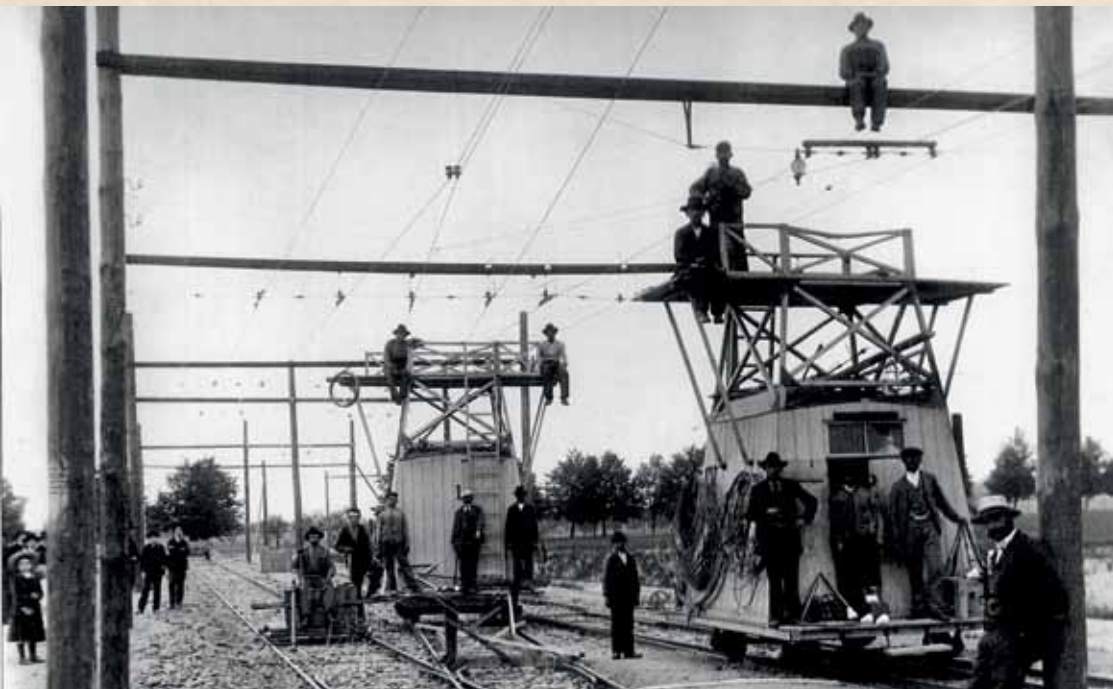


TECHNICKÉ PARAMETRY TRATI

- Původní délka trati: 23,267 km
- Nová délka trati: 24,092 km
- Počet stanic a zastávek: 13
- Jízdní doba: cca 50 minut
- V jízdním řádu má označení 202
- Trať vede v mnoha obloucích s poloměry oblouku pod 150 m se stoupáním a klesáním do 36 ‰.
- Nejvyšší rychlost je stanovena na 60 km/h, v obloucích o poloměru menším než 150 m je snížena na 10 km/hod.
- V roce 1953 byla u Sudoměřic vybudována vlečka Dolina k vojenskému letišti u Bechyň.

Bobinka a Elinka se v rámci pravidelných nostalgických jízd na Bechyňce objevily i loni v letních měsících, konkrétně od 4. června do 28. srpna. Stalo se tak v rámci akce „Léto na Bechyňce“, která by se měla opakovat i letos. Lokomotiva Bobinka prošla kompletní rekonstrukcí. Vagony dostaly nový lak, mají také opravený interiér a instalované držáky na kola.

V novodobější historii bylo na tratích možné spatřit i elektrické lokomotivy řady 113 – dvě turnusové, jedna záložní – k níž se připojoval jeden vůz řady BDs a jeden vagon Bdt. Od jízdního řádu pro 2011 provoz zajišťovaly Regionovy, případně diesellová lokomotiva řady 742 s přípojnými vozy řady 010, a to především kvůli úspoře času při obrazech souprav a přestupech v Táboře. V roce 2014 byla na trati opět turnusována řada 113 s vozy Btx. Ty často nahrazovaly řady Btax a BDtax. ♦





POŠTA



Pokladník v Hořovicích mi velice pomohl, jeho přístup byl skvělý

Chtěla bych poděkovat za přístup a ochotu pana pokladního, který sloužil dne 28. 2. 2017 v Hořovicích. V odpoledních hodinách jsem se přišla informovat na spojení do Popradu Tatry, kam s kolegyněmi jedeme na krátkou dovolenou. Celý život jsem pracovala s lidmi v medicíně a vůbec by mě nenapadlo, že i jízda vlakem je tak obtížné jako léčit lidi. Cesta do Popradu je stanovena na 19. 4. a zpět 23. 4., pro 8 osob. Pro cestu jsme si vybraly spojení Regiojetem a já šla do pokladny zakoupit lístky. Vůbec jsem netušila, že v Hořovicích nelze koupit jízdenky na Regiojet a už vůbec na mezinárodní spoj. Velice mě ale potěšil přístup pokladního. Informoval mě o spoji s vaší společností a zároveň mi vysvětlil, jak lístky koupit. Vysvětlil mi výhody i nevýhody a vše podrobně vypsál. Po příchodu domů jsem volala kamarádce a vše jsme probraly. Nakonec jsme s ČD ušetřily nemalé finanční prostředky a máme i lepší spojení. Nyní se už jen těšíme se na cestu s vaší firmou. Touto cestou bych ráda poděkovala za přístup vašeho zaměstnance, který se choval opravdu profesionálně a byl velmi ochotný a vstřícný.

LUDMILA SVITÁKOVÁ

Pozn. redakce: Jedná se o pokladníka Václava Kotala, RP ZAP Praha, OSE Kladno. U ČD je teprve od 1. 7. 2015.

Dohady o podobě trati na pražské letiště V. Havla jsou zbytečné

Se zájmem jsem si v prvním březnovém vydání Železničáře přečetl článek o tolik diskutovaném spojení na pražské letiště Václava Havla. Je smutné sledovat, kolik nesignifických dohadů, změn a škrtnů v existujících plánech se za těch více než dvacet let, kdy se o této záležitosti začalo mluvit, již odehrálo. Nejdříve metro, pak železnice a poté zase naopak... O nějaké koncepci ze strany politiků a úředníků se rozhodně nedá mluvit. Přitom i průměrně znalému člověku musí být jasné, že řešení se nabízí úplně samo. Spočívá totiž v rekonstrukci stávající a již poměrně zastaralé trati na Kladno. Spojení po ní by bylo rychlé, bezpečné a nemusela by se složitě projektovat nová trať, navíc předražená zbytečným zahloubením v Praze 6. Vyřešilo by se tím současně i dojíždění Kladeňáků do hlavního města za prací či do škol. Bohužel se tak nestalo a turistům a cestujícím nezbývá nic jiného, než se i nadále trmáčet na letiště a z něj přeplyným autobusem, případně taxíkem. Doufat tak můžeme, že se podaří uskutečnit alespoň tato snad už definitivně poslední varianta navrženého spojení.

JAROSLAV HRUBÝ

Železniční trh v Česku se bude dál otevírat, rozhodla vláda

Vláda schválila postup liberalizace, což znamená, že se železniční trh dál otevírá konkurenci. Do konce roku 2021 se uskuteční soutěže na zajištění dopravy na pěti rychlíkových tratích. Proti předchozímu plánu ministerstva dopravy se posunula soutěž o provoz na trati z Liberce do Pardubic a v plánu byly vyměněny některé tratě za jiné. Návrh ministerstva kritizovali soukromí dopravci RegioJet, Leo Express a Arriva. Podle nich je počet nabízených tratí v soutěžích nedostatečný. Aktuální plán počítá s posunutím soutěže na trati z Liberce do Pardubic o dva roky. Nový dopravce by zde mohl vyjet na přelomu let 2020 a 2021. Vypadla z něj i část týkající se založení státní půjčovny vlaků, kterou kritizovalo vedení Českých drah i odbory. Trasy z Prahy do Ústí nad Labem a Chebu a z Prahy do Děčína byly nahrazeny jinými elektrifikovanými spojeními. Trati do Ústí nad Labem po levém břehu Labe se založení státní půjčovny vlaků, kterou kritizovalo vedení Českých drah i odbory. Trasy z Prahy do Ústí nad Labem a z Prahy do Brna přes Havlíčkův Brod. Další změnou je návrh na rozdělení trasy z Prahy přes Plzeň na rychlíkovou a mezistátní expresní dopravu.

ČTK 22. 3. 2017

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

Železniční dopravci žádají levnější elektřinu, už nechtějí dotovat soláry

Železniční dopravci v Česku mají plán, jak ušetřit stamiliony korun. Od státu požadují, aby nemuseli v ceně trakční elektřiny, která pohání jejich elektrické vlaky, platit příspěvek na obnovitelné zdroje energie. S nápadem přišlo sdružení nákladních dopravců Žesnad.cz, které se inspirovalo v Německu. Podporují ho však také osobní dopravci nebo železniční odboráři. „Elektrické vlaky jsou ekologické, přesto jsme znevýhodněni oproti jiným, méně ekologickým druhům dopravy,“ říká Oldřich Sládek, výkonný ředitel Žesnad.cz. Železniční dopravci upozorňují na to, že kamiony podobné daně platit nemusí. V ceně nafty je sice zahrnuta spotřební daň, ale její výnos jde na stavbu a údržbu silnic. Mýto se navíc platí jen na vybraných silnicích, kdežto vlaky stát kasíruje všude. Podobná nerovnováha v nákladech platí i pro soupeření osobních vlaků s autobusy. Poplatek za obnovitelné zdroje energie, jako jsou fotovoltaické elektrárny či bioplynky, tvoří zhruba 22 procent celkové ceny. Už dříve nákladní dopravci začali bojovat o takové účtování elektřiny, které by více zohlednilo skutečnou spotřebu. Ministerstvo dopravy zatím návrh zkoumá.

iDnes.cz 17. 3. 2017

Dopravní infrastruktura doplácí na špatné rozhodnutí politiků

Jen málokterou oblast tuzemští politici tak dokonale zpackali jako dopravní infrastrukturu. Její rozvoj ustrnul. Páteřní síť dálnic bude až v roce 2030 a stavějí se tratě pro pomalé vlaky. Ještě horší než u dálnic je situace na české železnici. Ta sice poslední dvě desetiletí prochází rozsáhlou modernizací za desítky miliard korun, její výsledky jsou ale často kontroverzní. Osudovou chybou bylo, že politici v 90. letech rozhodli modernizovat železnici na maximální rychlost pouhých 160 kilometrů za hodinu. Již od 70. let se přitom vyráběly vlaky pro rychlost 200 km/h. Bylo proto jasné, že parametry zvolené pro modernizaci železničních koridorů byly již v době svého vyhlášení naprosto zastaralé. Ani během dalšího čtvrtstoletí však nikdo z šéfů resortu dopravy nedokázal na tento omyl zareagovat a stanovit pro koridory rychlost alespoň 200 či 250 kilometrů za hodinu. Stal se pravý opak. Trati modernizované v pozdějších letech již nedosahují ani na stošedesátikilometrovou rychlost. „Na pozdějších úsecích se začalo šetřit a parametry umožňují někdy rychlost jen 70 až 110 kilometrů za hodinu,“ popsal trend Petr Šlegr z Centra pro efektivní dopravu.

Profit 13. 3. 2017

Drážní inspekce přijde o pětinu lidí. Úřad to ochromí, tvrdí odbory

O pětinu se od dubna zmenší Drážní inspekce, organizace, která vyšetřuje příčiny nehod zejména na železnici, ale i v metru, u tramvají, trolejbusů či lanovek. Neštěstí na českých drahách přitom neubývá. Vloni se na nich stalo přes čtyři tisíce nehod, při nichž zemřelo 247 lidí, v roce 2015 byla čísla podobná. Přesto se ministerstvo dopravy rozhodlo Drážní inspekci, která začala v roce 2003 s 64 lidmi a nyní má 49 tabulkových míst, ořezat o dalších deset lidí. Oficiálním důvodem je vznik nového Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, na který deset míst z inspekce přejde, část kompetencí instituce má navíc převzít Drážní úřad. Podle inspektorů, odborů i některých nezávislých expertů je ale propouštění vyšetřovatelů, kteří dlouhodobě upozorňovali zejména na problémy na české železnici, chybou. „Snížení počtu inspektorů bude pro úřad paralyzující. Jednoznačně s tím nesouhlasíme,“ uvedl šéf odborů organizace a plzeňský vrchní inspektor Jaroslav Říha. Podle něho bude mít zbylý počet inspektorů problém zvládat práci tak jako dosud. Výjezdů k nehodám jsou totiž ročně stovky. Růst rizika připouští i mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

aktualne.cz 23. 3. 2017

Za povinné slevy žákům či studentům stát platí každý rok více

Stát musí platit dopravcům čím dál více peněz za to, že jim nařizuje slevy pro studenty či zdravotně postižené. V minulém roce musel rozeslat na jejich konta bezmála čtvrt miliardy korun. Od roku 2010 se objem plateb státu dopravcům zdvojnásobil, především kvůli konci státní objednávky na vlaky Praha–Ostrava. Loňských 233 milionů bylo o 4 % vyšší než kompenzace z roku 2015. Nejvíce peněz od státu dostal Ioni Radim Jančura a jeho impérium se žlutými vlaky a autobusy. Kompenzace za cestující se slevami ve vlacích RegioJetu stouply o 32 % na 57 milionů korun, za autobusy Student Agency obdržel Jančura něco málo přes 51 milionů. Žebříček jednotlivých dopravců kromě toho ukazuje, že mezi studenty se těší čím dál větší oblibě soukromí železniční dopravci. Objem kompenzací jim rok od roku stoupá, zatímco plateb pro České dráhy je čím dál méně. Podle Miroslava Vyký, prezidenta Svazu cestujících ve veřejné dopravě, je větší obliba soukromých dopravců způsobena jejich ceníkem. „Studenti se orientují především podle ceny jízdného a nejlevnější akční nabídky nabízejí pro tuto skupinu právě soukromí dopravci, proto jejich služeb využívají ve větší míře,“ tvrdí. MFDnes 20. 3. 2017



ZAKARPATSKÁ UKRAJINA A LVOV

Vlakový poznávací zájezd

Termín: 30. 05. – 04. 06. 2017

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

Cena 3 950 Kč zahrnuje: 2x lůžkový příplatek ve vlaku, 3x ubytování v hotelu se snídaní, služby vedoucího zájezdu

Více na tel. 972 243 053 nebo www.cdtravel.cz v odkazu – poznávací zájezdy



Poslední
volná
místa



SLOVENSKO – BRATISLAVA, DĚVÍN A TRNAVA

Vlakový poznávací zájezd

Termín: 27. 5. – 28. 5. 2017

Už jste někdy trávili noc v botelu – tedy hotelu na zakotvené lodi? Že ne? Tak se vydejte s námi navštívit hlavní město našich sousedů, po Dunaji se svézt výletní lodí k hradu Děvín a na vodě i přenocovat.

Cena 1 190 Kč zahrnuje: 1x nocleh se snídaní, 2x místenku a služby vedoucího zájezdu
Více na tel. 972 243 053 nebo www.cdtravel.cz v odkazu – poznávací zájezdy

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

Hlavní kontrolor osobní přepravy – systémový specialista

Pro oddělení kvality osobní dopravy hledáme hlavního kontrolora osobní přepravy – systémového specialistu

Úloha pozice a hlavní klíčové aktivity

- Zabezpečuje odbornou kontrolu všech složek zúčastněných na osobní přepravě ve smyslu předpisu ČD KC 15 – Předpis pro provádění kontrolní činnosti
- Metodicky řídí a koordinuje kontrolní činnost na RP ZAP a ROC
- Zajišťuje kontrolní činnost v oblasti osobní přepravy včetně kontroly a monitoringu dodržování standardů produktů a kvality v osobní přepravě
- Organizuje Komplexní a Tematické prověrky v jednotlivých obvodech se zaměřením na udržení zákaznické kvality.
- Vytváří zpětnou vazbu pro vedení RP ZAP a ROC za účelem zlepšení poskytovaných služeb

Potřebná kvalifikace a dovednosti

- Vzdělání:** Vysokoškolské nebo středoškolské vzdělání
- Odborná praxe:** 5 let praxe v oblasti osobní přepravy
- Specifické znalosti:** Odborná zkouška O-04, O-05, O-06
Uživatelská znalost programů MS Office (Word, Excel)
Řidičský průkaz skupiny B
- Další požadavky:** Asertivní vystupování, výborné organizační schopnosti
Výborné komunikační dovednosti, v komunikaci přirozený a zdravě sebevědomý projev
Samostatné rozhodování, důslednost, iniciativa
Aktivní spolupráce s ostatními členy týmu, Ochota další vzdělávání a rozvoje

Nabízíme:

- Hlavní pracovní poměr
- Odpovídající finanční ohodnocení

Další údaje:

Místo výkonu práce: GŘ ČD Praha

Termín nástupu: Ihned nebo dle dohody

Přihlášky:

Strukturovaný životopis a motivační dopis zašlete v elektronické podobě na e-mail nadejova@gr.cd.cz

Termín zaslání přihlášky:

Průběžně do 10. dubna 2017

Údaje k výběrovému řízení:

VŘ se uskuteční ve dvou kolech, v prvním kole bez účasti kandidátů na základě zaslaných životopisů, druhé kolo bude formou ústního pohovoru s výběrovou komisí.

Účetní

Výzkumný Ústav Železniční, a.s.

Jedná se o práci na plný úvazek.

Pracovní smlouva na dobu neurčitou.

Požadavky:

- středoškolské vzdělání s maturitou (ekonomického směru),
- praxe v tomto oboru minimálně 6 let
- znalost AJ
- velmi dobrá znalost a schopnost práce na PC (MS Office – MS Word, Excel, PowerPoint)
- znalost práce s účetním systémem SAP Lotus Notes (zapracujeme)
- odborné vedení agendy
- perfektní znalost českého jazyka a výborné formulační schopnosti
- velmi dobrý písemný projev, smysl pro systém a pořádek
- všeobecné účetnictví a fakturace

Nástup: květen 2017

Platové podmínky:

26.000,-Kč – 30.000,-Kč/měsíčně brutto (dle praxe),

Místo pracoviště: Praha 4

V případě Vašeho zájmu o tuto pozici prosím zašlete své životopisy na e-mailovou adresu cudlinova@cdvuz.cz.

Vybrané uchazeče a uchazečky budeme kontaktovat prostřednictvím e-mailu s návrhem termínu osobního pohovoru.



Foto: Ifig, Zdeněk Horánek

15. DUBNA 2017

Parním vlakem na Velikonoce ve skanzenu

V sobotu 15. dubna se můžete svést zvláštním parním vlakem z Valašského Meziříčí do Rožnova pod Radhoštěm, kde se ve Valašském muzeu v přírodě konají tradiční oslavy Velikonoc. Parní vlak tažený lokomotivou Matěj (433.002) a sestavený z historických vozů uskuteční mezi Valašským Meziříčím a Rožnovem pod Radhoštěm dvě jízdy tam i zpět. Z Valašského Meziříčí odjíždí vlak v 9:10 a ve 13:10 h, na zpáteční jízdu z Rožnova p. R. se vydá v 11:00 a 15:00 h. Vlak bude zastavovat ještě v Zašové a Zubří. V Dřevěném městečku v Rožnově pod Radhoštěm poznáte, jak se slaví Velikonoce na Valašsku. Program na všechny tři svátek dny začíná právě 15. 4. na Bílou sobotu. Těšit se můžete na jarmark velikonočního zboží, pletení pomlázky, barvení kraslic, ukázky lidových řemesel a bohatou nabídku občerstvení. Vyhrávat budou cimbálové muziky Kotár a Javořina. Více na www.vmp.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Valašské Meziříčí/Zašová/Zubří/Rožnov pod Radhoštěm



Foto: Výstaviště Flora Olomouc

OD 20. DO 23. DUBNA 2017

S jízdenkou VLAKE+ na jarní Floru Olomouc

Letošní jarní Flora Olomouc se uskuteční 20. až 23. dubna. Za barevnými a voňavými exponáty se můžete svést do hanácké metropole vlaky ČD na výhodnou zpáteční jízdenku VLAKE+. Do Olomouce a zpět se s ní dostanete po kolejích odkudkoli z České republiky za polovinu jízdného. Aby vám jízdenka VLAKE+ platila i pro zpáteční cestu, nechte si ji na olomouckém výstavišti orazítkovat u stánku ČD, který najdete ve foyer pavilonu A. Už 38. ročník nejstarší a také nejproslulejší výstavní akce svého druhu v České republice tentokrát ponese motto Tajemná tvář světa. V největším pavilonu A bude mít svou vlastní expozici i Thajské království. Součástí jarní výstavy jsou tradičně veletřh drobné zahradní techniky a oblíbené zahradnické trhy. Těšit se můžete i na pestrý doprovodný program. Otevřeno je denně od 9:00 do 18:00 hod. Blíže informace naleznete na www.flora-ol.cz.

Nejblíže železniční zastávka:
Olomouc-Smetanovy sady/Olomouc-Nová Ulice



Foto: Nádače Partnerství

22. A 23. DUBNA 2017

Na Festival otevřených sklepů se slevou

Přijďte o víkend 22.-23. dubna objevit malebné Mutěnsko, oblast, kde najdete stovky malých vinnohradů, nespočet bád malých vinařů i sklepů přímo pod domy ve vesnicích a mnoho poctivých vinařů se skvělými víny. Navštívit můžete třicetku otevřených sklepů v obcích Mutěnice, Čejč, Hovorany a Šardice a degustovat vína přímo z rukou vinařů. Potěší cimbálky i další kulturní program a chybět nebudou ani krajové speciality snoubené s vínem. Centrální registrační místo festivalu je v Mutěnicích. Mezi obcemi vás zdarma přepraví festivalová autobusová doprava. Pokud přijedete vlakem, získáte po předložení jízdenky ČD slevu 20 % z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanicí Mutěnice nebo Mutěnice zast. s platností 21. 4., 22. 4. nebo 23. 4. 2017. Tyto vstupenky je třeba předem rezervovat na petra.weberova@nap.cz. Více na www.otevrenesklepy.cz.

Nejblíže železniční stanice/zastávka:
Mutěnice/Mutěnice zastávka



Foto: Lobkowicz Events Management

29. A 30. DUBNA 2017

Hrnčířské a řemeslné slavnosti v Nelahozevsi

Zámek Nelahozeves patří k našim nejkrásnějším renesančním památkám. Kromě klasických prohlídek zámecké expozice s významnou částí rodových Lobkowiczových sbírek se na zámku koná v průběhu roku řada zajímavých akcí. K těm nejoblíbenějším se řadí Hrnčířské a řemeslné slavnosti. Letos se na zámek Nelahozeves sjedou výrobci keramiky, hraček a dalších řemeslných výrobků o víkend 29. a 30. dubna. Na nádvoří vystoupí folklorní soubor Špalíček, v zámeckém sklepení vás rozezpívá cimbálová kapela Studánka. Nebudou chybět ani oblíbené prohlídky zámku s průvodci v dobových kostýmech, divadelní představení pro děti nebo keramická dílna s hrnčířskými kruhy. Novinkou letošního ročníku bude ukázka kování koni mistrem kovářem. Více se o programu Hrnčířských a řemeslných slavností a dalších akcích na zámku Nelahozeves dozvíte na www.lobkowicz.com.

Nejblíže železniční zastávka:
Nelahozeves zámek