

Železničář

28. BŘEZNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



7

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Jak hodnotí aktuální situaci na českém i zahraničním železničním trhu, prozradil představitel dopravní fakulty ČVUT a předseda dozorčí rady ČD profesor **Petr Moos**.

9 ZPRAVODAJSTVÍ

Olomoucký kraj odsouhlasil záměr zadat regionální železniční obslužnost na následující roky **Českým drahám**. Příslušné smlouvy se budou schvalovat v průběhu dubna.

11–13 TÉMA

Jak vyřešit nevyhovující dopravu **z centra Prahy na Letiště Václava Havla**? Autobusy nestačí, cestujících však neustále přibývá. Pomoci by mělo železniční spojení s Masarykovým nádražím.

18–19 CESTOPIS

Takřka jarní počasí přímo vybízelo k výletu. Vyjeli jsme proto do **pomyslné brány Krkonoš – Trutnova**. Zavítali jsme i do nedalekých Janských Lázní a blízkého okolí.

20–21 HISTORIE

V prosinci byl po několika letech rekonstrukcí obnoven plný provoz **hlavního nádraží v Plzni**. Připomeňme si všechny změny na dnes už historických fotografiích bývalé podoby stanice.



Studuj provoz a ekonomiku železniční dopravy na vysoké škole!

Katedra železniční dopravy, Žilinská univerzita v Žilině nabízí:

- denní a externí bakalářské a magisterské studium
- jediný odbor železniční doprava v ČR a SR
- 65letá tradice vzdělávání v dopravě a logistice
- unikátní dopravní laboratoř
- 100% uplatnění v praxi
- moderní kampus a internáty
- bezplatná přeprava v SR a systém stipendií

Podrobnější informace: kzd.uniza.sk
a facebook.com/KatedraZeleznicnejDopravy

TITULNÍ FOTO

Autor: Jiří Štembírek

Vectron v čele rychlíku z Chebu do Prahy projíždí údolím Vltavy pod Sedleckými skalami.



Bpee²³⁷

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Velkoprostorový vůz 2. třídy určený pro dálkovou vnitrostátní a mezistátní dopravu vznikl rekonstrukcí vagonů původních starších řad Bpee²⁴⁷, Bpee²⁴² a Bpee²³⁹. Jejich postupnou přestavbu uskutečnilo konsorcium firem MOVO Plzeň a DVJ Dunakeszi. Od roku 2011 existuje už jen řada Bpee²³⁷.

Pořízení těchto vagonů se datuje do půlky 90. let, kdy si ČD objednaly u DVJ Dunakeszi a MOVO Plzeň modernizaci stovky starších vozů pro vlaky vyšších kategorií. V dílnách je mechanici odstrojili, opravili skřín, vyrobili nové bočnice a zmodernizovali podvozek včetně výměny špalíkových brzd za kotoučové. Vozy Bpee²⁴⁷ byly zrekonstruovány v letech 1996–1997.

Interiér po renovaci tvořily dva velkoprostorové oddíly oddělené skleněnou přepážkou.

Při první modernizaci nebyla do vozů instalována klimatizace ani vakuové toalety, ačkoli to v té době bylo u jiných železnic obvyklé. Proto se uskutečnily další úpravy. V roce 2006 byla dosazena klimatizace do tří vagonů Bpee²⁴⁷, a vznikla tak řada Bpee²⁴². O dva roky později byla do sedmi vozů Bpee²⁴⁷ dosazena klimatizace, vakuová WC s uzavřeným odpadním systémem, nový výkonnější CZE a byly přečalouněny sedačky. Vůz dostal označení Bpee²³⁹.

V roce 2011 bylo předěláno zbývajících 24 vozů řady Bpee²⁴⁷, všechny tři kusy řady Bpee²⁴² i všech sedm vagonů Bpee²³⁹ na řadu Bpee²³⁷. Vedle klimatizace a vakuových WC získaly i elektronický informační systém a zásuvky 230 V. Samozřejmostí bylo nové čalounění. V roce 2012 byly do vozů Bpee²³⁷ instalováno zařízení pro příjem wi-fi.

V aktuálním JŘ jsou nasazovány na dálkových linkách R5 a R10. ○

| | |
|----------------------------------|------------------------------|
| Číselná řada | 61 54 20-70 0xx-x |
| Počet vozů | 34 |
| Nejvyšší dovolená rychlost | 160 km/h |
| Rok výroby (modernizace) | 1966–1970 (1997, 2008–2011) |
| Výrobce (zhotovitel modernizace) | RABA Győr (ŽOS Trnava, MOVO) |
| Míst k sezení (pevná + sklopná) | 78 |
| Oddílů | 1 |
| Hmotnost prázdný/obsazený | 43 t/49 t |
| Délka vozu přes nárazníky | 24 500 mm |



44x

Vážení čtenáři,

v uplynulých dnech se nám podařilo úspěšně dokončit jednání se zástupci krajů o dalším zajištění regionální železniční dopravy. V pátek 22. března došlo k finálnímu stvrzení smlouvy s Moravskoslezským krajem, kterou představitelé regionu s naší společností podepsali v závěru března. Takzvaná velká smlouva zahrnuje většinu tratí v kraji. Díky tomu obhájily České dráhy pozici z minulých let a zůstanou v tomto kraji majoritním dopravcem i v dalších letech. Na základě přímého zadání jsou s naší společností postupně uzavírány smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti kraje v letech 2020 až 2025.

V praxi to znamená, že v grafikonu 2019/2020 budeme provozovat regionální dopravu na celkem 569 kilometrech železničních tratí kraje s výkonem 7,150 milionu vlakokilometrů, v jízdním řádu pro období 2020/2021 výkon ještě naroste až na 7,277 milionu vlakokilometrů. Stvrzení spolupráce s krajem se také pozitivně promítne do skladby vozidlového parku ČD. Tam, kde v současnosti jezdí vozidla pořízená s příspěvním Regionálního operačního programu, běží dál současná smlouva. Podepsaná je také kontrakt na trať 323, konkrétně na linku S6 Ostrava – Valašské Meziříčí/Frenštát pod Radhoštěm, pro kterou nakoupíme pět nových, nízkopodlažních a klimatizovaných jednotek push-pull. Jejich velkou výhodou je snadná změna trakce po plánované elektrizaci tratí a možnost přepravy až 30 kol. Koncept push-pull vychází z nových vozů vyvinutých pro německé železnice pro provoz na vysokorychlostní trati Norimberk – Mnichov. Splní nejvyšší nároky na bezpečnost a komfort při cestování. Investice ČD do tohoto záměru s výrazným příspěvním z programu OPD II je schválena a před samotnou realizací.

V rámci další spolupráce se očekává rovněž další modernizace stávajícího vozidlového parku. Ať už se bude jednat o výraznější modernizaci vozidel řady 810, nebo možnou obnovu vozidel na lince R61 a S1 z Opavy přes Ostravu do Českého Těšína, kde se předpokládá nasazení elektrických nízkopodlažních jednotek s minimální kapacitou 240 sedících cestujících, splňující požadavky na moderní regionální vozidla.

Jednání ale pokračují i v dalších krajích. V polovině března jsme podepsali ve Zlíně nové kontrakty na zajištění regionální dopravy na dvou ze čtyř provozních souborů. O provozním souboru D nadále jednáme, nicméně věříme, že by mohlo být rozhodnuto do konce března. Vlaky v barvách Českých drah budou na každý pád další čtyři roky jezdit v nezávislé trakci na tratích z Kroměříže přes Otrokovice a Zlín do Vizovic a rovněž z Veselí nad Moravou do Zlína, respektive ze Zlína do Přerova. Elektrické vlaky pojedou v trase Přerov – Otrokovice – Břeclav.

Pokračování úspěšné spolupráce se rýsuje také v Olomouckém kraji, kde tamní zastupitelstvo odsouhlasilo záměr zadat regionální obslužnost na následující roky právě Českým drahám. V případě tohoto regionu jde o obslužnost ve třech provozních souborech. V motorové trakci se jedná o soubory pod označením Haná a Sever, kde zajistíme dopravní obslužnost do konce platnosti jízdního řádu 2028/2029. V elektrické trakci pak hovoříme o souboru s názvem Elektrická síť – střed a Elektrická síť – nová infrastruktura, ta je nicméně omezena datem 31. 12. 2022. Od ledna 2020 tak obhájily České dráhy na území Olomouckého kraje svou pozici, změnou tak bude přechod režimu smluv na tzv. brutto, v kraji tak bude primárně požadováno odbavování cestujících tarifem Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje.

Intenzivní jednání se ale vedou i v dalších krajích a je nutné si uvědomit, že tento proces bude v zásadě kontinuální. Aktuální prioritou je finalizace smluv v rámci Prahy a Středočeského kraje a dokončení jednání v kraji Jihočeském, Libereckém a Ústeckém. Již nyní se také aktivně účastníme tržních konzultací pro zajištění dopravní obslužnosti v budoucnu, typicky Plzeňský kraj.

České dráhy neuhájí všechny výkony, které zajišťují v regionální dopravě v roce 2019, od prosince ztratíme cca 4% rozsahu (3,3 mil. vlkm). To ale neznamená, že přijdeme o významnou pozici na trhu. Pevně věříme, že komplexnost nabídky ČD s cenami plně odražejícími skutečné náklady a důrazem na spolehlivost objednatele zákazníky přesvědčí o kvalitě našich služeb a společně dokážeme, že umíme naplnit i veškeré nové požadavky vyplývající z nově uzavřených smluv.



Radek Dvořák

náměstek generálního ředitele ČD
pro ekonomiku, člen představenstva



ČD Muzeum Lužná oslaví kulatiny

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka letos oslaví 20. narozeniny. Oslavy jsou naplánovány na víkend 21. a 22. září. České dráhy nyní připravují program pro děti i dospělé, v plánu jsou i jízdy protokolárních vlaků a výlety historických souprav do okolí Lužné. K vidění však bude kromě historické techniky i ta moderní. Na programu je rovněž sobotní noční show. Muzeum se již od roku 1999 zabývá údržbou a provozem historických kolejových vozidel, která po dlouhých letech ve službě dělají nyní radost železničním nadšencům i všem zájemcům o historii dopravy. Areál muzea je umístěn u železniční stanice Lužná u Rakovníka, na okraji krávkolátských lesů. Ve zdejších sbírkách jsou k vidění parní lokomotivy různých kategorií a z různých období, i historické motorové a elektrické lokomotivy, motorové vozy a další. Pravidelně se zde také konají jízdy nostalgických vlaků, díky nimž můžete minulost drah nejen vidět, ale na vlastní kůži zažít. (hol)



Představenstvo ČD doplní Patrik Horný

Představenstvo Českých drah bude kompletní. Dozorčí rada akciové společnosti zvolila ve středu 13. března pátého člena, který bude odpovědný za úsek ekonomiky. S účinností od 1. června jím bude Patrik Horný. Nynější manažer ZSSK vystudoval technickou kybernetiku na Technické univerzitě v Drážďanech, má dlouholeté zkušenosti v exekutivních rolích v průmyslu i v nadnárodních konzultačních a IT společnostech. Pracoval například jako partner ve společnosti PricewaterhouseCoopers Česká republika nebo jako country managing director v Capgemini Ernst & Young Česká republika. Horný žije dlouhodobě v Praze. Na postu vystřídá Radka Dvořáka, který v tuto chvíli vede, kromě úseku pro ekonomiku, i úsek pro obchod. V představenstvu dále zasedají Michal Heřman (úsek pro správu majetku) a Michal Vereš (úsek pro provoz). Předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD je Miroslav Kupec. (hol)



Legiovlak vyjel, navštíví i Slovensko

Na české i slovenské koleje opět vyrazí Legiovlak. Letos například zastaví v Bohumíně, Kopřivnici, Holešově, Brezové pod Bradlom, Hodoníně, Vyškově, Lanškrouně, Humpolci, Chotěboři a dalších destinacích. Zájemci o historii si jej mohli prohlédnout již ve Frýdlantu nad Ostravicí, Havířově a Třinci. Projekt Československé obce legionářské si předsevzal vytvořit věrnou repliku legionářského vlaku z období let 1918–1920, kdy se na Transsibiřské magistrále v Rusku odehrávaly válečné operace čs. legií. Vlak křižuje od května 2015 celou Českou republiku a jeho cesta skončí až v roce 2020. Projekt pomáhá veřejnosti a především mládeži obnovovat povědomí o čs. legiích a jejich zásluhách na vzniku samostatného československého státu. Vstup do expozice Legiovlaaku je zdarma. Expozici můžete navštívit každý den, v pracovním týdnu od 8 do 18 hodin, o víkendech od 9 do 19 hodin. Další destinace a konkrétní termíny najdete na webu www.legiovlak.cz. Partneři akce jsou České dráhy a jejich dceřiná společnost ČD Cargo. (hol)



České dráhy obhájily pozici v Moravskoslezském kraji

Národní dopravce obhájil pozici z minulých let a bude i nadále majoritním dopravcem v železniční regionální dopravě v Moravskoslezském kraji. Na základě přímého zadání jsou s Českými drahami postupně uzavírány smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti kraje v letech 2020 až 2025. V rámci spolupráce s objednatelem dojde k další modernizaci vozidlového parku. České dráhy budou v grafikonu 2019/2020 provozovat regionální železniční dopravu na celkem 569 kilometrech tratí kraje s výkonem 7,150 mil. vlakokilometrů (vlkm). V jízdním řádu 2020/2021 pak výkon naroste na 7,277 mil. vlkm. „Tam, kde jezdí vozidla pořízená s příspěvím Regionálního operačního programu, běží dál současná smlouva. Podepsané už máme také kontrakt na trať 323 Ostrava – Valašské Meziříčí/Frenštát pod Radhoštěm, pro kterou nakoupíme nové jednotky push-pull a využijeme na ně dotaci z Operačního programu Doprava. Výrobce těchto nových patrových jednotek jsme již vybrali,“ popsal uzavírání kontraktů předseda představenstva a generální ředitel ČD Miroslav Kupec. V pátek 22. března s hejtmanem Ivo Vondrákem podepsal tzv. velkou smlouvu, která zahrnuje většinu tratí v kraji. Jako poslední přijde na řadu ještě podpis tzv. malé smlouvy pro zbývající výkony na tratích 270 Suchdol nad Odrou – Bohumín a 320 Bohumín – Čadca. (red)



V Přibyslavi se těší na nové prostředí

Cestující, kteří při svých jízdách využívají jak regionálních, tak i dálkových spojů Českých drah v Přibyslavi na Havlíčkobrodsku, se musí ještě několik měsíců obrnit trpělivostí. Tamní nádraží prochází generální opravou, ale výsledek bude určitě stát za to. Momentálně se lidé mohou schovat před nepohodou v provizorní vytápěné čekárně, která je umístěná ve stavební buňce mimo hlavní budovu, a jízdenky si mohou zakoupit od pokladních ČD z okénka na příchodové trase na nástupiště. Správce infrastruktury naplánoval rozsáhlou rekonstrukci výpravní budovy především pro zvýšení komfortu cestujících, lepší prostředí dostanou také železniční zaměstnanci. Po kompletní rekonstrukci, která má skončit v polovině května, se osobní pokladna vrátí na své původní místo v hale výpravní budovy a opět bude v plném rozsahu k dispozici úschovna zavazadel. Naopak nebude obnovena půjčovna jízdních kol, jež byla již před nějakou dobou z technických důvodů zrušena. (mah)

Parkoviště u nádraží na jihu Moravy jsou využívána

Vlaky Českých drah zabezpečující regionální dopravu na jižní Moravě jsou hlavně ve špičkách pracovních dnů značně vytížené. Není divu, protože řada stálých zákazníků ČD používá železnici k rychlé cestě do zaměstnání a své automobily nechávají zaparkované na parkovištích typu P+R u železničních stanic. Odstavné plochy jsou díky tomu hojně využívány. Model P+R představuje jednu z možností, jak odlehčit přetíženým komunikacím na příjezdu do Brna. Kromě Čebína a Adamova je obsazenost na stáních P+R vyšší než osmdesát procent, v Blansku, Bílovcích nad Svítavou nebo Tišnově převyšuje dokonce hodnotu devadesáti procent. Proto vznikl například v Bílovcích plán na výstavbu parkovacího domu typu P+R a v Kuřimě a Židlochovicích chystají odstavná parkoviště. K tomu se hned dvě nové odstavné plochy mají postavit také v Křečovicích u horního nádraží, odkud jezdí v pravidelných intervalech přímé vlaky do Brna. (mah)

Podepsány kontrakty na vlaky ve Zlínském kraji

Hejtman Zlínského kraje Jiří Čunek společně s předsedou představenstva Českých drah Miroslavem Kupcem a jeho náměstkem Radkem Dvořákem podepsali v pátek 15. března ve Zlíně nové kontrakty na zajištění regionální železniční dopravy na dvou ze čtyř provozních souborů. O další smlouvě se ale ještě jedná. Vlaky v barvách národního dopravce tak budou další čtyři roky jezdit v nezávislé trakci na traťových úsecích z Kroměříže přes Otrokovice a Zlín do Vizovic, ale také z Veselí nad Moravou do Zlína, respektive ze Zlína do Přerova. Elektrické vlaky pojedou v trase Přerov – Otrokovice – Břeclav. Vedle Českých drah se ve Zlínském kraji nově objeví i společnost Arriva vlaky, která své spoje bude provozovat na takzvané Vlárské dráze na Slovácku. Jak zdůraznil po podpisu smlouvy Miroslav Kupec, národní dopravce sportovně uznává svou prohru na Vlárské dráze a k datu změny České dráhy předispoují svoji techniku a provozní personál do jiných lokalit. Jde podle něj o nevratný proces a ČD tak nebudou jinému dopravci zajišťovat jakoukoli provozní rezervu. (mah)

České dráhy jsou stabilním partnerem krajů

Železniční doprava je pro cestující atraktivní. Nabízí mnoho výhod a pohodlí. V zahraničí jezdí vlaky i manažeři, využívají v nich klidu anebo možnosti pracovat. Jiní si zase mohou odpočinout. Alespoň tak hodnotí aktuální situaci na českém i zahraničním železničním trhu jeden ze zástupců dopravní fakulty ČVUT a předseda dozorčí rady ČD, profesor Petr Moos.

Josef Holec | Foto: Michal Málek

Čím se aktuálně zabýváte na dopravní fakultě ČVUT?

Na Fakultě dopravní ČVUT pracuje celá řada vědeckých týmů na tématech z oblasti nových technologií pro vozidla železniční i silniční i v oblasti inteligentní dopravní infrastruktury. Zajímavé jsou práce modelující přínosy dopravní infrastruktury pro ekonomiku regionů i státu. Zapojil jsem se například do práce v týmu, který hledá optimální modely pro fungování „chytrých měst“.

Můžete to rozvést?

Jde o teoretický model metasystému s řadou regulovaných procesů, kde doprava je hlavním procesem. V kontextu dopravy, a zejména kolejové dopravy, jsou chytrými městy ta, která mají kvalitně koordinované systémy jednotlivých druhů MHD a dobrou koordinaci jízdních řádů a je zde uplatněn princip systémové pomoci cestujícím v podobě informací na zastávkách o délce čekání na další soupravu apod. Zkrátka musí se vám podařit zkoordinovat jízdní řády, kapacity jednotek pro jednotlivé špičky, organizovat řídicí pracovníky a další. To vše je pak součástí informačních systémů, které spadají do kategorie Smart Cities, tedy chytrých měst. A Česko? Teprve začíná organizovat vzájemnou souhru mezi jednotlivými módy veřejné dopravy a dělá to prostřednictvím koordinátorů veřejné dopravy tak, aby spolupracovala příměstská s vnitroměstskou dopravou. Například v Praze a okolí je hromadná doprava na dobré úrovni, bývá označována za jednu z nejlepších v Evropě, ovšem koordinace ještě vázne.

Přinášíte své poznatky z vědecké sféry i do ČD?

Jistě. Znalosti z teorie obecných systémů mi při hodnocení přístupů k řízení velké společnosti pomáhají a znalosti teorie řízení a manažerských postupů jsou pro mne oporou v hledání optimálního modelu pro železničního operátora. Studentům jsem přednášel řadu let o návrhu a provozu informačních systémů. To je disciplína, které i České dráhy věnují nemalou pozornost. Vždyť disponují podnikovým informačním systémem a dalšími manažerskými systémy (např. SAP, pozn. red.). Moderní, ve světě již využívané informační systémy jsou provázány s informačním prostředím v rámci systému eGovernmentu. Jenže Češi jsou, v rámci OECD, na předposledním místě kvalitativního žebříčku zemí, které tímto státním informačním systémem disponují. Máme jen základní registry, systémy šifrování a kódování, ale agendové registry, které slouží přímo občanům, neexistují anebo nejsou provázané.

Změnila se dráha od doby, kdy jste byl ministrem dopravy?

Podstatně. Především oddělením činnosti správy dopravní cesty od vlastního provozu, a to v osobní, i nákladní dopravě. Liberalizovaly se podmínky pro podnikání v železniční dopravě a je otevřen přístup na dopravní cestu i alternativ-

ním operátorům, přičemž řada výlučných úkolů pro národního operátora zůstává v platnosti. Vznikl regulátor pro přístup na dopravní cestu a k regulaci férových podmínek pro činnost dopravců v osobní i nákladní dopravě. Šlo o požadavek Evropské komise, která chtěla podpořit liberalizaci v nabídce železniční přepravy.

Při nástupu do funkce jste řekli, že chcete udělat analýzu současné situace v ČD. Co jste zjistil?

Zneklidnily mě dopady rozstřelů při přidělování a objednávání závazků veřejné služby, které nebyly formulovány zcela šťastně. Nerespektovaly totiž plně všechny aspekty optimalizace síťového charakteru. Rovněž struktura vozidlového parku Českých drah neumožňovala formulovat plně konkurenční nabídku a současně ekonomická zátěž z minulých let nedovoluje zapojit do technologického rozvoje větší investice. Proto jsem uvítal, že nové vedení v čele s generálním ředitelem Miroslavem Kupcem spustilo analýzu vnitřních procesů s cílem jejich dalšího zefektivnění. Výsledkem budiž opravárenství, kde jsme z pěti opravárenských uzlů vytvořili tři, čímž dále za pomoci informačního systému řídíme prostředky, které opravárenství nabízí. Do budoucna bychom mohli tuto službu nabídnout dopravcům nejen českým, ale i zahraničním.

Dále představenstvo ČD nechalo provést audit pracovních činností na generálním ředitelství. Zdá se, že existují vrstvy managementu, které nejsou příliš zapojené. V podstatě jen přebírají úkoly a předávají je dál. Takové lidi nepotřebujeme. Naši zaměstnanci musí mít významnou činnost a k ní i odpovědnost. Hromadné propouštění však nehrozí.

Dozorčí rada řeší zprávu o podnikatelské činnosti ČD a stavu jejich majetku včetně zprávy o zúčtování prostředků. Jak si ČD v tomto smyslu stojí?

Společnost je v dobré kondici. Pracovníkům ČD můžeme sdělit pozitivní zprávu v tom smyslu, že je po dlouhé době plánován kladný celkový hospodářský výsledek v řádu desítek milionů. Podnikatelský plán je doprovázen opatřeními a strategií, která vede ke splnění uvedeného plánu.

Jak dalece jsou ČD připraveny na otevřený trh?

Nejprve si je nutné uvědomit jednu věc: v ČR i v okolních zemích národní dopravce nese na svých bedrech modely činnosti z minulé regulované etapy, kdy dopravci fungovali jako monopolní operátoři a konkurencí byla pouze doprava silniční. Proto EK dala možnost – v přechodném období – dopravcům připravit se na soutěž s alternativními dopravci. Příprava vyžaduje nové investice do souprav i do moderních, zabezpečovacích a řídicích systémů.

Myslíte například do ERTMS, respektive ETCS?

Ano. ETCS spolu s GSM-R tvoří nový, bezpečnější systém řízení železniční dopravy. Implementace těchto systémů pat-





PETR MOOS

Prof. Ing. Petr Moos, CSc, dr. h. c. vystudoval gymnázium v Liberci a poté nastoupil studia na ČVUT, obor Radioelektronika. Po skončení nastoupil do vědecké přípravy a pracoval na Katedře teorie obvodů, kde učil počítání elektrických obvodů. Záhy měl možnost založit obor Inteligentních budov na Stavební fakultě ČVUT. Později jej rektor požádal, aby založil Fakultu dopravní ČVUT. To se mu podařilo v květnu 1993. Několik funkčních období byl prof. Moos jejím děkanem, na ČVUT se stal i prorektorem. Poté se zabýval výzkumem dopravních informačních systémů. V roce 1998 se stal ministrem dopravy v úřednické vládě Josefa Tošovského. Profesorem je od roku 1997, titul získal na VUT v Brně. V roce 2018 byl jmenován do funkce předsedy Dozorčí rady ČD, zároveň zůstává pracovníkem Fakulty dopravní ČVUT. Miluje vážnou hudbu, resp. sborové zpěvy. Loni jeden sbor i dirigoval. Prof. Petr Moos je ženatý, s manželkou vychoval tři děti.



ří k přípravě a modernizaci ČD a je velmi urgentní. Hlavně na spojích do zahraničí. Budeme potřebovat investovat i do úprav podnikového informačního systému. Vyplatí se i investice do výzkumu a přípravy firmy na budoucí provoz na vysokorychlostních tratích. Vyplatil by se i jistý Knowledge management systém – systém, do kterého odborníci zakládají své znalosti, postřehy a zkušenosti a po jejich odchodu zůstávají ony myšlenky a vize ve firmě. Dostane se vám pak neocenitelných znalostí. Na západě je systém běžný, ČR je ale v tomto ohledu zaostalá.

Dále se musí ČD postarat o zvýšení atraktivitu svých nabídek pro dálkovou i regionální dopravu. Většina krajů si však uvědomuje, že ČD jsou stabilním partnerem, zatímco ostatní jen slibují, ale například často nedisponují v dané chvíli a v potřebném množství vozovými soupravami ani zálohami. Pokud jim vypadnou soupravy, nahradí je autobusy. My nabízíme atraktivní vlakovou dopravu. Zároveň nasloucháme prosbám a snažíme se objednatelům vyjít vstříc. Nyní například děláme vše pro to, abychom mohli nakoupit nové jednotky pro příměstskou a regionální dopravu.

Jak hodnotíte úspěšnost při soutěžích, tedy částečnou ztrátu trhu?

Jednou z příčin byla nevyjasněnost formátu nabídkových řízení, kde nemohly být do nabídky ČD plně zobrazeny přednosti síťovosti, která je součástí dobře fungující dopravní obslužnosti, a také přednosti pokladen – výdejen jízdních dokladů a informací o spojení, či dalších služeb poskytujících komfortní dopravu cestujících. Postupně se však tyto výhody ČD snažíme objednatelům předkládat a stát i kraje začínají nacházet porozumění pro tyto standardy, jimiž ČD dlouhodobě disponují. My jsme schopni poskytnout kvalitní služby, jsme schopni nakoupit nová vozidla, ale nejde to bez dlouhodobého závazku.

Necháváte se například při různých rozhodnutích ovlivnit precedenty z okolních států?

Sledujeme a studujeme chování a obchodní strategie zahraničních dopravců a snažíme se najít dobré příklady efektivity, jako je například postupná integrace některých činností, využívání synergií v dílčích činnostech a také se učíme z marketingových projevů zahraničních firem. ○

Většina krajů si uvědomuje, že ČD jsou stabilním partnerem, zatímco ostatní jen slibují, ale například často nedisponují v dané chvíli a v potřebném množství vozovými soupravami ani zálohami.

Ochrana odstavených vlaků: Bezdomovci nemají šanci

Okolo vlaků je živo, i když jimi zrovna nikdo necestuje a stojí na nádraží anebo v depu. Jak je to možné? Hlídí jí pracovníci bezpečnostní agentury. A občas se nestačí dívat, koho v odstaveném vlaku najdou. Kontroly se dělají v rámci ochrany majetku. Měli jsme možnost se pravidelné hlídky „mužů v černém“ zúčastnit. Co vše jsme zažili?

Josef Holec | Foto: autor

S luneční paprsky už dokážou zahřát, ale noci jsou stále zatraceně chladné. Přesvědčuji se o tom, když vystupuji v nočních hodinách z rychlíku na plzeňském hlavním nádraží. Mrzne a mně začíná šichta s pracovníky bezpečnostní agentury Securitas, která hlídá i odstavené vlaky ČD. Abych lépe splynul, oblékám na bundu taktickou vestu. A zatímco muži mají po kapsách prostředky osobní ochrany, já jsem se hrdinně vybavil energetickým nápojem a bagetou. Čeká nás obchůzka s hlídkou chránící majetek ČD, což přispívá i k udržení čistoty vozidel.

Nejprve mě zajímá, proč po areálu nehlídají policie. „České dráhy jsou z pohledu zákona soukromou organizací, byť stoprocentně vlastněnou státem, a policie nemá v tomto smyslu k soukromníkům žádnou povinnost. V případě, že agentura zjistí přestupek nebo trestný čin, policii zavolá. Kromě toho může případného pachatele zadržet, a pokud je to nutné, zakročit proti němu v mezích zákona. Konečné slovo má vždy policie,“ vysvětluje David, bezpečnostní pracovník ČD.

Noví nezvaní hosté: agenturní dělníci
Tušil jsem, že nepůjde o romantickou procházku při svitu měsíce, ale že budu klopýtat v kolejišti, lézt do vagonů, zkoušet zámky a prochá-



zet jedno kupé za druhým, to jsem nečekal. „Tak kdepak budou dnes hajinkat?“ prohodí řečnickou otázkou jeden z kolegů. Na mysl má bezdomovce, narkomany, útěkáře z pastávků, případně mladé páry, které si v chladném období vybírají vyhřáté oddíly coby své jednorázové útočiště. „Nově se setkáváme s tím, že

v průmyslových sídlech si noclehárnu ve vagoněch dělají i agenturní dělníci z ciziny,“ přibližuje David další „ubytovanou“ část lidí.

Pokud ostraha najde bezdomovce v odstaveném voze, tak jej vykáže. Obvykle je donucen si po sobě uklidit. Jak známo, tahle komunita si libuje v odhazování odpadků a nezřídká vůz znečistí. Feťáci pak po sobě zanechávají použité injekční stříkačky. O silném zápachu nemluvě. Pokud ráno do vlaku nastoupí cestující, jsou po právu znechucení. A to není pro ČD dobrá vizitka. „Proto se o vozy, o náš majetek tak staráme i v době, kdy v nich běžní cestující nejsou,“ upřesnil David. Také nám se poštěstí

vyhmátnout postaršího muže, který si ustlal v odstaveném rychlíku. Bezdomovec, notně posilněn krabicovým vínem, tvrdí, že jede do Domažlic. „Netuším, proč vlak stojí,“ vykotká ve chvíli, kdy je mu ukázán výstup z nádraží.

Namátková kontrola

Kdybychom při hlídce po obřím nádraží, která už trvá nějakou chvíli, našli mladistvou osobu, museli bychom si přizvat policii k provedení lustrace. Nikoho však do brzkého rána nenacházíme. Jen okolo třetí hodiny se podél jedné soupravy potlouká dvojice mladých mužů. Jeden z nich má v ruce laser a nápadně často prosvěcuje interiéry souprav zeleným paprskem. Když jej naši muži obstoupí, přichází s výmluvou, že si jde „pro svoje lidi“. Nemusíme být jasnovidci – tenhle týpek je narkoman-dealer, upozorňuje na sebe laserem a očekává, že se nějaký z jeho zákazníků chytne. I ten je bez milosti vykázan.

V mnoha případech černí šerifové a zaměstnanci národního dopravce spolupracují s policisty, kteří si při té příležitosti dotyčné jedince provedí. Často jim v síti uvízne pohřešovaný anebo osoba v celostátním pátrání. „Počet vykázaných nežádoucích osob je různý, ale v průměru to je pět až patnáct osob za noc,“ vypočítává David. A jak se vlastně do vlaků dostanou, když jsou vozy zamčené? Jednoduše. Nežádoucí nocležníci si už dokázali obstarat kličky, a pokud ani to nestačí, přichází ke slovu běžné nářadí. Do rána je však už klid. „Bezpečnostní pracovníky můžeme operativně nasadit v podstatě kdekoli po republice. A namátkově,“ uzavřel David. ○

Drážní úřad informuje



Setkání s NSA

Ve dnech 5. a 6. března se konalo ve francouzském městě Valenciennes setkání zástupců Evropské agentury pro železnici (ERA) se zástupci evropských národních bezpečnostních úřadů pro železnici (NSA). Delegaci Drážního úřadu, který tuto funkci v České republice zastává, vedl ředitel sekce provozně-technické Jan Lehovec.

Mimořádné události

V následujících týdnech se pracovníci Drážního úřadu společně s dalšími partnery a odborníky po ukončení šetření těchto událostí zaměří na analýzu a řešení mimořádných událostí minulých dní, při nichž se na železnici zvýšil počet projetých návěštídel zakazujících další jízdu.

Personální změna

Samostatného oddělení způsobilosti osob, které mimo jiné organizuje zkoušky uchazečů o licenci strojvedoucího nebo uchazečů žádajících o odbornou způsobilost k řízení drážních vozidel, má nového vedoucího. Od 1. února 2019 vede toto oddělení Lukáš Verner, který nahradil Veroniku Vindemanovou. Ta se ujala na začátku roku 2019 řízení odboru bezpečnosti a licencí.

České dráhy zajistí regionální dopravu v Olomouckém kraji

Zastupitelstvo Olomouckého kraje odsouhlasilo záměr zadat regionální železniční obslužnost na následující roky Českým drahám. Příslušné smlouvy se budou schvalovat v průběhu dubna. Olomoucký kraj si formou přímého zadání objednáva dopravní obslužnost ve třech provozních souborech.



První vlaštkou moderní motorové vozby je bývalá německá jednotka řady 646.

Martin Harák | Foto: autor

V motorové trakci jde o soubory nazvané Haná a Sever, kde České dráhy zajistí dopravní obslužnost do konce platnosti jízdního řádu 2028/2029. V elektrické trakci se soubor nazývá Elektrická síť – střed a Elektrická síť – nová infrastruktura, je omezena datem 31. 12. 2022, neboť novou infrastrukturou se rozumí chystaná elektrizace trati Olomouc – Uničov – Šumperk, která by měla být hotova právě do konce roku 2022.

Od ledna 2020 bude železniční regionální doprava na území Olomouckého kraje v rukou národního dopravce, kde kraj primárně požaduje odbavování cestujících tarifem IDSOK (Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje). Všechna vozidla budou vybavena systémem GPS pro sledování pohybu na trati a plánuje se úzká spolupráce mezi regionálním dispečinkem Českých drah a centrálním dispečinkem IDSOK. Mimo zmiňovaný systém GPS mají být vozidla a jednotky vybaveny audiovizuálním informačním systémem, informačními LCD panely a u motorových jednotek řady 814 RegioNova a 646 Stadler technici instalují wi-fi včetně elektrických zásuvek pro dobíjení drobných elektrických přístrojů. Nejen u Sta-

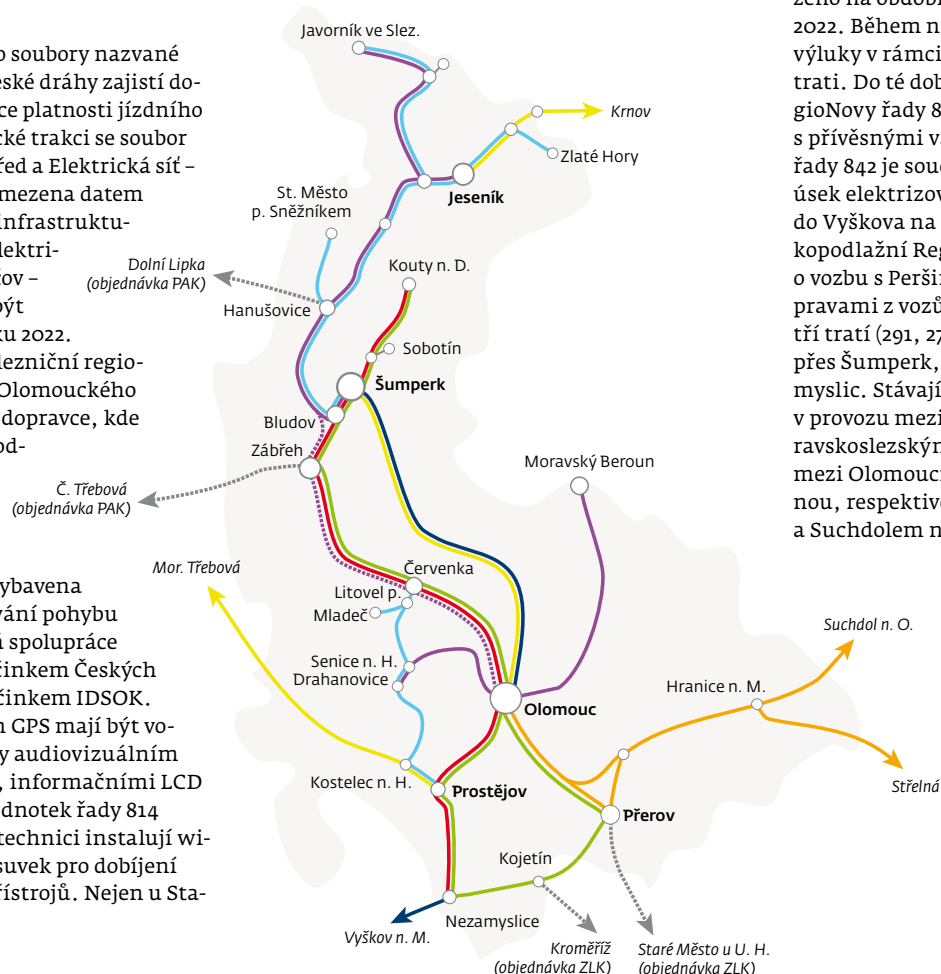
derů odkoupených od německých drah, ale i RegioNovy a také malých motoráků řady 810 budou doplněny háky na umístění jízdních kol. Modernizace železničních vozidel se uskuteční postupně podle provozních kapacit opraven a dílen.

Provozní soubory Haná a Sever

V souboru Haná pojedou motorové vlaky nejen na území Olomouckého, ale i sousedního Pardubického kraje. Konkrétně jde o tratě 017 a 271, kde RegioNovy budou zajíždět z Prostějova přes Džbel až na Pardubicko, konkrétně do Moravské Třebové. Malé motorové vozy řady 810 RegioMouse se vydají po tratích 273 a 274 z Prostějova do Červenky, respektive Mladče. Stadlery řady 646 pak zajistí provoz na trase z Olomouce do Drahanovic. V souboru nazvaném Sever se objeví celá řada vozidel. Po tratích 291 a 292 budou provozovány spěšné vlaky v úseku Zábřeh na Moravě – Jeseník se soupravami vozů řad Bd a Bdtee v čele s modernizovanými Breljovci řady 750.7, motoráčky řady 810 obslouží tratě 294 Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem a 297 Mikulovice – Zlaté Hory. Vozy RegioMouse se navíc kombinovaně podělí se Stadlery o zajištění dopravy na tratích 292 ze Šumperku do Jeseníku a 295 z Lipové lázni do Javorníku ve Slezsku. Výchradní provoz bývalých německých jednotek má být na traťovém úseku 310 z Olomouce do Moravského Berouna. Vozbu doplní dvojdílné motorové jednotky RegioNova na mezikrajské trase trati 292 z Jeseníku přes polské Gluchołazy do Krnova.

Elektrická síť zatím s diesely

I přes pojmenování souboru Elektrická síť se do konce roku 2022 bude na trati 290 z Olomouce přes Uničov do Šumperku jezdit v motorové trakci. Proto právě zde bylo přímé zadání omezeno na období od 1. ledna 2020 do 31. prosince 2022. Během několika let se uskuteční rozsáhlé výluky v rámci modernizace a elektrizace celé trati. Do té doby se zde objeví jak trojdílné RegioNovy řady 814.2, tak motorové vozy řady 843 s přívěsnými vagony. Podobný motorový vůz řady 842 je současně naplánován na spojovací úsek elektrizované trati 300 z Nezamyslic do Vyškova na Moravě. Moderní elektrické nízkopodlažní RegioPantery řady 640 se podělí o vozbu s Peršingy řady 163 s třívozovými soupravami z vozů Bdt na dlouhém rameni hned tří tratí (291, 270 a 301) z Koutů nad Desnou přes Šumperk, Olomouc a Prostějov do Nezamyslic. Stávající pantografy řady 460 zůstanou v provozu mezi Olomouckým, Zlínským a Moravskoslezským krajem na tratích 270 a 280 mezi Olomoucí, Přerovem, Vsetínem a Střelnou, respektive mezi Hranicemi na Moravě a Suchdolem nad Odrou. ○



Nasazení jednotlivých řad

- motorový vůz ř. 810
- motorová jednotka ř. 814
- motorová jednotka ř. 646
- motorový vůz ř. 843
- elektrická jednotka ř. 460
- elektrická jednotka ř. 640
- el. lokomotiva ř. 163 a souprava 3 vozů ř. Bdt

Začala turistická sezona na železnici

Středočeská jarní turistická sezona odstartovala. Po zimní přestávce opět vyjely vlaky ČD zaměřené na pěší či cyklisty, zpátky je i výletní Cyklohráček jezdící do Slaného. Na trať se tak vrací legendární motorové lokomotivy na vlcích podél Sázavy, na Křivoklátsko nebo třeba na trati do Brd. Úplnou novinkou jsou okružní parní jízdy v západní části Prahy.



Josef Holek | Foto: autor, Jan Chaloupka

Na řadu výletů a akcí spojených se železnici můžete i letos vyrazit vlaky ČD. Národní dopravce ve spolupráci s dalšími partnery přichystal v Praze a středních Čechách řadu akcí pro děti i jejich doprovod. Turistické vlaky se z Prahy rozjedou prakticky do všech koutů Středočeského kraje. Zajímavosti ČD představily ve vládním salonku pražského hlavního nádraží.

Sezona prakticky začala už v sobotu 23. března, kdy prvně vyjel vlak Cyklohráček. Už šestým rokem vozí výletníky na Okoř a do Slaného. A zatímco v minulých sezonách pokračoval vždy jednou za měsíc ze Slaného až do Zlonic, kde je oblíbené železniční muzeum, letos tam vyrazí každé dva týdny. Poprvé se tam podívá 30. března.

Muzeum upravilo i otevírací dobu tak, aby vyhovovala jízdnímu řádu Cyklohráčku. ČD zároveň pracují na novém hracím vagonu, poprvé se s ním cestující svezou už během jara.

PO PRAZE S PÁROU

Parní vlak vyrazí na trať během roku čtyřikrát, o sobotách 6. dubna, 11. května, 22. června a 19. října, a každý z těchto dnů projede okruh dvakrát. Odjedy ze Smíchova budou vždy v 10:25 a 14:16. Jízdenky za zvláštní jízdné si zájemci mohou koupit u všech pokladen ČD, doprodej volných míst zajistí vlakový personál.

Kozel expresem do pivovaru

Úplnou novinkou se v Praze stanou jízdy parních vlaků s historickými vozy ze čtyřicátých a padesátých let s bufetovým vagonem, které pojedou okružní trasou po nejkrásnějších tratích na území Prahy. „Tímto projektem chceme oslovit mimo jiné i zahraniční návštěvníky Prahy. Partnerem parních jízdy je Prague City Tourism,“ uvedl Jakub Goliáš, ředitel pražského Regionálního obchodního centra Českých drah. „Vlak vyjede ze Smíchova, vystoupá zalesněným Prokopským a Dalejským údolím do Rudné u Prahy. Odtud zamíří do Hostivice a po trase původní takzvané Buštěhradské dráhy, pro niž se díky přírodním scénériím a dvěma historickým viaduktům vžil název Pražský semmering, a zdolá sto-padesátimetrové klesání zpět k Vltavě,“ doplnil. Cílovou stanicí vlaku je Praha-Smíchov.

České dráhy budou i letos zajíždět k branám Velkopopovického pivovaru. „Do druhé sezony letos vstupuje Kozel expres, společný projekt ČD a Plzeňského Prazdroje. Tento speciální spoj pojedou od začátku dubna do konce září vždy v sobotu z pražského hlavního nádraží přes Strančice do Velkých Popovic a zpět. Jízdy zajistí historický motorový vůz M 152.0002,“ zmínil Goliáš s tím, že předprodej jízdenek bude zajištěn ve všech pokladnách a v e-shopu ČD a na portálu GO OUT. Jízdenka stojí 390 Kč. Cena zahrnuje jízdné do zvláštního vlaku a prohlídku pivovaru s ochutnávkou piva.

Na kolo i do přírody

Sezona začne i na Posázavském pacifiku, vyjede rovněž spěšný vlak Český ráj přes Nymburk a Jičín do Turnova nebo vlak Cyklo Brdy z Prahy do Příbrami a Břežnice. „Už teď jednáme o jeho prodloužení až do jihočeské Blatné,“ upřesnil náměstek pražského primátora Adam Scheinherr. „Právě v čele vlaku Cyklo Brdy a také na Posázavském pacifiku se i letos objeví legendární motorové lokomotivy, za kterými se do Česka sjíždí železniční fandové i ze zahraničí.“

ČD-Telematika vybaví 78 lokomotiv ČD Cargo zabezpečovačem ETCS

Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika vybavit flotilu lokomotiv nákladního železničního dopravce ČD Cargo mobilní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS (European Train Control System) Level 2 od společnosti ALSTOM. Jedná se o první velkou sérii modernizace existujících vozidel tímto zařízením v České republice. ČD - Telematika pro tuto zakázku uzavřela konsorcium se společností AŽD, partnerem pro národní zabezpečovací technologie a měření rychlosti.

Dokončení zakázky v celkové hodnotě v řádu desítek milionů euro je plánováno do konce roku 2022. ČD - Telematika vybaví dohromady 78 lokomotiv ČD Cargo, konkrétně jednatřicet lokomotiv řady 163 a sedmačtyřicet lokomotiv řady 363.

„Díky komunikaci mezi stacionární a mobilní částí ETCS dojde k dalšímu zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, a tím i cestujících na železnici, a to jak na tratích v České republice, tak i na tratích provozovaných členskými státy EU,“ uvedl David

Wolski, předseda představenstva ČD - Telematika. „ČD - Telematika je hrdá, že v takto strategické oblasti získala prvenství v ČD Cargo, a že projekt realizuje se světovou špičkou v oblasti ETCS, francouzskou společností ALSTOM,“ dodal Wolski. S ohledem na náročnost dodávky uzavřela ČD-T spolupráci taktéž s partnerem v oblasti implementace a projekčních činností – ČMŽO - elektronika.

Dodávka „na klíč“ pokrývá veškeré činnosti od převzetí lokomotiv až po jejich finální předání ve fázi plně způsobilých provozu zpět zadavateli, a to s plně funkčním zařízením mobilní části ETCS. Kromě samotného dodání technologie ETCS zahrnuje mimo jiné i zpracování návrhu vhodného technického řešení integrace ETCS, instalaci včetně za-

jištění kontroly kvality, uvedení technologie do provozu, provedení příslušných zkoušek a zajištění všech potřebných schvalovacích procesů.

„Těší nás, že společnost ČD Cargo projevila svou důvěru v navrhované řešení ČD-T a Alstom. Firma Alstom se chce aktivně podílet na rozvoji železničního průmyslu v České republice. Jsme přesvědčeni, že náš ETCS systém bude pro ČD Cargo přínosem a zvýší spokojenost zákazníků,“ řekl Jiří Filip, vedoucí pobočky Alstom v České republice.

ČD - Telematika tímto rozšiřuje portfolio služeb a navazuje na své zkušenosti v oblasti drážní telematiky v České republice, a to zejména v podobě dodávky systému GSM-R, což je evropský standard sloužící pro bezdrátovou komunikaci řídicích dispečerů a výpravčích s lokomotivou a který současně slouží jako základní přenosový systém pro ETCS. Výstavba systému ETCS (stacionární i mobilní částí) je pro železnici v Česku strategickou záležitostí. (red)

Vlakem na letiště? Za deset let

Je to mnohaletý evergreen: jak vyřešit už zcela nevyhovující dopravu z centra Prahy na Letiště Václava Havla. Autobusy nestačí, cestujících přitom neustále přibývá. Pomoci by mělo železniční spojení s Masarykovým nádražím. V plánu je kromě velké rekonstrukce trati na Kladno včetně odbočky na letiště i její zdvoukolejnění a elektrifikace. Plány na budoucí provoz mají také České dráhy.

VÁCLAV HAVEL AIRPORT PRAGUE



Josef Holek

Foto: archiv ČD, SŽDC, Letiště Václava Havla Praha

Přeplněné autobusy pražské městské hromadné dopravy, nemožnost dále zkracovat intervaly a řada naštvaných cestujících. To je běžný obrázek spojení centra Prahy a Letiště Václava Havla, největšího vzdušného přístavu u nás. „Autobusy denně svezou z a na letiště zhruba dvacet tisíc lidí, z toho linka 119 asi šestnáct tisíc. Počty stoupají každý rok o zhruba pět až deset procent,“ potvrdil Filip Drápal, mluvčí organizace ROPID, organizátora dopravy v Praze a okolí. „Loni jsme odbavili přibližně 16,8 milionu cestujících. Jde o devítiprocentní meziroční nárůst,“ doplnil mluvčí letiště Roman Pacvoň. „Kolejové napojení nutně potřebujeme pro další rozvoj letiště, a tedy také k dalšímu rozmachu cestovního ruchu,“ dodal.

Kapacita kloubových autobusů nevytíženější linky 119, která na Veveřslavíně navazuje ve špičce každé tři minuty na metro, už navíc přestává stačit. „Interval už zkracovat nelze kvůli návaznostem na metro i malé kapacitě obratiště autobusového nádraží Veveřslavín. Do jisté míry by lince pomohly větší kloubové autobusy, které už Praha testovala. Ovšem ani to by problém při neustále vzrůstající křivce počtu cestujících v letecké dopravě definitivně nevyřešilo. Na mezinárodní letiště míří i linky 100, 118, 910 a Airport Express v režii Českých drah a Dopravního podniku hl. m. Prahy (přímé spojení letiště s hlavním nádražím), které taktéž hlásí plnou obsazenost.

Na letišti je už těsně

Management letiště navíc plánuje jeho další rozvoj. Ten je nutný, neboť se blíží k hranici 17 milionů odbavených cestujících ročně, což je stávající maximální kapacita. „Máme připravené dlouhodobé rozvojové plány, které navýší kapacitu letiště až na 21 milionů odbavených cestujících ročně. Ty obsahují novou paralelní dráhu, nový rozšířený Terminál 2 a výstavbu ve veřejném prostoru v areálu letiště,“ zmínil Pacvoň. První krátkodobé rozvojové projekty se už na Ruzyni realizovaly a další budou následovat.

Letiště Václava Havla Praha je jedno z pouhých tří obdobně velkých letišť v Evropě, které nemá zajištěno železniční spojení s městem. Dalšími jsou jen Berlín Tegel, jež však bude brzy zavřeno, a Dublin. V České republice má přímou železniční linku na letiště jen Ostrava. „Tento stav je alarmující a bohužel není dobrou vizitkou naší země,“ má jasno zástupce letiště. Současný stav je vzhledem k narůstajícímu počtu cestujících nedostačující.

SŽDC: Spojení je nezbytné

Už řadu let existuje plán železničního spojení Masarykova nádraží a stanice přímo pod letištem. Správa železniční dopravní cesty má plán, kdy a jak by se mohli na letiště svést první cestující – rychle, pohodlně, bez poskakování v kolonách na Evropské. „Kvalitní, rychlé, intervalové, spolehlivé a bezpečné spojení mezi těmito centry je v současné době považováno za nezbytnost. Jeho zajištění zároveň podmiňuje další rozvojové možnosti daného úze-

mí,“ uvedla Radka Pistoriusová, mluvčí SŽDC. Železničního spojení centra metropole s letištem by ročně využily miliony lidí.

Už před lety byla představena klíčová část připravované modernizace železnice mezi Prahou, Hostivicemi a Kladnem, resp. zdvoukolejnění a elektrifikace stávající jednokolejné trati mezi železničními stanicemi Praha-Veveřslavín a Praha-Ruzyně a vybudování 5,5 km dlouhé odbočky do nové podzemní stanice Praha-Letiště Václava Havla, taktéž dvoukolejné a elektrifikované.

Stanice naváže na metro

Vítězná varianta projektu nese název R1spěš a vybrala ji v červenci 2015 centrální komise ministerstva dopravy na základě studie prove-



Aktuálně nejrychlejší spojení na Letišti Václava Havla zajišťují autobusové spoje Airport Express.



První vizualizace konečné stanice na Letišti Václava Havla

POD „ŠESTKU“ VZNIKNE TUNEL

Železnice z Masarykova nádraží na Letiště Václava Havla dostává konkrétní podobu. Nyní už je například jasné, že pod částí území Prahy 6 budou vlaky jezdit v tunelu. SŽDC o tomto projektu informovala místní občany při nedávné besedě. „Na Negrelliho viaduktu už se staví, na třech úsecích jsme požádali o územní rozhodnutí a ke třem dalším připravujeme dokumentaci pro územní řízení,“ vyzdvihl Mojmír Nejezchleb, náměstek GŘ SŽDC pro modernizaci dráhy. SŽDC počítá s tím, že cesta na letiště z Dejvic by trvala maximálně 16 minut. Lidé by navíc získali přímé přestupy ze všech linek metra. „Vyzdvihl bych zejména přímé přestupy na metro v zahloubených stanicích Praha-Veveřslavín, Praha-Dejvice, Praha-Bubny a Praha Masarykovo nádraží,“ dodal Nejezchleb. Průchod přes Prahu 6 patří mezi nejkomplikovanější věci, které musí investor vyřešit v rámci projektové přípravy. Kvůli převedení významné části trati o délce 5,7 km do podzemí se však „šestka“ zařadí mezi lokality, které budou z modernizace nejvíce profitovat. Podle radní Prahy 6 Evy Smutné zahloubením vznikne na povrchu zelená radiála, jedinečný prostor pro volnočasové využití, který nabídne sportovní i odpočinkové využití a zároveň propojí území dosud oddělené kolejemi. Vlaky pojedou v tunelech rychlostí až 120 km/h. Výstavba bude také díky šetrné ražbě razicími štíty mít minimální dopad na okolní zástavbu.



ditelnosti. Ve špičce by tu měly vlaky na Kladno jezdit každých deset minut, na letiště rovněž, a složený interval tak činí pět minut. „Trať bude, v souladu s rozhodnutím ministerstva dopravy, napájena střídavou trakční napájecí soustavou 25 kV,“ doplnila Pistoriusová. To umožní zlepšit a stabilizovat napájení při špičkových odběrech a ušetřit jednu trakční napájecí stanici oproti variantě stejnosměrné. Pouze úsek z Buben do Dejvic má být dočasně stejnosměrný 3 kV. V plánu je navíc i výstavba zastávky Praha-Dlouhá Míle mezi letištěm a Ruzyní včetně terminálu autobusové dopravy a parkoviště P+R. V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí je navržena stanice Praha-Veleslavín v mělce zahlušené poloze, s přímou vazbou na vestibul stanice metra A.

Dále je jasné, že zastávka Praha-Liboc bude stát v lokalitě U Prioru - Brodecká, u stanice Ruzyně vyrostne mimoúrovňový rozplet trati ve směru do Kladna a na letiště. Novostavba železniční trati směrem na letiště je navržena z velké části v souběhu s dálnicí D0 a D7 a poté vyústí do podpovrchové stanice pod areálem aerodromu. V případě propojky jsou

z velké části již zpracované dokumentace pro územní rozhodnutí. „Dále bylo dokončeno zvýšení kapacity trati Praha-Smíchov - Hostovice, která bude pomáhat při odklonech během výluk,“ doplnila Pistoriusová. Kde vyroste budoucí stanice Praha-Letiště Václava Havla? „Umístěna bude v ose odjezdové části ulice Aviatická, mezi hotelem Marriott a budovou Airport business center. Půjde o první podzemní železniční stanici v ČR, která vznikne hloubením z povrchu terénu po částech tak, aby byl minimalizován dopad na provoz letiště,“ zmínil mluvčí letiště.

Okruh není vyloučen

Zatímco donedávna SŽDC plánovala letištní stanici jako konečnou, nyní se hovoří o její průjezdnosti. O tuto změnu projektu žádá Kladno, které by chtělo přímé spojení přes odbočku v Jenečce. Dalším důvodem je výstavba Terminálu 2 a dalších objektů, které leží nad případným pokračováním trati směr Jeneč.

Stavby je nutné zkoordinovat, aby budoucí zakruhování trati nebylo znemožněno. SŽDC již na změnu zareagovalo zadáním zpracování Studie zakruhování železničního spojení Letiště Václava Havla do trati Praha - Letiště VH - Kladno. Akce už byla zařazena do investičního plánu SŽDC. Již nyní je však jasné, že z Jenečku by trať musela vést z velké části v tunelu, neboť by křižovala ranvej i dálnici D6.

SŽDC rozdělila celou trať do sedmi částí, které se budou stavět samostatně. O územní rozhodnutí už správa nedávno zažádala na třech úsecích: Bubny - Výstaviště, Ruzyně - Kladno, Kladno - Kladno-Ostrovce. „V úseku Kladno - Kladno-Ostrovce se již uskutečnilo veřejné projednání územního rozhodnutí. V ostatních úsecích se dokumentace územního rozhodnutí teprve zpracovává a projednává. Stanovisko EIA je platné pro celou trasu, vyjma změněného řešení s tunelem Dejvice - Veleslavín. Po územních rozhodnutích bude následovat zpracování dokumentace pro stavební povolení, výkupy pozemků a následně pak vlastní stavba,“ nastínila Pistoriusová další postup. U liniových staveb je územní rozhodnutí jeden z nejdůležitějších milníků. Letošek tak bude z hlediska povolovacích procesů klíčový.

Na trať vyrazí nová vozidla

Důležitá je v případě tohoto obřího projektu i rekonstrukce Negrelliho viaduktu, neboť jde o první rekonstruovaný úsek celé investiční akce. A zatímco tady už je pomalu vyhlášen konec prací, po odbočce z kladenské trati na letiště bychom se mohli svést za deset let. „To je za předpokladu, že nenastanou nečeka-

né komplikace. Bude záležet na rychlosti vydání územních rozhodnutí a stavebních povolení, ale také na získávání potřebných pozemků,“ upřesnila Pistoriusová.

Cesta z Masarykova nádraží na letiště by měla trvat necelou půlhodinu. Na většině pražského úseku se rychlost pohybuje mezi 80 a 100 km/h. „Až bude vše hotové, jsme připraveni na linku nasadit nové elektrické jednotky, které musíme nakoupit,“ uvedl Jakub Goliáš, ředitel pražského Regionálního obchodního centra Českých drah. „Nyní však řešíme pořízení motorových osobních vozů pro spojení Prahy s Kladnem. Až bude nové spojení hotové, nahradíme je elektrickými vlaky,“ uzavřel Goliáš. Celý projekt Praha - Letiště - Kladno bude stát zhruba čtyřicet miliard korun. V částce jsou zahrnuté i náklady na rekonstrukce stanic Kladno, Kladno-Ostrovce, zastávky Kladno město, „Masaryčky“ a Negrelliho viaduktu. SŽDC předpokládá, že stavba bude financována kombinací zdrojů EU a Státního fondu dopravní infrastruktury. ○

Nový překladač v terminálu Lovosice



Služeb už třetího moderního překladače mohou od loňského podzimu využít v lovosickém intermodálním terminálu, který provozuje společnost ČD-DUSS. Terminál leží v průmyslové oblasti severozápadních Čech, kde je velice silná silniční přeprava nákladů do západní Evropy. Současně se zde nachází i hustá železniční síť.

Michael Andrlé, Jaromír Cabalka | Foto: archiv ČD Cargo

Společnost ČD-DUSS Terminál byla založena v roce 2007 s cílem provozovat intermodální terminál v Lovosicích na základě principu neutrálního přístupu k odbavení všech zákazníků. Intermodální terminál byl vybu-

dován přestavbou prostoru pro již ukončený projekt Ro-La. Počáteční investice byla částečně financována z Evropského fondu regionálního rozvoje a Operačního programu Infrastruktura. Dnes je ČD-DUSS operátorem terminálu, který nabízí nejen překládku v kombinované dopravě, ale rovněž komplexní logistické služby. ČD Cargo v něm disponuje 51% podílem.

Druhým akcionářem je společnost DB AG. Terminál disponuje strategickou polohou v srdci Evropy, leží na přepravní ose západovýchod na jednom z nejvýznamnějších železničních koridorů Evropy a nabízí služby na základě nediskriminačního přístupu k zákazníkům v rámci veřejného přístupu k veškerým službám poskytnutým operátorem ČD-DUSS Terminál.

Na překládky s technikou

Terminál zajišťuje překládky sedlových návěsů, manipulovatelných nástaveb, tankkontejnerů a námořních kontejnerů všech velikostí. Pro manipulaci s intermodálními jed-

notkami má dnes terminál k dispozici tři reachstackery – překladače – se zdvihovou silou 45 tun. Třetí, nejmodernější překladač v hodnotě 11,935 milionů Kč byl pořízen na podzim loňského roku. Investice byla připravena a schválena s podporou strukturálních fondů EU – Operačního programu doprava za spolufinancování ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Celková výše dotace činila 49%. Na pokrytí cash flow byl využit krátkodobý bankovní úvěr v měsících říjen až prosinec 2018. Dotační prostředky ze SFDI byly doručeny společnosti v prosinci 2018. Nákup překladače prostřednictvím dotačních programů zhodnotil majetek společnosti do dalšího období a umožnil navýšit objem manipulací.

Od počátku projektu kontejnerového terminálu je znatelný přínos ve všech očekávaných oblastech. Počty přeložených a přepravených jednotek prostřednictvím lovosického terminálu výrazně překračují původní předpoklady. Z 11 536 jednotek v roce 2007 stoupl na 26 686 jednotek v roce 2018. O tyto počty přeprav jsou ušetřeny silnice Ústeckého kraje. Komplexně lze tedy celý projekt lovosického veřejného terminálu od jeho začátku až do současnosti hodnotit jako úspěšný s přínosem jak v oblasti dlouhodobě provozně ekonomické udržitelnosti, tak i v sociálně-ekonomickém přínosu, tedy zaměstnanosti, snížení emisních vlivů, nehodovosti v regionu. ○



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Strojvedoucí svou pohotovostí zabránil tragédii

Na nešťastné pátky třináctého strojvedoucí českořebovského regionálního provozního pracoviště OCP Střed Jan Zika nevěří. Přesto ten loňský, červencový, pro něj zrovna moc dobře nezačal. Málem totiž skončil mimořádnou událostí. Co se tehdy přesně stalo na trati číslo 017 u zastávky Anenská Studánka?



Josef Holek | Foto: autor

Ho-**H**odiny ukazovaly jedenáct minut po čtvrté hodině ranní, když ze stanice v Moravské Třebové vyrazila do České Třebové motorová jednotka řady 814 vedená Janem Zikou, strojvedoucím Oblastního centra provozu Střed Českých drah. Nad nedalekými vršky teprve začínalo svítat. „Jízda měla zpočátku naprosto normální průběh,“ vzpomíná s odstupem času na okamžiky před nepříjemným zážitkem.

„Až před zastávkou Anenská Studánka, kde lidé běžně nastupují a před níž se nachází zhruba 150 metrů vzdálený oblouk, jsem v kolejišti zahlédl jakýsi předmět. Na dálku nebylo rozpoznatelné, co to je. Napadlo mě nejdříve, že jde asi o nějaký větrem zavátý papír či pytel, nebo cosi, co v kolejišti uvízlo před betonovým peronem zastávky. Navíc jsem jel přímo proti vycházejícímu slunci,“ začíná vyprávět. „Měl jsem nižší rychlost, přibrzdil jsem totiž kvů-

li zastávce na znamení, i když se zrovna nikdo nehlásil k výstupu a ani tam nikdo nečekal,“ doplňuje.

Vstal a odešel domů

Po zpozorování předmětu ale raději zahoukal a aktivoval rychlobrzdu. Jeho pohotová reakce byla v ten okamžik rozhodující – nešlo totiž o nic jiného než o tvrdě spícího mladíka nataženého přes obě kolejnice. Na jedné kolejnici měl podepřenou hlavu a přes druhou obě nohy. „Byla to klika, nemusel jsem si ho všimnout, bylo to ještě před peronem. Naštěstí jsem to ubrzdil,“ dodává i dnes se znatelnou úlevou Jan Zika. A zatímco strojvedoucí si užil zatraceně horké chvílky, mladý muž v klidu spal. „Nevzbudil ho ani pískáček a houkání. Ani to s ním, na rozdíl ode mě, nehnulo. Byl to hodně nepříjemný pocit. Když rozpoznáte, co vlastně leží v kolejišti, s každým blížícím se metrem jen doufáte, že souprava zabrzdí včas. Mně se

JAN ZIKA

K někdejší Československým drahám Jan Zika nastoupil poprvé po vojně, v roce 1987. Tehdy jako pomocník strojvedoucího. Po čtyřech letech si začal dělat kurz na strojvedoucího, ovšem pozice pomocníků byla mezitím zrušena a Jan Zika odešel do právě se rozvíjejícího soukromého sektoru, do pojišťovnictví. K národnímu dopravci přišel zpět až v roce 2015 poté, co si soukromě udělal licenci strojvedoucího. Nyní je zaměstnancem OCP Střed, respektive Regionálního provozního pracoviště Česká Třebová. Vychovává dvě děti, rád sportuje, zahradníčí a cestuje.



to nakonec podařilo jen asi sedm metrů před ležícím člověkem.“

Z RegioNovy vystoupil spolu s kolegou strojvedoucím, kterého vezl coby cestujícího. Asi dvacetiletý muž stále spal. Opodál se válely cigarety, zapalovač a taška. Nezbyvalo než neznámého vzbudit. „Studený nebyl. Jak jsem ho probudil, vyskočil na nohy, bez známek opilosti nebo vlivu jiných látek. Zeptal jsem se ho, co tu dělá, jestli se chce zabít, jestli mu něco ušlo, nebo zda nechce jet s námi. On jen že bydlí kousek a že půjde domů, do nedalekého Damníkova,“ popisuje pan Zika další průběh. Mladík v klidu odešel, jen na nedaleký peron ho doprovodil kolega. Mezi tím Jan Zika přiblížil vlak do zastávky. Jen u nástupiště jel krokem, kdyby si to náhodou mladý dobrodruh rozmyslel.

Oceněn vedením ČD

Po incidentu však měl strojvedoucí z celé události smíšené pocity. Jako kdyby to celé někdo nachystal. „Je to ovšem jen má domněnka. Připadal mi jako naprosto normální kluk. Nevypadal pomateně, a nebylo mu snad vůbec nic. Jen měl špinavý krk od kolejnice,“ konstatoval Zika s tím, že nebyli přivoláni ani policisté. „Nechci to už, pokud možno, vícekrát zažít. Ještě jsem oznámil dirigujícímu dispečerovi a strojmistřovi do DKV, že mám zpoždění asi čtyři minuty a proč, a odjel jsem ze zastávky do následné stanice Třebovice v Čechách. Byla to poměrně rychlá záležitost,“ zavzpomínal. Nepřejetý mladík se až doposud neobjevil a zřejmě se nikomu ani nedokázal omluvit za svou slabší chvílku. „Možná to byl pro něj jen sen, ale pro mne opravdové procitnutí do pátku třináctého,“ uzavřel své vyprávění. Zbytek směny již naštěstí probíhal podle plánu, ale domů a na konec směny jsem se těšil asi nejvíc ze své kariéry u Českých drah.

Jan Zika byl v rámci Dne železnice spolu s dalšími kolegy oceněn nejvyšším vedením národního dopravce. Za svůj čin získal například hodinky. ◉

Josef Holek | Foto: autor, archiv Ondřeje Fanta, MD, DÚ

„Kdo se v dnešní době zastaví, tak couvá...“ Tímto mottem se Ondřej řídí nejen v práci, ale i v životě a jeho energie, zájmy, motivace, chuť a odhodlání věci posouvat dopředu tohle heslo bezezbytku naplňují.

Už při studiu na benešovském gymnáziu věděl, že se v životě bude věnovat technickým oborům, a tak byla dopravní fakulta ČVUT logickou volbou. Volný čas věnoval sportu, a proto se rozhodl vystudovat i Fakultu tělesné výchovy a sportu UK, kde navíc získal znalosti z anatomie a fyziologie. „Technikou jsem se chtěl živit a sport mě bavil. Tak jsem pak spojil příjemné s užitečným a šel studovat navíc FTVS,“ doplnil technický ředitel VUZ.

Obě školy chtěl Ondřej Fanta propojit, a proto byly jeho závěrečné práce na téma bezpečnost v dopravě a problematika poranění při dopravních nehodách. „Největší a nejužší spolupráce byla v mém případě s katedrou biomechaniky, která se zabývá fyzikou lidského těla. Podarilo se mi už během studií získat grant a rozjet ve spolupráci s Výzkumným ústavem kolejových vozidel projekt, díky kterému jsem mohl zkoušet aplikovat teorii do praxe při crashtestech,“ vysvětlil ředitel. Studia ukončil doktorátem v oboru Biomechanika a sám dodává, že na akademické půdě by stále rád působil...

Z Drážního úřadu šel na VUZ

Po studiích Fanta zamířil do soukromého sektoru, dodělal si autorizaci pro dopravní stavby, a působil jako stavbyvedoucí a následně projektový manažer. „Po pěti letech v soukromém sektoru jsem cítil, že to chce změnu. Státní sektor byl pro mě výzva. Nastoupil jsem na Drážní úřad, na provozně-technickou sekci do pozice náměstka ředitele a později ředitele sekce provozně-technické. Působil jsem tam bez měsíce pět let,“ vzpomněl s tím, že rozsah práce pro DÚ byl nesmírně široký a zajímavý. „Licencovali jsme dopravce a jejich systém bezpečnosti, certifikovali jsme subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů, zkoušeli strojvedoucí, vydávali jim licenci, a hlavně jsme schvalovali drážní vozidla včetně lanových drah. To byla úžasná práce a skvělá zkušenost, protože technologická vyspělost i komfort řízení vlaků byly mimořádné. Asi se nedotknu pilotů, když řeknu, že mi to v mnoha ohledech připomínalo pilotní kabinu. Rád říkám, že naši strojvedoucí jsou piloti lokomotiv,“ dodává Fanta s úsměvem.

Loni na podzim přišel do pozice člena představenstva a technického ředitele VUZ. „Přicházel jsem s jasnou vizí, stanovit strategii rozvoje společnosti tím správným směrem, ale s nohama na zemi. Nemám rád velké řeči o tom, jak se všechno změní a budeme to na jednoduše dělat jinak. Chceme jít dopředu, chceme se posouvat, ale musíme si dávat rozumné cíle. Říkám tomu konzervativní vizionářství. Jako celoživotní horolezec vím, že se ke všemu, co v životě děláte, musí přistupovat s pokorou a klidem. Že prudké změny často nedopadají dobře a že zachování chladné hlavy je nezbytné pro dosažení vrcholu,“ připomněl.

Komplexnost služeb zákazníkovi

Východiska jsou dobrá. „Jsme celoevropsky uznávanou notifikovanou (tzn. oznámenou EU) osobou, jež může posuzovat shody se všemi



Kdo se v dnešní době zastaví, tak couvá...

Na pozici člena představenstva a technického ředitele Výzkumného Ústavu Železničního byl v září jmenován Ondřej Fanta. Zkušený manažer, který po práci mění padnoucí oblek za motokrosové oblečení a vyráží na trať. Do vedení VUZ přišel z Drážního úřadu, kde nabral zkušenosti s železničním sektorem. Vystudoval Dopravní fakultu ČVUT a díky vášni pro sport se rozhodl pro paralelní studium na Fakultě tělesné výchovy a sportu. V oboru biomechaniky získal na Karlově univerzitě doktorát.

RYCHLOST 350 KM/H ZATÍM NEBUDE

Jak ještě vylepšit okruh? Co třeba zvýšení rychlosti na 350 km/h? „Často se zvýšení rychlosti navrhuje, ale je to nereálný výhled. Neumíme si sáhnout na optávku, která by to zaplatila,“ zmínil Ondřej Fanta, technický ředitel VUZ. „Enormní nárůst potřeby testování rychlovlaků neočekáváme. Takže navýšení počtu zkoušených vozidel nepokryje investici na zvýšení rychlosti na 350 km/h, nehledě na legislativní a majetkoprávní překážky.“

technickými specifikacemi interoperability (TSI). Umíme odborně vyhodnotit, zda vozidla, stavby či zabezpečovače odpovídají jednotným evropským normám. Jednoduše řečeno posoudíme, jestli je možné vzít lokomotivu například v Barceloně a dojet s ní třeba do Čerčan.“

Smyslem současného evropského systému je postupně předávání kompetencí na jednotlivé subjekty pro dané odbornosti. To znamená, že společnosti mají v gesci to, co měl dříve na starosti národní orgán – Drážní úřad. Dnes se tak kompetence v rámci zajištění interoperability při schvalování vozidel přesunuly právě na notifikovanou osobu, jež po posouzení vystaví certifikát jako podklad pro rozhodnutí Drážní-

Z VLEČKY ZKUŠEBNÍ DRÁHA

Ondřej Fanta se, ještě coby zaměstnanec DÚ, spolupodílel na narovnání právního rámce, který původně nahlížel na zkušební okruh jako na vlečku. „DÚ je připomínkovacím místem a partnerem ministerstva dopravy. Jednou z našich snah bylo optimalizovat legislativní prostředí tak, aby se okruh stal zkušební dráhou a nahlíželo se tak na něj. Na DU jsme pak stanovili podmínky, za kterých je možné zkušební dráhu provozovat,“ vysvětlil Ondřej Fanta.

ho úřadu. Ale i v tomto systému bude změna, od června 2020 v rámci tzv. IV. železničního balíčku bude vozidla schvalovat Agentura EU pro železnici. „A právě na to musíme dobře reagovat. Agentura již letos chystá audity notifikovaných osob. Jsme připraveni, soběstační, nezávislí a nezávislí. Dnes takové služby nedokáže poskytnout nikdo jiný. V rámci Evropy dokážeme pouze my zajistit nejkomplexnější služby. Můžeme nabídnout zkušební okruh, vykonat akreditované zkoušky, posoudit shodu s TSI i provést hodnocení bezpečnosti. U nás je vše pod jednou střechou,“ připomněl jednu z mnoha konkurenčních výhod VUZ Fanta.

Investice musí být smysluplná

Do jeho působnosti dále spadá oddělení správy, tedy kompletní investiční činnost a zajištění oprav zejména zkušební okruhu. „Inovujeme technologie, opravujeme a staráme se o to, aby zkušební okruh měl vše, co zákazník potřebuje,“ přiblížil Fanta další část své práce.

Technický ředitel iniciuje, do čeho firma investuje, aby se nabídka služeb neustále rozví-

jela a dokázala svým zákazníkům poskytnout jen ten nejlepší servis. „Musíme předvídat, neustále vyhledávat nejmodernější technologie, musíme být vpředu, ale zároveň myslet na financování a konzervativní investování.“ Tedy každá investice, kterou VUZ spustí, musí být úplná a smysluplná. Proto si management na každý projekt zpracovává business case s jasnou a uchopitelnou návratností, zmínil pravidla, se kterými neustále operuje.

„Aktuálně budeme investovat do IT technologií s vazbou na zákazníka. Opět tak, abychom mu dokázali nabídnout lepší služby. Například komplexní pokrytí technologií wi-fi s rychlým datovým přenosem a možností vzdáleného přístupu,“ vyjmenoval Fanta. „Jde o produkt, kterým udržíme krok s vývojem technologií. Omezíme výpadky a kybernetické hrozby,“ doplnil.

Výzkumný Ústav Železniční sleduje trh, směřuje svou činnost i ke svému jménu, což znamená, že sám spolu vyvíjí technická řešení a následně je implementuje. Účastní se projektů např. v rámci Shift2Rail. Jedním z projektů, který VUZ na okruhu spustil ve vazbě na zavádění zabezpečovače ETCS do komerčního provozu, byla instalace dvou RBC a diagnostika LEU. VUZ nyní může provádět testy kompatibility, tj. může fyzicky zkoušet interakci mezi nainstalovanou mobilní částí ETCS hnacího vozidla a infrastruktury SŽDC. Jde o nejnovější službu, kterou dceřinka ČD nabízí. „Zařízení je totožné s technologií na síti, což znamená, že vše můžeme odzkoušet u nás a není třeba blokovat kapacitu koridoru,“ zhodnotil Fanta.

Zastaví se, jen když spadne

Když není mladý manažer v obleku, vezme si motokrosovou motorku a jde závodit. „Aktivně jezdím krajský přebor v motokrosu. Sice jsem začal až ve 24 letech, ale naprosto mě to pohltilo, je to o rychlosti, koncentraci a samozřejmě adrenalinu.“ Druhým koníčkem je pak sbírka starých československých motocyklů, které

ovšem nenechává ladem. „Jawy mě baví, rád si užiji i tu pohodu a romantiku nostalgie. Objel jsem na kývače z roku 1957 Maroko, Albánie, Ukrajinu a na půjčeném Enfieldu indický Himaláj.“ A zastaví se tedy někdy? „Jen když spadnu nebo to zadřu,“ dodává s úsměvem. ○

ŘEKLI O ONDŘEJI FANTOVI

Jiří Kolář

ředitel Drážního úřadu

Ondřej Fanta do jeho odchodu v roce 2018 zde vykonal hodně záslužné práce. Nebál se a přicházel s inovativními nápady, z nichž některé se zrealizovaly. Za všechny jmenuji systém MLS, tedy monitoring licence strojvedoucího. Jeho přínos byl i v oblasti mezinárodní. Zintenzivněním vztahů s Evropou i navázaním bilaterálních vztahů se sousedními NSA pozvedl prestiž našeho úřadu. Jsem přesvědčen, že pokud své vzdělání a zkušenosti rozvine i na dalších vedoucích pozicích, bude z něho vrcholný manažer železnice.



Jindřich Kušník

ředitel odboru drah, železniční a kombinované dopravy MČR

Ondřeje Fantu znám jako člověka s velkým zájmem o řešení problémů a splnění úkolů, které dlouhodobě přispívají k vyšší technické úrovni železnice. Podařilo se mu v dřívějším působení nastartovat celou řadu pozitivních změn na Drážním úřadu a zajistit efektivní komunikaci s Agenturou Evropské unie pro železnici, která v sobě představuje klíčového hráče na železnici v oblasti schvalování vozidel. Obecně si cením jeho otevřeného přístupu a širokého přehledu nejen v oblasti železnice.



Martin Bělčík

generální ředitel a předseda představenstva VUZ

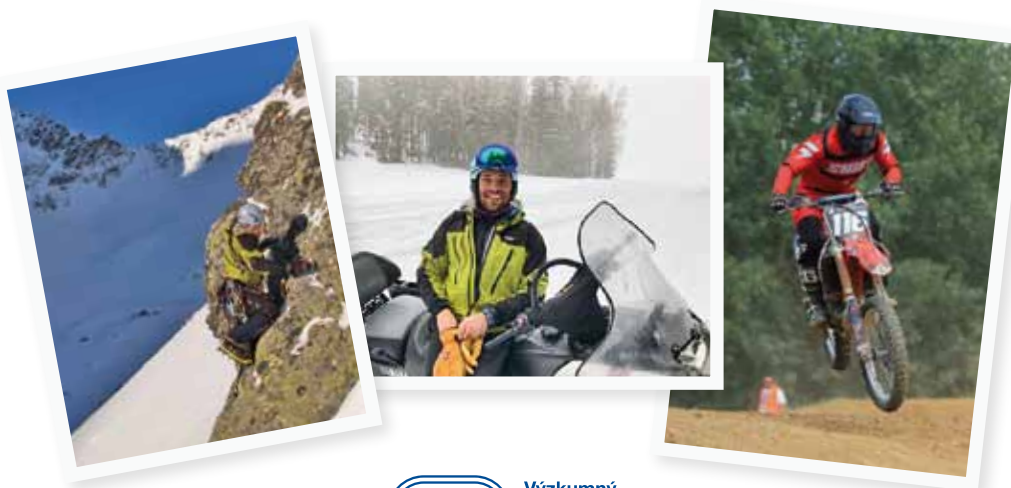
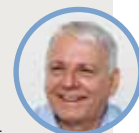
Je nesmírně složité popsat několika slovy Ondřeje Fantu, jeho nasazení, zápal, profesionalitu. Nicméně jedno slovo se mi automaticky s jeho jménem spojuje – budoucnost.



Zdeněk Malkovský

generální ředitel a předseda představenstva VUKV

Ondřeje Fantu znám více než 10 let. Velmi dobrá a vzájemně přínosná spolupráce s ním začala v rámci řešení grantové úlohy týkající se řešení kolizí kolejových a silničních vozidel. I při jeho působení na Drážním úřadě ve funkci ředitele Sekce provozně-technické jsem oceňoval jeho schopnost rychle se orientovat v problému. Někdy pro mě nebyl jen úředníkem, ale partnerem pro diskuzi zejména v oblasti rychle se měnící evropské legislativy. Věřím, že jeho dosavadní zkušenosti mu pomohou v jeho současném působení ve funkci technického ředitele VUZ.



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

OTESTUJÍ TECHNIKU Z ČÍNY. JAKO PRVNÍ

V létě by měly na okruh VUZ dorazit první jednotky z Číny, které by v tuzemsku měly jezdit pro soukromého dopravce. Smlouva s výrobcem je podepsána i ze strany VUZ, který nové jednotky otestuje. „Upozorňuji, že přes VUZ neprojde nic, co by nebylo stoprocentně odzkoušené a řádně zdokumentované. Jsme striktní, jde nám o bezpečnost cestujících. Jsem si jistý naší prací. Ani gigant z Číny si nekoupí razítko, ale posouzení. Nabízíme objektivní posouzení. Měříme každému stejně,“ zdůraznil Ondřej Fanta.

Za jarní pohodou do Krakonošova hájemství

Takřka jarní počasí přímo vybízelo k výletu. Rozhodl jsem se navštívit pomyslnou bránu Krkonoš – Trutnov. Vypravil jsem se však i do nedalekých Janských Lázní a blízkého okolí. Spojení do Trutnova zabezpečují v pravidelných intervalech České dráhy díky široké nabídce spěšných vlaků a rychlíků, regionální spoje nevyjímaje.

Martin Harák | Foto: autor

Pokud si někteří nadšenci do železnice chtějí cestu na Trutnovsko zpestřit, mohou jet oklikou přes Choceň a Václavice, kde se lze kochat nejen pěknou přírodou, ale i různými fotogenickými vozidly. Já pro vyjíždku do Trutnova a okolí záměrně zvolil delší variantu a byl jsem mile překvapen. Přestupním bodem z rychlíku Praha – Brno se stala Choceň, odkud se vypravují spěšné vlaky mířící přes Borohrádek, Týniště nad Orlicí Opočno, Václavice do Náchoda. Devět minut po půl deváté ranní se dává souprava složená z Catru řady 854 a přívěsného vozu do pohybu a zalesněnou krajinou svižně ujíždí po jednokolejné trati k Týništi. Tam se na obnoveném nádraží setkává s dalšími vlakovými spoji, aby odtud malebnou jednokolejkou pokračovala k Opočnu pod Orlickými horami. Odtud vede pětikilometrová odbočka do města Dobruška, na níž byl pravidelný provoz zastaven již před řadou let. Dnes se na této lokálce udržují pouze jízdy jednoho ranního páru školního vlaku, což je samo o sobě kuriozitou. Náš „spěšňák“ ale uhání dál přes Nové Město nad Metují do Václavic, které se mohou pochlubit novými vysokými nástupišti a informačními panely na úrovni 21. století. V protisměru čeká jeden ze čtyř žlutých královéhradeckých RegioSpiderů řady 841, které si České dráhy pronajaly od německé společnosti Vogtlandbahn. Tyto motorové vozy, které jsou obdobou RegioSpiderů řad 840 a 841, zakoupených přímo ČD, jsou k vidění právě na ose Náchod – Václavice – Rychnov nad Kněžnou. Času ale není nazbyt, tak fotografuji a urychleně pře-



RegioNova spojuje Starkoč a Václavice.

Předjarní nálada stále ještě se sněhem v Janských Lázních, které tak trochu připomínají některé ze švýcarských horských letovisek.

sedám do dvojdílné RegioNovy v korporátním nátěru, která mě během několika minut sváží do údolní stanice ve Starkoči.

Trocha nostalgie na úvod

Při příjezdu do Starkoče se nostalgicky ohlédnu po kuriózně pomalovaném a železničnickými motivy vyzdobeném domě pana Josefa Víta. Navštívil jsem jej už před pár lety a mám na něj hezké vzpomínky. Vzpětí přijíždí spěšný vlak z Hradce Králové do Trutnova. Tentokrát je to souprava složená z motorového Catru a řídicího vozu řady 80-29, která po několika zastaveních brzdí přesně v 10.17 na trutnovském hlavním nádraží. Spěšný

vlak tam končí, protože je všední den. Nicméně o víkendech pokračuje z Trutnova dále až do Svobody nad Úpou. Na této desetikilometrové dráze běžný provoz zabezpečuje soukromá společnost GW Train Regio motorovými vozy řady 810. Žádný z jejich vlaků ale na „spěšňák“ Českých drah nenavazuje, tak využívám služeb jednoho z řady regionálních autobusových dopravců na nedalekém autobusovém nádraží a po dvaceti minutách klidné jízdy přijíždíme na kolonádu v Janských Lázních. Vystupuji z autobusu a zažívám trochu šok. V Trutnově, vzdáleném necelých patnáct kilometrů, zůstaly v půlce února jen zbytky sněhu, zatímco za janskolázeňskou kolonádou byla metrová závěj! A to přitom jde o převýšení asi jen dvě stě výškových metrů...

Trutnov



Monumentální kostel v Janských Lázních



Stylové podloubí v Trutnově dýchá romantikou.

Lanovkou na Černou horu

Janské Lázně působí na první pohled tak trochu jako malé švýcarsko jak svým lázeňským charakterem, tak skladbou domů a architekturou. Klidné městečko s nevšední historií se rozkládá na úpatí Černé hory, na jejíž vrcholek vede z okraje města kabinová lanová dráha. Díky nově vybudovaným běžeckým lyžařským tratím a také vlečkům se Janské Lázně staly špičkovým sportovním a rekreačním střediskem a ideálním východiskem do Krko-

noš. Podle mapy se vydávám do horní části tohoto horského městečka ke spodní stanici Černohorského expressu, což není nic jiného než zmíněná lanovka. Je to neuvěřitelné, ale lanová dráha, byť dnes v trochu jiné podobě, slouží cestujícím již od roku 1928. První visutá lanová dráha pro přepravu osob v bývalém Československu s celkovou délkou 3,1 kilometru a převýšením 644 metrů byla jednou z nejdelších ve střední Evropě a v době svého zániku nejstarší provozuschopnou kabinovou lanovkou bez rekonstrukce na světě. Lanovku provozovaly dlouhá léta státní dráhy ČSD. V šedesátých letech úřady rozhodly o výstavbě nové lanovky v odlišné trase a samotná výstavba začala v roce 1976. O čtyři roky později byl zahájen provoz na nové gondolové neboli kabinkové lanovce se čtyřmístnými kabinkami v odlišné trase o délce 2,3 kilometru a dolní stanice se od té doby nachází dále od centra Janských Lázní. Roku 1996 byla lanová dráha zprivatizována a o deset let později dočasně zrušena. Nový majitel v její trase postavil v roce 2006 zcela novou gondolovou dráhu s osmimístnými kabinkami s trojnásobnou přepravní kapacitou, která dostala název Černohorský express. Chvilku tedy pozorují lanovku a fotografují kabinky a okolí a zanedlouho se po krátkém občerstvení vrátím ke kolonádě, kde je umístěno Muzeum lázeňství. To bohužel je zavřené, a tak můj krátký pobyt v Janských Lázních končí. Vydávám se proto linkovým autobusem zpět do Trutnova, pomyslné brány do našich nejvyšších hor Krkonoš.

Trutnov, nebo Turnov?

Je to zvláštní, ale Trutnov si řada lidí stále plete s poměrně vzdáleným Turnovem, který se nachází až v sousedním Libereckém kraji. Denně prý dochází k řadě omylů u poštovních zásilek či si lidé pletou dopravní spojení. Trutnov má v povědomí pravděpodobně nejvíce lidí spojený s prvním českým prezidentem Václavem Havlem, který za socialismu nějaký čas pracoval jako dělník v tamním pivovaru Krakonoš a pobýval na nedaleké usedlosti Hrádeček, jež se stala takřka kulturním místem. Zajímavé podhorské město, kudy protéká řeka Úpa, přes níž vede devatenáct mostů a čtyři lávky, má bohatou historii. Podle katastrální rozlohy třinácté největší město České republiky založil podle jedné legendy pán z Trautenbergu, pod-



Historický střed Trutnova tvoří Krakonošovo náměstí.

ŠOTOINFO

Trutnov, kam první vlak dorazil v roce 1871, je významným železničním uzlem, kde se setkává hned pět železničních tratí. Konkrétně jde o tratě 032 Jaroměř – Trutnov, 040 Trutnov – Stará Paka – Chlumec nad Cidlinou, 043 Trutnov – Žacléř a 045 Trutnov – Svoboda nad Úpou, 047 Trutnov – Teplice nad Metují. Na trutnovském hlavním nádraží lze potkat vozidla Českých drah, konkrétně motorové řady 854 s řídicími vozy řady 80-29 či malé motoráčky řady 810, které používá i privátní společnost GJW Train Regio, která jezdí z větší části na trati 045. Na trutnovské hlavní nádraží jezdí v pravidelných intervalech i přímé rychlíky z Prahy, které jsou vedeny Břežlovci řady 750.7.



Černohorský express neboli kabinová lanovka na Černou horu jezdí po celý den.

le jiné rytíř Trut, když svedli boj s tamním drakem. Na paměť mytické události se ve městě každoročně v květnu konají slavnosti draka.

Určitě stojí za to navštívit hlavní Krakonošovo náměstí s řadou zajímavých domů, které je včetně celého historického jádra prohlášeno za městskou památkovou zónu. Slavnou bitvu z roku 1866 mezi rakouskými a pruskými vojsky připomíná naučná stezka „Po stopách války“, odkud je to z hlavního náměstí

čtvrthodinka chůze. Trutnov ale není jen historie, ale i žhavá současnost. Město žije kulturním životem, nadšenci do rockové hudby si připomenou bohužel již zrušený festival Trutnov Open Air Festival, jemuž se přezdívalo Východočeský Woodstock, jazzmani naopak mohou pookřát, protože na jaře i na podzim se koná ve městě mezinárodní jazzový festival s názvem Jazzinec. Na své si přijdou i milovníci komorní hudby na festivalu Trutnovský podzim. Mezi další každoroční kulturní a sportovní akce patří například Trutnovský jarmark, Trutnovské vinařské slavnosti, Den bitvy u Trutnova, Pivořesť a další. Tak nezbyvá než sednout na vlak a vyrazit za poznáním, ale třeba i zábavou do Podkrkonoší... ○



Rychlík R 62 přivezla v srpnu 1969 z Chebu už Laminátka, ale do Prahy ještě pokračoval Albatros.



Podoba plzeňského hlavního nádraží v 60. letech, kdy ještě fungovalo kolejiště tzv. rychlozboží (v popředí).

Plzeňské nádraží v proměnách času

Se začátkem platnosti nového jízdního řádu od 10. prosince 2018 byl po několika letech rekonstrukcí obnoven plný provoz hlavního nádraží v Plzni. Protože změny po více než století fungování v bývalých podobách dosáhly značného stupně, je zajímavé připomenout si na dnes už historických fotografiích některé bývalé podoby stanice.

Miroslav Petr | Foto: sbírka autora, Jaroslav Kocourek

Nejstarší stanice České západní dráhy v Plzni z roku 1862 zanikla během rozsáhlé přestavby na počátku 20. století společně s nádražími dalších soukromých drah, konkrétně Dráhy plzeňsko-březenské a Dráhy císaře Františka Josefa I. Už v roce 1898 byla otevřena nová výtopna v blízkosti pivovaru Prazdroj a obě stávající výtopy umístěné v prostoru současné osobní stanice byly zrušeny. Nová přijímací budova plzeňského nádraží, tehdy označované jako ústřední, byla slavnostně otevřena ministrem železnic 17. července 1907. Úplně první vlak z nových nástupišť vyjel ale až následujícího dne o páté hodině ranní. Stavbu provedla firma stavitele Rudolfa Štěcha podle návrhu Jana Bašty. Přijímací budova stanice, postavená v novorenesančním slohu, je architektonicky velmi zdařilá. Stavební firmě však úspěch ne-

přinesla, stavitel se dostal do finančních problémů a nakonec spáchal sebevraždu.

Dopravní a kolejové rozdělení

Kolejové uspořádání stanice z roku 1907 mělo jednu zajímavost. Průběžné dopravní koleje pro osobní vlaky po bocích přijímací budovy byly uspořádány tak, že zhruba uprostřed užitečné délky byly dopravně a kolejově rozděleny. Existovaly, a vlastně dodnes fungují východní a západní nástupní hrany jednotlivých nástupišť. V praktickém provozu proto byly vlaky přijíždějící z opačných směrů návštěvní zastavovány před výhybkami, které tvořily odvrát, respektive propojení se sousední dopravní kolejí. V principu tím docházelo k pravidelným vjezdům na obsazenou kolej. Ale vzdálenost, na kterou protijedoucí vlaky od sebe zastavovaly, byla větší než padesát metrů, čímž byla do držena předpisová podmínka pro bezpečnost

provozu. Pokud je autorovi známo, nedošlo během existence stanice k nehodě, při které by vjíždějící vlak projel místo správného zastavení u nástupiště. Při poslední přestavbě byla tato provozní zvláštnost plzeňské stanice podstatně omezena. Znamenalo to však zdokonalit zabezpečení a zvětšit počet nástupišť.

Následky válečného běsnění

Brzy ráno 17. dubna 1945 svrhlo 220 strojů anglo-amerického letectva na plzeňskou stanici a výtopnu 881 tun bomb. Tragická událost si vyžádala spoustu obětí – přímo v odbavovací hale nalezlo smrt 347 osob. Po výbuchu muničního vlaku dosáhl celkový počet obětí asi 850 osob. Výbuch nadzvedl kupoli přijímací budovy, která poté dosedla mimo ložiska. Opravy budov a kolejiště ale proběhly relativně rychle. Od 1. května 1949 nesla stanice název Plzeň Gottwaldovo nádraží. Nádraží zůstalo pak dlouho jediným v síti ČSD, které mělo v názvu jméno. V prosinci 1989 zařídilo Občanské fórum překrytí jména prvního komunistického prezidenta napsím „HLAVNÍ“ a od grafikonu 1990/91 změnu reflektovaly i jízdní řády.

Při velké přestavbě na začátku 20. století byla zbourána původní výtopna na jihozápadě nádraží a nahradil ji hospodářský oddíl, sklad rychlozboží a pošta. V polovině šedesátých let byly strženy staré provozní budovy na východním konci 1. nástupiště a postavena jedna nová. Vzniklo nové stavědlo XX. na východním zhlaví a na západním konci stanice fungovalo od roku 1981 nové stavědlo Radbuza. I tyto stavby, včetně nákladové stanice a celnice, byly postupně likvidovány. Ocelové mosty ze začátku 20. století, překlenující Mikulášskou třídu, jsou nyní nahrazeny železobetonovými konstrukcemi. Elektrizace stanice byla zahájena 30. června 1961 – nejdříve dostala trolej jen jižní skupina kolejí pro směry do Českých Budějovic a Chebu. Elektrizace severní části stanice, odkud jezdí hlavně vlaky do Prahy, Žatce a Kla-



Spontánní přejmenování zpět na hlavní nádraží během prosince 1989

tov, přišla na řadu až v roce 1966. V současnosti je trolejové vedení zrekonstruováno. Lávka pro pěší sloužila od prvotní přestavby v roce 1907 až do roku 1982, kdy byla nahrazena jinou, jednodušší. V 90. letech ji nahradil most pro automobilovou a trolejbusovou dopravu.

Různorodý vozidlový park

Kromě stavebních úprav a změn v kolejovém uspořádání je nyní patrný modernější park vozidel. V šedesátých letech byl výběr parních lokomotiv a vozů velmi pestrý i s raritními kousky. Stablní sestavu zahajovala parní řada 524.o, která sem patřila už od roku 1914. Sekundovaly klatovské stroje 365.o, které obsluhovaly také vlečkové koleje uhelných skladů a takzvaný Port Arthur. Přibližně v tomto historickém prostoru je dnes vybudováno nové autobusové nádraží. Blízk západu krátce na stejném místě v osmdesátých letech fungovalo kontejnerové překladiště, ale kdo ho dnes ještě pamatuje? S rychlíky – včetně slavného Západního expresu – tehdy projížděly Albatrosy řady 498.o. Od podzimu 1970 je nahrazovaly novější 498.1, které vozily také expresy z Prahy do Paříže. Dálkové osobní vlaky dopravovaly plzeňské a českobudějovické lokomotivy 475.1.

S nákladními vlaky se rozjížděly chebské, plzeňské a budějovické Štokry řady 556.o, případně Kremáky řady 534.03 dep Plzeň a Klatovy. Ze Zdic dojížděly Němky řady 555.o, od roku 1964 hlavně Mazutky 555.3. Občas projely některé stroje řad 423.o či 354.7. Z plzeňských dílen vytahovali opravené lokomotivy řad 534.o, 464.o, 387.o, 524.1, 354.1 a občas rarity – například 455.226 ze závodní vlečky. Na čekacích kolejích bývaly občas extra kousky zařazené do nákladních vlaků, jako byla například 524.1310 poslaná na opravu.



Na návštěvu Plzně přivezl v červnu 1965 ministra dopravy unikátní motorový vůz Ganz M 495.101.

Motorové vozy původních řad M 262.o Kredence a M 131.1 Hurvínky bývaly denním obrazem, raritou pak německá jednotka M 297.006. Posunovat začaly diesellové lokomotivy T 435.o a T 334.o, jen krátce pak řada T 444.o. Elektrické lokomotivy viděl divák z lávky nad kolejištěm nejdřív jen málokdy v pohybu. Oba střídané prototypy řady S 479.o a stroj E 479.102 zpravidla stály odstavené. Ignitronový prototyp dokonce depo ani nestihlo přečíslovat na správné označení S 479.102 a v létě 1966 ho zrušilo. Mezi obdivovaná vozidla patřila odstavená turbínová lokomotiva TL 659.002. V roce 1964 v Plzni zkoušeli prototypovou velkou Laminátku S 699.001 a společně s ní i Rabachory T 678.o. Ke koloritu dění dlouho patřily přepravy tuzemských a exportních elek-

trických lokomotiv výroby Škoda. Rok 1966 byl přelomový – z pražských Vršovíc přijel první diesellový Sergej a začaly dodávky čtyřnápravových Laminátek řady S 489.o. S nimi se objevily i nové osobní vozy řady Bai maďarské výroby. Přesto staré dvounápravové osobní vozy sloužily až do roku 1972 a během spartakiád ještě i později. Čmeláky řady T 669.o poslalo na staré plzeňské nádraží v roce 1967 nejdřív depo Libeň. Roku 1968 přišly nové Bardotky řady T 478.1 a v roce 1972 pak Břejlovci T 478.3. A v roce 1987 začal provoz rychlíků s novými dvousystémovými lokomotivami řady 363 na vozebním rameni z Prahy přes Plzeň až do Chebu.

V současnosti je výběr řad vozidel o něco skromnější, přesto je stále na co koukat. Zůstávají tradiční Břejlovci, Plecháče a Esa, stejně jako Laminátky ČD Cargo. Nově se naopak v Plzni objevuje vlajková loď ČD Pendolino, motorová jednotka RegioShark či Herkules německého dopravce Die Länderbahn. ◉



Cestovatelská atmosféra při odjezdu osobního vlaku ze 3. nástupiště v padesátých letech

Ztracený výpravčí

František Tylšar

Že Ostravsko je kraj rázovitý, ví dnes díky slovlům klasika téměř každý. Málokdo ale tuší, že jen o malý kousek dál – na severovýchod – leží území, o kterém se nebojím říct, že je ještě rázovitější...

Rozkládá se někde mezi Karvinou, Třincem a Jablunkovem. Ale jeho centrem je městečko Český Těšín. Už jeho název je zavádějící. Říká si Český, leží na Moravě a místní nemluví ani česky, ani moravsky. Jejich nářečí, zvané „ponaszymu“ (ponašimu), je zvláštní směs češtiny, slovenštiny, němčiny a polštiny. Kdo není zdejší, nebude rozumět. Podobně je to i s pravopisem, který oficiálně snad ani neexistuje. Proto budu ve dnešním vyprávění věty „ponaszymu“ psát v uvozovkách s českým překladem v závorce...

Páteří tohoto kraje je železnice nebo jak tady říkají „ajzlbóna“. Je to už více než čtvrt století, co jsem zde sloužil jako „šafner“ (průvodčí). Vožili jsme osobní vlaky po celém Ostravsku, ale také rychlíky od Žiliny až do Prahy. Na jednom z nich za mnou přiběhl celý udýchaný číšník z jídelního vozu, že si neví rady. Cestující prý mluví jaksi divně a asi i sprostě, a nedá se odbyt. Šli jsme tedy do „hospody na kolečkách“ a nervózní dáma středních let okamžitě spustila kadenci samopalu vzor 58, a jak jinak než ponaszymu: „Chciała bym cosikej do pičia, może być herbata!“ No, prostě chtěla něco k pití, například čaj. Stačilo pár slov českého překladu, číšník ho přinesl a následné placení pěti korun již proběhlo bez potíží, tedy beze slov...

Tak tato záhada měla jednoduché řešení. Mnohem složitější to bylo v případě ztraceného výpravčího. Ale hezky po pořádku.

Francis Krowka byl ve stanici Český Těšín služebně nejstarší. Pamatoval nejen parní

provoz, ale jak rád říkal i časy, kdy se na peroně střílelo, protože oficír SS to přehnal s konzumací místního likéru zvaného „vařonka“.

Toho dne Francis nastoupil do služby jako venkovní výpravčí, tzv. „placák“. To je ten, co slouží v dolní kanceláři a chodí ke každému vlaku s výpravkou, aby mu dal návštěví Odjezd rozkaz k další jízdě. Nad stropem jeho kanceláře sedí další výpravčí, tzv. vnitřní, který obsluhuje pult reléového zabezpečovacího zařízení a staví vlakové cesty. S ním tu slouží i operátorka, která má na starosti kromě jiného staniční rozhlas.



Digishock

Blíží se druhá hodina v noci a operátorka Maruška hlásí: Rychlík číslo 648 ze Žiliny do Havířova, Hranic na Moravě, Olomouce, České Třebové, Pardubic a Prahy přijede ke druhému nástupišti. Výpravčí Francis bere výpravku a vnitřní kolega ho ještě vidí, jak přechází přes koleje k zastavujícímu vlaku.

Po deseti minutách se operátorka podívá z okna a říká: „Kurče, čemu tyn rychlík niejedze?“ (Kruci, proč ten rychlík nejede?) Výpravčí u pul-tu jen zakrouží hlavou. Když se ale na panelu ani za dalších pět minut nic nemění, zakleje: „Francis mo isto biegunke, idym tam!“ (Franta má asi průjem, jdu tam!) Bere výpravku, a protože na peroně nikdo není, vlak vypraví.

Za půl hodiny odjíždí osobák do Frýdku-Místku a zase nic. Po Francisovi jako by se zem slehla. To už bylo divné. Začali ho tedy hledat. Nejprve na WC, potom v budově, v kolejisti i po celém nádraží. Nic, jako by ho nesli mimozemšťani. Za chvíli bude půl sedmé, konec směny. A zrovna dnes, když mě má střídat sám náčelník! Jak mu vysvětlím, že „placák“ není? A co hůř, Francis je předseda strany, co když se mu něco stalo? Hlavou nešťastného výpravčího se honily ty nejstrašnější představy o tom, jak stojí před soudem a kóktá svoji výpověď. Probral ho až zvonící telefon. Zvedl sluchátko a zamumlal do něho: „Těšín, co je?“

A na druhé straně se ozval známý hlas: „Vincek maler. Jak zech šel ku tynu rychlíku, bylo osiem minut do odjazdu. Zimno, jak swinia, tak zech se szednuť do jedničky. A isto zech i usnuť. Jak zech otvořil oko, vidzym napis ČES... Bylo fajnne, jynym zech odevřil to drugi, na ceduli bylo Česká Třebová. Pyty, glownie, aby sie to niedozwiedzioł stary.“ („Vincku, průser. Jak jsem šel k tomu rychlíku, bylo do odjezdu osm minut. Zima jak sviňa, tak sem si sednul do jedničky. A asi jsem usnul. Když jsem otevřel oko, vidím nápis ČES... To bylo fajn, jenže jak jsem otevřel to druhé, bylo na té ceduli ČESKÁ TŘEBOVÁ. Prosím tě, hlavně ať se to nedoví náčelník!“)

Za flašku vařonky to Vincek rád slíbil. A slíbil i bez ní... ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Stát posílí dálkové vlaky. Více spojí mimo špičku i rychlík do Č. Velenic

Ministerstvo dopravy představilo plány, jak si představuje provoz dálkových vlaků, na které ročně přispívá více než čtyři miliardy korun. Zveřejnilo první verzi návrhů jízdních řádů platných od prosince tohoto roku. Ve většině případů jde o navýšení počtu spojení zejména v okrajových časech. Zveřejněny jsou linky, u kterých MD počítá s přímým zadáním bez soutěže Českým drahám. Už dříve ministerstvo oznámilo například navýšení spojení na lince R8 mezi Brnem a Bohumínem. Úřad se k celé věci zatím nevyjádřil. Z výsledků tržních rozstřelů je ale patrné, že stát od příštího grafikonu v přepočtu na kilometr ušetří část peněz díky nižší ceně v soutěžích, proto si může dovolit objednat další vlaky. ČD potvrdily, že zvýšenou objednávku jsou připraveny pokrýt. Největší změny čeká spojení na jih Čech. Stát přidá počty Jižních Expresů, nově začne vypravovat čtyři rychlíky denně do Českých Velenic. K navýšení spojení dojde i na spojení Praha – Brno nebo do Plzně či z Prahy do Ústí nad Labem. zdopravy.cz 13. 3. 2019

Mimořádné kontroly strojvedoucích u Českých drah budou pokračovat

Mimořádné kontroly práce strojvedoucích, které spustily ČD kvůli vzrůstajícímu počtu incidentů a nehod na železnici, budou pokračovat. Shodla se na tom dozorčí rada podniku. Vedení společnosti podle ní postupovalo při řešení nehod správně. „Rada se shodla na vytvoření pracovní skupiny, která bude mít na starosti systematickou práci se strojvedoucími,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík. Stoupající počet mimořádných událostí na železnici byl jeden z hlavních bodů programu jednání dozorčí rady, které se uskutečnilo 13. března. Vedení ČD radě sdělilo příčiny nehod a opatření, které kvůli nim zavedlo. Jde zejména o zpřísnění kontrol práce strojvedoucích. ČD také oznámily, že na začátku měsíce provedly přes 300 mimořádných kontrol, pochybení nenašly. Podle společnosti tak při nehodách nejde o systematické chyby, ale o individuální selhání. Podle rady národní dopravy postupoval při řešení incidentů správně. Rada schválila i pokračování mimořádných kontrol, které mají i preventivní charakter. [ČTK 13. 3. 2019](http://ctk.13.3.2019)

4x denně zabloudí čistý přepych do Německa. Chvála na jídelní vůz ČD

Na nádražích severních německých velkoměst někdy stojí vlak, který s ostatními nemá nic společného. Vedle ICE s aerodynamicky tvarovanými lokomotivami působí jejich neotesaný vzhled, jako by se minul časem. Jeden z vagonů má větší, panoramatická okna, v něm řada kulatých nástolních lampiček se stříbrným podstavcem. Je to tenhle pohled, který je předzvěstí jedinečné atmosféry českého vlaku EuroCity. Čtyřikrát denně jezdí mezi Hamburkem a Prahou. Vínový interiér, skleněná vitrina mezi prostorem pro cestující a kuchyní se seřazenými láhvemi vína vyznačují velkorysost. V jídelním voze českého EuroCity přežívá tušení starého Orient-Expressu. Na jídelníčku stojí klasické kuchyně jak české, tak i z dob císaře pána, vedle řízku i proslulá svíčková na smetaně, s ubrusovým knedlíkem a brusinkami, domácí gulášová polévka a prvotřídní palačinky. Shrnuto a podtrženo, český jídelní vůz je jedno z posledních míst, kde se podává to, co se označuje pojmem „domácí strava“. [Die Zeit 14. 3. 2019](http://diezeit.14.3.2019)

ZAVÁDĚCÍ CENY

Připravili jsme pro vás novinku pobytovo-poznávacích zájezdů do několika exotických destinací s odletem z Prahy do Dubaje a dále s přelety a noclehy do těchto míst:

8 a 9denní Dubaj a Zanzibar (možnost 3*, 4*, 5* hotely)
 Cena od 25 900 Kč se snídaní

8 a 10denní Dubaj a Maledivy (možnost 3*, 4*, 5* hotely)
 Cena od 44 600 Kč se snídaní/polopenzí

8 a 9denní Dubaj a Omán (možnost 4*, 5* hotely)
 Cena od 28 000 Kč se snídaní

9denní Dubaj a Nepál (možnost 4*, 5* hotely)
 Cena od 27 000 Kč se snídaní

10denní Dubaj a Malajsie a Brunej (možnost 4*, 5* hotely)
 Cena od 30 600 Kč se snídaní

Cena zahrnuje: ubytování, stravu a dopravu dle popisu, transfery, anglicky mluvícího delegáta, komplexní cestovní pojištění.

Více informací na www.cdtravel.cz, tel. 972 243 051-5.



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

Po kolejích do historie



Vydejte se **nostalgickými vlaky** poznávat železniční minulost zblízka.

- ČD Muzeum s expozicemi v Lužné u Rakovníka a v Olomouci
- výletní a zážitkové vlaky a vlaky na objednávku

Zajímavé akce 2019

- 6. 4. se letos poprvé roztočí kola parního vlaku v rámci akce „Párou Prahou“ na trase Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Hostivice – Zličín a zpět. Svezte se malebnou „Hrbatou a Semmeringem“ i 11. 5., 22. 6. a 19. 10.
- 6. 4. vyjíždí z pražského hlavního nádraží do Ladova kraje „Kozel expres“, jehož cesta je spojena s prohlídkou pivovaru Velké Popovice. Přijďte se i vy každou sobotu až do 21. 9.
- 19.–20. 4. si přijďte užít Velikonoce do ČD Muzea v Lužné u Rakovníka a svezte se parním vlakem do Stochova a zpět.
- 11. 5. s námi oslavte 180 let trati Břeclav – Brno.

www.cd.cz/nostalgie





6. dubna, 11. května, 22. června a 19. října 2019

Projeďte se po Praze parním vlakem!

O sobotách 6. dubna, 11. května, 22. června a 19. října se můžete projet parním vlakem po nejkrásnějších tratích v metropoli. V tyto dny se konají vždy dvě nostalgické jízdy, na první se parní vlak vydá ze smíchovského nádraží v 10:25 hodin, na druhou ve 14:16. A kudy pojedete? Ze Smíchova zamíří do Prokopského údolí. Až do Rudné u Prahy jede vlak po trati, již se přezdívá Hrbatá. Z Hostovic do stanice Praha-Smíchov projíždí vlak po trase tzv. Buštěhradské dráhy, na které překonává 150 výškových metrů. Pro svůj profil a okolní přírodní scenérie si trať vysloužila označení odvozené podle známé rakouské horské železnice – Pražský Semmering. Závěrečný úsek cesty umožňuje přímo z vlaku obdivovat bájnou vyšehradskou skálu, pankráckou pláň s moderními budovami a z železničního mostu přes Vltavu panorama historické Prahy. Okružní jízda stojí 250 Kč, pro seniory nad 65 let a děti 150 Kč. Pokud pojedete jen ze Smíchova do Hostovic nebo zpět, zaplatíte 140 Kč, respektive 80 Kč. Jízdenky koupíte u všech pokladen ČD, předprodej začíná vždy 60 dní před jízdou.

Nejbližší železniční stanice: Praha-Smíchov (sev. n.)/Praha-Řeporyje/Rudná u Prahy/Hostivice/Praha-Zličín



do 30. dubna 2019

Do Brna na koncerty jazzových legend

Patříte mezi fanoušky jazzu? Pak se vypravte do Brna na některý z hudebních večerů, které se konají v rámci mezinárodního festivalu JazzFest-Brno. Zavítají sem takové jazzové hvězdy jako Dianne Reeves, John McLaughlin nebo třeba trojnásobný držitel Grammy Stanley Clarke. Festival vzdá poctu legendám české scény Contrabandu Milana Svobody a Luboši Andrštovi. Na programu nechybějí ani koncerty osobností současného českého jazzu – Jaromíra Honzáka a Michala Nejtka. Více na www.jazzfestbrno.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n. (Brno Dolní n.)



13. dubna 2019

Otevírání jara v Hradci nad Moravicí

V Hradci nad Moravicí se v sobotu 13. dubna koná tradiční akce Otevírání jara a zahájení turistické sezony. Program začíná v 9:15 hod. před branou Červeného zámku. Kromě pestrého kulturního programu budou pro zájemce připraveny také tři turistické trasy. Do Hradce nad Moravicí se můžete svést zvláštním vlakem taženým dieselovou lokomotivou Bardotkou. Vlak odjíždí 8:25 hod. ze stanice Ostrava-Svinov a lze do něj přistoupit také v Hájí ve Slezsku, ve Štítině nebo ve stanici Opava východ. Více informací na www.cd.cz/zazitky (Doporučujeme).

Nejbližší železniční stanice:
Ostrava-Svinov/Opava východ/Hradec nad Moravicí ad.



6. dubna 2019

S párou na veletrh Tourism Expo

Na olomouckém výstavišti se 5. a 6. dubna koná veletrh Tourism Expo, který se zaměřuje na podporu cestovního ruchu, lázeňství a zdravotní rekreace. V sobotu 6. dubna se můžete svést k olomouckému výstavišti (na zastávku Olomouc-Nová Ulice) historickým vlakem taženým naší nejstarší provozuschopnou parní lokomotivou Kocúr (314.303). Vlak odjíždí z olomouckého hlavního nádraží v 9:30, 11:30 a 13:30 hod. Jednosměrná jízdenka stojí 50 Kč, pro děti 6 až 15 let 30 Kč, mladší cestují zdarma. Jízdenky koupíte u průvodčích před nástupem do vlaku.

Nejbližší železniční stanice:
Olomouc hl. n./Olomouc-Nová Ulice/Olomouc město ad.

Foto: Miloš Kráček, Andrea Palmucci, Dreamstime.com, Jiří Dobiáš

Železničář

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

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