

Železničář

28. DUBNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



9

ROČNÍK XXIV

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Nejen o výsledcích hospodaření Skupiny České dráhy hovořil s redakcí Železničáře předseda představenstva a generální ředitel ČD **Pavel Krtek**.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Cestující směřující vlakem z **Prahy do Berouna** čekají kvůli opravám třetího koridoru další výluky. SŽDC však neplánuje jen dílčí opravy, ale i rozsáhlou rekonstrukci.

12-13 TÉMA

Jste pozornými čtenáři našeho časopisu? Pokud ano, pak právě vám je určena **velká jarní soutěž** Železničáře o zajímavé a hodnotné ceny. Správné odpovědi najdete v předchozích číslech.

15 ZAHRANIČÍ

ZSSK po zhruba roční pauze obnovila na hlavní slovenské trati z Bratislavy do Košic provoz vlaků **vyšší kategorie InterCity**. V únoru na této trase začaly jezdit čtyři páry vlaků IC.

16-17 RECENZE

Tentokrát jsme v naší recenzi zaměřili na **doplňky modelových kolejišť**. I ty nejmenší detaily totiž tvoří celek a významnou měrou ovlivňují celkový dojem z hotového i rozpracovaného díla.



18-19 CESTOPIS

Vyrazit na sklonku zimy do neprostupných houštin a hledat zbytky úzkorozchodné dráhy může jen opravdový nadšenec. U **Františkových Lázní** nachází se síť kolejí, po níž už desítky let sváží rašelinu do balneo provozu, tak proč to nezkusit?

20-21 HISTORIE

Tenhle napohled ztřeštěný nápad jsem začal rozvíjet s kamarádem a kolegou Vládou někdy v polovině 80. let. Prvotní nápad – **objet vlakem** naší dnes již bývalou republiku – jsme začali pomalu rozpracovávat do detailů. Jak to dopadlo?



Železničář

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

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

TITULNÍ FOTO: MATOUŠ VINŠ, jednotka CityElefant poblíž zastávky Srbsko na trati Praha – Beroun





SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

snad každý měsíc v roce má ve společnosti České dráhy předurčeny některé pravidelné aktivity, jež – vedle řešení běžného provozu a všech aktivit s tím spojených – realizujeme. Jednou z nich je procesní dokončení všech kroků nad účetní závěrkou minulého roku a zveřejnění kompletních hospodářských výsledků Skupiny České dráhy. V tomto čísle vám je přinášíme úplně čerstvé. Vaše oblíbené periodikum je tak tím, kde si o tom můžete přečíst jako první i s komentářem generálního ředitele.

K dubnu patří další tradiční aktivita – bezpečnostní projekt Preventivní vlak. Letos jsme odstartovali již 10. ročník a těšíme se na další stovky teenagerů, kteří absolvují zhruba dvě hodiny interaktivní prezentace pravidel bezpečného chování na železnici včetně nácviku poskytování první pomoci. První běh letošního jubilejního ročníku jsme připravovali pro jižní Čechy, aniž by kdokoli mohl předvídat, že sem přijedeme jen několik málo dnů po tragédii, před kterou má náš projekt také varovat – dva dospívající kluci si krátili volný čas vylezením na nákladní vagon stojící na elektrifikované koleji. Realita života je jiná než u virtuálních počítačových her – zásah elektrickým proudem přišel „s železnou pravidelností“, bohužel. Oba chlapci mají veliké následky a bojují o život. Preventivním vlakem za dobu jeho existence prošlo více než 16 tisíc mladých lidí a všichni věříme, že společně přispíváme k předcházení obdobným lidským tragédiím, byť ne vždy nás studenti navštíví včas. Pravdou stále je, že železnice zůstává bezpečnou, i když se neustále zrychluje a modernizuje. Stačí jen v prostoru dráhy dodržovat elementární pravidla chování.

Duben má v našich diářích rovněž stále datum, tentokrát významné pro tvorbu železničního jízdního řádu, jež vyplývá ze zákona. Proběhlo zadání tras pro tzv. přednostní přiděl kapacity dopravní cesty pro vlaky vedené v objednavce krajů a států. Příprava jízdního řádu se tím dostává do další fáze. Jednání o rozsahu dopravy a dalších okolnostech nového jízdního řádu však probíhají nadále, ale rozsah objednávané dopravy je již v podstatě definovaný.

Ruku v ruce s provozem vlaků jde i další fakt, který národní dopravce řeší již několik let. Kvalitní služby ČD musí zajišťovat fundovaní lidé. Ty velkým dílem máme, ale nepodceňujeme ani potřebnou přípravu nových posil. Stipendijní program ČéDés, jehož další ročník je v přípravě, je jednou z cest, jak si kvalitní zaměstnance připravit. Aktuálně nabízíme za výhodných podmínek studentům možnost připravit se na zodpovědné povolání strojvedoucího nebo zaměstnance v profesi zajišťované dnes organizační jednotkou Zákaznický personál, zejména vlakvedoucí.

Duben je v neposlední řadě rovněž obdobím, kdy dokončujeme přípravu všech nabídek pro letní sezonu. Naším cílem je umožnit jednak výhodné cestování, ale i kvalitní strávení času při cestách, jejímž cílem jsou volnočasové aktivity našich zákazníků. Rozjeli jsme naplno všech sedmadvadesát cyklopůjčoven ČD Bike, průběžně otvíráme další nové směnárny v osobních pokladnách, ke spuštění je připraven rozšířený jízdní řád spojnice pražského hlavního nádraží s Letištěm Václava Havla – Aeroport Express. A mnoho dalšího...

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Lokomotivu Kocour v barvách dceřiné společnosti ČD Cargo zachytil svým fotoaparátem **Marek Sedláček** na trati z Šumperku do Velkých Losin a Kotů nad Desnou, poblíž stanice Petrov nad Desnou. Vzpomínku na loňské léto v podobě osobního vlaku poblíž Týnce nad Labem nám poslal **Jindřich Peřinka**.



Michal Štěpán

člen představenstva ČD
zodpovědný za osobní dopravu



Společnost DVI spolupracuje s agenturou CzechInvest

Předsedkyně představenstva Dopravního vzdělávacího institutu (DVI) Blanka Havelková a generální ředitel agentury CzechInvest Karel Kučera v dubnu podepsali smlouvu o poskytování vzdělávacích služeb v oblasti měkkých dovedností. Pro DVI, dceřinou společnost mateřských Českých drah, uzavřený kontrakt představuje významné navázání spolupráce s novým a důležitým obchodním partnerem. Propojením soft skills a technického vzdělávání rozšiřuje DVI své portfolio vzdělávacích aktivit a plní jeden ze svých strategických cílů – stát se moderní vzdělávací institucí. Dopravní vzdělávací institut je společností se silným zájemem poskytující služby především v oblasti železničního vzdělávání. (red)

Preventivní vlak zamířil do jižních Čech

Preventivní vlak bezpečné železnice, úspěšný projekt Českých drah, pokračuje i letos. Jarní cestu odstartoval 18. dubna na nádraží v Českých Budějovicích, odkud zamířil do Strakonice, Jindřichova Hradce a Tábora a na konec zavítá do Benešova u Prahy. ČD Preventivní vlak pořádají od roku 2007. Určený je pro žáky základních škol a studenty středních škol a učilišť. Za deset let ho navštívilo už 16 tisíc mladých lidí. „V preventivním vlaku mladí lidé uvidí jak končí zbytečná rizika spojená s nerozváženým hazardem, frajerstvím nebo obyčejnou nepozorností,“ řekl člen představenstva ČD Michal Štěpán. České dráhy se dlouhodobě zaměřují na prevenci. Jako národní dopravce cítí společenskou odpovědnost a snaží se apelovat na děti a jejich prostřednictvím na dospělé. ČD společně se SŽDC připravily tři stanoviště, kterými postupně účastníci prochází. Prvním vagonem je speciální kinovůz, druhým hasičský vůz a hasiči. Na závěr studenti čeká diskuze s odborníky, kteří se nehodami na železnici zabývají. Účast v Preventivním vlaku je bezplatná, náklady hradí organizátoři. (red)

Všudybylka ozdobila drážďan

V pořadí již devátého mezinárodního setkání parních lokomotiv v drážďanském Altstadtu se o víkend 7. až 9. dubna zúčastnil také český zástupce železniční historie. Ozdobit tradiční akci pro milovníky nostalgie, kterých se letos do Drážďan



Hurvínek vítal jaro na Bezručku

Velikonoční svátky na Bezručické lokálce zpestřil provoz historického motorového vozu M 131.1418. Hurvínek se na Velikonoční neděli osmkrát projel mezi Bezručicemi a Kokašicemi, respektive Pňovany. Jízdu nostalgickým vlakem si nenechalo ujít přes tisíc návštěvníků. Ti se mohli pokochat exponáty bezručického železničního muzea anebo se svězt historickým autobusem Krasíkovský expres do nedalekého statku. Součástí nedávných oslav jara na západě Čech byl i pátý ročník Pochodu za mašinkou do Bezručic – trasa začíná u bezručického nádraží a návštěvníky zavádí na málo známá místa regionu. Délka je 11 až 20 km a je možné ji kombinovat se spoji Krasíkovského expresu. Nostalgie se ještě na Tachovsko vrátí 15. a 16. července a 5. a 6. srpna letošního roku. Konat se tady budou další Bezručická parní léta. (hol)



skou lokparádu

vydalo přes dvanáct tisíc, přijela také luženská Všudybylka 354.195. Lokomotiva vyrobená v roce 1925 v První českomoravské továrně na stroje v Praze dělala společností takovým ikonám německé drážní historie, jako například rychlíkovému stroji 01.173 nebo nákladní legendě 52.8079. Drážďany jsou významnou dopravní křižovatkou nedaleko česko-saské hranice. První vlaky z Prahy do saské metropole dorazily v polovině 19. století. Železnice patří k Drážďanům ale ještě déle, a to od roku 1839, kdy byla otevřena první dálková železniční trať Drážďany – Lipsko. (rub)



FOTO: ČD

Dopravce v Regensburgu lobboval za lepší spojení

Železniční spojení Prahy, Plzně a Mnichova je tristní. Na tom se shodli zástupci Českých drah, Bundestagu, Evropského parlamentu, CERU i Plzeňského kraje při nedávném jednání v bavorském Regensburgu, které inicioval generální ředitel a předseda představenstva ČD Pavel Krtek. A právě národní dopravce dlouhodobě poukazuje na mizerný stav infrastruktury. Krtek připomněl, že doba jízdy po jednokolejné a neelektrifikované trati se dvěma úvratěmi je z Prahy do bavorské metropole šest hodin. Tedy spojení diskvalifikuje v boji o zákazníky osobní i nákladní dopravu. V německém příhraničním úseku je dokonce zaveden noční dopravní klid. Mezinárodní doprava je pro ČD segmentem, který se dynamicky rozvíjí a generuje vysoké tržby. Národní dopravce se proto ve spolupráci s německými partnery zaměřuje na kvalitu spojení a služeb mezi Prahou a Mnichovem. Tlak na německé orgány se v poslední době zvýšil i ze strany vrcholných představitelů České republiky. Snahou je, aby se spojení dostalo do priorit spolkového plánu rozvoje dopravní infrastruktury. (hol)



Ve Sněmovně se na konferenci hovořilo o liberalizaci trhu

Co přinese liberalizace tuzemské železnici? To bylo nosné téma triadvacátého kolokvia Želaktuel 2017, které 21. dubna hostila Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR. Na přednáškách kromě jiného zazněly názory na tržní pilíř liberalizačního balíčku, problematiku otevřeného trhu a zajištění dopravní obslužnosti či postřehy z liberalizace ve Švýcarsku a Bavorsku. Zástupce ministerstva dopravy pak přiblížil roli státu při zajišťování dopravní obslužnosti po roce 2019 a úlohu národního dopravce České dráhy po tomto datu. Želaktuel pořádaly Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice spolu s podváborem pro dopravu Sněmovního hospodářského výboru. (hol)



Na Svátek práce vypraví České dráhy z pražského hlavního nádraží do Ostravy zvláštní expresní vlak Retro Ostravan, v jehož čele pojede elektrická lokomotiva E 499.085. V soupravě budou kromě jídelního vagonu řazeny rekonstruované původní vozy první a druhé třídy řad A, B, AB a BDs. V případě zájmu veřejnosti jsou ČD připraveny připojit i salonní vůz. Cestování ve stylu retro se přizpůsobí také nabídka jídelního vozu – chybět nebude například svíčková, Metro dezert nebo řízek v chlebu. Z metropole Ostravan vyjíždí v 6:28 a pokračuje přes Pardubice (7:32) a Olomouc (8:59) až na ostravské nádraží střed (10:05). Zpět se vypraví v 17:55 a do cíle přijede ve 21:26. V ceně zpátečního jízdného je catering podle zvolené vozové třídy a zvýhodněný program v Ostravě. Letos vyjede dobová souprava ještě 13. června (Czech Raildays), 23. září na Národní den železnice do Bohumína a 28. října opět do Ostravy. (hol)

Na Prvního máje opět vyjede Retro Ostravan

Klíčová je pro nás příprava obchodního modelu po roce 2019

Skupina ČD loni dosáhla nejlepšího výsledku od roku 2009. Čistý zisk činil 882 milionů korun. Výrazně se však nezvýšil jen hospodářský výsledek po zdanění, zlepšení je patrné i v dalších důležitých ukazatelích. Nejen o tom jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Pavlem Krtkem.

RADEK JOKLÍK | FOTO: MICHAL MÁLEK

Skupina České dráhy zveřejnila výsledky hospodaření za rok 2016. Jste s nimi spokojený?

Vždy můžeme být lepší a měli bychom se o to také neustále snažit. Tady bych ale připomenul, že současný obchodní model v osobní dopravě prakticky neumožňuje, aby její výsledky byly vyrovnané, protože všechny náklady spojené se zajištěním základní dopravní obslužnosti nejsou plně kryty. Proto nechci mluvit o spokojenosti, i když je pravda, že Skupina loni dosáhla vůbec nejlepšího výsledku od roku 2009, kdy jsme podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) začali konsolidovat a emisemi dluhopisů vstoupili na kapitálové trhy. Čistý zisk byl 882 milionů korun, což zní povzbudivě. Výrazně se ale nezvýšil jen hospodářský výsledek po zdanění, lepší jsou také další klíčové ukazatele. Provozní výsledek hospodaření před odpisy (ukazatel EBITDA) se meziročně zvýšil o 1,40 mld. korun na 8,32 mld. korun a provozní výsledek hospodaření (ukazatel EBIT) o 1,34 mld. korun na 2,23 mld. korun.

Co především přispělo k tak dobrému výsledku?

Je potřeba říci, že se na tom podílela osobní i nákladní doprava, kdy oba tyto hlavní segmenty vykazaly meziročně lepší výsledky. Právě již zmíněná osobní doprava například dosáhla zvýšení tržeb v řádu stovek milionů korun. Důležitým, byť mimořádným, vstupem pak byly příjmy z prodeje majetku. Hlavně šlo o pozemky u pražského Masarykova nádraží a také o nádražní budovy, které jsme prodali Správě železniční dopravní cesty. Po dlouhých letech, kdy se o tom jen mluvilo, jsme tyto významné transakce dotáhli.

Da se tedy říci, že loňský rok byl pro Skupinu České dráhy dobrý?

Ještě stále řešíme některé významnější problémy, které jsme zdědili po svých předchůdcích. Mnohdy z hluboké minulosti. Ale loňský rok přinesl řadu pozitivních událostí. Na jaře nám agentura Moody's zvýšila ratingové hodnocení na stupeň Baa2. Následně jsme po úspěšné roadshow ve Frankfurtu, Curychu, Vídni a v Londýně emitovali eurobondy v hodnotě 400 milionů EUR a z výtěžku této emise splatili starší dluhopisy z roku 2011. Díky výhodnějším podmínkám se nám loni podařilo snížit náklady spojené s obsluhou dluhu o 67 milionů korun, což se spolu s vyššími tržbami z hlavní činnosti, úsporami provozních nákladů a s mimořádnými prodeji majetku promítlo do meziročního zlepšení hospodářského výsledku Skupiny o téměř 2,23 miliardy korun. V osobní dopravě nás nicméně trápí současný obchodní model, kdy osobní doprava je stále ztrátová, byť samotná entita ČD již loni hospodařila prakticky vyrovnaně a skončila červenou nulou.

Jak je na tom tedy samotná osobní doprava?

Podle IFRS přispěl segment osobní doprava k lepšímu výsledku Skupiny meziročně vyššími tržbami, a to o 498 milionů korun. Jen tržby z prodeje jízdenek byly vyšší o téměř 260 milionů korun, což je primárně způsobeno růstem počtu cestujících. Celkem jich loni bylo 171,5 milionu. Pozitivní trend jsme zaznamenali hlavně v mezinárodní, ale také ve vnitrostátní příměstské dopravě, kde jsou naše vlaky součástí integrovaných dopravních systémů. Zúročují se tím pokračující investice do modernizace vozidel a do zkvalitňování služeb. Osobní dopravě zároveň o 100 milionů korun klesly náklady výkonové spotřeby a ačkoli skončila ztrátou 644 milionů korun, oproti roku 2015 se zlepšila o téměř 780 milionů korun.

Kdy se podle vašeho odhadu podaří dostat osobní dopravu do zisku?

Rádi bychom, aby osobní doprava hospodařila vyrovnaně co nejdříve, ale do účetnictví se promítají nejen realizované příjmy a výdaje, které se dají aktivitou firmy ovlivnit, ale také mimořádné události, na něž firma musí vytvořit rezervy, a pochopitelně i vnější vlivy, jako jsou například výluky SŽDC.

Mateřská společnost České dráhy se ale tomuto cíli loni dost přiblížila, je to tak?

Ano. Podle českých účetních standardů skočila firma na červené nule, jak jsem již zmínil.

V roce 2016 se dařilo i dceřiným společnostem.

Tradičně největší vliv na výsledek Skupiny má segment nákladní doprava. Podle IFRS skončilo jeho loňské hospodaření s čistým ziskem 935 milionů korun, což představuje meziroční zlepšení o 359 milionů korun. Tady asi můžeme hovořit o spokojenosti, ne?

Tento výsledek je o to cennější, že rok 2016 byl pro akciovou společnost ČD Cargo velmi náročný. Sílicí konkurenční boj mezi železničními a silničními dopravci nebo zpomalení růstu čínské ekonomiky, které způsobilo pokles výkonů u většiny operátorů kombinované dopravy, se podepsaly na snížení tržeb z přepravy zboží na domácím trhu. Naproti tomu se ale dařilo v zahraničí. Stejně jako osobní doprava, i ČD Cargo šetřilo náklady spojené s nákupem trakční energie a paliva a pozitivně se v jeho ekonomice projevila rovněž sleva za železniční dopravní cestu pro přepravu jednotlivých vozových zásilek. Celkově tak hospodářský výsledek předčil očekávání a pomohl Skupině ČD dosáhnout výrazného zisku.

„ Skupina loni dosáhla vůbec nejlepšího výsledku od roku 2009, kdy jsme podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) začali konsolidovat a emisemi dluhopisů vstoupili na kapitálové trhy. Čistý zisk byl 882 milionů korun, což zní povzbudivě. “



PAVEL KRTEK

Studia na francouzské státní technické univerzitě École Centrale Paris úspěšně ukončil v roce 1994. Po roce povinné základní vojenské služby začal pracovat u nadnárodní společnosti Lafarge Cement, světové dvojky ve výrobě cementu. Následovalo devět let v rafinérsko-petrochemické skupině Unipetrol, kde působil na různých pozicích, z toho například v centrále jako šéf finančního controllingu, pak jako finanční ředitel divize železniční dopravy Unipetrol Doprava v Litvínově. V únoru 2014 se stal členem představenstva Českých drah a od 1. března rovněž náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku. Do čela národního dopravce byl zvolen 10. listopadu 2014 a zastává funkci předsedy představenstva ČD.

Jaké zásadní úkoly stojí před managementem v roce 2017?

V první řadě bych řekl, že máme schválený podnikatelský plán na rok 2017, který je realistický a počítá s dalším zlepšováním hospodářských výsledků. Aktuálně probíhají prezentace pro agenturu Moody's, která nás sice hodnotí průběžně po celý rok, ale tradičně v jarním období vydává naše hodnocení a my máme ambici mezinárodní rating na stupni Baa2 obhájit. Co je velmi důležité, je příprava obchodního modelu po roce 2019, kdy nám skončí desetileté smlouvy se státem a kraji. Může se zdát, že je na to ještě čas, ale my aktivně komunikujeme s objednateli a chceme je přesvědčit o tom, že pro ně chceme být spolehlivým partnerem i v příštím období. A myslím si, že jim máme co nabídnout. Služby zajišťujeme síťově v celém státě, neustále se zlepšujeme a své závazky v rámci zmíněných desetiletých smluv plníme.

Zásadní vliv na budoucnost akciové společnosti České dráhy bude mít průběh otevření trhu osobní železniční dopravy. V této souvislosti se mluví o rizicích jak pro zákazníky, tak pro samotného národního dopravce. Jak je podle vás potřeba postupovat, abychom se jim vyhnuli?

Je to pro nás naprosto zásadní téma. Na úrovni EU byl přijat takzvaný 4. železniční balíček, který stanoví základní pravidla otevření trhu. Teď je potřeba včas a správně transponovat tato pravidla do českého práva. Je důležité vědět, že 4. balíček umožňuje do roku 2023 uzavírat smlouvy na zajištění základní dopravní obslužnosti napřímo až na deset let. A v zahraničí se to děje. Tím získáme čas, který potřebujeme k tomu, aby si stát ujasnil, co od plně liberalizované železniční dopravy po roce 2023 očekává, které služby chce z veřejných rozpočtů platit a které nikoli, a na základě toho si nastavit harmonogram a pravidla liberalizace. Přílišný spěch se může nevyplatit. Existuje riziko narušení systému síťového zajišťování služeb, jejich omezení, riziko prodražení veřejné železniční dopravy pro stát, ale samozřejmě i riziko pro České dráhy, které mohou být významně poškozeny. Neotevřít se totiž trh v České republice, ale v celé Evropské unii. A pokud státy kolem nás své trhy zakonzervují do roku 2033, tak jejich dopravci přijdou k nám, zatímco my k nim nebudeme moci. Když pak doma přijdeme o část trhu, nedostaneme příležitost tuto ztrátu nahradit jinde. Nezapomínejme přitom na to, že živíme 15 000 rodin našich zaměstnanců, máme 35 miliard dluhu a dluhopisy kotované na burze. Patříme státu, a tím pádem máme závazky vůči 10, 5 milionům občanů České republiky a také vůči věřitelům. ◇

Jízdu z Prahy do Berouna ztíží výluky

Cestující mířící vlakem z Prahy do Berouna čekají kvůli opravám třetího koridoru další výluky. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) však neplánuje jen dílčí opravy, ale i rozsáhlou rekonstrukci. Na scéně se také znovu objevily plány na výstavbu tunelů.

JOSEF HOLEK | FOTO: MATOUŠ VINŠ

Přestože počet cestujících ve vlacích na trati mezi Prahou a Berounem stále roste, je trať č. 171 v nevyhovujícím stavu – spoje tak často nabírají zpoždění, a to i v řádu desítek minut. Nezřídká musí kvůli závadám na infrastruktuře soupravy měnit směr jízdy ještě před příjezdem do cílové stanice. SŽDC na zcela nevyhovující stav zareagoval stavebními pracemi, které s sebou ovšem nesou četná omezení. Kromě toho se opět otevřela otázka vedení trati v tunelu.

Na zmíněném úseku třetího koridoru stále běží projektová příprava optimalizace. Aktuálně je část trati rozdělena na čtyři samostatné stavby, přičemž z hlediska projektové přípravy je nejdále úsek Praha-Smíchov – Černošice. „Tady bychom chtěli v příštím roce začít s první etapou této stavby,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš.

Problémy s EIA

Hotovo chce mít SŽDC do osmi let. Komplikované je ovšem projednávání územního řízení a stavebního povolení pro lokalitu okolo Černošic. Kromě toho vážne i řízení k vyhodnocení vlivů na životní prostředí (EIA). „Je prav-

dou, že bylo původní řízení EIA na úsek Černošice – Beroun zastaveno. Respektive se tento dlouhý úsek rozdělil na tři samostatné stavby a pro každou z nich bude projednávána EIA samostatně,“ potvrdil Illiaš. Je totiž žádoucí, aby se optimalizace některých úseků co nejdříve urychlila, protože některé méně problematické úseky byly limitovány těmi, kde je řízení EIA napadáno či se časově protahuje kvůli vyřazování velkého množství připomínek.

Potíže jsou nyní i s projednáváním mimoúrovňového křížení ve Velké Chuchli. „Pokud se nám nepodaří projednat v dohledné době územní rozhodnutí na jednu z možných variant stavby a tou bude modernizace stanice Radotín. Samozřejmě děláme vše pro to, abychom mohli tento úsek stavět celý a najednou,“ konstatoval Marek Illiaš.

Studie na tunely

Po konci optimalizace se provoz na trati zrychlí, nikoli však na obvyklých 160 km/h, ale na 140 km/h pro soupravy s naklápěcí skříní, respektive 120 km/h pro ostatní vlaky. Celá stavební akce, tedy modernizace úseku mezi Smíchovem a Berounem, vyjde na zhruba deset miliard korun.

Ve hře už je i vedení kolejí tunelem. „V letošním roce plánujeme zadání studie proveditelnosti,“ potvrdil Illiaš. Ta by měla řešit novou trať mezi Prahou – Berounem, respektive Hořovicemi, kde budou zvažovány

PŘES RUDNOU JEN S NAFTOU

Třetí tranzitní koridor lze v úseku mezi Prahou-Smíchovem a Berounem objet po nedávno modernizované železniční č. 173 přes Rudnou u Prahy. Ta bohužel zatím není elektrifikována. To přidělová starosti především Českým drahám, které mohou na trať nasadit pouze jednotky či soupravy nezávislé trakce. V úvahu tak reálně přichází stávající Regionovy, případně rychlíky do Protivína a Českých Budějovic vedené soupravou s motorovým vozem řady 854. Nehledě na výrazně menší kapacitu tratě. „Projekt byl spolufinancován z prostředků EU, a tudíž je jakýkoliv výraznější zásah do stavby aktuálně omezen dobou udržitelnosti projektu a to je deset let,“ vysvětlil mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Do roku 2026 se tedy s úsekem nikterak hýbat nebude.

dvě tunelové varianty. Jedna je mezi metropolí a Berounem, druhá počítá s vedením po povrchu i tunelech a navíc bude míjet složité údolí Berounky. „Odbočuje již u Hořovic a směrem na Prahu se vrátí před Radotínem,“ nastínil plány mluvčí. Stávající a modernizovaná trať bude sloužit regionální dopravě. Kdy budou tunely zprovozněny a kolik budou stát, nechce v tuto chvíli nikdo predikovat. „Vše vyplyne až z projednání studie proveditelnosti,“ zmínil Illiaš. ◆

AKTUÁLNÍ OMEZENÍ

Pražské oblastní ředitelství SŽDC už nyní pracuje alespoň na opravě sedm kilometrů dlouhého úseku mezi Karlštejnem a Berounem. Dělníci tu vyměňují kolejnice v kolejích 1 a 2 a mění izolátory trakčního vedení. Výluka začala 20. dubna a skončí 5. července. Od 27. dubna do 7. června bude ze stejného důvodu výluka i mezi Smíchovem a Radotínem. SŽDC za obě akce zaplatí 163 milionů korun.



DUŽ DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Novela zákona o drahách, účinná od 1. dubna letošního roku, mimo jiné stanovuje nový vzor licence pro dopravce. Dosud vydané dokumenty zůstávají nadále v platnosti. V případě změn údajů bude licence vyměněna za nový vzor shodný s evropským nařízením (EU) 2015/171 (nové licence tedy budou vydávány na základě žádosti jednotlivých železničních dopravců). Správní poplatek v těchto případech je stanoven na 1 000 Kč.

Drážní úřad využívá možnosti exekučních titulů, na základě kterých dojde k odstranění zdroje ohrožujících železniční dráhy. První tři exekuce byly uplatněny na kácení dřevin nacházejících se v ochranném pásmu dráhy, konkrétně jde o úseky v km 13,100 – 14,000 a 34,750 – 35,950 tratě Karlovy Vary – Potůčky a úsek mezi Plzní a Chebem v km 400,900 – 401,300 vlevo. K vynucení uplatnění práva dochází v případech, kdy Drážní úřad kácení nařídil, majitel pozemku se odvolal na ministerstvo dopravy, které ovšem rozhodnutí úřadu potvrdilo a odvolání zamítlo.

Tragicky skončila srážka vlaku s autobusem na pražském Chodově. Nehoda si vyžádala přes pět desítek mrtvých a řadu zraněných. Na místo vyjely všechny složky Integrovaného záchranného systému včetně speciální velkokapacitní sanity. Naštěstí vše bylo jen jako, záchranáři a železničáři trénovali koordinaci jednotlivých činností v případě nehody s velkým počtem zraněných.



Cvičení Vlák 2017 prověřilo připravenost záchranářů

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Aprilové počasí střídá déšť a slunce, ale na pražském Chodově funguje běžný provoz vlaků i autobusů. Je úterý 18. dubna, hodinky ukazují jen pár minut po jedenácté hodině dopolední a k železničnímu přejezdu nedaleko DKV Praha, provozní jednotky Praha-Jih, se blíží autobus MHD. Výstražná červená světla neblíkájí, řidič se rozhlíží na obě strany a pomalu se rozjede. Náhle a na nejhorším možném místě mu zhasne motor. Šofér se snaží nastartovat. Marně. Červená světla se rozblíkájí, závoje padají k zemi, v autobuse vzniká panika, cestující se chtějí za každou cenu dostat ven. K přejezdu se blíží osobní vlak.

Strojvedoucí se snaží střetu zabránit, bleskove sahá po rychlobrzdě, ovšem ani on nedokáže střetu zabránit. Lokomotiva naráží do přední části autobusu a obrací ho na bok. Ve vlaku i notně zdeformovaném autobuse zavládne hrobové ticho. Těžko se dá popsat stav, který nastal. Z rozbitých oken a únikových východů utíkají přeživší. Jsou pořezaní, obličeje zalité krví. Mají štěstí, žijí.

Pomoc na cestě

Do zlověstného ticha jen občas proniká hlas zaklíněné osoby prosící o pomoc. Okolo místa s apokalyptickými výjevy naštěstí krátce po střetu projíždí muž a volá linku 112. Za pár minut se k přejezdu řítí několik hasičských cisteren, sanity i policejní vozy. Sirény a blikající modré majáky dávají raněným naději, že tuhle hrůzu přežijí.

Nejprve k místu přijíždí hasiči Hasičské záchranné služby Správy železniční dopravní cesty (HZS SŽDC) a Hasičského záchranného sboru hl. města Prahy (HZS hl. m. Prahy), následují je kolegové z dalších stanic, zdravotníci i nejbližší hlídka policie. Hasičský velitel zásahu rozdává úkoly: Tu strojník roztahuje vodní vedení, jeho kolegové rozjíždí vyprošťovací zařízení a rozkládají mobilní vozíčky, které brzy poslouží k transportu raněných po kolejích k mobilnímu stanovišti záchranky. První hasiči se vypravují na pomoc raněným.

Rozdělí je pomocí Triage

Na nosítkách pomoci Triage vynáší první zraněné a ti, co mohou chodit, se seřazují ve shromaždišti zraněných, které hlídá policista. Jsou v šoku a mohou odcházet, je tedy nutný stálý dohled policisty. Nastává zároveň čas na třídění raněných a mrtvých technikou Triage metody S.T.A.R.T. Zranění dostávají pásky na ruku: Ti nejméně zranění zelenou, žlutou ti, kteří potřebují zdravotní pomoc do dvou hodin, červenou okamžitou a černou či bílou mrtví nebo ti, u nichž je přežití značně nejisté.

Hnízdo se začíná plnit, policisté raději skupinky zakrvácených, ale schopných chůze, odvádí do zázemí, které vzniká pod nedalekým mostem. Tady hasiči a záchranáři rozložili mobilní tábor, kterému vévodí oběi sanita s nástavbou na kamionovém podvozku s kapacitou dvanácti nosítek.

Sto padesát záchranářů

Hydraulické nůžky a rozpínáky drtí sloupky mezi okny poškozeného vozu řady B 249, za malou chvíli otvor mezi rozbitými okny poslouží k horizontálnímu vynesení nosítek se zafixovaným zraněným. Mezi nedalekým mobilním zázemím pendlují po kolejích vozíky se zraněnými, jiné rychle odnášejí policisté nebo hasiči. Na místě pracuje zhruba sto padesát lidí. Za necelou tři čtvrtě hodinu jsou všichni venku z vozu, celková bilance je 55 mrtvých a zraněných.

Střih! Všichni jsou zdraví, krev je barva, lidskou tkáň představují syrové vepřové řízky, otevřené zlomeniny či devastující zranění maskéři vymodelovali z jakéhosi těsta a zraněné bezvadně zahráli studenty. A mrtví? To jsou figuríny. Ve skutečnosti záchranáři, hasiči a policisté



v areálu depa trénují zásah v rámci cvičení Vlák 2017. Osobní „béčko“ je právě a stejně jako autobus bylo určeno k sešrotování.

Smutná statistika

Proč to všechno? Vycházejme ze statistik policie a Drážní inspekce. Jen minulý se stalo 175 nehod na přejezdech, které si vyžádaly 45 mrtvých. A právě srážky vlaku s nákladními vozy či autobusy patří k těm nejtragičtějším. „Z případů, zaznamenaných kamerami na přejezdech je jasně patrné, že ani to nejdokonalější zabezpečovací zařízení nebude účinné, jestliže jej nebudou respektovat samotní řidiči,“ zmínil Jakub Ptačinský, mluvčí SŽDC. „Cílem taktického cvičení bylo prověřit nasazení a součinnost složek IZS a dalších subjektů podílejících se na provádění záchranných a likvidačních prací bezprostředně po nahlášení mimořádné události železniční nehody,“ doplnil Oldřich Klégr z HZS hl. m. Prahy. „Až se nehoda stane realitou, budeme mít vyzkoušené a natrénované jednotlivé činnosti. Šance na přežití zraněných tak budou zase o něco vyšší,“ prohlásil velitel zásahu Miloš Němec.

Největší pozornost byla soustředěna na záchranu zraněných. „Dokonalá spolupráce s ostatními složkami je pro nás zásadní. Pokud funguje, jak má, a všichni znají své role, můžeme se maximálně soustředit na zdravotní stav pacientů,“ uzavřel Petr Kolouch, ředitel pražské záchranky.



Více foto najdete ve webové verzi Železničáře.

CO SE TESTOVALO

- Vyrozumění složek IZS o vzniklé mimořádné události a aktivaci orgánů krizového řízení. Důraz byl kladen na spolupráci složek IZS a dalších subjektů, koordinaci společného zásahu po vzniku dopravní nehody velkého rozsahu jednotkami hasičů, zdravotnické záchranné služby a policie.
- Záchranáři si procvičili postupy ve štábu velitele zásahu, komunikaci mezi zasahujícími složkami, záchranné a likvidační práce, třídění raněných a poskytování neodkladné péče ve ztížených podmínkách.
- Prověřila se i součinnost mezi operačními středisky složek a krizového štábu a součinnost při identifikaci obětí.

Stipendijní program ČEDÉS je personální projekt, který má za cíl přivést do firmy nové zaměstnance na technické a provozní pracovní pozice, zejména strojevedoucí a vlakvedoucí. Je určen pro žáky 9. ročníku základních škol a žákům středních škol v 1., 2. a 3. ročníku, kteří již na partnerské škole vybraný maturitní obor studují. Aby se stali strojevedoucími, musí jim být alespoň 20 let.

stipendijní
program
ČEDÉS

Stipendijní program pomáhá plnit sen

Řady strojevedoucích Českých drah v příštích letech možná rozšíří dnes osmnáctiletá Jana Braumová. Sice zatím studuje průmyslovku, železnici však zná jako své boty a o budoucnosti má jasno už pět let. Mladá dívka před rokem uspěla ve výběrovém řízení Stipendijního programu ČEDÉS, její cesta za vysněnou prací se tak výrazně zjednodušila.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Jana Braumová se plní dětský sen. Ve třinácti letech si usmyslela, že bude strojevedoucí. Před třemi roky se přihlásila na Vyšší odbornou školu a Střední průmyslovou školu dopravní v pražské Masné ulici a začala studovat obor Provoz a ekonomika dopravy se železničním zaměřením. Příští rok na jaře ji čeká maturita, a pokud vše dobře dopadne, nastoupí do kurzu strojevedoucích ČD. Ve dvaceti by se tak mohla posadit na stanoviště a stát se kolegyní svého přítele strojevedoucího.

„Mám ráda vlaky a vůbec všechno okolo nich mě bavilo a baví,“ prohlásila. „Dřív jsem přemýšlela i nad profesemi průvodčí a vlakvedoucí. Ti jsou ale stále v kontaktu s lidmi, což by pro mě nebylo. Nemám ráda dohadování,“ dodala studentka a přiznala, že jí učarovaly lokomotivy. „Před pěti lety jsem se dopravě začala věnovat naplno. Začala jsem více cestovat, poznávat řady lokomotiv i vozů. Je to sice technika, ale mám ji ráda,“ konstatovala Jana. Ve třetím ročníku již ovládá valnou část drážních předpisů.

Stipendium pro úspěšné

Jana Braumová má pro věc patřičné nadšení. Předpisy a znalosti z oblasti techniky průběžně piluje i s přítelem. Zkouší mě ze zapeklitých případů, které jsme ještě nebrali. Budu mít alespoň výhodu u zkoušek,“ neskrývala radost. „Chtěla bych odvést vlak v čele s lokomotivou řady 371 přezdívaný Bastard, a tím si splnit sen.“

Kariéru pomáhá nastartovat i Stipendijní program ČEDÉS. Přijímací pohovor zvládla minulý rok. Uchazeči se se členy stipendijního programu setkávají prvního září. Před tím je čekají nezbytné zdravotní prohlídky a podpis smlouvy se zákonnými zástupci, kteří jsou ručiteli. Pak také začnou pobírat příspěvky na studium, učební pomůcky, internát a získají jízdní výhody, tedy jízdné zdarma. „Příspěvky se pohybují od pěti set až do několika tisíc korun a vyplácí se deset měsíců v roce, vyjma letních prázdnin,“ řekla Věra Nadějová z personálního odboru ČD. „U nás během studia získají i praxi a hned po maturitě mohou nastoupit.“

Věra Nadějová je zároveň členkou výběrové komise a každý rok objedná několik škol. Naposledy navštívila zmíněnou průmyslovku a se svými kolegy vybrala jedenáct chlapců. „Úspěšnost byla stoprocentní, většina chce být strojevedoucími, jeden vlakvedoucí,“ doplnila. Aby stipendisté získali finanční prostředky, musí úspěšně absolvovat maturitu a nastoupit k národnímu dopravci na dobu pěti let. Pokud tento závazek nesplní, musí peníze vrátit. Jde o porušení smlouvy.



PARTNEŘI PROGRAMU

Seznam partnerských středních škol najdete na www.ceskedrahy.cz/Kariera pod položkou Stipendijní program ČEDÉS.

CO ČD OČEKÁVÁJÍ

- dobrý zdravotní stav
- výborné studijní výsledky na střední škole
- úspěšné absolvování zvoleného maturitního oboru
- úspěšné složení odborných zkoušek ČD
- schopnost pracovat v týmu
- samostatnost, spolehlivost a odpovědnost
- nástup do pracovního poměru k ČD

PŘESTAVBA ŽELEZNIČNÍHO UZLU V PLZNI JE V POLOVINĚ

Stavbaři v těchto dnech dokončují práce na první z pěti samostatných staveb velké rekonstrukce plzeňského hlavního nádraží. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v rámci projektu s názvem Uzel Plzeň, 1. stavba zmodernizovala zejména pražské zhlaví nádraží včetně jeho severní části, nástupiště a zaměřila se také na výstavbu centrálního stavědla na „Trianglu“.

Před koncem loňského roku se rozběhly práce i na druhé stavbě, při níž se SŽDC pustila především do rekonstrukce nádraží samotného. Cílem nákladné modernizace je uvést nádraží do stavu, který odpovídá jeho významu a současným požadavkům na moderní cestování. Ve zdejším železničním uzlu se pracuje už šestým rokem.

Dokončení druhé etapy mají firmy v plánu za dva roky. Stěžejními celky jsou rekonstrukce

jižní části nádraží, včetně nástupiště, dále prodloužení zásobovacího tunelu, rekonstrukce chebského zhlaví a přestavba mostů nad Mikulášskou ulicí. „V této stavbě se zaměřujeme na komunikace a přednádraží, což znamená i rozsáhlé úpravy veškeré infrastruktury,“ při-



blížil Pavel Tesař, mluvčí SŽDC. „V místě pod novými železničními mosty se významně rozšíří stávající prostory ulice. Současná tramvajová trať dostane nové samostatné těleso, silniční komunikace získá dva jízdní pruhy v obou směrech a vybudována bude rovněž cyklostezka a chodníky. Nyní se v Mikulášské ulici pracuje na přeložkách infrastruktury a připravuje se snesení mostní konstrukce severního mostu,“ dodal mluvčí. Jižní most už dělníci pomocí těžké techniky snesli před několika dny. Pracovníci stavební firmy navíc musejí dávat pozor na velké množství nevybuchlé munice z druhé světové války, které se zde může nacházet.

Ukončení celého souboru staveb je naplánováno na rok 2022, náklady by se měly vyšplhat na 6,3 miliardy korun, nicméně zhruba tři čtvrtiny nákladů by měly pokrýt unijní dotace.

(HOL)

Speciální služba zvládne i DDoS útoky

Dceřiná společnost ČD - Telematika díky poskytované službě ČDT-ANTIDDOS chrání již několik svých zákazníků před DDoS (Distributed Denial of Service) útoky. Zkušenosti z praxe jednoznačně ukazují, že účinnost obrany se výrazně zvyšuje, pokud zákazník využívá službu průběžně a nepožádá o ni až ve chvíli napadení.

LUCIE TOMAŠTIKOVÁ

DDoS útok je označení pro útok na internetovou službu či webovou stránku, při němž se útočníci snaží server zahltit obrovským množstvím požadavků. To způsobí, že se server stane nedostupným pro normální uživatele.

„Pokud je standardní provoz zákazníka trvale monitorován a vyhodnocován systémem ochrany před DDoS útoky, má systém v případě útoku okamžitě k dispozici data potřebná k detekci nežádoucího provozu spojeného s DDoS útokem a k jeho efektivnímu vyčištění,“ zdůraznil Mikuláš Labský z firmy ČD - Telematika. „Ochrana před DDoS útoky pracuje na základě analýzy provozu, při které se porovnávají parametry standardního provozu s aktuální situací. Pokud nastane jakákoli změna, systém zkoumá, zda se jedná o navýšení v rámci standardního provozu, nebo zda jde o DDoS útok.“

Pro rychlost analýzy a tím pro účinnost obrany je klíčové, aby systém provoz zákazníka znal, tedy aby nepřišel, až když je pod útokem,“ vysvětlil Labský.

Existují dvě varianty

ČD - Telematika nabízí službu ČDT-ANTIDDOS ve dvou variantách – „Připraveno k čištění“ a „Trvalé čištění“. Základem je kromě systému analýzy taky platforma pro blokování a „čištění“ nežádoucího provozu, tzv. scrubbing centrum. U první varianty dochází k přesměrování provozu do scrubbing centra až po detekci DDoS útoku a čištění provozu začne do čtyř minut od počátku útoku. U varianty „Trvalé čištění“ je zákazníkův provoz neustále veden přes scrubbing centrum, čímž se reakční doba snižuje na maximálně jednu minutu od počátku útoku. Obě varianty pracují zcela automaticky bez nutnosti jakéhokoliv lidského zásahu.

„Na jednoho ze zákazníků ČD - Telematiky, regionálního poskytovatele internetu, byl veden DDoS útok a o službu ČDT-ANTIDDOS společnost požádala až ve chvíli, kdy už byl pod masivním napadením. Služba ANTIDDOS si s útoky postupně poradila, ale vzhledem k jejímu pozdnímu nasazení to několik hodin trvalo. Útočník však nepolevoval a zkoušel i nadále zákazníka napadat. „Klient byl nakonec pod DDoS útoky po dobu jednoho měsíce a útoky dosahovaly intenzity až 19 Gbps, přičemž z celkem 706 útoků ten nejdelší nepřerušovaný trval dvě a tři čtvrtě hodiny. Po několika měsících se stejný zákazník stal znovu terčem masivních útoků, ale vzhledem k tomu, že systém znal parametry zákaznickova provozu z minulých zkušeností, byla reakce systému velmi rychlá a od počátku bylo čištění efektivní,“ popsal nedávný příklad z praktického provozu Labský.

Výhodou služby ČDT-ANTIDDOS jsou kromě automatické a rychlé odpovědi také bohaté zkušenosti z téměř roku a půl trvajícího provozu. Určena je především lokálním poskytovatelům internetu, velkým i středním společnostem, státní správě a samosprávě, poskytovatelům obsahu, zpravodajským serverům, provozovatelům e-shopů a finančním institucím. ◆

DO KRAKOVA PO SEDMI LETECH ZAJÍŽDÍ PŘÍMÝ SPOJ CRACOVIA



České dráhy společně s polským partnerem PKP Intercity těsně před Velikonocemi obnovily přímé denní spojení Prahy s Krakovem. Poslední vlak na této lince vyjel před zhruba sedmi lety pod názvem Comenius, nyní je v jízdním řádu pojmenován jako Cracovia. Přímý denní vlak EuroCity spojoval obě metropole naposledy v prosinci 2009.

Podle člena představenstva ČD zodpovědného za osobní dopravu Michala Štěpána je obnovené přímé spojení příspěvkem pro rozvoj turistického ruchu mezi Českou republikou a Polskem. Dějiny v Krakově jsou totiž v mnohém spojeny s Čechy a Moravou, proto je Krakov vyhledávaným turistickým cílem pro turisty z ČR. „Vlak navíc spojuje tři významné lokality zapsané na seznam světového kulturního dědictví UNESCO: Prahu, Olomouc a Krakov,“ zdůraznil Štěpán.

Spoj Ex 114/115 je v provozu mezi Bohumínem a Krakovem v sezoně od 13. dubna až do konce září. Z Prahy odjíždí v 10:22 h z Bohumína

ve 14:29 a do Krakova dorazí v 17:21. Z Krakova zpět vyráží v 10:42 a do Prahy přijíždí v 17:39. Cestujícím nabízí komfortní klimatizované vozy s místy 1. a 2. třídy. V úseku Praha – Ostrava mají cestující k dispozici občerstvení z nabídky minibaru a v označených vozech wi-fi připojení k internetu. Nejmenším cestujícím zkrátí cestu dětské kino. Ve vlaku mezi Prahou a Krakovem je možné přepravit také jízdní kolo. K dispozici jsou i elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, jako jsou mobilní telefony či notebooky.

V obnoveném přímém spojení platí veškeré obvyklé mezinárodní jízdenky včetně nejrušnějších slev a mezinárodních síťových jízdenek, jako jsou Interrail nebo Eurail Pass. Například cena Včasná jízdenka Evropa včetně rezervace místa je z Prahy do Krakova od 515 Kč a z Olomouce do Krakova od 298 korun. Cestující mohou využívat na trase mezi Prahou a Krakovem také tradiční noční spojení s lůžkovými a lehátkovými vagony. (HOL, PEŠŤ)



Velká jarní soutěž

Stalo se již téměř pravidlem, že se v průběhu roku na stránkách Železničáře setkáváte se soutěžemi. Jaro je v plném proudu a my jsme pro vás proto připravili další zábavnou hru o zajímavé, hodnotné ceny a jak jinak než s železniční tematikou. Kdo poctivě přečte všechna loňská vydání Železničáře, bude mít určitou výhodu. Získané informace totiž může využít při správném zodpovídání jednotlivých otázek.

Ať už výhrami rozšíříte svou knihovničku drážních titulů, obohatíte provoz na modelovém kolejišti nebo se zapojíte jen proto, abyste otestovali své znalosti z oblasti železnice, věříme, že vám naše otázky otevřou dveře poznání dokořán. Kvíz o hodnotné ceny právě začíná.

Ačkoli se na první pohled mohou zdát některé otázky trochu složitější, téměř všechny odpovědi jsou skutečně obsaženy na stránkách loňských vydání Železničáře. Proto budeme v soutěži zohledňovat jen odpovědi se stoprocentní úspěšností. Přejeme příjemnou zábavu a hodně štěstí.

1 V roce 1996 se poprvé se rozjely mezinárodní vysokorychlostní vlaky pod značkou Thalys na trase mezi Paříží, Brusel a Amsterdamem. Jednalo se o jeden z projektů, který odstartoval celoevropský vysokorychlostní dopravní systém. Jak dlouho tehdy trvala cesta tohoto vlaku z Paříže do Bruselu?



- a) 2 hodiny a 30 minut
- b) 3 hodiny a 20 minut
- c) 2 hodiny a 3 minuty

3 Osvědčená série stejnosměrných lokomotiv řady 163 z druhé poloviny 80. a začátku 90. let se vrátila zpět k nákladní dopravě. Dceřiná společnost ČD Cargo získala koncem roku 2015 třináct těchto strojů, které České dráhy již nepotřebují. Třináct Peršingů zamířilo na mezinárodní provoz do jedné ze sousedních zemí. Kam?



- a) na Slovensko
- b) do Rakouska
- c) do Polska

5 V roce 1991 pořádala italská firma Fiat Ferroviaria propagační turné jednotky ETR 450 s nákladními skříněmi po evropských železnicích. Řada zemí měla v té době zájem zvyšovat rychlost, ale bez nákladné výstavby nových nebo náročné modernizace starých tratí. Patřilo mezi ně také tehdejší Československo. Na jaké trati se u nás Pendolino ETR 450 projelo?



- a) po trati Pardubice – Olomouc
- b) po trati Praha – Ústí nad Labem
- c) po trati Praha – Kolín

2 Světově uznávaný architekt a designér Otakar Dělík vytvořil řadu neobvyklých a nadčasových užitkových věcí, mezi nimiž mají své místo dopravní prostředky. Z jeho dílny pochází i jedna z nejelegantnějších evropských lokomotiv, jejíž futuristické křivky nakreslil začátkem šedesátých let minulého století. Jaký stroj to je?



- a) Brejlovec
- b) Laminátka
- c) Bardotka

4 Albatrosy, nejdokonalejší parní rychlíkové lokomotivy ČSD, dojezdily v pravidelném provozu před čtyřiceti roky, 15. října 1976. Úplně poslední intermezzo odehrál Albatros na podzim roku 1978, kdy krátce jezdil z Brna do Přerova stroj 498.106. Jaká byla maximální povolená rychlost tohoto legendárního stroje?



- a) 80 km/h
- b) 100 km/h
- c) 120 km/h

6 Počátkem 90. let byly do provozu zařazeny lokomotivy řad 372 ČSD a 180 DR, které měly zajišťovat přeshraniční dopravu mezi Děčínem a Bad Schandau. Jejich rychlost 120 km/h přestala brzy stačit. Po sloučení DB s DR (1994) připadly německé lokomotivy nové unitární DB, která nechala zkušebně upravit jeden stroj na rychlost 160 km/h. Kolik bylo takto upraveno strojů v ČR?



- a) 5
- b) 6
- c) 7

Železničáře

JAK SOUTĚŽIT?

Své odpovědi pošlete na redakční e-mailovou adresu zeleznicar@cd.cz, jako předmět uveďte: jarní soutěž. Odpovědi uvádějte ve formátu: 1 a), 2 b), 3 c), ... Pro případ výhry připojte své jméno a příjmení, korespondenční adresu a ideálně telefonní kontakt. Pro úspěšnou účast musíte správně zodpovědět všechny otázky.

Do soutěže budou zařazeny e-maily, které dojdou na uvedené adresu do půlnoci (0:00) 18. května. Výherce budeme kontaktovat elektronicky nebo telefonicky bezprostředně po vyhodnocení. Neodpovídejte prosím papírovou korespondencí, z kapacitních důvodů nejsme schopni klasickou poštu třídit a vyhodnocovat. Na výhry neexistuje právní nárok.

7 Nevozily expresy zvučných jmen ani netrhaly těžkotonážní rekordy. Něčím však dalece převyšovaly své vrstevnice. Asi nejdokonalším ztělesněním elektrické posunovací lokomotivy v Česku je stejnosměrná řada 111, vyráběná pod původním označením E 458.1 v plzeňské Škodovce v letech 1981 a 1982. Žehličky dodnes vynikají úsporností. Kolik se jich celkem vyrobilo?



- a) 45
- b) 55
- c) 35

8 Před více než půlstoletím se uzavřela jedna z mimořádných kapitol v historii našich železnic. Zrušena a zlikvidována byla zkušební turbínová lokomotiva TL659.002 – jediná, kterou měly bývalé ČSD krátce v inventárním stavu. Dva prototypy vyrobila plzeňská ŠKODA v letech 1958 až 1960. První stroj s plynovou turbínou vznikl ještě dřívě. Kde?



- a) ve Švýcarsku
- b) v Německu
- c) v Anglii

9 Válečné dítě s jepičím životem. Tak můžeme nadsázkou charakterizovat Balkanzug – dálkový vlak, který během první světové války provozovala německá společnost Mitropa mezi Berlínem a někdejší Konstantinopolí. Jeho trasa procházela i obsazeným Srbskem a propojovala území válečných spojenců – Německa, Rakouska-Uherska a Osmanské říše. Dojezdil však velmi brzy. Kdy to bylo?



- a) v říjnu 1918
- b) v lednu 1919
- c) v červnu 1920

Poslední otázka je nesoutěžní, ale její zodpovězení je nezbytné k tomu, abyste byli zařazeni do soutěže. Týká se samotného časopisu Železničář. Jde nám o zpětnou vazbu. Rádi bychom věděli, co se vám v něm líbí a co byste naopak chtěli změnit.

Na Železničáři se mi nejvíc líbí...
Na Železničáři se mi nelíbí...



CO MŮŽETE VYHRÁT?



1. CENA
Model lokomotivy Bastard (v měřítku TT) v hodnotě 3 500 Kč

2. CENA
Dvě století českého železničního průmyslu (3x)



3. CENA
Železniční tratě Ústecko-teplické dráhy na starých pohlednicích (5x)



Dynamický zkušební stav prověří cokoli

Součástí Zkušebního centra Velim, dceřiné společnosti VUZ, je dynamický zkušební stav. Toto sofistikované zařízení tvoří zkušebna s počítači řízenými hydraulickými válci, kde se mohou proměřovat nejen kompletní lokomotivy nebo nákladní či osobní vozy, ale pochopitelně i jejich jednotlivé části. Na tomto zařízení se provádějí statické, dynamické a únavové zkoušky, včetně simulací provozních podmínek a stavů železničních vozidel.



MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Technické vybavení a zkušený šestičlenným umožňuje provádění až několika zkoušek najednou, aniž by se vzájemně ovlivňovaly. Proč vlastně dynamický zkušební stav existuje? Podle šéfa tohoto pracoviště Jiřího Soukupa je odpověď jednoduchá. Každý nový výrobek, železniční vozidla nevyjímaje, potřebuje před uvedením do provozu pečlivě prozkoušet. Je to hlavně z důvodu bezpečnosti. Proto musí nejen celé vozidlo, ale i jeho části projít celou řadou speciálních testů.

Byť v okolních zemích existují podobná zařízení, těch úzce specializovaných na železnici je opravdu velmi málo. A právě jedno takové pracoviště se nachází ve velimském Zkušebním centru VUZ poblíž zkušebního



okruhu. „Se zkušebním okruhem jsme kolejově propojeni, což je samozřejmě velké plus. Díky tomu může do naší specializované haly dojet po vlastní ose jakékoli tuzemské nebo zahraniční vozidlo,“ vysvětluje Jiří Soukup.

Vše je jako zrychlený film

Aby se nemusel nový vůz, jednotka nebo lokomotiva „prohánět“ třeba až několik let po tratích a podrobovat se složitým měřením, tak se právě v hale Dynamického zkušebního stavu během necelých tří měsíců odzkouší vše, co je potřeba. Všechny úkony se provádějí zvýšenou frekvencí kmitů, což může poněkud připomínat zrychlený film. Všechny části se zkoušejí podle evropských norem, což je výhodné nejen pro tuzemské, ale pochopitelně i zahraniční výrobky. Běžný návštěvník

haly zkušebního stavu z řad laické veřejnosti by byl asi trochu zklamán, protože se na ní zdánlivě nic neděje a trakční vozidla nebo vagony jsou tam k vidění opravdu jen občas. „Osmdesát procent našich zkoušek spadá na různé konstrukce a komponenty, zbývajících dvacet věnujeme kolejovým vozidlům. U těch neprovádíme dynamické zkoušky, ale například měříme úhly či póly náklonu vozidla – tedy jak se skříň lokomotivy nebo vozu naklání během jízdy vůči podvozku,“ říká vedoucí pracoviště.

Nejnáročnější je zkoušení rámu

Nejsložitěji se na Dynamickém zkušebním stavu zkouší rámy podvozků. Tam například šestnáct různých sil působí v jeden moment na šestnáct odlišných míst! Tím se simulují skutečné síly například od tlumičů nebo křížení podvozku, které se děje běžně v obloucích železničních tratí, kde je kvůli odstředivým silám vždy jedna kolejnice výše než ta druhá. Postup těchto zkoušek je personálem tohoto pracoviště naprogramovaný a počítačová technika ho pak řídí úplně sama. Nicméně lidský prvek je na zkušebně potřebný. Šestičlenný sebraný tým, který mimochodem stále do svých řad hledá posilu, je perfektně proškolený a bez lidí by se výrobky samy neodzkoušely. Pro zajímavost – ten kdo zastává funkci vedoucího zkoušek, musí být prověřený a uznávaný Českým institutem pro akreditaci, aby mohl tyto testy provádět.

A malá zajímavost na závěr. Zkoušky komponentů se odehrávají nepřetržitě dnem a nocí. Byť se na zkušebním stavu pracuje pouze v denních směnách, mají všichni zaměstnanci průběžně noční domácí pohotovosti. To pro případ, že se přístroj díky nějaké závadě sám vypne. Pokud se to skutečně stane, automaticky nahlásí přes GPS závalu a službu konající technik má 180 minut na to, aby se dostal odkudkoli na velimské pracoviště, přístroje znovu nastavil a vše uvedl do standardního stavu. „Jsme na podobné případy s kolegy proškoleni a při této noční pohotovosti máme připraveny i naše automobily, abychom mohli ihned vyrazit. Z racionálních důvodů si nemůžeme totiž dovolit zkušební stroje na noc vypínat. Tím by se zkoušky neúměrně prodlužovaly, a jak známo, čas jsou peníze, a zákazníci chtějí mít vše prozkoušené co nejdříve,“ dodává na závěr Jiří Soukup. ◆

HLAVNÍ NABÍZENÉ ČINNOSTI

- pevnostní zkoušky a analýza namáhání konstrukcí při simulovaném zatížení
- měření vlastností prvků tlumení a vypružení
- zkoušky spojovacího, táhlového a narážecího zařízení dopravních prostředků
- funkční zkoušky strojů a zařízení – ověření funkčnosti při zatížení nebo přetížení
- frekvenční a dynamické charakteristiky strojních dílů a soustav a vibrační zkoušky



Na Slovensku opět jezdí spoje InterCity

Státní Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) po zhruba roční pauze obnovila na hlavní slovenské trati z Bratislavy do Košic provoz vlaků vyšší kategorie InterCity. V únoru na této trase začaly jezdit čtyři párů vlaků IC, a vystřídal je tak spoje soukromé společnosti RegioJet, která odsud naopak odešla. ZSSK své soupravy označila i novým logem „národní dopravnice“.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Pod odchodem RegioJetu nahradila zrušené dálkové spoje Železničná spoločnosť Slovensko, která denně zabezpečuje provoz čtyř párů spojů na 445 kilometrů dlouhé trase s minimem zastávek. Běžná jízdní doba činí něco málo přes pět hodin, u tří vybraných vlaků dokonce pouhé čtyři hodiny a čtyřicet dva minut. Tyto expresní spoje zastaví mimo Bratislavu a Košice pouze v Trnavě, Žilíně, Popradu a Kysaku. Díky tomu vzniklo zatím nejrychlejší spojení mezi slovenskou metropolí a Košicemi. ZSSK plánuje urychlit expresní spoje do konce roku o dalších dvanáct minut, takže celková doba jízdy by neměla překročit 4,5 hodiny. Pro dokreslení situace – běžný rychlíkový spoj urazí cestu z Bratislavy do Košic bez tří minut za šest hodin.

Očekává se zájem cestujících

Myšlenku zavedení vlaků kategorie InterCity podporuje od samotného začátku slovenské ministerstvo dopravy a výstavby. Podle sdělení zástupců rezortu mají tyto vlaky potenciál přitáhnout na železnici další cestující, a navíc mohou nabídnout po odchodu soukromého dopravce i nadstandardní servis. V druhé vozové třídě cestující dostanou nejen denní tisk a balenou vodu, ale mají možnost využít i bezplatných služeb wi-fi či cenově přijatelné nabídky pojiždného minibaru. V „jedničce“ je k tomu navíc nabízena káva, čaj, různé časopisy a také možnost bezplatného parkování v Bratislavě, Žilíně, Popradě nebo Košicích, což je opravdu nezanedbatelný bonus. V každé soupravě je rovněž řazen vůz s dětským oddílem, kde mají k dispozici nadstandardní služ-

by i malí cestující. Protože však jde o vlaky, které provozuje ZSSK na své vlastní obchodní riziko, není možné v nich jezdit na průkazy s bezplatnou přepravou, což se týká především důchodců nebo studující mládeže. Bezplatně je na Slovensku možné cestovat pouze v osobních vlacích nebo rychlících. Držitelé jízdních výhod musí uhradit příplatek.

Trasu zvládne jeden strojvedoucí

Vzhledem k znovuoobnově vozby vlaků InterCity se na trať z Bratislavy do Košic vrátí-

ly i stroje řady 350, které jsou i přes své relativně vysoké stáří schopné dosahovat rychlosti až 160 km/h. Šest turnusových a stejný počet záložních zaměstnanců z lokomotivního depa v Bratislavě vozí nyní vlaky bez střídání po celou trasu tam i zpět. To je novinka, která nemá na Slovensku obdoby, neboť dříve se „firové“ na této trase střídali v Žilíně. Podle zástupců ZSSK má jízda jedním strojvedoucím ekonomické opodstatnění. Jde o lepší využití personálu, tím klesla také turnusová potřeba zaměstnanců. InterCity spoje navíc vozí strojvedoucí s největšími zkušenost-



JŘ VLAKŮ INTERCITY

- **odjezdy z Bratislavy do Košic:** 5:33, 11:33, 15:47*, 17:33
- **odjezdy z Košic do Bratislavy:** 5:16, 7:31* (v neděli 9:31*), 11:16, 17:16
- **zastávky:** Bratislava hl. st., Trnava, Trenčín, Žilina, Vrútky, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Štrba, Poprad-Tatry, Spišská Nová Ves, Kysak, Košice
- **ostatní spoje** zastavují ve všech uvedených zastávkách

*Expresní spojení v 15:47 z Bratislavy a o 7:31 (v neděli 9:31) z Košic, zastavuje jen v Bratislavě, Trnavě, Žilíně, Popradu-Tatry, Kysaku a v Košicích s jízdní dobou 4 hodiny 42 minut.

(*InterCity (BA-KE 4:42)



mi na vozidlech řady 350 a navíc jízdou rychlostí 160 km/h, kterou již využívají na části této dálkové trasy.

Znovuoobnově jízdy se netýkají jen strojvedoucích, ale i vlakového personálu, který prošel na vlaky InterCity výběrovým řízením. Komise po pohovorech vybrala v bratislavském provozním středisku osm vlakvedoucích do turnusu a dalších pět do zálohy, v košickém středisku je k dispozici jedenáct vlakvedoucích a dalších třináct záložních. Podle ZSSK jsou turnusy zpracované tak, že mimo InterCity vlaků posádky doprovází i běžné „šestistovkové“ rychlíky mezi Bratislavou a Košicemi. Ve vlacích IC se tak ve služivých uniformách nového střihu objevují opět i známé tváře, které doprovázely tyto vlaky do jejich loňského lednového zrušení. Na vlakovou loď, kterými se opět spoje InterCity staly, jsou slovenští kolegové oprávněně hrdí a slibují si po jejich urychlení další nárůst cestujících. Navíc jsou odjezdy vlaků IC nastaveny tak, aby se některé soupravy stihly otočit mezi Bratislavou a Košicemi až třikrát, namísto původních dvou obrátů. Běžně je souprava tvořena pěti klimatizovanými vozy a v případě potřeby je dopravce připraven tyto vlaky posílit.



Doplňky kolejiště nejen ve velikosti TT



Modelové kolejiště v pravém slova smyslu je soubor architektonických, krajinářských, technických či dopravních prvků. K tomu, aby splňovalo modelářovy požadavky, je nutno věnovat jeho stavbě mnoho úsilí, času a pečlivosti. Byť má každý jedinec své kvalitativní měřítko nastaveno jinak, na jednom se všichni shodneme. I ty nejmenší detaily tvoří celek a ovlivňují dojem z hotového, ale i z rozpracovaného díla. Na několik z nich se nyní podíváme.

MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Všechny zde zmíněné jsou k dostání v podobě stavebnic vyrobených různými technologiemi. Je to samozřejmě jen velice stručný výtah z toho, co nám dnes trh nabízí, ale pro seznámení a inspiraci to jistě postačí. Bystří čtenář si snadno dohledá související informace a širší nabídku v nespočtu tuzemských i zahraničních e-shopů, popřípadě přímo na stránkách jednotlivých výrobců.



Kaplička (Model Scene)

Běžná stavba, kterou může člověk v mnoha podobách potkat v naší milované vlasti do slova na každém kroku. Jedná se o stavebnici z kartonu a překližky (dveře) řezané technologií LaserCut. Díly jsou nebarvené, modelář má tak možnost volby, jakému barevnému provedení dá přednost. Není nutno se po vzhledové stránce striktně držet obrázku na obalu. Touto stavbou rozšíříme počet objektů v kolejišti, které do zajista neujdou zájmu případných pozorovatelů. Kaplička je sice mírně náročnější na stavbu i na čas a úplnému začátečníkovi bych ji asi nedoporučil, ale pro tyto případy se v nabídce výrobce najde i něco jednoduššího, viz další model.

Dřevník (Model Scene)

Doplňek, jenž se na kolejišti klidně může vyskytovat vícekrát, samozřejmě s patřičnými uživatelskými úpravami, aby snad v naší modelové vesničce neměla polovina sousedů na zahradě totéž. Jedná se opět o stavebnici vytvořenou pomocí laseru, což je dnes již zcela běžným a velice rozšířeným způsobem výroby. Tentokrát je většinová část modelu dřevěná, s výjimkou drobností v podobě sekyry, pily a několika dalších dílků, které jsou z kartonu. Součástí balení jsou kromě jmenovaného nářadí také kozy na řezání dříví, vyrovnávací polínka v dřevníku nebo poházená kolem špaluku na sekání dříví. I ten lze z příložených dílů postavit. Stavba zabere jeden večer, není zde zbytečně moc dílů a hotový model nadělá parády více, než bychom čekali. Při stavbě pozor, pila má i zuby!





Plechový přístřešek (Pojezdy.eu)

Tato stavba najde na kolejisti velice široké uplatnění, a to jak v odvětví drážním, tak třeba v průmyslu. Přístřešek na nářadí, na popelnice, na pracovní vozíky, prostě fantazii se meze nekladou. Tentokrát se jedná o produkt z leptaného plechu. Sám jsem se leptům dost dlouho vyhýbal, nějak jsem se na to necítil, ale de facto šlo jen o strach z neznámého. Postupem času jsem si leptané stavebnice oblíbil natolik, že stavím i železniční vozidla. V tomto případě se však jedná o naprosto jednoduchý model, kterého by se ani benjamínci nemuseli bát. Žádné oblíny, žádné složité ohýbání, jen pravé úhly. Některé dílky jsou však trochu subtilnější a vyžadují tedy více opatrnosti při zpracování. Ovšem opatrnost by měla být jedním ze znaků modelářům vlastních.



Telegrafní sloupy (JM Detail)

K železniční romantice neodmyslitelně patří telegrafní sloupy, lemující dřívě každou trať. I v modelu lze tento prvek velmi realisticky znázornit díky laserem zpracovanému výrobku firmy JM Detail. K dispozici je několik variant. Potěšitelné je, že jsou vyrobené z pravého dřeva, takže mají i správnou strukturu. Konzoly s izolátory jsou z černého kartonu. Sloupy je třeba namořit, aby získaly na věrnosti, betonové patky nabarvit a izolátory lze vytvořit jednoduše pomocí kapky hustší bílé barvy.



Pásový dopravník (Auhagen)

Firma Auhagen nabízí set dvou pásových dopravníků (modrý a šedý) a dvou přívěsných vozíků. Jedná se o velmi přesné plastové vylisky. Sestavit vozíky je hračka, kompletace dopravníků vyžaduje trochu pečlivosti, ale ani to by nemělo činit žádný problém, ve stavebnici nečeká žádná zálužnost. U dopravníků je navíc možnost nastavení výšky, takže mohou stát jak zvednuté u vyšší násypky, tak snížené nad otevřeným vozem nebo nákladním automobilem například v uhelných skladech. Do spodní malé násypky lze nasypat trochu drceného pravého uhlí a celý dopravník patřičně napatinovat pro dosažení dokonalého vzhledu.



Žebříňák (Igra Model)

Na závěr představím něco z dopravních prostředků. Firma Igra Model nabízí set dvou velkých žebříňáků. O ten jsem se podělil s kolegou, takže mám jen jeden vůz. Materiálem je dřevo, přibalena je kovová tyčka na osy. Kola lze tedy udělat funkční, ale kdo by nám to po kolejisti tahal? K žebříňáku se dobře hodí koně např. od firmy Noch, jen je třeba nějak vyřešit spřažení. Vůz je možno naložit čímkoli, co známe z praxe. Třebas vhodně barevnou statickou trávou imitující seno či slámu, nebo správně vybrané a upravené větvičky představující náklad klád.



Telefonní budka (Miniatur)

Leptaná stavebnice telefonní budky známé z časů nedávno minulých. Doplněna je odlitky (telefonní přístroj, podstavec, střecha) a fólií na zasklení, a to včetně popisek „na skle“. Ač se jedná o model sestávající jen z několika dílů, nezařazoval bych jej do kategorie těch úplně nejjednodušších. Je nutno správně sestavit stěny, aby nebyla budka zkřížená a aby do ní přesně pasovalo zasklení. Při stavbě jsem mosazné díly pájel, odlitky jsou následně lepeny vteřinovým lepidlem. S jistou dávkou pečlivosti lze postavit velice působivý kousek, který obohatí nejednu ulici, náměstí či nádraží.



Boží muka (JM Detail)

Zmíňme ještě jednu sakrální stavbu. Tou je model božích muk s ikonami svatých. Tentokrát jsou díly vyřezány z již probarveného kartonu, k dokončení tak není vyloženo nutno použít barvy. Já ji použil alespoň na hlavní bílý díl, který jsem nabarvil hustší olejovou barvou. Díky tomu povrch ztratil nepřirozenou hladkost a zároveň se skryl spoj stěn. Součástí stavebnice jsou i natištěné „svaté obrázky“, které se vloží do vrchní části stavby. Nakonec položíme střechu, usadíme křížek a dílo je hotovo. Právě jsme bez vynaložení větší námahy vytvořili další typický prvek české krajiny.

Nabídka je nepřeborná a zde uvedené doplňky jsou opravdu jen zlomkem celého portfolia. Modeláři mají z čeho vybírat, výrobců je mnoho a jen málokdy se dublují, ovšem i v takovém případě se většinou jedná o sice stejný typ, ale jiné provedení modelu. Doplňky jsou k dispozici zpravidla ve všech třech nejrozšířenějších velikostech. Myslím, že si vybere opravdu každý. ◆

Po stopách zaniklé úzkorozchodné

Vyrazit na sklonku zimy do neprostupných houštin a hledat zbytky úzkorozchodné dráhy může jen opravdový nadšenec. Poblíž Františkových Lázní se nachází síť kolejí, po které se už desítky let sváží rašelina do balneo provozu, tak proč to nezkusit? Dobrodružná pěší akce po staříkách pražcích, navíc okořeněná hledáním zaniklých tras, je zajímavou volbou pro ty, kteří se nechtějí jen válet v teplých bublinkách. A rada na úvod: Než se do slatí vypravíte, připravte si gumovky. Rybářské.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR, FRANTIŠKOVY LÁZNĚ

Zima se pomalu vzdává vlády, venku je ale pořád sychravo. Chtělo by to však nějakou akci, říkám si, když už mě nebaví jen ležet doma u televize s ovladačem v ruce. Nedávno jsem se dozvěděl, že Františkovy Lázně využívají ke svozu rašeliny do svých balneo provozů úzkorozchodnou dráhu. Dobrá, ale to není nic tak pozoruhodného, vždyť síť v těsné blízkosti lázeňského městečka jedna stále funkční existuje a položena je už desítky let. Napadlo mě však něco jiného. Vypravím se najít pozůstatky i těch ostatních drážek o rozchodu 600mm.

Ve městě je zatím klid, lázněchtiví hosté jsou ještě doma za pecí. Z osobního vlaku vystupují na zastávce Františkovy Lázně-Aquaforum. Na nohou tenisky, v ruce foťák a v kapse bundy mobil. Když sejdu k objektu Císařských lázní, podívám se doleva na viadukt. Nic zajímavého, kromě tunýlku pro pěší. No jistě, stojím totiž v místech, kde se dříve rašelina vykládala a tunelem k II. láněm vedla úzkorozchodná dráha. Putování tedy začínám právě v těchto místech.

Po chodníku i skrz močál

Vskutku vycházkovým tempem si to šinu ulicí Pod Lipami, dlážděný chodník totiž vede po starém tělese. Jenže za vilkami končí a mění se v blátivou cestičku končící až na špici louky, na křižovatce s ulicí Zátíší. A za cedulí označující konec města začíná Saigon. Spadané listí není zrovna reprezentativní, ohnutý směrník o dobré péči zdejších městských služeb také nesvědčí a spadlá bříza přes písek sypanou cestičku už teprve ne. Čert vem nepořádek, stačí se podívat napravo od stezky a tu v těsné blízkosti stro-



mů se nachází asi třicet čísel vysoký pesůnek. Skrz opadané křoviny po pravé ruce prosvětluje panely vyskládaná plocha překládky rašeliny. Když se tím směrem vypravím, zarazí mě brána. Nevadí, beztak odsud vychází koleje směrem k centru, vrátím se později. Ještě zřetelný násep směřuje pravým obloukem a mírným klesáním k prameni Natalie. Přecházím silnicí k Tršnici a na Jindřichov. Na vrcholku náspu se opět táhne pěšinka. Kdo chce, může si tu odpočinout na lavičkách. Pohled do houštin jistě potěší...

Za obloukem začíná ta pravá zábava. Cestička pro pěší končí a s ní i poslední zbytky náspu. Trasu úzkorozchodné tra-

ti mohu jen tušit, musela však zcela jistě uhýbat pravým obloukem. Pakliže by byla trasována rovně, urazila by roh oprýskané budovy zřídla Natalie. Brodím se březovým lesíkem, v botách mi žbluňká černá kaše, a protože tu led povolil teprve nedávno, je pochopitelně zatraceně ledová. Tohle je kvalitní recept na angínu. Nevzdávám se. Tohle dám!

Žel, hrdinské myšlenky mě přechází vzápětí. Trávou zarostlá díra nacucaná koktejlem bláta, ledové vody a kašovitého ledu nebyla vidět! Páchnoucí břečku mám pomalu až u rozkroku! Věřím v nadpřirozené schopnosti automatické pračky a lituji, že jsem nezůstal doma u televize.

dráhy



ČÁST JE STÁLE FUNKČNÍ

Provizorně vystavěné koleje ke korečkovému nakladači a pár stovek metrů k budově lázní dává tušit, že zlomek úzkorozchodné sítě ještě občas funguje, což záhy potvrzuje i a ředitelství lázní. U maringotky nedaleko pod mostem je výhybka, ze které je možné vyjet po stále funkční trase hlouběji do slatin anebo ke zmíněné budově Lázní III. Podle správce úzkorozchodky se z místa každý rok vytěží dva až čtyři tisíce kubíků rašeliny a na vozících známých třeba z cihlen vyváží k dalšímu zpracování. Do březových končin propletených úzkokolejkou a dominujícími lagunami a rybníky vyrazí nákladní vlak tažený důlní lokomotivou několikrát za měsíc. Lokomotiva BN 30R (r. v. 1959, ČKD Radotín) je nyní na generální opravě.



ti směřující na Cheb. Podél ní se dostávám až k úvratové výhybce. Zaberu za ní, táhla pracuji i po letech lehce. Veksle jsem přehodil, tak proč se nevydat úvratí ke korečkovému nakladači rašeliny. K němu je přivedena mobilní kolej. Chvilku se kochám prostorem.

Jeden krok, druhý krok a poklekám. Druhá noha zaznamenala úspěšný propad do lepicí černohnědé břechky. Tentokrát nechávám v blátu i botu. Nepochopitelně se směju svému údělu. Mizím, balím. Vracím se k výhybce a pokračuji dál až k maringotce a další výhybce. Odtud se trať větví, jedna trasa vede k dalším slatím, druhá pak pod mostem pod hlavní tratí až k budově Lázní III. Slatiným. Sem totiž každý rok přivezou dva až čtyři tisíce kubíků rašeliny a z vozíků známých třeba z cihlen samočinně vyklápí celý obsah. Do březových končin propletených úzkokolejkou a dominujícími lagunami a rybníky vyrazí nákladní vlak tažený důlní lokomotivou několikrát za měsíc. Pochopitelně jen v sezoně, když si tisíce lidí dopřávají balneo procedury s léčivými účinky zdejší rašeliny. Vracím se zpět a přes louku mizím v tunelu u aquaparku. Dobrá rada na závěr. Vypravte se sem nejdříve se začátkem lázeňské sezony, až bude teplo, sucho a městské služby udělají pořádek. Za tu procházku to pak stojí. A propos, žena mi ty špinavé gatě a odepsané boty ještě neodpustila. A na zpáteční cestě vlakem jsem musel stát na představku, coby osoba vzbuzující pohoršení. ◇

ještě fungovat. Sice je zarostlá, ale pár obratných tahů s křovinořezem a hráběmi by této trase dalo ještě fazónku.

Jako v cihelně

A zase se prodírám náletovými dřevinami, kloužu po mechem zarostlých pračcích a dávám bedlivý pozor na kluzké kolejnice. Výhled k městu je značně depresivní, koleje nicméně pokračují dál. Tu za elektrickým rozvaděčem nacházím levý oblouk a násyp velké tra-

Mužik ze Sibíře

Naštěstí vylézám u Slatinného potoka, na dohled od naleziště rašeliny. Přál bych vám vidět pohledy „vystajlované“ ruské rodiny s nordicwalkingovými holemi, která se vypravila na dopolední procházku do okolí. Takového neoholeného mužika v teniskách, potrhane softshellové bundě a černou nohavici nemají ani u nich na Sibíři. A že ji slatiny v leččems připomínají. Jen ta věčně zmrzlá půda tu chybí. Nedá se nic dělat, musím se ohřát. Rázným krokem se vypravuji zpět k silnici a bráně, u které jsem chvíli předtím povídal cosi o nepořádku. Napravo od brány sbíhám podél plotu na trať, která se jeví, že by mohla

ŠOTOINFO

Nejbližší železniční zastávka: Františkovy Lázně-Aquaforum, případně Františkovy Lázně

Spojení:

z Chebu osobními vlaky, z Prahy/Plzně Pendolinem ČD (do žst. Fr. Lázně), rychlíky z ostatních směrů do Chebu a dále do Františkových Lázní osobními vlaky

Nejdelší trasou vlakem okolo ČSSR (I.)

Tenhle na pohled ztřeštěný nápad jsem začal rozvíjet se svým kamarádem a kolegou Vládou někdy v polovině 80. let. Oba jsme v té době pracovali jako řidiči tramvají v západočeské metropoli Plzni a byli jsme také velcí fanové veřejné dopravy, především té kolejové. Prvotní nápad – objet vlakem naši dnes již bývalou republiku – jsme začali pomalu rozpracovávat do detailů.



Chřibská



Františkovy Lázně

SLAVOMIL HERYNK | FOTO: MARTIN HARÁK

Předně jsme si stanovili zásady, kterých jsme se hodlali držet. Objedeme Československo pravidelnými vlaky po největším možném souvislém obvodu. Po přestupu budeme vždy pokračovat nejbližším dalším přípojem. V tomto případě jsme však učinili několik nepodstatných výjimek, které neměly na naše putování prakticky žádný vliv. Také jsme si určili, že cestu přeručíme na dva dny v Košicích, kde si zajistíme ubytování.

Po stanovení těchto pravidel vyvstala zásadní otázka: Jet „po“, nebo „proti“ směru hodinových ručiček? A objevily se další. Který den v týdnu vyjet? Jakým vlakem vyjet? Okamžitě nastala mravenčí práce s jízdním řádem – studování směru jízdy v závislosti na přípojích, čekacích dobách apod. Brzy jsme měli jasno: Je třeba jet po směru hodinových ručiček. Celková doba putování neměla přesáhnout osm dní, tedy šest dní jízdy vlaky a dva dny „odpočinku“ v Košicích. Pro náš nápad jsme získali další tři zájemce. Dva byli také řidiči Dopravních podniků města Plzně, třetí, nejstarší, patřil mezi velké příznivce veřejné dopravy a pracoval ve Škodovce. Nakonec jsme stanovili i termín – začátek května 1987.

Těšili jsme se jako malé děti. Objevily se ale také obavy: Nenaruší naše plány nějaké zpoždění a ujetí přípoje? Jak budeme snášet non-stop třídní jízdy vlakem bez spaní a s minimální hygienou? Byli jsme však mladí a hlavně nadšení. Pokud nám bylo známo, tak tohle ještě před námi nikdo nepodnikl. Alespoň ne po skutečně největším souvislém kolejovém okruhu.

Otázku jízdenek vyřešil Jirka. Měl totiž kamaráda výpravčího v Kopidlně, který nám vy-

stavil čtyři psané jízdenky pro pět osob. Cena všech činila něco přes 300 Kč, což bylo i tehdy velmi málo.

Ostrý start v Plzni

Nastal den „D“. Sešli jsme se po jedné hodině v noci na plzeňském, tehdy Gottwaldově nádraží a vyčkali příjezdu nočního rychlíku z Prahy do Chebu. Nastoupili jsme, obsadili jedno vyhřáté kupé a vyjeli. Oficiální počátek našeho „okruhu“ byl ovšem až v Plané u Mariánských Lázních. Tam se totiž stýkají obě větve kolejového okruhu kolem naší republiky. V Plané jsme krátce zastavili a s odjezdem zahájili anabázi.

První přestup nás čekal v Chebu. Rychlík zde končil, dále do Františkových Lázní pokračoval motorový vůz 810. Potřebovali jsme totiž objet kolejový trojúhelník Cheb – Fr. Lázně – Tršnice (tehdy to ještě bylo možné). Na františkolázeňském nádraží jsme přestoupili do dalšího motoráku, který za malou chvíli pokračoval po elektrifikované spojnici do Tršnice. V Tršnici jsme přesedli na „řádný“ osobní vlak z Chebu do Chomutova. A zde jsme zažili první bouřlivou reakci staršího průvodčího, kterému jsme předložili ke kontrole naši první jízdenku. Chvilí ji nevěřičně studoval, pak sundal služební čepici a praštil s ní o podlahu. Sebral ji, pronesl něco nelichotivého na naši adresu a odešel. Příjemný vyhřátý osobák jsme však museli opustit v Chodově. Čekal na nás totiž další kolejový trojúhelník.

Dlouhé čekání v Chodově

I tehdy z Chodova do Nové Role jezdily vlaky sporadicky, což pro nás znamenalo několika-hodinové čekání. Nicméně jsme s tím počítali a chladné květnové ráno jsme přečkali choze-ním kolem nádraží i po okraji města Chodova.

Nakonec jsme nastoupili do Singrovky, tedy do motorového vozu 820, který nás odvezl pár zastávek do Nové Role. Tam vzápětí dorazil několikavozový značně obsazený motorák z Potůčků, složený z osmsetdesítek a přípojních vozů 010. Svižně nás dovezl na karlovarské „horní nádraží“. Po přestupu jsme pokračovali rychlíkem, který jsme opustili v Mostě. Opět delší chvíle čekání, kterou jsme vyplnili nedobrým pivem v nádražní obcerstovně. Čekaly na nás všudypřítomné vozy 810 a 010. Jeli jsme po trati kolem chemických závodů v Záluží do Louky u Litvínova, kde jsme přestoupili na vlak směr Oldřichov u Duchova. Na tamním nádraží další přestup – tentokrát na „kozí dráhu“ přes Telnici do Děčína. Odtud z hlavního nádraží jsme pokračovali motorovým vozem 830 nebo 831 přes Benešov nad Ploučnicí a magickou Jedlovou do Rybníště. Vlak jel sice až do Varnsdorfu, ale právě zde jsme udělali první výjimku: Přípoj po peážní trati z Varnsdorfu do Liberce jel totiž až dlouho za následujícím vlakem. Čas příjemného slunečního květnového odpoledne jsme využili originálně. S předem vypsanou jízdenkou jsme se vydali vlakem do Krásné Lípy, kde jsme přestoupili ze spoje jedoucí do Rumburku na sólo 810 jedoucího taktěz do Rumburku, ale přes Panský. Reakce vlakvedoucího a průvodčího v jedné osobě nemohla být jiná: „Proč jedete tak blbě?“ Po našem vysvětlení, že si chceme projet právě onu málo frekventovanou spojkou do Panského, jen nevěřičně zakroutil hlavou.

Nocleh ve studené čekárně

A tak jsme si projeli onen kolejový trojúhelník, který ovšem nesplňoval zásadu „souvislého obvodu“ (úsek Rybníště – Krásná Lípa bychom projeli dvakrát) a z Rumburku se vrátili-



Varnsdorf



Liberecko

li do Rybníště. Právě včas, abychom pokračovali posledním vlakem do Varnsdorfu. Tam jsme dojeli již za tmy a přivítala nás nevlídná studená čekárna. Vybavení ponorným elektrickým vařičem a plecháčkem jsme se jali vařit kávu nebo čaj a posilnili se z vlastních zásob. A pak posledním, již nočním vlakem, jsme přejížděli státní hranici s NDR a po peážní trati směřovali přes Žitavu a kousek Polska do Hrádku nad Nisou. Odtud jsme sjeli do Liberce a tam, již po půlnoci, přestoupili do posledního vlaku toho dne, který nás měl dovézt do Tanvaldu.

V Tanvaldu jsme vystoupili značně unavení a hlavně ospalí. Co teď? Čekárna byla již zamčená a přečkat noc venku na lavičce byla snad ta nejhorší varianta. První ranní vlak jel až kolem čtvrté hodiny ranní. A tak jsme zašli do dopravní kanceláře, vysvětlili panu výpravčímu náš problém a ten nám ochotně čekárnu odemkl. Dokonce nám nechal i klíč, abychom se mohli zamknout a nikdo nás neotravoval. Byli jsme alespoň pod střechou. V místnosti vybavené několika dřevěnými židlemi a stoly však bylo chladno. Snažili jsme se noc přečkat, jak se dalo. Nejdříve jsme si opět vařili

teplé nápoje, pak se různé poskládali na tvrdé židle a stoly a snažili se alespoň trochu zaspat. Moc se nám to ale nedařilo. Byla totiž chladná květnová noc.

Boj o místa v motoráčku

Ráno jsme se přesunuli do prvního vlaku do Železného Brodu. V „osmidvěřácích“ byly sice poněkud měkčí sedačky, ale také nízká venkovní teplota. Drkotající zuby jsme se choulili na sedačkách a těšili se na teplé sluneční paprsky nebo další již vyhřátý vlak. Naše přání se nám splnilo. Ze Železného Brodu jsme cestovali tehdy klasickým motorovým rychlíkem (snad 851 + Balmy) přes Starou Paku a Hostinné do Trutnova. Trutnovské hlavní nádraží pulzovalo ruchem. Na nástupišti bylo nezvyklé množství lidí, a jak jsme záhy zjistili, drtivá většina z nich byli Němci z NDR směřující do Adršpašských a Teplických skal. Byl totiž volný den. Očekávali jsme, že na vlak do Teplice nad Metují bude přistaven vlak odpovídající kapacity. Omyl! Po příjezdu sólo 810 jsme byli poněkud zděšení. Jeden z kolegů byl vyslán, aby se proboujel do vozu a „rezervoval“ potřebný počet míst na tvrdých koženkových lavičkách. Podařilo se! Boj o místo ve vlaku byl nelítostný. Ale kamarád na nás již mával z okna a naznačoval, že místa máme „rezervovaná“. Neměl to lehké. Obložil je vším, co měl a co vyndal i z tašky. A pořád musel česky vysvětlovat nespokojeným „enderákům“, že tato místa jsou již obsazena. Nastupoval jsem skoro poslední, prodíral se davem stojících cestujících v uličce, až jsem nakonec dorazil k jedinému, z posledních sil chráněnému místu k sezení. Pod nepříjemnými pohledy stojících jsem se vtěsnil na sedačku a jeli jsme. Ve „skalách“ samozřejmě všichni vystoupili a do Teplice nad Metují jsme přijeli téměř sami.

Očekával jsem, po zkušenostech z minulých let, že další naše cesta přes Náchod a Týniště nad Orlicí do Letohradu bude v režii klasického vlaku, tedy Bardotky a několika „osmidvěřáků“. Ty byly v té době poměrně pohodlnými vozy. Čekalo na nás totiž 100 kilometrů v jediném vlaku. Se zděšením jsem sledoval, jak do stanice vjíždí konvoj osmsetdesítek s přípojnými vozy. Co dělat? Nastoupili jsme a „cestovali“. Jízdní doba se prodlužovala nekonečnými pobytů v uzlových stanicích, slunce pářilo a ve vozech se téměř nedalo dýchat. Zmožení vedrem jsme apaticky hleděli na ubíhající krajinu. Zjistili jsme také, že nemáme skoro nic k pití, a na nádražích nebyl nikde žádný otevřený kiosek. Tiše jsme trpěli a těšili se na konec jízdy v Letohradu.



Mostecko



POŠTA



Děkuji za pomoc při mé náhlé zdravotní indispozici ve vlaku

Chtěla bych touto cestou poděkovat zaměstnancům žst. Klatovy, hlavně četě posunovačů. Ve čtvrtek 23. března letošního roku jsme jeli s manželem rychlíkem z Prahy do Klatov, čas odjezdu byl 15:12 z Prahy. Cesta probíhala v pohodě, ale u Přeštic se mně udělalo velmi zle. Snažila jsem se to vydržet do zastavení vlaku v Klatovech, ale bohužel, těsně před stanicí jsem nakonec zkolabovala. Manžel ještě chvíli před tím stačil zavolat rychlou záchrannou službu, která už byla připravena přímo na místě na nádraží. Po zastavení vlaku muž vyběhl okamžitě na peron a požádal posunující četu o pomoc, která spočívala v popojetí celé soupravy tak, aby sanitka lékařů mohla přes přechod vjet k vagonu, kde jsem se nacházela. Oba zaměstnanci i s výpravčím umožnili příjezd záchranky až na přechod, pomohli mi vystoupit a předat mě do péče zdravotníků. Pak už šlo vše ráz naráz. I lékaři odvedli svou práci tak, jak se patří. Samozřejmě i jim patří velký dík. Tak ještě jednou velké poděkování posunovačům, výpravčímu i panu průvodčímu, jenž se rovněž záchoval profesionálně. Jsem všem velice vděčná za pomoc.

ANNA BARTUŠKOVÁ

Problém s neukázněnými řidiči kamionů má i sousední Polsko

Předloňská tragická nehoda Pendolina u Studénky bohužel nebyla první ani poslední tohoto druhu. Podobná událost se odehrála 7. dubna paradoxně v Polsku. Při srážce rychle jedoucího vlaku Pendolino s nákladním vozem na jednokolejné úseku trati Opole - Czeszochowa na jihozápadě země přímo na přejezdu se zranilo osmnáct lidí, z toho sedm těžce. Samotný průběh havárie byl navíc takřka stejný jako u Studénky. I tady vjel kamion s návěsem na železniční přejezd, kde zůstal stát. Strojvůdce už jen použitím rychlobrzdy aspoň trochu snížil rychlost a zastavil asi 500 metrů za místem střetu. Jediný rozdíl byl v tom, že zde se jednalo o přejezd vybaveným světelným a zvukovým výstražným zařízením bez závor. To však řidiče kamionu neomlouvá, tím spíše, že zde neměl co pohledávat, jelikož se jedná o železniční přejezd pro nákladní automobily s max. hmotností 5 tun, navíc výrazně označený zákazem pro vozidla nad hmotnostní limit. Ptám se, kolik ještě takových zbytečných nehod bude následovat, než se v této věci něco konečně udělá. Na mysli mám například extrémní postihy všech neukázněných řidičů nebo lepší zabezpečení přejezdů s vysokorychlostním provozem.

ZDENĚK SMRČKA, OSTRAVA

Britské vlaky nejedí načas. Může za to kapitalismus

Loni v prosinci eskalovala doutnající krize, když tisíc strojvedoucích vstoupilo do stávkové akce vedené proti mateřské firmě společnosti Southern, tj. Govia Thameslink Railway. Dlouhou dobu trvající bitva mezi železničními odbory a vedením firmy přijde britskou ekonomiku na 300 milionů liber. Jádrem sporu je plán společnosti Govia na zrušení pracovních míst vlakových průvodčích. Odbory jsou přesvědčeny, že tím budou ohrožena nejen pracovní místa, ale též bezpečnost cestujících. Pracovní právní spory na železniční teplotě, která má zásadní význam pro jednu z největších ekonomik světa, jsou příběhem, který překračuje hranice prostředří konkrétního státu: jedná se o nebezpečí spojená se zavedením tržní ideologie do klíčových veřejných služeb. Rok 1994 se stal rokem, kdy konzervativní vláda ministerského předsedy Johna Majora zprivatizovala státní železniční síť. Premiér argumentoval tím, že privatizace železnic přinese „lepší, levnější a efektivnější služby“. Dnes to vyvolává v nejlepší případě ironický posměch. U deční firmy Southern spokojenost cestujících poklesla letos na 21 procent, přičemž téměř polovina respondentů uváděla zpoždění při poslední cestě vlakem. Není žádným překvapením, že nedávný průzkum odhalil, že 58 procent Britů je přesvědčeno, že privatizace železnic je úplným nebo částečným fiaskem, přičemž pouhých 13 procent jí popisuje jako dílčí nebo úplný úspěch. Jasná většina Britů podporuje zpětné znárodnění železnic.

THE NEW YORK TIMES, MEZINÁRODNÍ VYDÁNÍ



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

Z Prahy by mohly vést čtyři vysokorychlostní železniční koridory

Z Prahy by mohly vést čtyři vysokorychlostní železniční koridory, a to do Drážďan, Mnichova, Wrocławu a na Brno a dále do Rakouska. Vyplývá to z dokumentu SŽDC, který projednal magistrátní výbor pro dopravu. Termín stavby není přesně daný, první stavby by mohly začít po roce 2030. „Trať jsou koncipovány tak, aby na ně mohly vyjet všechny druhy vlaků, jak vysokorychlostní, které pojedou rychleji než 160 kilometrů v hodině, tak i příměstské vlaky,“ řekl Radek Čech z odboru strategie SŽDC. Některé trasy jsou zaneseny v návrhu územního plánu. SŽDC prosazuje jižní výjezd z Prahy přes Hostivař, protože páteří železnice je trať z Prahy do Brna. „Prioritou z vnitrostátního hlediska mezi novostavbami zaujímá úsek Praha-Brno, který je důležitým úsekem nejen pro samotnou ČR, ale pro celou střední Evropu,“ řekl. Pro trať na Brno již existuje zadání studie proveditelnosti. SŽDC pracuje se dvěma variantami spojení, jde o severní a jižní trasu. Severní vede přes Havlíčkův Brod a jižní přes Benešov a Jihlavu. Další významnou trasou je propojení Prahy a Drážďan. Trať směrem k Praze má být navržena pouze pro vysokorychlostní osobní vlaky s rychlostí až 350 km/h. ČTK, euro.cz 11. 4. 2017

Otevírání železničního trhu: společné jízdenky i vlaky

Nové vlaky bude od zájemců ministerstvo dopravy požadovat jen pro část výběrových řízení na nové dopravce na železnici. V ostatních případech bude vyjednávat s Českými drahami, aby v soutěžích mohly uplatnit nynější vozidlový park, který státní dopravce v minulosti modernizoval. Zároveň úřad zvažuje státním ČD vyplácet peníze za udržování záložní flotily vozidel pro případ krizových situací. Na konferenci k liberalizaci železnice to řekl ředitel odboru osobní dopravy na ministerstvu dopravy Ondřej Michalčík. Oba návrhy mají podle ministerstva sloužit k tomu, aby státní České dráhy nebyly v soutěžích v nevýhodné situaci vůči konkurenčním dopravcům. Tendry by nejpozději po roce 2033 měly být podle Evropské unie jediným způsobem, jak objednávat veřejnou dopravu na železnici. Podmínkou otevírání železničního trhu je dále zajištění prodeje jízdenek platných pro všechny dopravce. „Pokud na trati jezdí dva dopravci, měl by mít cestující možnost koupit si jízdenku jen pro jednoho dopravce, nebo jízdenku platnou u obou. Její cena by se odvíjela od počtu ujetých kilometrů,“ uvedl Michalčík. ČTK 21. 4. 2017

RegioJet chce převzít slovenské vlaky, ministerstvo v úsporu nevěří

Železniční dopravce RegioJet by rád provozoval místo slovenských státních drah (ZSSK) linky Humenné – Košice – Žilina – Praha a Štúrovo – Bratislava – Praha. Společnost podnikatele Radima Jančury nabídla slovenskému ministerstvu dopravy, že bude tyto spoje plnohodnotně zajišťovat bez dotací. „Stát a ministerstvo dopravy doposud za provoz těchto ztrátových vlaků platí ročně ZSSK více než devět milionů eur,“ konstatoval mluvčí firmy Aleš Ondrůj. Doplnil, že stát nemůže z veřejných financí dotovat službu, kterou je někdo jiný ochotný provozovat bez dotací. Slovenské ministerstvo dopravy má ale na věc jiný názor. Upozorňuje, že předložený návrh úplně mění časy odjezdů státních vlaků a že RegioJet chce ze státních vlaků přesunout peníze do vlastních vlaků. Slovenské ministerstvo dopravy přesto nabídku prostuduje a vyhodnotí. RegioJet namítá, že tzv. jízdné zdarma pro sociální skupiny hradí stát zvláště ještě nad rámec dotací a tato částka by se nijak nezvyšovala. Podle mluvčí ministerstva dopravy Karolíny Ducké stát přes výhrady nabídku prostuduje a vyhodnotí. Vedení firmy chce o dalším postupu jednat. E15 12. 4. 2017

Tripartita: Liberalizace železničního trhu nemá diskriminovat ČD

Pokud se v Česku bude otevírat trh železniční dopravy, neměl by být diskriminován národní dopravce, tedy České dráhy. Podle premiéra Bohuslava Sobotky (ČSSD) se na tom na dubnovém jednání shodli zástupci tripartity, tedy vlády, zaměstnavatelů a odborů. „Musí se to udělat uvážene a využít služeb regulátora. Upozornili jsme, aby vláda přitom zodpovědně přistoupila k národnímu dopravci,“ uvedl prezident Svazu průmyslu a dopravy Jaroslav Hanák. Předseda ČMKOS Josef Středula vyjádřil obavu, že se zliberalizuje český železniční trh, současně ale bude národnímu dopravci zapovězen vstup na ostatní trhy, tedy Francie, Německo či Rakousko. Ministerstvo dopravy ve vládou schválené koncepci nedávno vytipovalo šest železničních tratí, na nichž chce do konce roku 2021 nového provozovatele dopravy vysoutěžit. Vznikl i harmonogram postupných výběrových řízení na zbytek tratí, podle kterého by poslední linky měly být vysoutěženy v roce 2033. V první části jde o trasy mezi Libercem a Pardubicemi a Libercem a Ústím nad Labem. Dále o trati z Prahy do Hradce Králové, z Kolína po pravém břehu Labe přes Mělník do Ústí nad Labem a z Prahy do Brna a trasa z Ostravy do Olomouce. ČTK 10. 4. 2017



Hotel RIVA***

BULHARSKO

Slunečné pobřeží

Poslední volné pokoje v červnových termínech:

Hotel RIVA*** – all inclusive, od 10.100 Kč po dotaci (SŽDC, Cargo)

Hotel KIPARISITE**** – polopenze, od 10.100 Kč po dotaci (SŽDC, Cargo)

2-4 lůžkové pokoje jsou klimatizované s vlastním soc. zařízením, TV, ledničkou a balkonem
Cena zahrnuje ubytování, stravu a dopravu dle popisu,
služby delegáta, komplexní cestovní pojištění.

Více na www.cdtravel.cz nebo tel. 972 243 053, 602 397 359 pí. Štěchová



Hotel KIPARISITE****



ŘECKO – KRÉTA

odlety Praha, Brno

Studia ANATOLI, Staliida, 50m od pláže

ubytování bez stravy ve studiu pro 2-3 osoby s nově zrekonstruovanou koupelnou,
kuchyňským koutem

pouze termín 3.6.-14.6. a 14.6.-24.6. za 6.800 Kč po dotaci. 3.osoba jen za 4.450 Kč po dotaci.

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 055, 723 811 984 pí. Handrejchová



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

ČD Taxi



Pohodlně na vlak i z nádraží

- zvýhodněná cena pro zákazníky ČD
- Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Kunovice, Liberec, Olomouc, Ostrava, Pardubice, Plzeň, Praha, Staré Město, Uherské Hradiště
- stanoviště vždy v blízkosti nádraží
- NOVĚ nonstop na tel. **800 252 252** s uvedením hesla „**ČD Taxi**“

www.cd.cz/cdtaxi

Lepší cesta každý den



ČD České dráhy
Národní dopravec

Jedeme
vlakem!



OD 1. KVĚTNA DO 28. ZÁŘÍ 2017

Svezte se historickým vlakem z Břeclavi do Lednice!

I v letošním roce se konají tradiční jízdy historickým motorovým vozem Hurvínka z Břeclavi do Lednice a zpět. Nostalgickým vlakem se můžete svézt za krásami Lednicko-valtického areálu od 1. 5. do 28. 9. o víkendech a svátcích. Poslední sobotu v květnu a srpnu (27. 5. a 26. 8.) nahradí Hurvínka v rámci Dnů parního prostvení, jihomoravských vín a upomínkových předmětů. Za lokomotivou budou řazeny historické vozy Rybáky, součástí parního vlaku je i bufetový vůz s nabídkou občerstvení, jihomoravských vín a upomínkových předmětů. Přímou na nádraží v Lednici bude restaurace Myslivna prodávat grilované speciality a další občerstvení. Historické vlaky odjíždějí z Břeclavi vždy v 9:10, 11:10, 13:10 a 15:10 hod. Zpět z Lednice pak jezdou v 10:20, 12:20, 14:20 a 16:20 hod. Mezi Břeclaví a Lednicí zastavují vlaky ve všech stanicích i zastávkách. Více informací najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Břeclav/Lednice ad.



OD 12. DO 17. KVĚTNA 2017

Foto: Golden Heart/Klein

Do Brna na divadelní festival se slevou VLAK+

V polovině května se sednou do moravské metro-pole divadelní soubory z různých koutů světa, aby na prknech desítky divadel předvedly to nejlepší ze své tvorby. V programu festivalu Divadelní svět Brno, který se koná od 12. do 17. května, najdete jak špičkovou činohru, velkolepý balet, tak třeba i představení pro rodiny s dětmi. Součástí festivalu jsou také výstavy, workshopy, dětské dílny a koncerty. Více se o festivalu dozvíte na www.divadelnismet.cz. Díky spolupráci s Českými drahami v rámci akce Vlak + Divadelní svět Brno mohou mimobrněší diváci cestovat na festival levněji. Při nákupu zpáteční jízdenky do Brna získají po předložení platné festivalové vstupenky 50% slevu. Jízdenku VLAK+ Divadelní svět Brno lze zakoupit v jakékoli pokladně ČD nebo u průvodčího ve vlaku. Sleva se vztahuje na zpáteční jízdenku s datem nástupu jízdy od 9. do 18. května 2017.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n.



13. KVĚTNA 2017

Foto: Jan Jirásek

Trolejbusy jezdí v Pardubicích už 65 let

U příležitosti 65. výročí trolejbusové dopravy v Pardubicích se v sobotu 13. května otevrou veřejnosti brány pardubického dopravního podniku. Od 9 od 15 hodin mohou zájemci nahlédnout do technického zázemí vozovny, projít si výstavu pardubických i hostujících vozů městské hromadné dopravy nebo si zajet na exkurzi na loď Arnošt z Pardubic, kterou pardubický dopravní podnik rovněž provozuje. Součástí dne otevřených dveří budou vyhládkové jízdy po městě a přilehlém okolí historickými vozy. Poprvé bude také představen zrekonstruovaný trolejbus Škoda 8Tr. Tento typ trolejbusu, který na linkách pardubické městské hromadné dopravy jezdil v letech 1957–1972, dnes znají spíše už jen pamětníci. Nejen ti, ale zcela jistě i mladší fanoušci městské dopravy ocení možnost projet se právě tímto trolejbusem pardubickými ulicemi. Více na www.dpmp.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Pardubice hl. n.



6. KVĚTNA 2017

Na výlet cyklovlakem z Plzně do Blatné

První sobotu v květnu (6. 5.) se můžete svézt cyklovlakem z plzeňského hlavního nádraží (odj. 7:25 hod.) do Blatné (příj. 8:52 hod.), odkud se lze v sedle bicyklu vydat po pohodové trase přes Hájany do Lnářů nebo krajem rybníků a žulových balvanů na rozhlednu v Chanovicích. Zpět z Blatné odjíždí cyklovlak v 17:20 hod. a do Plzně s ním přijedete v 18:52 hod. Kromě vozů k sezení s kapacitou 250 míst a dvou vozů pro jízdní kola bude součástí cyklovlaku také bufetový vůz. Prodej jízdních dokladů do cyklovlaku zajišťuje Středisko volného času RADOVÁNEK, Ledecká 23, Plzeň (vždy v úterý, ve středu a ve čtvrtek od 15 do 18 hodin). Bližší informace poskytnete M. Holomelová (na tel.: 739 220 534 nebo e-mailu: holomelova@radovaneke.cz). A kolik zaplatíte za jízdenku do cyklovlaku? Jízdenka pro dospělého stojí 230 Kč, pro děti od 6 let 180 Kč a za jízdní kolo dáte 50 Kč.

Nejbližší železniční stanice:
Plzeň hl. n./Starý Plzenec/Lnáře/Blatná