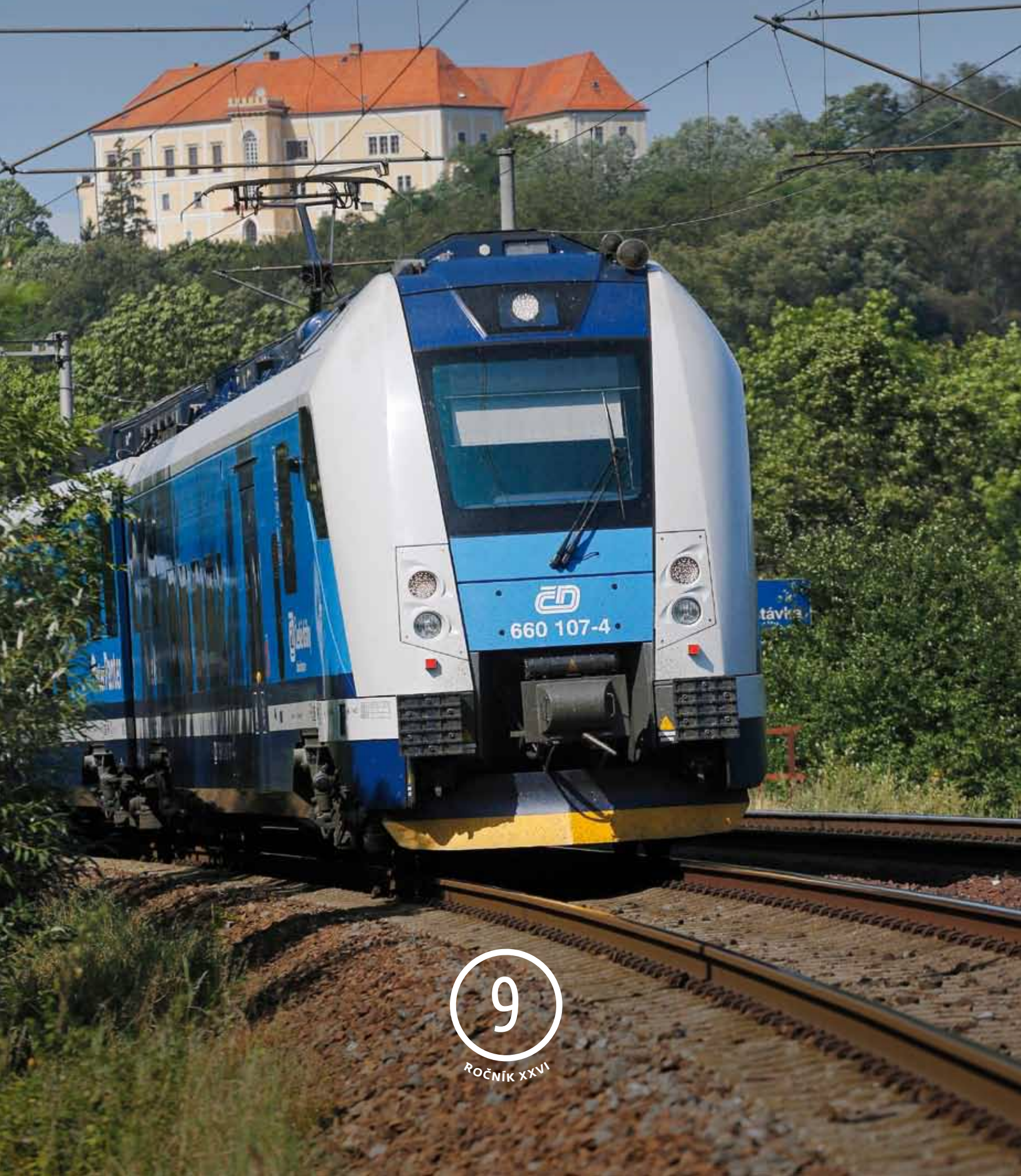


Železničář

25. DUBNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



9

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Daniel Jareš stojí v čele ústeckého ZAPu pátým rokem. Hovořil mimo jiné o nárůstu počtu cestujících v turisticky exponovaných destinacích či o problematice samostatného odbavení.

11–14 TĚMA

Sjednocenou podobu komunikace používají České dráhy už přes deset let. Kam se **korporátní identita ČD** ubírá? Jak daleko je příprava nového loga? A proč ČD využívají právě modrou?



Člen Skupiny ČD

Vzdělávací program HR manažer

Společnost DVI nabízí nový vzdělávací program HR manažer. Jeho cílem je produkovat profesionální HR manažery, kteří umí propojovat a koordinovat svou práci s podnikatelskými procesy a dokážou reagovat na aktuální vývoj trhu práce a personalistiky.

Komu je program určen?

Pokročilým HR specialistům, zkušeným manažerům, kteří pracují s lidmi, personalistům se zájmem o aktivní propojování byznysu s personalistikou a komplexním pohledem na řízení lidí i celé jejich organizace.

Co absolvent získá?

- pokročilé znalosti HR procesů, nástrojů a metodik
- propojení manažerských a podnikatelských procesů s HR prací
- doporučení, jak uplatnit osvědčené postupy v praxi
- reference a kontakty na kolegy z oboru

Program probíhá 5 x 2 dny plus 1 den certifikace (zkouška) v průběhu 6 měsíců. Termín zahájení: září 2019. **Kontaktovat můžete Veroniku Feixovou – e-mail: veronika.feixova@dvi.cz, tel.: 601 374 272**



DVI spustil nové webové stránky

Koncem letošního března byly oficiálně spuštěny nové webové stránky dceřině společnosti Českých drah, Dopravního vzdělávacího institutu (DVI). Nová verze portálu www.dvi.cz nabízí návštěvníkům i potenciálním klientům moderní vzhled, všechny důležité informace či přehlednější seznam služeb.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Brněnský rychlík vedený jednotkou InterPanter pod novogotickým zámekem v Letovicích



Bbdgmee²³⁶

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Tento osobní vůz 2. třídy je určený pro dálkovou vnitrostátní a mezistátní dopravu s možností přepravy jízdních kol a cestujících na vozíku. Vznikl v letech 2012 až 2014 modernizací všech vagonů tehdejších řad BDbmsee⁴⁴⁷, BDhmsee⁴⁴⁸ a BDhmsee⁴⁵¹. Soutěž České dráhy vyhlásily už v prosinci 2010, v září následujícího roku byla ukončena s tím, že vítězem se stala slovenská firma ŽOS Trnava. Protože na uskutečnění zakázky čítající úpravu celkem 64 kusů nezbývalo mnoho času, plánovalo se, že část vozů bude zrekonstruována ve firmě MOVO Plzeň. Do Trnavy jich mělo putovat 28, do Plzně pak 36. Nakonec se v roce 2012 výroba z Plzně přesunula a zrekonstruováno tam bylo pouze sedm vagonů, zbývajících 29 se modernizovalo v šumperské Pars nově.

Premiéru s cestujícími si vagony odbyly 20. července 2012. V pravidelném provozu na rychlících se prvně objevily o rok později na trase Praha – Plzeň – Cheb. Na začátku roku 2014 se uskutečnilo setkání zástupců ČD s vozíčkáři. Ti si vyzkoušeli pro ně určené zázemí vozu č. 058. A právě na základě jejich poznatků se rozhodlo o další úpravě všech 64 vozů.

Klimatizované vozy mají velké vnější dveře spolu s nakládací plošinou, bezbariérové WC i speciální kupé. V interiéru je 41 sedaček, z toho 24 ve čtyřech šestimístních kupé, 12 v malém velkoprostorovém oddílu a pět (z toho dvě sklopné) v kupé pro vozíčkáře. Kromě toho se ještě ve velkém oddíle u nástupních dveří pro tělesně postižené nachází několik nouzových sklopných sedaček.

Aktuálně jsou vozy nasazovány na linky Ex1, Ex2, Ex3, Ex6, R5, R8, R9, R11, R16 a R17. ○

Číselná řada	61 54 84-71 0xx-x
Počet vozů	64
Nejvyšší dovolená rychlost	160 km/h
Rok výroby (modernizace)	1987–1988 (2012–2014)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Waggonbau Bautzen (ŽOS Trnava, MOVO, PARS)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	39
Oddílů	6
Hmotnost prázdný/obsazený	46 t/50 t
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

České dráhy v dubnu spustily největší výletní portál s železniční tematikou a mobilní aplikaci Vlakem na výlet. Nabízí více než 600 tipů na výlety pro nejrůznější cílové skupiny ve všech regionech České republiky. Výletníci získají nejen tip na samotné cílové místo výpravy, ale také množství praktických informací. Všechny výlety v nové aplikaci jsou dostupné vlakem, výchozím bodem je železniční stanice nebo je jízda vlakem součástí výletu. Věříme, že propojení vlaku s výletem je nejen přirozené, ale dělá z výletu ještě lepší zážitek.

Výlety jsou v aplikaci a na webu zařazené do různých kategorií. Vyhledávání je možné například podle regionu nebo podle cílové skupiny, pro rodiny s dětmi, pro mladé, pro turisty, pro železniční fandy nebo třeba pro gurmány a jedlíky. Obsah se bude průběžně rozšiřovat a doplňovat o zajímavé akce, které jsou dobře dostupné vlaky Českých drah.

Tipy na výlety jsou ze všech regionů České republiky a vždy obsahují praktické informace, jako je popis cesty z nádraží, čas potřebný na výlet a náročnost výletu. Díky tomu si uživatelé mohou snadno vybrat výlet podle svých preferencí. Součástí aplikace je i interaktivní mapa, která vás bezpečně provede trasou výletu. Před začátkem cesty je třeba vybrat výlet uložit do mobilní aplikace, například prostřednictvím wi-fi na stanicích nebo ve vlacích, aby byly všechny potřebné údaje dostupné i v místech s horším pokrytím signálu mobilních operátorů, a tedy bez připojení k internetu. Po vystoupení z vlaku aplikace sama nabídne zahájení výletu. Jakmile výletník dorazí na některou mezizastávku, aplikace mu sdělí zajímavé informace o daném místě.

Specialitou naší aplikace jsou výlety označené jako hravé, které mají po cestě i řadu zastávek se soutěžními otázkami. Odpovědi se zaznamenávají přímo do aplikace. Za samostatnou zmínku stojí speciální hravé výlety pro děti a jejich rodiče. Tyto výlety jsou doplněné pěknými obrázky a také audiostopou. Děti se vždy díky zajímavému příběhu dozví i něco z naší historie.

Pokud výletník absolvuje výlet s naší aplikací, získá od nás navíc ČD Body. Nejvíce ČD Bodů lze získat právě za výlety s otázkami, kde je odměna za správné odpovědi. Takto získané ČD Body lze standardně využít pro čerpání různých výhod, stejně jako při nákupu jízdenky v e-shopu nebo přes mobilní aplikaci Můj vlak. Jednou z možností využití ČD Bodů je pořízení jízdenky zdarma na některý z dalších výletů. Speciální nabídka výletů je také určena pro železniční fanoušky a obsahuje přehled muzeí, železničních zajímavostí, tipy na romantické tratě a nostalgické jízdy.

Spuštění aplikace Vlakem na výlet podpoří také silná marketingová kampaň. ČD přichází s novým kreativním konceptem, ve kterém poprvé figuruje i nová tvář Českých drah, Ondřej Vetchý. Jedna z nejvýraznějších hereckých osobností českého filmu vystupuje ve dvou třicetivteřinových spotech ilustrujících možnosti volnočasového cestování vlakem, kdy si čas na cestu můžete užívat bezstarostně s rodinou již ve vlaku bez stresu z řízení auta, cíl výletu si pohodlně vyberete v nové aplikaci.

Věříme, že tato aplikace podpoří cestování především v regionální dopravě. Nepochybně budeme tento produkt dále rozvíjet a obohacovat o nové destinace a zajímavé výletní tipy.



Zuzana Čechová

ředitelka Odboru cenotvorby
a produktové komunikace



28x

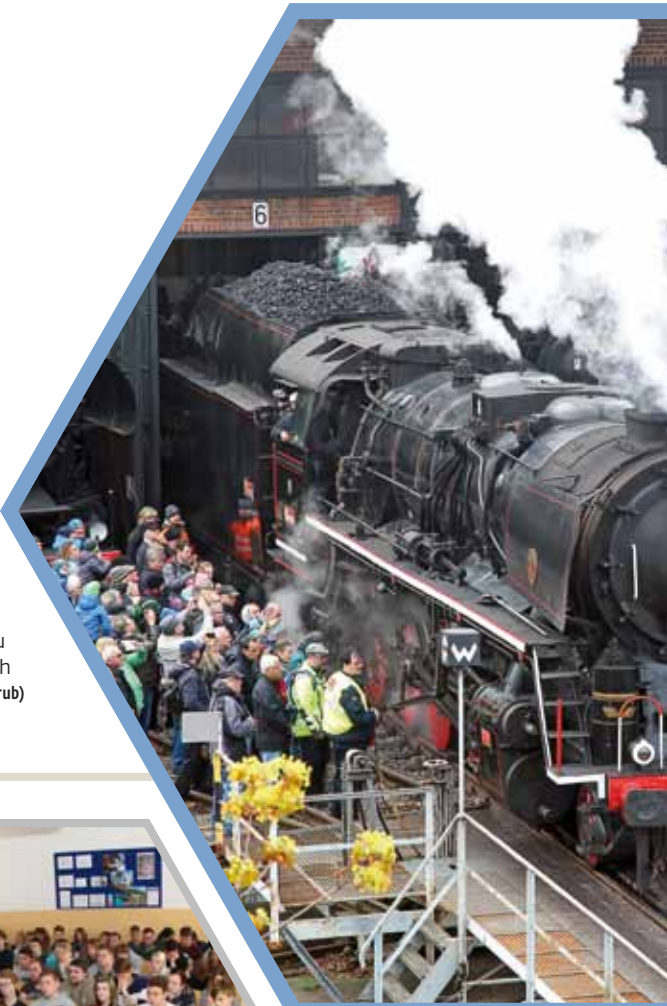
2x

12x

Štokr si vysloužil aplaus na setkání v Drážďanech

Od pátku 12. dubna do neděle 14. dubna se Drážďany opět ponořily pod kouřový příkrov. Během druhého dubnového víkendu se totiž v saské metropoli odehrálo již jedenácté setkání parních lokomotiv s názvem Dampfloktreffen 2019. Mezi desítkou parních strojů tradičně nechyběl zástupce československé konstrukční školy. Zatímco loni rozbíjel černě německých mašin modrý Papoušek 477.043, letos byla vyslána reprezentovat srdce Evropy lokomotiva poněkud jiné váhové kategorie – Štokr 556.0506. Hostitelé si účasti majestátní nákladní lokomotivy považovali, o čemž svědčilo i její čestné místo během defilé na točně. Během sobotního dopoledne opouštěl rotundu drážďanského železničního muzea jako první a jeho „promenáda“ byla odměněna zaslouženým potleskem několika stovek fanoušků, kteří akci přihlíželi nejen v areálu muzea, ale také ze silničního mostu Nossener Brücke. V neděli večer se Štokr vydal do Prahy, kde v následujících týdnech zajistí dopravu nostalgických vlaků ve středních Čechách.

(rub)



ČD představily zajištění bezpečnosti

Nové trendy v dopravě. Tak se jmenoval desátý ročník konference, která se na začátku dubna konala v budově VOŠ a SPŠ automobilní a technické v Českých Budějovicích. Za České dráhy zde vystoupila Michaela Hronovská z oddělení bezpečnosti a nouzového plánování. Studentům a zástupcům odborné veřejnosti představila propracovaný systém zajištění bezpečnosti ČD. Kromě jiného uvedla, že dopravce si u soukromé bezpečnostní agentury Securitas ČR objednáva službu ostrahy železničních stanic v majetku ČD, prostor pro odstavování osobních vozů, administrativních budov či areálů a v neposlední řadě na základě zpracovávaných analýz jsou pracovníky agentury doprovázeni osobní vlaky, kde je vysoká přestupková a trestná činnost na majetku dopravce i cestujících. V Jihočeském kraji se jedná zejména o doprovody vlaků po dobu vodácké sezony. ČD v otázce bezpečnosti dále spolupracují s Policií ČR, Městskou policií a s Celní správou.

(hol)



Nástupiště a podchod v Karviné září novotou

Hlavní nádraží v Karviné v Moravskoslezském kraji se v rámci optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice dočkalo zasloužené modernizace. Začátkem dubna skončily všechny důležité stavební práce, které probíhaly od loňského jara. Stavbaři úplně zbourali a nově postavili druhé a třetí ostrovní nástupiště, ke kterým se přidal letos ještě první peron. Nástupiště díky tomu nyní mají nová zastřešení, ale i výtahy, nové obložení dostal i zrekonstruovaný a rozšířený podchod. Cestujícím, používajícím jak mezinárodní expresy ze Slovenska, ale i regionální spoje moravskoslezského integrovaného dopravního systému, již také slouží zcela nový informační systém. Kromě toho se připravuje celková rekonstrukce nádražní budovy, kde správce infrastruktury plánuje opravu střechy, stavební úpravy obavovací haly a další práce.

(mah)



Dříteč hostila další ročník železniční konference

Již pátý ročník mezinárodní železniční konference se 11. a 12. dubna uskutečnil v obci Dříteč u Pardubic. Oficiálním dopravcem byla společnost České dráhy. Tématem úvodního dne konference byly výzkum a inovace, podpora českého železničního průmyslu a liberalizace železniční dopravy. V tomto bloku vystoupil také generální ředitel ČD Miroslav Kupec. Zdůraznil očekávanou silnou obnovu vozidlového parku a současně připomněl letošní složitá vyjednávání s jednotlivými kraji na zajištění regionální dopravy. „Pokud síťovost regionální dopravy tak malé země, jako je Česko, řeší čtrnáct rozdílných krajů, tak to není optimální,“ zdůraznil Kupec. Vyvrcholením prvního dne konference byl slavnostní podpis Memoranda o budoucnosti železničního průmyslu v ČR mezi Radou vlády ČR pro výzkum, vývoj a inovace a Asociací podniků českého železničního průmyslu (ACRI). Druhý den, věnovaný financování výstavby dopravní infrastruktury a pokračujícím přípravám vysokorychlostních tratí, završil podpis mezi SŽDC a francouzskou SNCF Mobilités o tvorbě technických standardů pro projektování VRT v České republice a o spolupráci na přípravě výstavby vysokorychlostních tratí. (mah)



ČD obhájily ratingové hodnocení na stupni Baa2

Renomovaná ratingová agentura Moody's potvrdila společnosti České dráhy rating na stávajícím stupni Baa2 se stabilním výhledem. Z dlouhodobého hlediska agentura hodnotí ekonomickou situaci ČD jako stabilní. Stupeň Baa2 patří k nižšímu hodnocení v investičním pásmu. Udržení stabilního ratingu by mělo národnímu dopravci pomoci například při letošním refinancování dluhopisů. Úvěrový rating je důležitý pro investory. Ukazuje jim totiž, jaká je pravděpodobnost řádného splacení úvěru. Čím je rating vyšší, tím lépe je dlužník vnímán v očích věřitelů a tím je i pravděpodobně, že si bude schopens zajistit levnější půjčky. Stabilní hodnocení by se mělo promítnout například při investicích, které ČD plánují, nebo při refinancování dluhopisů. Podnik letos čeká splacení 300 milionů eur (770 milionů korun), které si v minulosti prostřednictvím dluhopisů vypůjčil. Nahradí je novou emisí dluhopisů. Firma v prvním pololetí loňského roku hospodařila se ziskem 262 milionů korun. (red)

ČD investují do vlaků na jihu Čech miliardy korun

Na tratích jižních Čech se do tří let objeví řada nových vozidel Českých drah za zhruba 1,8 miliardy korun. Na výjezdním zasedání dopravního výboru Jihočeského kraje o tom informoval Jiří Kafka, ředitel českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD. V rámci elektrické traxe je naplánován nákup deseti nových el. jednotek RegioPanter s kapacitou 140 míst, klimatizací, uzavřeným systémem WC, informačním systémem či wi-fi. Motorová traxe se bude pyšnit sedmi novými a stejně kvalitně vybavenými vozidly pro 120 cestujících za téměř 600 milionů korun. Další vybraná vozidla budou modernizována. Např. RegioNovy a patrové vozy dostanou informační systém. ČD jsou připravené na jihu Čech provozovat požadovaný rozsah dopravy v rámci přímého zadání v celkové výši cca 4,8 mil. vkm/rok a zajistit na základě připravovaných smluv provoz na dalších 10 let v přímém zadání. ČD má v regionu 156 tarifních bodů a na 17 tratích zajišťuje dopravní obslužnost na 558,1 km. Denně tu například vypravuje 294 regionálních vlaků, další dálkové sem míří z Prahy, Plzně, Brna, Jihlavy nebo rakouského Lince. (hol)

ČD uspěly v soutěži ADC Creative Awards 2019

České dráhy získaly tři ceny v soutěži ADC Creative Awards 2019, což je prestižní české ocenění v oblasti reklamy. Dopravce přihlásil dvě reklamy – Západní expres a Včasná jízdenka Evropa, které byly nominovány ve třech kategoriích (Radio, Copywriting, Outdoor), a obě uspěly. Jde o skvělý výsledek, neboť ČD zatím toto ocenění nezískaly a doposud se nedostaly ani do užšího výběru. Obě reklamy již vznikly ve spolupráci s novou agenturou Havas, která pro ČD pracuje od letošního ledna. ADC Creative Awards 2019 je nejprestižnější národní soutěž komerční kreativity vyhlašovaná profesním spolkem Art Directors Club. Dříve byla známá jako Louskáček a organizována je každoročně od roku 1993. Základním kritériem hodnocení soutěžních prací je originalita, inovativnost kreativního nápadu a kvalita zpracování. (red)



Doprava v Ústeckém kraji má turistický potenciál

Manažer Daniel Jareš stojí v čele ústeckého Regionálního pracoviště Zákaznického personálu pátým rokem. Pracuje pod ním téměř 650 zaměstnanců, které můžete potkat především v Ústeckém a Karlovarském kraji. V rozhovoru pro časopis Železničář hovořil o nárůstu počtu cestujících v turisticky exponovaných destinacích, problematice samostatného odbavení, nových zázemích pro své podřízené i o úspěchu cyklopůjčoven.

Josef Holec | Foto: autor

Přizpůsobujete se jízdnímu řádu, který domluví Regionální obchodní centra nebo generální ředitelství ČD. Které linky jsou turisticky zajímavé?

Jen upřesním, že připravujeme turnusy a další nezbytné služby. Jízdní řád na Ústecku a Karlovarsku, kde naše část organizační jednotky Zákaznický personál působí, zůstal prakticky stejný. Doznal jen určitých drobných změn v turisticky atraktivních částech. Ukončena byla například výluka na Moldavu, takže jsme osobním vlakem začali jezdit o víkendech z Ústí nad Labem přímo přes Teplice. Ráno vlak vyrazí v 8:24 a v 15:58 jede z Moldavy zpět. Ideální spojení pro běžkaře, kteří museli dříve přestupovat v Mostě. Bylo to zbytečně zdlouhavé.

Zažívá Moldava, a tedy i vlaky ČD v zimě boom?

Určitě, ale hovoříme spíše o renesanci než o boomu. Pořád se tam něco děje, zdejší destinační agentury se starají, aby region turisté navštěvovali. Krušnohoří je po letech, kdy tu létal jen popílek, opět turisticky atraktivní. Ovšem ještě větší nájezd cestujících do horských center evidujeme na Karlovarsku. Kromě Moldavy jezdíme i do Vejprtu, Perninku a Potůčků. V létě vozíme cyklisty, v zimě běžkaře.

ČD vypravují i Komety. Jsou úspěšné?

Ano. Loni v létě začaly jezdit Letní komety, tedy spoje mezi Ústím nad Labem a Drážďany. Navázalo se tak na úspěšný koncept Vánočních komet, při nichž se o adventních víkendech jezdí vlakem do Německa na trhy. Drážďany jsou krásné město, turisté vyjíždějí do okolí anebo jen kousek za hranice, do Bad Schandau, byť tam spojení máme z Děčína i po lince U28. Komety mají úspěch, proto je Ústecký kraj objednává. K jízdě je možné využít i jízdenku Labe-Elbe, která platí nejen pro náš vlak, ale i MHD v Ústí i Drážďanech. Vyrazit s ní lze rovněž za Popelkou do Moritzburgu anebo do Míšně. Nemluvě o národním parku Česko-Saské Švýcarsko, jenž se stal velmi zajímavou destinací snadno dostupnou našimi vlaky. Ono je vůbec žádoucí, aby ekologicky čistější hromadná doprava byla hlavním donátorem turistů. Parkovací plochy jsou v parku velmi omezené.

Jsou vlaky plné i v této části země?

Samozejmě. Někdy se dokonce potýkáme s přeplněností. Ale jsme připraveni personálně i technicky. Máme na převoz sportovního náčiní kapacity, občas jsme podle potřeby připraveni připojit další vůz.

Vlakové čety nárůst zvládají?

Jistě. Když posílíme techniku, neznamená to ještě, že musíme nasadit i více lidí. Naši lidé jsou šikovní pro-

fesionálové s bohatými zkušenostmi. Obvykle je na vlaku jeden vlakvedoucí, který situaci bez problémů zvládá. Může pomoci i s nakládkou a vykládkou.

Máte na tento nárůst připravené i pokladny?

Musím zaklepat na dřevo, máme. Nepotýkáme se s podstavem, takže i v tomto případě jsme v klidu. Skončí-li někdo, jsme připraveni jej nahradit, hlídáme i odchody do důchodu. Stav stacionárních i mobilních pracovníků máme téměř naplněné. Horší je to v období chřipek, kdy komandující skutečně neví, kde jim hlava stojí. Řešíme to přesčasů.

Využíváte ale můžete i kolegy, kteří pracují na dohodu o pracovní činnosti...

Samozejmě. Jde hlavně o studenty z děčínské dopravy, kteří nám brigádně vypomáhají. Nejčastěji se s nimi můžete setkat v létě anebo o víkendech, když nejsou ve škole. Komandující s nimi spolupracují. A zmínit musím i kolegy, kteří pracují na jiné pozici v rámci skupiny ČD, ale přijdou si přivydělat. Funguje to k všeobecné spokojenosti nás i cestujících.

Osvědčil se způsob samostatného odbavení cestujících na lince z Ústí nad Labem do Bíliny přes Úpořiny?

Tento způsob odbavení o/o-S na tamní lince funguje už poměrně dlouhou dobu. Máme to postavené na taktu a po zavedení tarifu Ústeckého kraje a díky kontrole vlakových revizorů neevidujeme úniky tržeb. Tento systém tedy funguje zcela bez problémů. Jde však o jednu z tratí, kde příští rok převezme otěže soukromý dopravce. Takže zatímco my jsme jezdili jen se samostatným odbavením, které vzhledem k počtu cestujících stačilo, kraj bude od příštího roku nově požadovat vlakový doprovod všude. Tedy u nás i u alternativního dopravce. Na Karlovarsku se na „nula-nula-es“ jezdí do Lokte a Merklína.

Zvyšujete i úroveň pracovního prostředí zaměstnanců. Co máte letos v plánu opravit nebo nakoupit?

Pro zaměstnance děláme spoustu věcí. Přestavujeme a vylepšujeme nocležny, pokladny, šatny a řadu dalších prostor. Letos upravíme odpočinkové místnosti ve středisku vlakových čt v Chebu, které jsou více než 15 let nedotčené. Dále máme v plánu rekonstrukci zázemí pro pokladníky v Děčíně. Půjde o celkovou revitalizaci.

Neuvědomuji si případ, že by někoho špatně odbavili, byť se DÚK od našeho tarifu liší. Dokonce v řadě případů dokázali zaměstnanci najít chyby v propojení jednotlivých zón – nacházeli spojení, která nešla v DÚK prodat.



DANIEL JAREŠ

Absolvoval Střední školu dopravní v Děčíně, poté nastoupil na pozici výpravčího do Liběšic. Následovaly například Řehlovice či Ústí nad Labem. Po vojně nastoupil na Sociálně-ekonomickou fakultu Univerzity J. E. Purkyně, kde získal titul Ing. Z výpravčího se přesunul na Oblastní provozní ředitelství, kde byl staničním technologem. Následovala místa dispečera, přednosta v Oldřichově a vrchního přednosta v Žatci. V roce 2007 se stal ředitelem Vlakového doprovodu osobní dopravy pro celou ČR. O tři roky později přestoupil na post ústeckého ředitele Krajského centra osobní dopravy. Při vzniku ZAP v roce 2014 se stal manažerem. Rád sportuje a čte. Je ženatý, s manželkou vychovává dva syny.

Jak funguje spolupráce na úpravách s dalšími složkami národního dopravce nebo SŽDC?

Velmi dobře. Naše Regionální správa majetku anebo SŽDC nám vždy vyšly vstříc. Vzpomenu například na Rumburk, kde jsme nedávno zrekonstruovali středisko, v němž má zázemí i dozorcí osobní přepravy, jsou tam nocležny, odpočinková místnost, kuchyně a šatny. Zaměstnanci jsou zkrátka ve svém. Nocležny jsou nové i v Chebu. A jen pro zajímavost: naše RP ZAP čeká přesun z prostor SŽDC do vlastního – ČD opraví budovu v ústecké Revoluční ulici. Spolu s námi půjde ROC, RSM a další organizační složky ČD.

Jak se vaši lidé vypořádali s tarifem Ústeckého kraje?

Zhostili se úkolu velmi dobře. Neuvědomuji si případ, že by někoho špatně odbavili, byť se DÚK od našeho tarifu liší. Dokonce v řadě případů dokázali zaměstnanci najít chyby v propojení jednotlivých zón – nacházeli spojení, která nešla v DÚK prodat. Takto jsme řešili například problém spojení z Teplíc na Moldavu přes Louku. Šlo to jen z Mostu. Kraj tedy musel Louku do zón doplnit. Spolupráce funguje, takže dostaneme-li od našeho zaměstnance podnět, postupujeme ho na kraj.

Jak si ve vašich turisticky zajímavých regionech stojí cyklopůjčovny ČD?

Úspěšně. Máme jich třináct v obou krajích, přičemž atraktivnější je určitě Karlovarský kraj. Na Ústecku nám nejlépe fungují půjčovny v Ústí a Děčíně, za Karlovarsko zmíním dolní nádraží v Karlových Varech, kde jsou výpůjčky nejvyšší. Špatně si nevedou ani Mariánské Lázně s Chebem. Za úspěchem stojí cyklostezka podél Ohře a podpora ze strany Regionálních obchodních center ČD, která několikrát za rok vypravují speciální cyklovlaky, například podél Ohře anebo do Krásné Lípy, Rumburku či Míkulášovic. Loni jsme uskutečnili 1 236 výpůjček, což rozhodně není málo.

Mají lidé zájem také o elektrokola?

Ano, a velký. Zejména v posledním roce jsme největší poptávku zaznamenali na Karlovarsku. Moc pozadu ale není ani Ústecko. Kromě elektrol se stále častěji půjčují koloběžky, největší zájem o ně je v Děčíně, Ústí, Mariánských a Františkových Lázních nebo Chebu.

Budete muset flotilu doplnit?

Učinili jsme objednávku. Obecně budeme zvyšovat počty elektrol a do Děčína pořídíme další koloběžky.

Jak si vede linka U28 procházející Českým a Saským Švýcarskem?

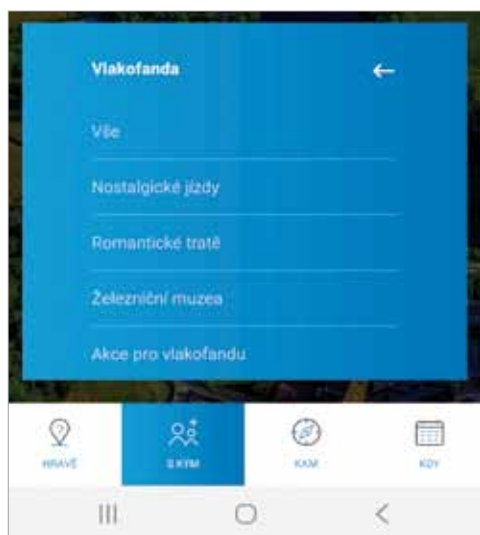
Myslím, že se rozjela celkem pěkně. Z mého pohledu jde hlavně o turisticky zajímavou trať, kterou využívají Češi i Němci. Malou vadou na kráse je rozpojení linek v Rumburku, kde neexistují přípojné vlaky – objednatel chce navazovat především na vlaky v Děčíně. Proto spojení s Krásnou Lípou a Šluknovem prakticky neexistuje, neboť přestup je až příliš dlouhý. Rychleji lidé dojedou na kole přes kopec.

Můžete nějakou zajímavou a cyklisticky atraktivní trasu doporučit?

Jsme v údolí Labe, takže určitě přijedte vlakem například do Děčína, kde zastavují i vlaky ČD kategorie EuroCity, a vyrazte podél řeky do Bad Schandau anebo do Ústí, po pravé straně toku. Zajíždí sem i rychlíky anebo osobní vlaky linky U28. Doporučím vyjet vlakem do Krásné Lípy a pak se vracet přes Německo a parky do Děčína. Krásných sedmdesát kilometrů. Na cyklovýlet či běžky je fajn i Krušnohorská magistrála. ○

Vlakem na výlet: Největší výletní portál v ČR

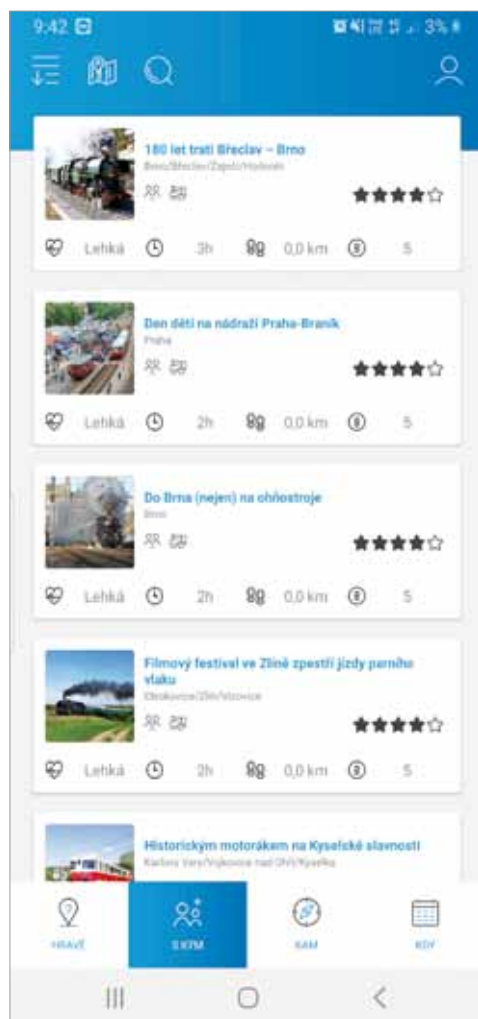
České dráhy přináší naprostou novinku. V polovině dubna spustily výletní portál **Vlakem na výlet**. Největší cestovatelský web a aplikace v zemi od první chvíle nabízí více než pětistovku tipů pro nejrůznější cílové skupiny ve všech regionech České republiky. Potěší rozsah poskytovaných funkcionalit i objem nabízených tipů.



Petr Štáhlavský, Josef Holec | Foto: archiv ČD

Pod názvem **Vlakem na výlet** se skrývá nový cestovatelský portál a aplikace Českých drah. Fungovat začaly v polovině dubna. Již od začátku obě platformy nabízejí více než šest set tipů na výlet po celé zemi. Cestující tak získají nejen tip na samotné cílové místo výpravy, ale také množství praktických informací. Železničář o novince informovala Zuzana Čechová, ředitelka Odboru cenotvorby a produktové komunikace s tím, že při cestování bude logicky hrát prim vlak.

Ten je ideálním dopravním prostředkem na výlet. Můžete cestovat s dětmi nebo s přáteli, ve vlaku se bavit, hrát společenské hry.



VÝHODNÉ HRAVÉ VÝLETY

Specialitou aplikace **Vlakem na výlet** jsou tipy s názvem **Hravé výlety**. Nabízejí po cestě i řadu zastávek se soutěžními otázkami. „Pokud výletník absolvuje výlet s naší aplikací, tak od nás získá další ČD Body. Nejvíce jich lze získat právě za **Hravé výlety**, kde je odměna za každou správně zodpovězenou otázku,“ upozornila na výhodu Zuzana Čechová. ČD Body lze standardně využít při čerpání výhod, stejně jako ČD Body získané při nákupu jízdenky v e-shopu nebo mobilní aplikaci **Můj vlak**. Jednou z možností využití ČD Bodů je pořízení jízdenky zdarma na některý z dalších výletů. Za zmínku stojí speciální **Hravé výlety pro děti**, na kterých děti a jejich rodiče výletem provází mimozemšťan **ToTo** a děti se vždy díky zajímavému příběhu dozví i něco z historie. „Tyto výlety jsou doplněny obrázky a také audiotopou,“ doplnila Čechová.

Při cestách za gastronomickými zážitky nemusíte přemýšlet nad tím, že si nemůžete kvůli řízení dát ani pivo, natož nějaké regionální speciality.

Výlet s interaktivním průvodcem

Webová stránka i aplikace usnadňuje vyhledání různých výletních tipů podle jednoduchých zadaných podmínek. „Vyhledávání je možné například podle regionu nebo podle cílové skupiny, pro rodiny s dětmi, pro mladé, pro turisty, pro železniční fandny nebo třeba pro gurmány a jedlíky. Obsah se bude průběžně rozšiřovat a doplňovat o zajímavé akce, které jsou dobře dostupné vlaky Českých drah,“ uvedla Zuzana Čechová s tím, že v tipech jsou obsažené praktické informace včetně popisu cesty z nádraží.

Speciální obsah je určen také pro železniční fanoušky s přehledem muzeí, železničních zajímavostí, tipy na romantické tratě a nostalgické jízdy, které jinde v takovém souhrnu nejsou k mání.

Mobilní aplikace obsahuje interaktivního průvodce výletníka, jenž prostřednictvím mapy a jednotlivých mezizastávek provází celým výletem. „Před začátkem cesty je třeba vybráný výlet uložit do mobilní aplikace, například prostřednictvím wi-fi ve stanicích a ve vlacích, aby byly všechny potřebné údaje dostupné i v místech s horším pokrytím signálu mobilních operátorů, tedy bez připojení k internetu. Po vystoupení z vlaku aplikace sama nabídne zahájení výletu. Jakmile výletník dorazí na některou mezizastávku, aplikace mu sdělí zajímavé informace o daném místě,“ informovala Čechová o další zajímavé funkcionalitě.

Nový web a interaktivní mobilní aplikace Českých drah fungují zároveň jako průvodce a navigace přímo na výletě. Nejde tedy jen o portál se statickou nabídkou nejrůznějších tipů na cestu.

Za každý výlet, který cestující absolvuje, získá odměnu v podobě ČD Bodů do svého věrnostního účtu. Hezký výletní zážitek tak může později navíc proměnit třeba za jízdné zdarma ve vlacích ČD. ○

Drážní úřad informuje

Mezinárodní spolupráce

V první polovině dubna navštívili náš úřad kolegové ze slovenského Dopravného úřadu. V rámci tří denní návštěvy jsme si vzájemně vyměnili informace o stavu příprav 4. železničního balíčku, řešili problematiku rušení železničních přejezdů či seznámili kolegy s legislativním zaváděním systému MLS (monitoring licence strojvedoucího) jakožto jednoho opatření k udržení bezpečnosti na české železnici.



Vzkříšení Heligóna se blíží do finále

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka se může pochlubit novým historickým exponátem. Po zhruba pěti letech restaurátorských prací byla 17. dubna zatopena parní lokomotiva 414.096 přezdívaná Heligón. Vedení Centra historických vozidel předpokládá, že technicko-bezpečnostní zkoušku (TBZ) si stroj odbude v květnu.



Josef Holek | Foto: Jan Chaloupka

Návštěvníky ČD Muzea v Lužné u Rakovníka čeká novinka. Po pěti desítkách let stání na pomníku v ŽOS České Velenice a sedmi letech oprav v luženské dílně bude opět v provozu více než sto let stará parní lokomotiva 414.096 s tendrem 412.365.

„Nechali jsme jí udělat jen kotel, dvojkolí a s využitím dotace Ministerstva dopravy ČR tendr, jinak jsme ji rekonstruovali svépomocí. Nyní se s ní musíme seznámit. Jde o mašinu, která byla půl století mimo provoz. Máme informaci, že ještě žijí dva strojevedoucí, kteří ji zažili

v provozu. Budeme s nimi komunikovat a získávat jejich zkušenosti. Až ty totiž ukážou, jaké jsou její možnosti pro praktické využití,“ řekl Miloslav Kothera, ředitel Centra historických vozidel ČD, pod které ČD Muzeum spadá.

Okolo „komína“

Letos se Heligón, jak se stroji přezdívá, dočkal opětovného zatopení. „Předpokládáme, že v květnu si stroj odbude technicko-bezpeč-

nostní zkoušku. Dále musíme předložit všechny potřebné dokumenty na Drážní úřad a počkat na schválení. Pokud vše dobře půjde, bude do prázdnin hotovo a můžeme vyjet,“ zmínil ředitel. TBZ si lokomotiva odbude v okolí Lužné, její maximální rychlost je totiž 35 km/h. Není potřeba ji tedy testovat například na koridoru nebo okruhu. Šlágr letošní sezony by tedy měl být nasazován pouze na výkony v okolí. „Mám na mysli trasy do Rakovníka, Stochova nebo na Kolečovku,“ upřesnil Kothera.

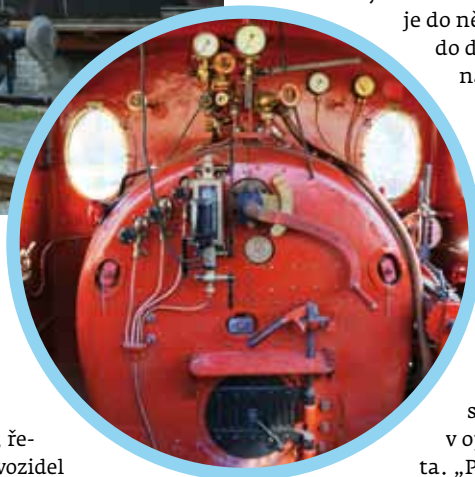
Heligón však není jedinou lokomotivou z vozidlového parku CHV, která letos projde rukama správkářů. Loni v létě jsme informovali o generálních opravách dvou lokomotiv – 434.2186 a 365.024. Ředitel Kothera uvedl, že před dokončením je oprava kotle pro Čtyřkolák ve specializované kolínské firmě SEA.

„Vrátí se v těchto dnech a bude zavázán na rám, který jsme spravili svépomocí. Pak vyvážeme všechny nápravy a pošleme je do německého Meiningenu, do dílen Deutsche Bahn, aby nám nalisovali nové obruče. Němci by vše měli zvládnout do několika týdnů. Finálně by měl být Čtyřkolák hotov do konce roku.“

Skvost čeká znovuzrození

Do Meiningenu poputuje i kotel z „třístapětašedesátky“, kde se sváže s pojezdem – ten už je v opravě u DB od loňského léta. „Pracovat se bude i na dal-

ším příslušenství včetně pneumatické a mechanické brzdy či oplášťování kotle. Hotovo by mělo být zhruba do roka,“ dodal Kothera. Na kotel správkáři ČD už namontovali armatury a za účasti zkušební komise úspěšně natlakovali. ○



Nové turistické vlaky ČD nalákaly přes tisíc cestujících

První dubnový víkend patřil v Praze a okolí výletům historickými vlaky Českých drah. Do pivovaru ve Velkých Popovicích vyrazil Kozel expres a po nejmalebnějších tratích v okolí metropole souprava s parní lokomotivou 556.0506 v rámci akce Praha párou. V případě druhé jmenované akce jde o nový projekt, na kterém ČD spolupracují s agenturou Prague City Tourism.

Projekt má za cíl oslovit nejen Pražany a Středočechy, ale i zahraniční návštěvníky Prahy. A to se zatím podařilo. „Akce se povedla na jedničku. Svezli jsme více než tisícovku cestujících. Na další termíny musíme přidávat další vozy. Úspěchu jistě přispělo i krásné jarní počasí,“ zhodnotil Jakub Goliáš, ředitel pražského Regionálního obchodního centra Českých drah.

Historický vlak v čele se Štokrem dvakrát projel okružní trasou po fotogenických tratích na západě metropole a těsně za jejími hranicemi. „Během turistické sezony jsou plánované další tři termíny,

kdy vlak pojedje,“ doplnil Goliáš. Vlak startuje na Smíchově, vystoupá zalesněným Prokopským a Dalejským údolím do Rudné u Prahy, odkud dál zamíří do Hostovic a po trase původní Buštěhradské dráhy, pro kterou se díky přírodním scénériím a dvěma historickým viaduktům vžil název Pražský semmering, zdolá stopadesátimetrové klesání zpět k Vltavě. Cílovou stanicí vlaku je opět Praha-Smíchov.



Během turistické sezony se mohou lidé těšit na další jízdy. „Dále jedeme 11. května, 22. června a 19. října,“ pozval Jakub Goliáš. První jízda startuje v 10:25, druhá pak ve 14:16. Cestující si mohou vybrat, jestli pojedou celou okružní trasu, nebo jen její část. Podle toho si vyberou okružní nebo úsekovou jízdenku.

Na pivo vlakem

Do své druhé sezony letos vstoupil i Kozel expres, společný projekt Českých drah a Plzeňského Pivovaru. Tento speciální vlak jezdí od začátku dubna do konce září vždy v sobotu z pražského hlavního nádraží přes Strančice do Velkých Popovic a zpět. Jízdy zajišťuje historický motorový vůz M 152.0002. Předprodej jízdenek je zajištěn ve všech pokladnách a v e-shopu Českých drah i na portálu GO OUT. Jízdenka stojí 390 Kč, v ceně je zahrnuto jízdné do zvláštního vlaku a prohlídka pivovaru s ochutnávkou piva. (hol)



nout prezidentský salonek. Všudybylka dělala radost výletníkům i železničním nadšencům spolu se třemi osobními vozy řady Ci.

Zákaz páry kvůli suchu

Milovníci železniční nostalgie vyrazili o Velikonocích i parním expresem na středočeský hrad Křivoklát. V rámci akce Knížecí Velikonoce byl v sobotu a neděli vypraven speciál, v jehož čele nejprve stanula parní lokomotiva 556.0506, druhý den ale musela být kvůli suchu a zákazu hasičů tato parní lokomotiva nahrazena strojem 749.264.

Oba vlaky, sestavené z historických vozů řad Ce a Bai, pokaždé startovaly na pražském Smíchově. V souvislosti s výlukami jely netradičně přes Rudnou u Prahy a jejich cílovou stanicí byla Lužná u Rakovníka. „Sobotní jízda byla vyprodána již týden před akcí, poslední místa na nedělní jízdu se vyprodala během soboty. Ve vlaku byly navíc řazené dva vozy pro náhodnou frekvenci. V sobotu využilo vlak přes šest set lidí.

Zhruba stejný počet se svezl i o den později,“ zhodnotil Jakub Goliáš, obchodní ředitel pražského Regionálního obchodního centra ČD. Na nádraží Křivoklátu byl připraven bohatý Velikonoční jarmark a zábavný kulturní program.

Šíp měl na jihu premiéru

Jižní Čechy naopak opanoval historický motorový vůz M 260.001. Ten si u Českých drah na sobotu objednal spolek Vltavotýnská lokálka a pořádal unikátní jízdy z Českých Budějovic do Týna nad Vltavou, Netolic a zpět. V Týně jej přivítalo několik stovek nadšenců, desítky lidí stály i podél trati, vítali jej například i lidé z Číčenic. Jen pro zajímavost: právě z Dívčic do Netolic, kam jedinečný vlak zamířil, vyjel poslední osobní vlak před osmi lety. Kraj na této regionální trati osobní dopravu od té doby neobjednal.

Stříbrný šíp, jediný vůz své řady na světě a letos současně slavící osmdesáté výročí od své první jízdy, region navštívil vůbec poprvé. V neděli pak odjel z Českých Budějovic, coby spěšný vlak Sp 11975, přes Písek a Beroun zpět do Prahy. ○

Na Velikonoce vyjela Všudybylka, Štokr i Stříbrný šíp

Velikonoce se slavily i na železnici. Pod taktovkou Českých drah o svátečním víkendu vyrazilo několik speciálů. Parní vlaky vyjely z Lužné u Rakovníka do Stochova, z Prahy na hrad Křivoklát a na jihu Čech se blýskl luxusní Stříbrný šíp. Všechny akce se těšily značnému zájmu veřejnosti, osobní vlak po dlouhé době vyjel i na trať z Dívčic do Netolic.

Josef Holec | Foto: autor, Tomáš Bezouška

Příjemné jarní počasí lákalo o prodlouženém velikonočním víkendu na výlety. A znát to bylo i na české železnici. České dráhy vypravily z Prahy na hrad Křivoklát historický parní vlak, pára několikrát vyjela i z Lužné u Rakovníka do Stochova. Výletní nálada ve spojení s drážní nostalgií vládla i na jihu

Čech. Z Českých Budějovic do Týna nad Vltavou a Netolic totiž vyjel Stříbrný šíp.

Stovky lidí, naleštěné železniční skvosty a v hlavní roli parní lokomotiva 354.195. Tak vypadaly Velikonoce v ČD Muzeu v Lužné. Kromě běžných prohlídek na Velký pátek i následující sobotu vyjžděla z Lužné souprava historického parního vlaku do nedalekého Stochova, kde si mohli návštěvníci prohléd-



Jak se zrodila KORPORÁTNÍ IDENTITA ČD

Každá moderní firma má svůj jedinečný vizuální styl. Stejně je tomu i v případě Českých drah. Jejich vlaky jezdí v kombinaci modré s bílou a dopravce začal využívat speciálně upravený font ČD Fedra. Sjednocenou podobu korporátní identity společnost používá už více než deset let. Jak se tvář ČD vyvíjela, na jaké novinky se mohou cestující těšit a kde se poprvé objeví? Nechystá se také nové logo? A proč ČD využívají právě modrou?

Josef Holek | Foto: archiv ČD, Jiří Štebárek

Modrá barva je ústředním a spojujícím prvkem celé vizuální komunikace Českých drah v posledních více než deseti letech a mezi ostatními dopravci zaujala pevné místo. Spojení modré s ČD nebylo zvlétno náhodou. Patří totiž k železnici historicky, představuje tradici a zažitě zkušenosti. Naopak zářivější, a tedy výraznější azurová zosobňuje modernost, dynamičnost, otevřenost a flexibilitu společnosti. A bílá? Skvěle ladí.

Korporátní identita definuje požadované vnímání obrazu firmy a nastavuje způsob, jakým se chce společnost prezentovat v očích veřejnosti, a díky ní lze firmu jednoznačně identifikovat a odlišit vůči zbytku trhu. Vizuální tvář celé firmy utváří jednotný styl, tedy název společnosti, logo (logotyp), barevnost, firemní písmo, merkantilní nebo propagační tiskoviny, webové stránky či reklamní slogany. V podmínkách národního železničního dopravce jde rovněž o uniformy zaměstnanců, vnější i vnitřní barevné řešení kolejových vozidel, označení budov či odbavovacích prostor ve stanicích nebo nostalgii. Vše je definováno grafickým manuálem, který schválilo představenstvo ČD, a vychází se z něj řadu let.

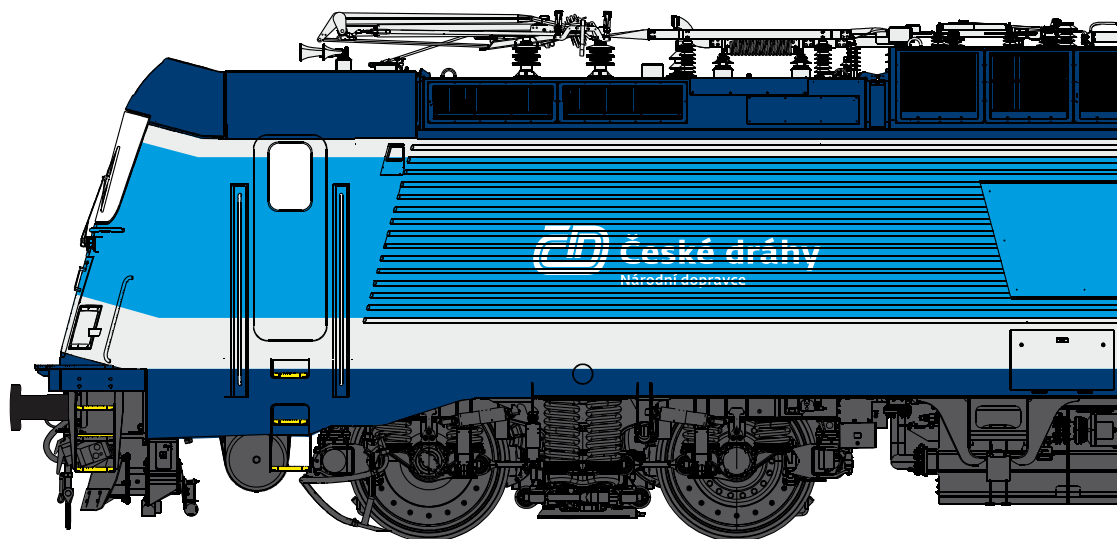
Modré bylo v Evropě nejméně

Národní dopravce využívá manuál od roku 2008, vznikat však začal dříve. Vedení firmy se nelíbilo roztržitost použité grafické stylů. Hledalo se tedy řešení, které by vizuální komunikaci sjednotilo a zároveň bylo unikátní. Z výběrového řízení vzešlo vítězně Studio Najbrt. „To si průzkumem po Evropě zjistilo, že modrá je nejméně využívaná barva na železničních kolejových vozidlech, oproti časté červené, kterou mají Slovinci, Rakušané či Švýcaři a Němci,“ přiblížil Martin Vosecký, manažer korporátní identity, část historie jednotného stylu.

Padlo tedy rozhodnutí, že ústřední barvou bude kombinace dvou odstínů modré a bílé. Obdobnou, a tedy unifikovanou cestou se kdysi vydali například ve Francii. Dopravce SNCF uspěl, veřejnost jej dokáže identifikovat podle chování, loga i vizuálního pojetí. Vyspělý styl najdeme u švýcarského dopravce SBB, rakouských ÖBB i německých DB. Červená s černou dominuje i na jejich uniformách. A u nás? V roce 2015 byly zavedeny tmavě modré uniformy s azurovými doplňky. „Lidé modrou vnímají jako barvu naší společnosti, je pevnou součástí komunikace ČD. Naše značka má historii, tradici a příběh, který zná snad každý,“ konstatoval Vosecký.

Jdou vlastní cestou

Korporátní (firemní) design je podstatou vizuální identity společnosti, neboť na jeho základě je možné firmu jednoznačně identifikovat a odlišit od zbytku trhu. V době liberalizace trhu železniční dopravy je nutné budovat důvěru u zákazníků, kteří se na jejím základě rozhodují, kterého dopravce využijí. Národní dopravce značku buduje dlouhodobě, a právě jednotná barevnost ho jednoznačně odlišuje od konkurence. Značka vyjadřuje to, co si o něm zákazníci myslí a co k němu cítí. „Zákazník by měl rozpoznat firmu již při zhlédnutí určité barvy, sloganu či typu fontu použitého v grafice,“ zmínil Vosecký v tomto smyslu jednu ze stěžej-



ZÁKLADNÍ BARVY

tmavěmodrá

RAL: 5003
CMYK: 100/70/5/35
Pantone 281 C
RGB: 0/38/100

světlemodrá

RAL: 5015
CMYK: 100/0/0/0
Pantone Cyan C
RGB: 0/159/218

stříbrná

RAL: 9006
CMYK: 0/0/0/38
Pantone 877 C
RGB: 186/189/186

ních marketingových pouček. Pokud tedy ČD chtějí dlouhodobě budovat značku a zaujmout další potenciální zákazníky, je dodržování jednotného vizuálního stylu nezbytností.

Manuál definuje používání nejen barev, písem a dalších grafických prvků, ale také přesnou podobu logotypu, jeho varianty a pravidla užití. Vše je popsáno ve 14 kapitolách, kdy každá z nich řeší další oblasti. Ty jsou detailně rozpracovány v samostatných manuálech, kde jsou podrobně definovány jednotlivé principy a pravidla včetně názorné aplikace na konkrétních příkladech. Korporátní identitě v podstatě podléhá vše, co si představíte. Třeba i kalendáře a diáře, reklamní předměty, In Karta, jízdenky, různé publikace a katalogy nebo polepy služebních automobilů. „Vše, co má něco společného s grafikou a vizuálním stylem, mi projde pod rukama. Na přípravě se většinou podílím, případně již vytvořené notifikuji,“ zmínil Vosecký.

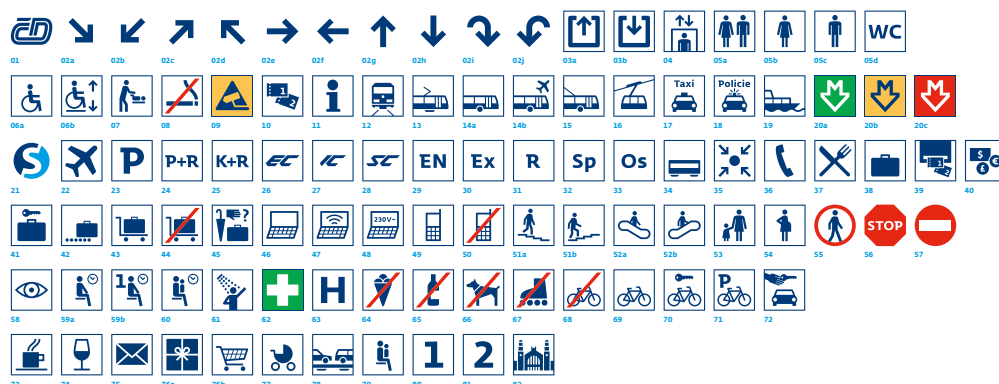
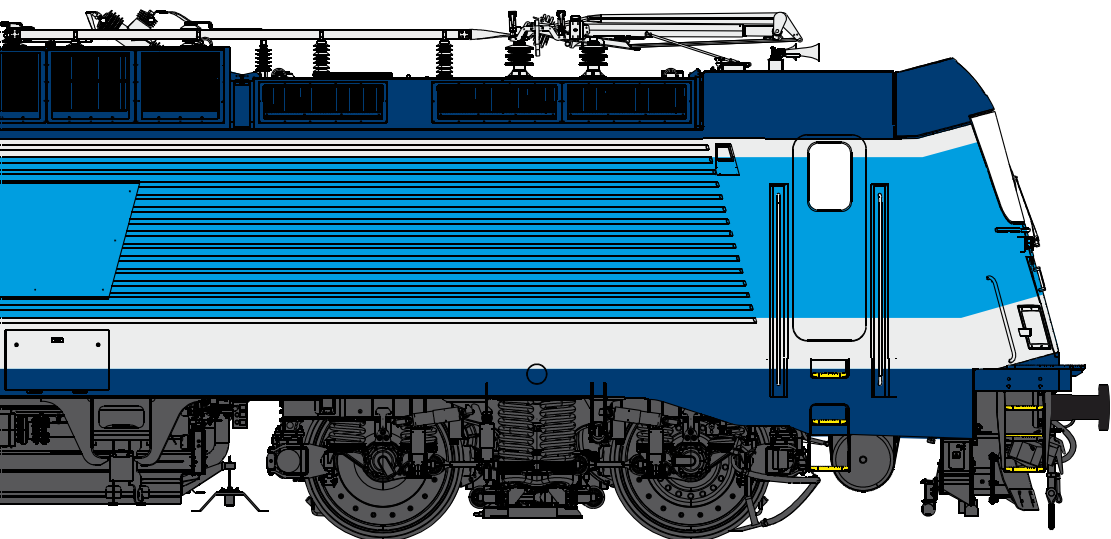
Improvizace může být

Manuál sice nastavuje základní pilíře vizuálního stylu pro všechny oblasti, definuje veškerá pravidla a postupy, nicméně musí být dynamický a reflektovat moderní trendy a technologie. Základní stavební kameny jsou stabilní a neměnné, některé kapitoly byly drobně pozměněny, jiné od základu inovovány a jiné naopak zcela vypuštěny. I z toho důvodu před třemi lety manažer značně zredukoval kapitolu o vnější komunikaci. I přesto musí marketingová komunikace stále dodržovat základní principy korporátní identity. „Kdybychom drželi latku z roku 2008, byli bychom za tmáře. Musíme se posouvat, měnit. Například užití tříbarevné spodní lišty je variabilní, nicméně přesto hojně využívaný prvek.“

Všemu vévodí modrá, přirozeně ji tedy najdete i na kabátu železniční techniky ČD. Nátěry na kolejových vozidlech se měnily i v průběhu let. Před lety ale přišel styl od Studia Najbrt. Ovšem první návrh nebyl přijat zcela bez výhrad, takže jej musela logicky nahradit druhá verze, byt některé lokomotivy (nejčastěji řad 362 a 363 s typickým zkosením) s původním

CO JE VIZUÁLNÍ STYL

- Korporátní design či jednotný vizuální styl patří k základním stavebním kamenům marketingové komunikace firmy. Výrazně přispívá ke zviditelnění a k identifikaci všeho, co s danou organizací souvisí.
- Design společnosti definuje vzhled loga, určuje závaznou podobu grafických prvků a propagačních materiálů, šablony dokumentů, prezentací, sešitů, webových stránek, označení budov apod.
- Základním dokumentem jednotného vizuálního stylu je grafický manuál. V něm se soustředí veškeré prvky korporátního designu společnosti a pravidla, která se týkají firemní vizuální komunikace.
- Korporátní design je podstatnou součástí korporátní identity.



Náhled sady piktogramů sloužící jako zdrojová data pro sazbu tabulí informačního systému, staničních tiskovin apod.

CD Fedra Book
pro běžnou sazbu

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890,!.?*

Základní řez písma CD Fedra z dílny Petera Biľaka. Tento původem slovenský typograf a grafický designér upravil své původní písmo Fedra přímo pro potřeby Českých drah.

grafickým řešením stále jezdí. První verze je často vidět i na některých osobních vozech – poznáte ji podle šedé střechy a absence bílého pruhu na její hraně. Naopak „dvojka“ vsadila na tmavě modrou střechu a bílou linku a logo-typ ČD včetně dovětky Národní dopravy. Brzy bude chtít národní dopravce zvýraznit jedinečné prvky jednotek nebo souprav. „Například na skříňních vozů budeme chtít ještě více zvýraznit místa pro vozíčkáře nebo maminky s dětmi a cyklisty,“ vyjmenoval Vosecký.

Moderna kontra retro

Do slušivého „Najbrtu“ by se měla postupně obléknout všechna vozidla včetně motorových vozů laděných do červené s béžovým pruhem a většiny zeleno-žlutých motorových vozů řady 814. Časem na řadu přijdou i lokomotivy řady 380. Vizual už částečně prozradil polep zobrazující Slovenskou strelu. Polovina mašiny je polepená vizuálem historického vozu Tatra M 290.0 a volně přechází v nový vizuál ve stylu Najbrt.

Jednotný styl je na většině lokomotiv, osobních vozů či jednotek dodržován, přesto existují výjimky – například retro nátěry. „Odkazujeme tak na historii železnice a tradici. Chceme totiž udržet zajímavá grafická řešení, která navrhli doboví designéři,“ zmínil Vosecký. Dále se na vlcích v posledních letech objevují i reklamy partnerů ČD. Příkladem budiž Národní lokomotiva, Šachový vlak, speciál brněnského hokejového týmu, 25 let výročí spolupráce ČD s dopravní fakultou pardubické univerzity, speciál polepený k příležitosti hokejového MS na Slovensku anebo 25 let PID. Plochy na ŽKV používá k propagaci i samotný národní dopravce. „Zmíním 80 let Slovenské strelly, 170 let výročí tratě Olomouc – Praha či zavedení nového komerčního produktu Metropolitan na vlcích, které míří přes Slovensko do Maďarska, anebo polepy lokomotiv Vectron. Proveden byl též polep lokomotivy ke 100. výročí republiky, potažmo ČSD,“ vyjmenoval Martin Vosecký s tím, že se pamatuje i na produkty firmy, například e-shop ČD nebo In Kartu.

Logo zatím zůstává

Barvy a další prvky musí ladit i v interiéru, také ten má svá pravidla. Jedná se o kombinace barev na koberečích, okenních závěsech, čalounění, područkách, stolicích. „Nastavovali jsme i grafiku vizuálního informačního systému,“ připomněl Vosecký. V případě, že některé vozy disponují jiným barevným řešením interiéru, jsou barvy přizpůsobeny původnímu řešení. „Vyjdeme z konceptu, který už je na voze aplikován,“ potvrdil Vosecký. Ve spolupráci s provozem a správci řad ladí výbavu vlaků. Vše se řeší do posledního detailu, i drobnosti typu háčky na kabáty, toaletní prkénka či umístění piktogramů a samolepek. O finálním použití pak opět vrcholově rozhodne manažer korporátní identity. Manuál ČD ctí i výrobci kolejových vozidel.

Najbrt a modrá zůstane v korporátní identitě národního dopravce. Další změny však přijdou. Výhledově jsou to například inovace vnějšího barevného řešení (hlavně speciální oddíly), nový vzhled merkantilních tiskovin, nový vizuál Národního dne železnice či zmodernizování systému odbavení, které doplní již delší dobu používaný brandový pás s výraznou modrou světelnou linkou. Ta je vidět už nad pokladnami na pražském či ostravském hlavním nádraží nebo na Smíchově. Navrženo je i nové logo ČD. Měnit se však zatím nebude. Změna by představovala obrovské finanční náklady. Loga ČD jsou de facto na všem, co se k vlakům v tuzemsku nějakým způsobem váže. „ČD se i díky design manuálu dokázaly na trhu jasně vymezit,“ uzavřel Vosecký.



CD Fedra Medium, prostrkání 20, zarovnání vlevo, ČD tmavěmodrá

Současná podoba loga Českých drah (včetně manuálem určených proporcí) a jeho zvažovaný nástupce





Interiér jednotky RegioPanter v barevné úpravě dle přání objednatele (Plzeňský kraj)



Aktuální podoba první třídy na dálkových spojích

Co bude s designem dál?

S dvorním dodavatelem jednotného vizuálního stylu, Studiem Najbrt, byla uzavřena desetiletá smlouva na dodávky grafických prací, která skončila v roce 2017. Jejím předmětem bylo kompletní designové řešení všech oblastí, které se ČD dotýkají. Po konci platnosti smlouvy si úpravy realizují ČD ve vlastní režii – změny mají za úkol aktuální design oživit. Kterým směrem se manuál vydá?

S postupující liberalizací se musí měnit vzhled vozidel využívaných v regionální dopravě. Kraje, tedy objednatelé dopravy, si totiž stále častěji prosazují své barevné řešení – RegioPantery v Plzeňském kraji anebo RegioNovy na Pardubicku. V rámci Pražské integrované dopravy už jezdí první vlaky soukromého dopravce s „trikolorou“. České dráhy mají takto zbarvenou například jednotku řady 471.

VOZIDLA V RETRO STYLU

Manuál sice nařizuje modrou, styl Najbrt, a to bez ohledu na stáří a model. Jenže pár výjimek se ve vozidlovém parku ČD přece jen najde. V retro stylu jsou a i nadále budou železniční kolejová vozidla 151.023, 111.011, 460.079 nebo 460.080, 810.002, 810.100, 810.678, 210.030, 163.234, 363.001 a 363.078, 371.005, 560.023 nebo 560.024, 714.009, 742.201 a 754.067.



Jinde bude možné spatřit například vozidla v barvách ČD doplněná o loga krajů.

Stále více jsou k vidění vozidla s novým řešením interiérů. O ten se ještě v době platnosti smlouvy postaralo studio Najbrt ve spolupráci se studiím Aufeer Design. Ve druhé třídě byla u tkanin zachována původní barevná kombinace (tmavě modrá, azurová, oranžová), design je však zcela nový. V první třídě vlaků regionální dopravy je využit potah ve stejném duchu provedení, ale barevná kombinace je nyní šedo-černo-červená. V expresních vlacích je pro potah použita černá kůže s červeným vyšíváním a s červenými podhlavníky pro zachování jednotné barevnosti pro 1. třídu. Původní červený prvek v 1. třídě byl tedy zachován, ale dominantní je tmavá barva, která navíc působí luxusněji, útulněji.

K modernizaci starších vozů, resp. řešení jejich interiérů, přistupují ČD pragmaticky. Obvykle vycházejí z daného původního řešení, nový design aplikují jen citlivě. Pokud dopravce upravuje jen dílčí interiérové prvky, pracují technici s původním barevným řešením, na čalounění například kupují původní látku. Ne vždy totiž novinka se starým řešením ladí. Nicméně pokud je to možné, jsou vozidla při příslušných stupních oprav laděna do aktuálně platného designu.

V případě kompletní rekonstrukce osobních vozů ČD trvají na novém barevném řešení. U nových vlaků jde o samozřejmost.

Design bude i v budoucnosti reagovat na nové potřeby společnosti. V současné době se ale žádné zásadní změny nechystají. V případě, že by národní dopravce chtěl udělat výraznější změny, zvažovalo by se vyhlášení nové zakázky. Je si však nutné uvědomit, že barevná přeměna množství techniky by trvala řadu let a vyšla na miliardy korun. ○

Švýcaři dokončují ETCS a zrychlují takt

Švýcarské tratě standardního rozchodu jsou jako první v Evropě plně připravené na evropský vlakový zabezpečovač ETCS. Díky tomu odpadnou vícenáklady na dosazení dalších zabezpečovačů na lokomotivy. Švýcaři navíc plánují zavedení čtvrt hodinového taktu na vytižených úsecích a v souvislosti s dalším rozvojem sítě chtějí spolkové dráhy SBB rozšiřovat úspěšný taktový jízdní řád a zvyšovat nabídku na trasách s rostoucí poptávkou. Stranou nezůstane ani nákladní doprava.

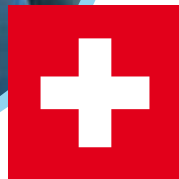
Martin Hájek | Foto: SBB

Právní předpis týkající se vlakového zabezpečovače na síti standardního rozchodu 1 435 mm vstoupil v platnost ve Švýcarsku v květnu 2012 a stanovil, že postupně budou ve prospěch evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) úrovně 1 opuštěny po desetiletí používané zabezpečovače jako například Integra SIGNUM či ZUB 121. To se týká 14 500 návěšných bodů, které byly do konce minulého roku vybaveny balízkami. Do konce letošního roku bude až polovina těchto bodů přenášet také informace o rychlostech jízdy vlaků, čímž se zvýší celková bezpečnost provozu.

Přechod na ETCS se netýká jen švýcarských spolkových drah (SBB), ale také sítě společností Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) a Südostbahn, (SOB), jejichž tratě budou vybaveny tímto systémem do konce tohoto roku. Navíc má být od roku 2025 celá železniční síť s rozchodem 1 435 mm upgradována na úroveň ETCS 2, tedy s přenosem informací přímo na stanoviště strojvedoucího. Nyní je takto vybaven úsek Mattstetten – Rothrist na trati Bern – Olten, kde se dá jezdit rychlostí až 200 km/h, a také základnové tunely Gotthard a Lötschberg včetně přílehlých úseků. V roce 2013 byl rovněž stanoven závazný standard pro zabezpečovací systémy také pro trati s metrovým rozchodem a speciální dráhy. V současnosti je provozován na úzkorozchodných tratích společností Zentralbahn (ZB) a Berner Oberland-Bahn (BOB).

Půlhodinový interval standardem

Současná nabídka jízdního řádu vychází z úspěšného konceptu Bahn 2000 schváleného v 80. letech, který byl postaven na síťovém hodinovém taktu vlaků. Kvůli velké poptávce se postupně stal standardem půlhodinový takt na většině tratí. Takový systém dosud nemá nikde ve světě obdoby. Strategický spolkový rozvojový program pro švýcarskou drážní infrastrukturu (STEP) nicméně předpokládá do roku 2025 provedení řady stavebních investic v oblasti zvýšení kapacity tratí. Dnes se totiž řada tratí nachází na hraně svých možností, což podvazuje další rozvoj osobní i nákladní dopravy. Do roku 2040 by podle odhadů měla vzrůst poptávka po osobní dopravě o padesát a nákladní o 45 procent, což znamená, že některé vlaky by mohly být přeplněné a řada nákladních vlaků by musela být odřeknuta. Nejvíce přetížené tratě se nacházejí v oblasti Ženevského jezera a pak v okolí Curychu a Bernu.



Zůstanou Intercity a Interregio

SBB chtějí do budoucna zjednodušit nabídku vlaků v dálkové dopravě. Zachovají pouze dvě kategorie vlaků – Intercity spojující největší centra a Interregio, spojující regiony s velkými sídelními celky. Síť mají tvořit linky jedoucí v základu každých 30 minut s úplnými přešupními návaznostmi, jaké fungují nyní každou hodinu. Jelikož již nyní jezdí navazující autobusové linky po půl hodině, získá celé



Švýcarsko spojení „od dveří ke dveřím“ každou půl hodinu po celý den. Na tratích se silnou poptávkou, kde už půlhodinový takt nepostačuje, zavedou spolkové dráhy vůbec poprvé v historii dálkové dopravy čtvrt hodinový interval. Ten vznikne prokladem dvou linek jezdících v půlhodinových odstupech, jež mohou mít různou intenzitu zastavování. S jízdami po 15 minutách se počítá například na tratích z Curychu do Bernu a Lucernu nebo i Aarau či Winterthuru včetně okolí Ženevy.

Klíčovým prvkem infrastruktury je budovaný tunel Heitersberg mezi Oltenem a Aarau, který umožní zavést čtvrt hodinový takt. Dále se počítá s výstavbou tunelu Brütten poblíž Winterthuru a v rámci rozvoje curyšské příměstské rychlodráhy S-Bahn se rozšíří nádraží Zürich Stadlhofen. Navíc se připravuje prodloužení stávajícího základnového tunelu Zimmerberg poblíž Thalwilu, což umožní rozšířit a zvýšit nabídku vlaků mezi Curychem a městy Zug a Lucern. Rozvojový koncept myslí rovněž na nákladní dopravu. Podobně jako v osobní dopravě bude i v cargo přepravách základem půlhodinový takt. Zároveň odpadne omezení jízdy nákladních vlaků ve špičkách. To je výhodné zejména z logistického hlediska, protože vhodné trasy zůstanou dostupné po celých 24 hodin. Počítá se rovněž s odstraňováním úzkých míst, jako jsou krátké staniční koleje, či zlepšení stavu překládkových míst mezi železnicí a silnicí. ◉

(Zdroj: Schweizer Eisenbahn-Revue)



Nestrannost a nezávislost VUZ jako autorizované osoby

Nezávislost a nestrannost jsou spolu s vysokou odborností hodnoty, na nichž je postaveno celé VUZ. Tyto vlastnosti prostupují veškerou naši činností. VUZ poskytuje svoje služby společností, které jsou často ve vzájemném ostrém konkurenčním vztahu a bez důsledného dodržování nezávislosti a nestrannosti by byl ohrožen celý obchodní model VUZ a jeho důvěryhodnost.

Alena Novopacká | Foto: archiv ČD a VUZ

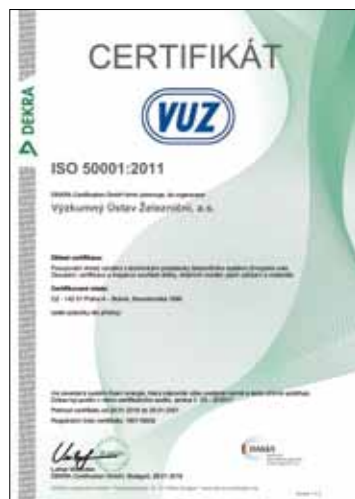
Nezavislost a nezávislost VUZ je zavedena, dodržována a kontrolována na všech organizačních úrovních. Vstupem České republiky do Evropské unie nastala i povinnost implementovat evropské právo do legislativy České republiky, tedy implementovat Směrnice evropského Parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému do zákona 266/1994, Zákona o dráhách.

Z tohoto zákona a dalších vnitrostátních předpisů vyplývá, že nově budovaná nebo modernizovaná dráha a nová nebo modernizovaná drážní vozidla musí předložit ověření o splnění základních požadavků na konstrukční a provozní podmínky a splnění technických specifikací propojenosti, tzv. ověření o shodě. Doklad o shodě výrobku s technickými požadavky, tvoří-li stavba nebo drážní vozidlo subsystém evropského železničního systému nebo prvek interoperability, vydává autorizovaná osoba.

Hledání autorizované osoby

V roce 2004 vyvstala otázka, kdo bude tou autorizovanou osobou, kdo bude hodnotit, zda posuzované výrobky splňují požadavky technických specifikací interoperability, zda vyhovují základním požadavkům na konstrukční a provozní podmínky.

Ve směrnici o interoperabilitě železničního systému jsou stanovena minimální kritéria, která musí členské státy brát v úvahu při označování těchto subjektů: musí plnit požadavky



vlastnictví potřebného vybavení, mít k dispozici pracovníky s dostatečnou znalostí požadavků pro provádění kontrol, zajistit jejich nezávislost atd. Volba logicky padla na VUZ, který měl nejen technické vybavení pro provádění zkoušek (Železniční zkušební okruhy a Dynamický zkušební stav), akreditovanou Zkušební laboratoř (ZL), ale hlavně řadu špičkových odborníků.

Prvním kritériem stanoveným ve směrnici je nezávislost pověřené (autorizované) osoby (AO) na návrhu, výrobě, výstavbě, uvádění na trh nebo údržbě prvků interoperability nebo subsystémů nebo na jejich používání, AO nesmí ani zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. Aby bylo splněno toto kritérium, byla v roce 2005 založena akciová společnost Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) jako dceřiná společnost ČD, tedy organizace nezávislá na používání či údržbě posuzovaných prvků interoperability a subsystémů.

Vznik nových útvarů

Aby VUZ plnil všechna kritéria požadovaná směrnici a dalšími normativními dokumenty a získal autorizaci a následně byl oznámen/notifikován, vznikly ve VUZ kromě ZL samostatné a nezávislé útvary: Certifikační orgán pro výrobky (COV) a Certifikační orgán pro systémy jakosti (COSJ). Pro činnost těchto orgánů (posuzování shody výrobků a auditování výroby třetí stranou) byly vytvořeny čtyři skupiny specialistů s dostatečnou kvalifikací pro posuzování strukturálních subsystémů, to znamená infrastruktury (INF), energie (ENE), řízení a zabezpečení (CCS) a kolejových vozidel (RST).

V roce 2006 VUZ získal z rozhodnutí Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví (ÚNMZ) v souladu se zněním zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému autorizaci. Následně ÚNMZ oznámil získání autorizace VUZ Evropské unii



- VUZ se tak stává oznámenou/notifikovanou osobou (NoBo).

V roce 2014 byl akreditován Inspekční orgán VUZ (IO), mimo jiné i jako subjekt pro posuzování procesu řízení rizik (CSM-RA). Útvary ZL, COV, IO (tj. kromě COSJ) jsou akreditovány, a musí tudíž splňovat i požadavky norem řady 17000 pro akreditaci, všechny mají zavedený systém managementu kvality podle těchto norem.

Aby byla dodržena a prokázána podmínka nestrannosti a nezávislosti, jsou VUZ a jeho útvary COV a COSJ navíc dozorovány skupinou nezávislých odborníků, tzv. Radou pro certifikaci. Rada je orgánem dohlížejícím na činnosti související s posuzováním shody, vykonává dohled nad zabezpečením nestrannosti hodnotitelské, certifikační a dozorcí činnosti a do držováním dokumentovaných postupů systému jakosti. Radu tvoří odborně fundovaní zástupci všech stran významně zainteresovaných na rozvoji politiky a zásad týkajících se systému certifikace výrobků.

Dále všichni zaměstnanci VUZ podepisují prohlášení, že se žádným způsobem neúčastní ani přímo, ani jako zmocněný zástupce projektování, výroby, konstrukce, marketingu či údržby součástí interoperability nebo subsystémů nebo jejich užívání. Podobné prohlášení podepisují i členové řídicích orgánů VUZ - Valné hromady, Dozorcí rady a Představenstva. Vedení útvarů zabývajících se zkoušením a po-

suzováním má Představenstvem VUZ delegovány pravomoci odmítnout jakoukoliv činnost, která by mohla nestrannost a nezávislost útvaru narušovat.

Systém managementu kvality

Pro zabezpečení činnosti má VUZ jako autorizovaná osoba, respektive NoBo zavedené systémy managementu kvality podle požadavků evropských norem pro všechny oblasti své činnosti. A VUZ jich má k dispozici sedm - pro autorizovanou osobu (podle požadavků ÚNMZ pro autorizaci), pro tři akreditované útvary a COSJ (podle norem řady 17000), je certifikován podle ISO 9001 (Systém managementu kvality) a podle ISO 50001 (Systém managementu hospodaření s energiemi).

V současné době ještě zavádíme systém kvality podle akreditačního schématu vydaného Agenturou Evropské unie pro železnice, jehož požadavky jsou popsány v technickém dokumentu 000MRA1044: Požadavky na subjekty posuzování shody žádající o oznámení.

Všechny tyto zavedené systémy kvality jsou kompatibilní, nicméně každý popisuje jinou činnost, a tudíž má svá specifika, jsou dozorované ÚNMZ, certifikačními nebo akreditačními orgány, ale všechny zajišťují jedno: nestrannost, nezávislost a důvěryhodnost VUZ jako pověřené/autorizované osoby, příp. oznámené/notifikované osoby.

VUZ provádí vysoce odbornou a odpovědnou činnost, která zásadním dílem přispívá k zajištění interoperability a také napomáhá tomu, že železniční doprava je nejbezpečnějším druhem dopravy vůbec. Abychom ji mohli vykonávat na nejvyšší úrovni i nadále, je důsledně plnění podmínek nezávislosti a nestrannosti stejně důležité jako špičkové technické vybavení a odborná zdatnost pracovníků. ○



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



ALENA NOVOPACKÁ

Vystudovala gymnázium a následně Vysokou školu chemicko-technologickou. Jako chemik nastoupila v roce 1998 do Zkušebny Českých drah pro povrchové úpravy železničních kolejových vozidel v Nymburce, kde po pár letech začala pracovat jako manažer kvality zkušební laboratoře. Když v roce 2008 byla převedena tato ZL pod VUZ, postupně přebírala funkce týkající se systémů kvality. V současné době pracuje jako Představitel vedení pro jakost, vedoucí COSJ, manažer kvality COV a manažer kvality IO. Zároveň jako vedoucí auditor provádí audity třetí stranou pro žadatele o certifikaci AO.



Za Janem Pernerem i přírodním labyrintem

Kde začít putování po krásách Orlickoústecka? Těžko najít vhodnější místo, než jakým je Choceň. Jde o město, kudy od roku 1845 prochází důležitá tepna původní olomoucko-pražské dráhy, dnes prvního tranzitního železničního koridoru. Prozkoumat jsme se však vydali i údolí řeky Tiché Orlice a přes Brandýs a Ústí nad Orlicí pod zříceninou hradu Lanšperk jsme dorazili až do Letohradu, dalšího významného železničního uzlu, kde se právě odehrává velká rekonstrukce.

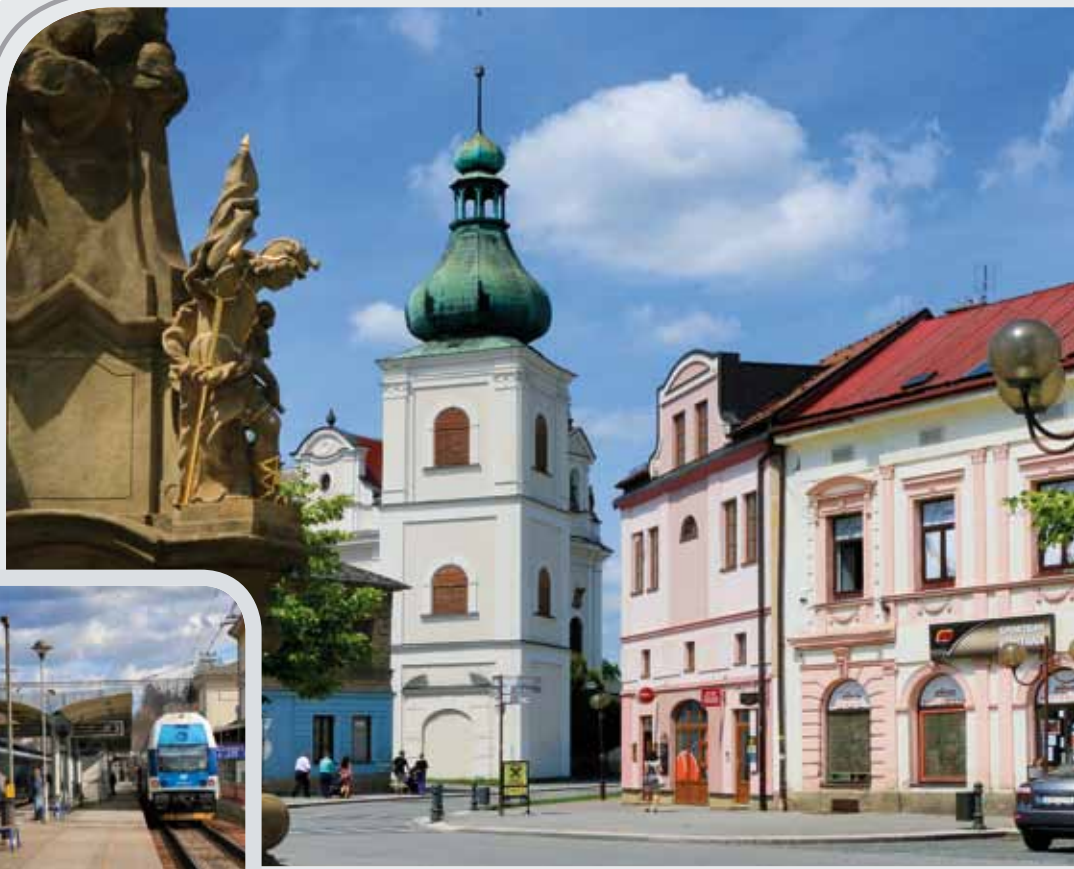
Martin Harák | Foto: autor

Do Chocně se dá pohodlně dojet rychlíky nebo regionálními vlaky jak od Prahy, tak i z Moravy. Přečarované choceňské nádraží prošlo v letech 2003 až 2005 celkovou rekonstrukcí a roku 2010 bylo navíc vyhlášeno nejkrásnějším nádražím České republiky. Hlasující především oceňovali zdařilou rekonstrukci výpravní budovy, která si i po modernizaci zachovala novorenesanční vzhled z konce sedmdesátých let 19. století. Cestující mají dnes k dispozici příjemnou čekárnu, spojenou s pokladnami a trafikou, naproti nádraží přes ulici je i restaurace, zřízená v americkém rokenrolovém stylu padesátých let minulého století.

Zámecký park za nádražím

Určitě se vyplatí nejprve zaskočit na krátkou návštěvu do samotného města. Ještě předtím se však musím zmínit o jedné zajímavosti. Jedná se o skalní průřez na místě bývalého tunelu. Dnes je technickou památkou a vznikl v letech 1949 až 1953 po probourání tunelu, kde měl podle legendy tragicky skončit život slavného železničního stavitele Jana Pernera. Podle některých dochovaných vzpomínek se měl Perner při cestě z Moravy do Pardubic naklonit na stupátku vlaku a ohlédnout se na své vznikající tunelové dílo. Narazil však hlavou na sloup u vjezdu na choceňské nádraží, což ho nakonec stálo život.

A jak se dostat do Chocně? Pěšky z nádraží pohodlně asi za deset minut přes přileh-



Náměstí v Chocni skrývá řadu zajímavých domů. ↑



lý Zámecký park, který opravdu stojí za to – má rozlohu 17,5 hektaru a roste v něm okolo dvou set druhů dřevin. Pokud půjdete do centra města přímou cestou, na nábřeží Tiché Orlice narazíte na funkcionalistickou budovu Obchodní akademie z roku 1933, která je dílem místního architekta Čeňka Mužíka. S malou zacházkou se dá ale jít parkem ještě k choceňskému zámku, jenž byl postaven jako renesanční objekt v roce 1562. O tři století později bylo východní křídlo přestavěno a vznikla zde kaple Nanebevzetí Panny Marie. Dnes je v choceňském zámku umístěno jak Orlické muzeum, tak základní umělecká škola.

Labyrint poznání v Brandýse

Od zámku je to opravdu jen chvilka chůze na Tyršovo náměstí. To je středem města a za zhlédnutí stojí pozdně barokní Mariánský sloup, který je na podstavci doplně-

Vstup do brandýského přírodního bludiště ↓



ný sochami svatých – Václava, Ludmily a Floriána. Na náměstí se podíváme ještě na radnici z druhé poloviny 19. století a můžeme se již vydat přes most do parku zvaného Peliny,

Choceň ● Letohrad



což je tříhektarová přírodní rezervace s opukovými stěnami. Po asfaltové cestě se po chvíli dostaneme k železničnímu přejezdu, kudy každou chvíli jezdí vlaky, a tak se někdy musí docela dlouhou chvíli čekat, než se zvednou závory. Čas se dá ukrátit fotografováním často projíždějících vlaků nebo již zmíněného skalního průřezu. Cesta je současně cyklostezkou a ideální je využít pro přesun kola. Vine se okolo restaurace na Mýtkově a pokračuje přírodním parkem Orlice do nedalekého Brandýsa nad Orlicí. Toto malé městečko skrývá dvě malá překvapení. Od tamního nádraží, kam se dá mimochodem z Choceň dojet některým z regionálních vlaků Českých drah, se během pěti minut chůze směrem na Českou Třebovou dostanete k unikátnímu přírodnímu labyrintu. Ten za svůj vznik tak trochu vděčí Janu Amosi Komenskému, jenž pobýval čtyři roky v nedalekém srubu a napsal tam světoznámé dílo Labyrint světa a ráj srdce. Na počest J. A. Komenského je na místě bývalého srubu postaven žulový památník. Magický labyrint, který je pečlivě vysázen a upraven z habrů obecných (*Carpinus betulus*), vybudovalo jako první přírodní bludiště v České republice Občanské sdružení Brandýs a lze jej navštívit vždy od prvního května do konce září. Bludiště leží na ose pomníku a jeho půdorys tvoří čtverec, uvnitř kterého je zjednodušeně pojatá kresba zemské koule, kde hlavní poledníky a rovnoběžky záměrně přerušované „komplikují“ cestu do centra labyrintu. Ve středu, tedy v cíli, je výtvarný objekt symbolizující ráj srdce. Tento labyrint stojí za návštěvu. A když není otevřený, stačí popojít k pomníku J. A. Komenského a lze jej shlédnout alespoň z mírného nadhledu.

Přes Bezprávi do Letohradu

Kdo chce, může se vrátit k brandýskému nádraží na vlak. Na kole i pěšky se však dá pokračovat přílehlou cyklostezkou přes Bezprávi, kde koncem roku 1989 vznikl živelně své-

rázný skanzen z nahromaděných bolševických artefaktů. Nyní již ale bohužel neexistuje. Dnes při průjezdu touto osadou narazíte na neobvyklou ceduli, která všechny projíždějící radostně varuje, že projíždějí hospodou. Nejen trať, ale i přílehlá cyklostezka se vinou romanticky podél toku Tiché Orlice až do Ústí nad Orlicí, kde se dá buď přestoupit na vlak, nebo pokračovat po cyklostezce třeba bez jediné zastávky až do Letohradu. Cestou mineme hradní zříceninu Lanšperk a po chvíli se již přiblížíme do významného železničního uzlu v Letohradu, který se až do příštího roku bude postupně rekonstruovat. Na nádraží se vždy v pravidelné časy sjíždějí jak regionální vlaky na ose Lichkov – Ústí nad Orlicí, tak i spěšné motorové vlaky z Hradce Králové, které jsou řazeny z motorových Catrů řady 854 a podobných řídicích vozů.

Ulička Járy Cimrmana

Z nádraží je to jen kousek do Nového dvora, kde se dá nejen dobře naobědvat či navečeřet, ale zároveň navštívit vyhlášené Muze-



Letohradskou dominantou je tamní zámek.

um řemesel. Nový dvůr je vlastně bývalá sýpka, která pocházela z roku 1554 a přestavěna byla o dvě století později do současné podoby. Patrně jen málokdo ví, že až do roku 1950 se Letohrad nazýval Kyšperk (německy Geiersberg), a to podle stejnojmenného hradu, z něhož jsou dnes patrné jen zbytky. Hrad byl v letech 1680 až 1685 přestavěn na zámek. Určitě jej nezapomeňte navštívit, a to i s přílehlým parkem s řadou vzácných rostlin a tamní strážidelnou jeskyní. Ta bývá otevřena v letní sezoně. Na nedalekém malebném náměstí určitě zaujme monumentální morový sloup a barokní domy se zachovaným podloubím. A na závěr poznávací cesty mohou recesisté vzdát hold smyšlenému velikanovi Járu Cimrmanovi. Těto legendární postavě v letohradském zámku postavili nejen vlastní muzeum, ale i památník a pojmenovali po něm přílehlou uličku vedoucí pod zámeckou terasou. ○



Malebná krajina ústecko-orlického regionu

ŠOTOINFO

Chocní, kam přijel první vlak v roce 1845, prochází elektrizovaná koridorová trať 010 (Kolín – Česká Třebová). Z Choceň, kde zastavují vlaky Českých drah kategorií Os, Sp a R, odbočuje elektrizovaná trať 020 (Choceň – Velký Osek) a 018 (Choceň – Litomyšl), kde jezdí motorová trakce. V Letohradu, někdejší Kyšperku, se objevila poprvé železná dráha v roce 1874. Současným železničním uzlem vede elektrizovaná jednokolejka číslo 024 spojující Ústí nad Orlicí a Lichkov a v Letohradu se zaústí do uzlu jednokolejné dráha 021 Letohrad – Týniště nad Orlicí s vlaky nezávislé trakce.



Dřevěné sochy v zámeckém parku v Letohradě



Pohled na původní českořebovské nádraží z doby první světové války

V České Třebové letos slaví hned dvakrát



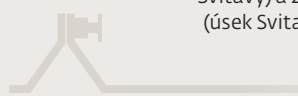
Bez velké slávy byla 1. ledna 1849 zprovozněna jednokolejná trať s velkým převýšením spojující Českou Třebovou a Brno. Dělníci na ní postavili mimo jiné deset tunelů v okolí Blanska a roku 1861 byl ve stanicích zaveden telegraf. O osm let později byla trať zdvoukolejněna a později na ní byla zavedena i rychlíková doprava. Po vzniku Československa se devadesátikilometrový úsek Brno – Česká Třebová stal významnou spojnici mezi Prahou a Bratislavou a dnes je součástí prvního železničního tranzitního koridoru. Významné 95. výročí letos oslaví také nová staniční budova v České Třebové.

Martin Harák | Foto: autor, sbírka Luďka Čady a Martina Navrátila

Stavba spojovací trati, kterou projektoval Ital Hermenegild von Francesconi, začala v roce 1843 u dnešního brněnského předměstí Obřany na základě ujednání o přímém spojení Prahy s Brnem. Vybudování celého úseku o délce 91 kilometrů bylo v rámci soutěže přiklepáno Felicemu Talachinimu. Ten měl za úkol postavit náročný úsek z brněnských Maloměřic do Blanska. V členitém terénu vzniklo celkem deset tunelů, z nichž dva byly po roce 1970 odstraněny, a také několik mostů přes řeku Svitavu včetně několika kilometrů opěrných zdí okolo skal. Delší, leč stavebně poněkud jednodušší úsek trati z Blanska

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O TRATI Č. 260

Délka trati:	91 km
Převýšení:	cca 200 metrů
Počet kolejí:	2
Max. rychlost:	140 km/h
Zahájení el. provozu:	24. 1. 1999
Napájecí systém:	3 kV (Č. Třebová – Svitavy) a 25 kV 50Hz (úsek Svitavy – Brno)



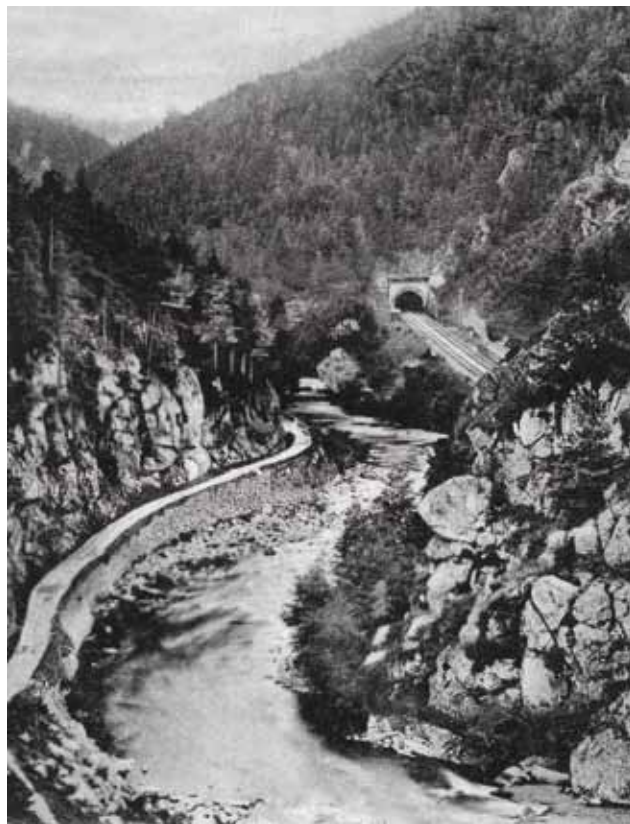
do České Třebové, kde se s pracemi začalo až v roce 1845, byl svěřen brněnské stavební firmě bratří Kleinů. Ve stavebně náročnějším úseku se značným převýšením mezi Březovou nad Svitavou a Svitavami bylo nutno vybudovat ve stoupání jeden tunel a trať vést po vysokém náspu vzhledem k častému rozvodnění řeky Svitavy.

Nejprve jen po jedné koleji

Celá trať z České Třebové do Brna se stavěla již s vizí na budoucí rozšíření o druhou kolej. Stavbu všech nádražních budov po celé trati měly na starosti tři firmy a vše řídil vrchní inženýr Antonín Jüngling. Trať byla stavěna s maximálním stoupáním 6,7 promile

a nejmenší oblouky dosahovaly 380 metrů. Tak jako dnes, i v tehdejší době se někteří občané bouřili proti stavbě železné dráhy, a tak ačkoliv byly koleje hotové již v roce 1848, protesty zdržely zahájení provozu takřka o rok. Samotné oficiální zahájení provozu pod taktovkou Severní dráhy císaře Ferdinanda se odehrálo bez jakýchkoli slavnostních ceremoniálů 1. ledna 1849. Později se trať stala majetkem Společnosti státní dráhy, která byla známá pod německou zkratkou StEG. V roce 1869 se rovněž začalo s pokládkou druhé koleje a s rozšířením některých stanic. O rok později význam tratě vzrostl díky nové „transverzálce“ z Vídně do Brna vedoucí přes Hrušovany nad Jevišovkou a Moravské Bránice. StEG tak získala celistvou spojnici od rumunských hranic přes Budapešť a Vídeň až do Děčína. Díky tomu vzrostl význam českořebovského železničního uzlu.

Roku 1909 dochází k zestátnění společnosti StEG a současně se začíná budovat nové staniční a traťové zabezpečovací zařízení po celé trati. Dokončeno bylo v roce 1911. Po vzniku Československé republiky trať mezi Českou Třebovou a Brnem nabývá stále většího významu, neboť se jedná o důležitou spojnici mezi Prahou a Bratislavou, hlavními městy Čechů a Slováků, kteří získávají samostatný stát. Zlomový rok 1938 s sebou přinesl poněkud nelogické rozdělení trati, neboť v Sudetech zůstal úsek mezi Semanínem a Moravskou Chrastovou, a až do konce druhé světové války tudíž vlaky projížděly peážím, podobně jako dnes jezdí české vlaky například po polském území mezi Mikulovicemi a Jindřichovem ve Slezsku. Po skončení války bylo potřeba nejprve opravit nejvíce poškozenou trať včetně několika mostů v úseku z Brna do Adamova. O něco později vznikla velká seřadovací nádraží v brněnských Maloměřicích a České Třebové, a právě pro nákladní postrky byla elektrizována



Dobový pohled na jeden z adamovských tunelů (1905)

na první traťovou kolej z České Třebové přes Opatov až před Svitavy.

Návrat mezinárodních expresů

Postupně byly jednotlivé stanice vybaveny světelnými návěstidly a poslední mechanická návěstidla byla snesena v Rájci-Jestřebí v polovině sedmdesátých let 20. století. Na hradlech Dlouhá a Svitavy-Lány vydržela až do roku 1997. Sneseny byly také tunely 5 a 6 a koncem osmdesátých let byla vedle tunelu s číslem 8 vyražena druhá tunelová roura. Počátkem devadesátých let bylo rozhodnuto, že úsek Brno – Česká Třebová bude napojen na evropskou železniční expresní síť takzvaným prvním tranzitním železničním koridorem. První úsek z Brna do Blanska byl zmodernizován v letech 1996 až 1997 a celá trať by-

la postupně elektrizována jak stejnosměrným systémem 3 kV, tak i střídavým 25 kV 50 Hz, přičemž styk obou soustav je na širší trati nedaleko Svitav. První elektrické vlaky se rozjely mezi Brnem a Českou Třebovou koncem ledna 1999 a později sem byly postupně převedeny všechny expresní mezinárodní vlaky. Na trati se několik let také proháněly jednotky Pendolino, které jezdily mezi Prahou, Bratislavou a Vídní, a od prosince 2014 si tu své pevné místo našly nejmodernější vlakové soupravy railjet jak českého, tak i rakouského národního dopravce.

Výročí českořebovského nádraží

Původní vlastní výpravna v České Třebové byla jednopatrová, vystavěná z lomového kamene. Osmdesát metrů dlouhá hala zakrývala svou nízkou střechou na zděných pilířích dvě staniční koleje. Po otevření brněnské trati však poměrně velkorose vybudované nádraží nestačilo změněným dopravním poměrům. Železniční správa proto musela roku 1850 přistoupit k rozsáhlé přestavbě českořebovské stanice, jejíž součástí byla i nová výpravna budova, navržená architektem Jünglingem. Přestavba osobního nádraží, původně plánovaná již v roce

1911, se ukázala jako nezbytná po vzniku Československa v roce 1918. Stavba nové výpravny, nádražní pošty a dvou krytých ostrovních nástupišť spojených s výpravní budovou podchodem byla dokončena během tří let a slavnostní otevření „nového“ nádraží se uskutečnilo 3. prosince 1924. Takřka vzápětí se započalo se snášením staré výpravní budovy, která uvolnila místo nákladním kolejím, a v červnu 1925 byla s prodloužením podchodu dokončena dvě další krytá nástupiště. V letech 2001 až 2002 se navíc v budově uskutečnily stavební úpravy, jejichž součástí byla například rekonstrukce hlavní chodby a vestibulu a doplnění schodiště z podchodu eskalátorem. ○

(Podklady čerpány od Mojmíra Krejčířka z Brna a Pavla Stejskala z České Třebové)



Blanenské nádraží s pohledem na celé město z roku 1940



Elektrická jednotka InterPanter v úseku Blansko – Adamov

Monaco

František Tylšar

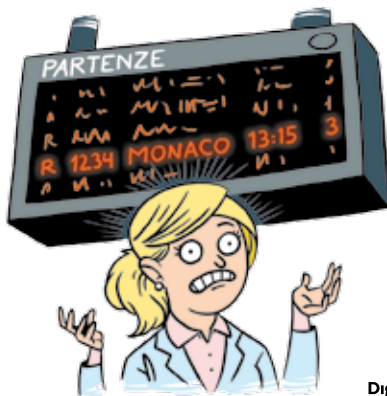
V dobách, kdy jsem studoval střední školu dopravní, byl jedním z mnoha odborných předmětů také železniční zeměpis. V těch časech se mi zdálo docela zbytečné učit se z paměti názvy stanic a zastávek podle jednotlivých tratí knižního jízdního řádu. No ko-ho by to bavilo: České Velenice – Nová Ves nad Lužnicí – Dvory nad Lužnicí – Hrdlořezy – Suchdol nad Lužnicí... A to je jen třetina jedné kratší trati! A také kdo by si kupoval jízdenku například ze Žabovřeska do Žaboklik nebo z Píčína do Pitína přes Pivín, přestože obojí je možné? Pokud jsme vypisovali jízdní doklad, bylo to většinou jen na naši trať, a jestliže se někdo vydal dál, tak nejčastěji do Brna či do Prahy. A když už to bylo jinam, tak jsem danou stanicí či zastávkou prostě našel v seznamu i s číslem trati, na které se nachází...

To jsem ale ještě netušil, kolik záluždností se v názvosloví českých obcí skrývá. Věděli jste například, že podle údajů statistického úřadu je v České republice šedesát dva Nových Vsí, třicet jedna Lhot, dvacet osm Lhotek a shodně po pětadvacítce Chlumů a Petrovic? Možná namítnete, že ne ve všech Lhotách mají nádraží. To je sice pravda, ale často se setkáte i s tím, že cestující požaduje cestovní doklad do místa, které na mapě SŽDC nenajdete. Například do Babin (Horažďovice předměstí) nebo do Stojčína (Počátky-Žirovnice). Obě nádraží totiž mají jiný název než obec, ve které je postavili.

Ještě zamotanější to mají v Ostravě. Před třiceti roky se jedno ze zdejších nádraží jmenovalo Ostrava-Poruba, ale většina lidí jezdila do Svinova. Dnes se nádraží jmenuje Ostrava-Svinov a lidé chtějí do Poruby. Podobné je to

i na jihu Čech ve stanici Majdalena, která se dříve jmenovala Chlum u Třeboně. Pak se v tom vyznejte.

Také by vás asi cestující nepochválil, kdybyste mu prodali jízdenku z Křenovic dolního nádraží do Křenovic horního nádraží. Pomínu-li, že obyčejná, beze slevy, je za 76,- Kč a cesta vlakem s jedním přestupem v Brně trvá něco přes hodinu, nemohu opomenout fakt, že pěšky by to dal zadarmo a za pár minut.



Digishock

A představte si, jak to musí být složité pro cizince. Není to tak dlouho, co se objevil na kyjovském nádraží smutný a bezradný Ukrajinec. V našem hlavním městě požadoval u pokladny jízdenku na Ukrajinu do Kyjeva. Ale asi neměl tu správnou výslovnost ruštiny, a tak díky záměně jediného písmene v názvu stanice a železničářům, kteří ho poslali na vlak podle předložené jízdenky, se dostal na jižní Moravu. Necelých tisíc pět set kilometrů od cíle. Alespoň že jel správným směrem. O dost hůře na tom byl Polák, který cestoval

do Katowic v Polsku, ale shodou nešťastných náhod se objevil v malé staničce Katovice, která se nachází právě opačným směrem – na jihu Čech mezi Protivínem a Strakonícemi.

Myslíte si, že vás taková lapálie potkat nemůže? Ale může! Nedávno překvapila dokonce i moji kamarádku, profesionální cestovatelku, majitelku cestovní kanceláře.

Při cestě se skupinou železničářů, tedy kovárných profíků, měli v plánu přestoupit ve stanici Roma Termini na rychlík, který je odveze do německého Mnichova. Skupinka netrpělivě vyčkávala před obří informační tabulí, až se na ní rozsvítí údaje o požadovaném vlaku. Všem bylo jasné, že očekávat nápis Mnichov by soupeřilo o titul hlupáka roku, ale on se na ní neobjevil ani nápis München. Odjezd se přibližoval a stále nic. Ve správném čase odjízďely jen dva vlaky. Jeden do Milano Centrale a druhý do Monaca. Mnichov jako by neexistoval.

Co teď? Když si nevíš na nádraží rady, zeptej se v informacích, tuto starou pravdu zná na dráze každý. Jenže ani informace od slečny ve slušivé uniformě ve znění „Der Zug nach München ist auf der dritten Bahnsteig“ moc nepomohla. Na třetím nástupišti stál jenom vlak do Monaca. My ale chtěli do München. Nejprve nás napadlo, že soupravu teprve přistaví, ale prázdný displej odjezdové tabule u volné koleje zvyšoval naši nervozitu. Až když do odjezdu zbývalo jen několik minut, kamarádka oslovila průvodčího, který se teprve teď objevil u vlaku. Ten ji úslužně zval dál. Chvilí se mu snažila vysvětlit, že do Monaca nejede, až nakonec vzala do ruky kus papíru a napsala na něj MÜNCHEN. Průvodčí se usmál, řekl jen: „Si“ a na papír dopsal: MÜNCHEN (deutsch) = MONACO (italiano). ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

18 jízd vlakem za rok, 968 kilometrů. Česká železnice pokořila další rekord

Ještě nikdy v novodobé historii České republiky neujeli lidé v Česku tolik kilometrů vlakem jako loni. K rekordní výši z první poloviny 90. let se blíží i samotný počet cestujících. Pokračování růstu počtu přepravních cestujících ukazují statistiky ministerstva dopravy. Podle nich přepravily vlaky v Česku celkem 189,7 milionu cestujících, o 3,6% více než před rokem. Počty cestujících rostou už deset let v řadě, od roku 2009 stouply o necelých 15%. Dostaly se na úroveň z roku 1998, stále ale nedosáhly na hodnoty přes 200 milionů, kterých dosahovaly samotné České dráhy v první polovině 90. let. Přehledný vývoj za poslední dobu zachycují statistiky IODA. Podstatně zajímavější je růst přepravního výkonu, tedy počtu cestujících násobený ujetou vzdáleností. Ten loni stoupl o více než osm procent na 10,3 miliardy osobokilometrů. V praxi tak byla průměrná přepravní vzdálenost 54,2 kilometru, o 2,4 kilometru více než před rokem. Přepravní výkon za deset let stoupl o 58%. **zdopravy.cz 16. 4. 2019**

Z Budějovic do Prahy 200 km/h. Na železnici to chtějí vyzkoušet

Zatímco se cestující na trase České Budějovice – Praha a zpět nedávno museli vypořádávat s nepříjemnou výlukou na kolejích, SŽDC přemýšlí, jak tam po dokončení modernizace ještě více zrychlit. Místo plánovaných 160 km/h by to mohlo být v některých úsecích až 200 km/h. Oznamil to Petr Hofhanzl, ředitel stavební správy západ SŽDC. „Necháváme zpracovávat studii, která tuto možnost prověří. Víme, že by to mělo být na některých úsecích možné. Trať má rezervy a může se po ní jet i rychleji,“ potvrdil. Po dokončení modernizace celého koridoru mezi Prahou a Budějovicemi budou vlaky jezdit z hlavního města do Tábora za hodinu, do Budějovic za hodinu a půl. Zrychlením ve vybraných místech by se dalo dosáhnout ještě kratších časů. Jenže modernizace a její příprava na některých místech drhnou. Hofhanzl připustil, že například u části z Nemanic do Ševětína na Českobudějovicku se SŽDC za uplynulé dva roky prakticky neposunula. Důvodem byl odpor části obyvatel, jimž vadila trasa navržená příliš blízko Dobřevojevic. **MF Dnes 10. 4. 2019**

Nákladní vlaky objíždí Česko. Trasa přes Rakousko je rychlejší a levnější

Přetížení hlavních tuzemských koridorů, kratší povolená délka vlaků a jedna trakční soustava navíc společně s relativně vysokými poplatky za dopravní cestu vedou k tomu, že zahraniční nákladní železniční dopravci čím dál častěji používají pro cesty ze severozápadu Evropy na jihovýchod a dál alternativní delší trasu přes Rakousko. SŽDC tak unikají částečně tržby za dopravní cestu a českým železničním dopravcům přebírají přepravy zahraniční dopravci. Na problém upozornilo sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.cz. „Trasa Ham-burk – Budapešť je sice přes německý Pasov delší o 151 kilometrů než přes Česko, přesto je velmi využívaná, protože je přeprava spolehlivější, levnější a o větší délce vlaku. Vše je o efektivitě,“ řekl Oldřich Sládek, výkonný ředitel ŽESNAD.cz. Zástupci sdružení upozorňují, že pokud se ceny za použití dopravní cesty v ČR nezlevní a současně se budou realizovat plánované stavby a rekonstrukce sítě SŽDC, ztratí čeští nákladní dopravci další výkony. **zdopravy.cz 12. 4. 2019**

Turecko – SUPERLAST

Termín 17. 5.–24. 5. 2019, letecky z Prahy v poledních hodinách

Hotel Seher Sun Beach****, Side, all inclusive, cena po dotaci 9 500 Kč/dosp. os.

Hotel Sandy Beach****+, Side, all inclusive, cena po dotaci 10 500 Kč/dosp. os.

Hotel Kleopatra Beach****, Alanya, cena po dotaci 7 500 Kč/dosp. os.

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



ČD Travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



2019 IIHF MISTROVSTVÍ SVĚTA V LEDNÍM HOKEJI SLOVENSKO

BRATISLAVA - KOŠICE
10. - 26. KVĚTNA 2019





4. května 2019

Parním vlakem na Audienci u císaře Karla I. do Brandýsa nad Labem

I letos se můžete svézt parním vlakem na každoroční Audienci u císaře Karla I., která se koná v sobotu 4. května v Brandýse nad Labem. Vlak vyjede z pražského smíchovského nádraží v 9:16 hod. a v Praze zastaví ještě na hlavním nádraží a také ve Vysočanech. Poté se vydá po původní turnovsko-kralupsko-ferdinandův salonní vůz, který přesně před 110 lety vyrobila slavná pražská továrna Ringhoffer. Vůz byl určen pro cestování následníka trůnu Františka Ferdinanda d'Este. Po vzniku republiky vůz sloužil i pro potřeby prezidenta Masaryka.

Ferdinandův salonní vůz bude vystaven u rampy na nádraží v Brandýse nad Labem od 11:30 do 15:30 hodin. Po obědě je pak připravena tradiční jízda z Brandýsa nad Labem přes Neratovice a Všetaty do Mělníka a zpět. Parní vlak Karel I. se na svou zpáteční cestu do Prahy vydá z brandýského nádraží o půl páté odpoledne. Bližší informace o jízdě parního vlaku najdete na www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejbližší železniční stanice: Praha-Smíchov/Praha hl. n./Neratovice/Brandýs n. L./Mělník ad.



12. května až 4. června 2019

Na Pražské jaro 2019 s jízdenkou Vlak+

Nejste z Prahy a rádi byste navštívili některý z koncertů pořádaných v rámci Pražského jara 2019? Přijďte do metropole vlakem a využijte výhodnou zpáteční jízdenku Vlak+ Pražské jaro. Sleva činí 50% ze zpáteční slevy a vztahuje se na zpáteční jízdenku z kterékoliv stanice v ČR do Prahy. Jízdenku Vlak+ Pražské jaro, jejíž platnost je sedm dní, koupíte v pokladnách ČD nebo u průvodčího ve vlaku. Aby vám tato jízdenka platila i pro cestu zpět, je nutné se prokázat průvodčímu vstupenkou na některý z koncertů Pražského jara 2019.

Nejbližší železniční stanice:
Praha Masarykovo nádr./Praha hl. n. ad.



1. května 2019

Cyklovlaky do vojenského prostoru Libavá

Na tradiční prvomájový cykloturistický výlet do vojenského újezdu Libavá se letos můžete svézt zvláštním vlakem nejen z Olomouce, ale také z Ostravy. Z olomouckého hlavního nádraží odjíždí cyklovlak v 8:35 hodin a zastavuje pouze ve vybraných stanicích a zastávkách, v jejichž blízkosti jsou otevřeny vstupy do jinak nepřístupného prostoru. Z Ostravy-Svinova se cyklovlak vydá s výletníky na cestu v 8:00 a přes Studénku, Suchdol n. O., Odry a Vítkov dojde do Budišova n. Budišovkou v 9:33 hodin. Bližší informace o akci na www.bilykamen-libava.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Olomouc/Hrubá Voda/Ostrava-Svinov/Budišov n. Bud. ad.



7. až 12. května 2019

Anifilm nabídne zábavu pro celou rodinu

V Třeboni se od 7. do 12. května uskuteční další ročník mezinárodního festivalu Anifilm, na který se přihlásilo 128 soutěžních snímků. V soutěži celovečerních filmů se představí například cenou Goya ověřený film Další den života nebo snímek Mirai, dívka z budoucnosti, který byl ve své kategorii nominován na Zlatý glóbus a Oscara. Součástí bohatého doprovodného programu jsou například výstavy, besedy, koncerty, divadla pro děti a dílny animace a těšit se můžete i na oblíbené večerní projekce na malebném treboňském náměstí. Více na www.anifilm.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Třeboň lázně

Foto: Dreamstime.com, Anifilm, archiv ČD

Železničář

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

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