

Železničář

22. ČERVNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



13
ROČNÍK XXIV

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Dopravní vzdělávací institut (DVI) vede déle než rok. Za tu dobu zvládla **Blanka Havelková** rozjet řadu projektů. V rozhovoru poukázala i na drobné nedostatky ve vzdělávání zaměstnanců Českých drah.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Jubilejního stotisícího návštěvníka přivítal letošní osmnáctý ročník mezinárodního železničního veletrhu **Czech Raildays**. K největším lákadlům akce patřila tradičně hnací vozidla.

12-13 TÉMA

Prázdniny klepou na dveře a s nimi i letní radovánky. S tím je spojené cestování po mnohých místech republiky. České dráhy pro zákazníky na hlavní turistickou sezonu připravily řadu akcí.

15 PROVOZ A TECHNKA

Koncepce řešení a rekonstrukce **výpravních budov** a zastávek nebyla od dob rozdělení bývalého Československa příliš rozvíjena. Z mnoha důvodů. Jaké změny by měly přijít?

16-17 RECENZE

Vydali jsme se otestovat dvě **nádražky** ležící na trati číslo 171. Obě se nacházejí nedaleko Berounky a poskytují bezvadný výhled na projíždějící vlaky. Co mají ještě společného?



18-19 CESTOPIS

Při našich poznávacích zájezdech po Evropě jsme jezdili do všech světových stran kromě jediné. Východu. Proto jsme se rozhodli jet tentokrát do **Rumunska**. A vyplatilo se.

20-21 HISTORIE

Železnice spojuje Ostravsko s okolními kraji už 170 let. Slavnostní vlak, který zahájil provoz na **Severní dráze císaře Ferdinanda**, přijel do Ostravy a Bohumína 1. května 1847.



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 | **VEDOUÍCÍ 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: JOSEF SLESINSKÝ, rychlík vyšší kvality směřující do Železné Rudy





Fotosoutěž Kalendář 2018



Fotografujete vlaky Českých drah, ruch nádraží,
skryté detaily či romantiku drážní nostalgie?

Zašlete nám své fotografie a staňte se spoluautorem
stolního kalendáře Českých drah.

Vybrané snímky budou honorovány částkou 500 Kč.

Uzávěrka fotosoutěže je 31. 7. 2017.



Více na <http://kalendar2018.cd.cz>

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

již v únoru jsme v tomto sloupku psali o tom, že je nutné respektovat skutečnost, že České dráhy již nebudou na poli železniční osobní dopravy nikdy samy a musí si své místo na trhu a svého cestujícího přičiněním každého z nás zasloužit ve vztahu k další budoucnosti naší společnosti po roce 2019.

Tento fakt se následně potvrzuje díky notifikacím na zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou v České republice po roce 2019 a nedávno zveřejněným návrhem jízdního řádu pro rok 2018, který obnáší určité změny a novinky v oblasti noční a komerční dopravy jednotlivých dopravců. Segment dálkové dopravy tedy opravdu prochází významnou změnou, kterou je postupná liberalizace trhu osobní dopravy, a není podstatné, zdali hovoříme o závazkové dopravě a plánu ministerstva dopravy na postupné soutěžení jednotlivých linek nebo o zájmu dopravců provozovat vybrané spoje na vlastní obchodní riziko.

Celou situaci také možná vnímají naši oponenti jako riziko a hrozbu pro ČD, my však vnímáme stávající situaci jako motivaci a příležitost dokázat, že naše společnost má a stále bude mít co svým zákazníkům a objednatelům nabídnout a že bude aktivně usilovat o udržení maximálního možného podílu na trhu. Naší předností je zejména dlouhodobá finanční stabilita, kvalifikovaný personál, poskytování síťového charakteru služeb, široká distribuční síť a celoplošný odbavovací systém. Ten navíc v současnosti prochází postupnou obměnou, která je na železničním trhu (a to dokonce v mezinárodním srovnání s jinými dopravci) skutečně výrazná, nicméně vnímáme ji jako nutnou, jelikož digitalizace a virtualizace společnosti běží ještě rychlejším tempem a i my se musíme umět přizpůsobit. Máme svou obchodní strategii a jasně vymezené strategické cíle, víme, jaké budeme poskytovat služby na palubě, a máme jasnou koncepci marketingové komunikace.

Je však podstatné, abychom skutečně dosáhli toho, aby vše, co chceme společně realizovat, bylo v reálném provozu cestujícímu skutečně zaručeno. Alfou a omegou dnešního očekávání zákazníků je garance kvality a nabízených služeb a v tomto smyslu se musíme určitě zlepšit.

Zároveň ale považujeme za nezbytné, aby celkovou vizi a veškeré souvislosti sdíleli i naši zaměstnanci, a proto v červnu probíhají speciální workshopy pro přednosty a dozorce osobních stanic a vlakový personál vyšší kvality na téma České dráhy a otevírání trhu, se kterými chceme během léta pokračovat nejen v rámci našeho úseku, ale především se zaměstnanci dep kolejových vozidel tak, abychom společně dosáhli žádoucího stavu a stanovených cílů.

Naše vůči kroky zákazníkům i zaměstnancům národního dopravce jsou jasným signálem, že máme svou přesnou vizi na poli dálkové osobní dopravy a společným aktivním úsilím věříme, že dokážeme, že České dráhy budou vždy hrát důležitou roli, a to především díky tomu, že budou schopny nabídnout adekvátní a stabilizované služby. České dráhy totiž nečekají se svou reakcí až do doby, kdy budoucí změny nastanou, České dráhy se na novou situaci dlouhodobě připravují.



Radek Dvořák

Ředitel kanceláře člena představenstva
pro osobní dopravu



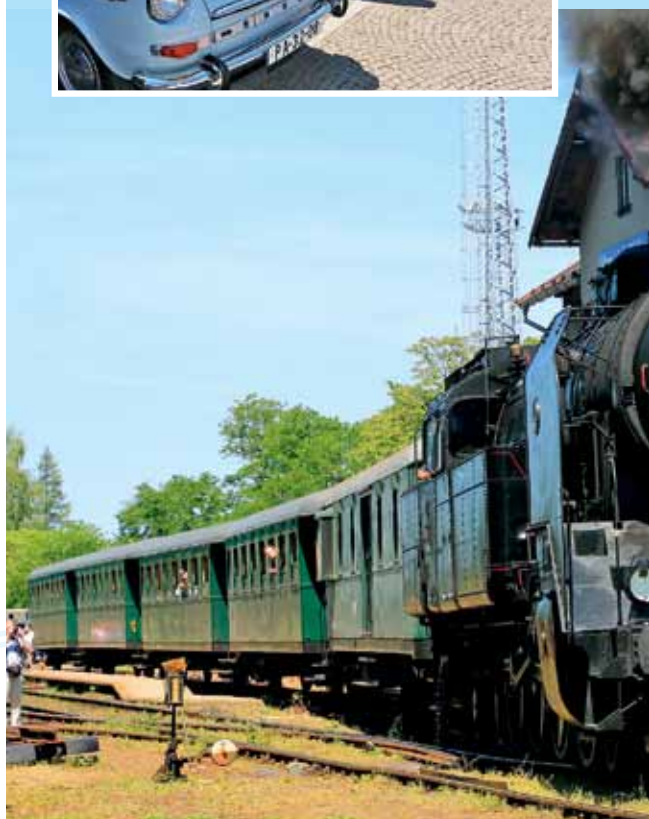
ČD odvezly děti na Mistrovství Evropy juniorů v rybolovu

Kompletně celý osobní vůz rychlíku Českých drah R 985 Svratka mířícího z pražského hlavního nádraží do Kutné Hory zaplnila v závěru května skupina mladých rybářů z dvanácti zemí a České republiky. Spolu se známým lovcem ryb Jakubem Vágnerem jeli na týdenní Mistrovství Evropy juniorů v lovu kaprů na jezeře Katlov. V Praze si mladí prohlédli památky, v Kutné Hoře se pak zúčastnili slavnostního zahájení s bohatým kulturním programem. Druhý den už seděli a zápolili na březích rybníka Katlov, který patří právě extravagantnímu milovníkovi šupináčů Vágnerovi. (hol)

Brněnské dny bez úrazů s Preventivním vlakem

V rámci 18. ročníku Brněnských dnů bez úrazů, který byl zaměřen na možnosti prevence včetně toho, jak se zachovat, pokud se již nějaká nehoda stane, dorazil zcela mimořádně do jihomoravské metropole ve dnech 7. až 9. června Preventivní vlak. Pořadatelem celé akce se stal Magistrát města Brna, který akci v jižní části brněnského hlavního nádraží zorganizoval s národním železničním dopravcem a jeho dceřinou společností ČD Cargo, správcem infrastruktury SŽDC a Policií České republiky. Cílem celé akce, kde nechyběly ani praktické ukázky železničního Hasičského záchranného sboru, promítání filmu a přednáška, byla především osvěta. Ta by měla děti a mladé lidi důsledně varovat před rizikovým chováním na železnici. Žáci a studenti brněnských škol si tak mohli v reálném prostředí železnice uvědomit rozdíl mezi virtuálními počítačovými hrami a skutečným světem, kde mají k dispozici jen jeden život, k němuž je potřeba přistupovat s respektem. (mah)

Karosářský festival oživil příjezd lok



Do Brna se sjeli handicapovaní sportovci

Jihomoravská metropole se stala centrem sportu handicapované mládeže. Ve středu 7. června v Brně začaly Evropské hry handicapované mládeže Emil Open 2017. Aktivní spolupráci navázali organizátoři s národním dopravcem, který se stal oficiálním partnerem sportovních her. Díky tomu účastníci Emil Open 2017 obdrželi celkem 445 unikátních kódů Českých drah na nákup jízdenek zdarma. Sportovci se svým doprovodem se do Brna dopravovali po menších skupinkách pravidelnými spoji vlaků EuroCity ČD, railjet a také rychlíky. Jihomoravská metropole přivítala celkem 714 účastníků, z toho 449 amatérských i profesionálních sportovců a 265 členů doprovodu z celkem šestnácti zemí. Jednou z hvězd akce se stal i paraolympijský šampion v plavání a světový rekordman Arnošt Petráček. Další sportovkyní byla atletka Kateřina Nováková. V rámci Evropských her handicapované mládeže nechyběl ani bohatý doprovodný program. Návštěvníci se mohli potěšit například koncertem kapely The Tap Tap, vystoupením herců Městského divadla Brno či sledováním slaňování vozíčkářů z hotelu Voroněž. (mah)



omotivy Ušaté

Na počest slavného vysokomýtského rodáka Josefa Sodomky se uskutečnil letošní festival Sodomkovo Vysoké Mýto. Věnovaný byl kultuře, automobilismu a životnímu stylu dvacátých až čtyřicátých let minulého století. Sodomka změnil v roce 1925 výrobní program rodinného podniku z výroby kočárů na produkci automobilových karosérií. V roce 1928 vyrobil první autobus na podvozku Škoda 125 a od konce dvacátých let dominovaly v Sodomkově firmě vysoce estetické karosérie osobních automobilů. Sodomkova továrna se tak stala neznámější a nejvýznamnější karosárnou ve střední a východní Evropě. První červnovou sobotu se do Vysokého Mýta sjeli milovníci staré techniky a dobového oblečení nejen ze všech koutů Česka, ale i ze zahraničí. České dráhy zabezpečily návozy návštěvníků mimo běžných spojů vedených jednotkami Regionova také parním vlakem, vedeným královéhradeckým strojem 464.008. Návštěvníci festivalu si navíc mohli vyslechnout i dvě komentované prohlídky parní lokomotivy ve Vysokém Mýtě nebo případně navštívit soukromé železniční muzeum v nádražní budově v Cerekvici nad Loučnou. (man)



FOTO: ČD, NTM

Depozitář v Chomutově je otevřen celé léto

Počet každoročních dnů otevřených dveří v Železničním depozitáři Národního technického muzea v Chomutově se v nadcházející letní sezoně výrazně rozšíří. Sběrka, která dokumentuje technický vývoj železničních vozidel od druhé poloviny 19. století až do současnosti, je pro veřejnost zpřístupněna od 1. června až do 1. října 2017 vždy čtyři dny v týdnu. Muzeum tak chce v roce 185. výročí úmrtí chomutovského rodáka F. J. Gerstnera, průkopníka železnice a prvního ředitele Královského stavovského technického učiliště v Praze – předchůdce dnešního ČVUT, připomenout význam rozvoje železnice pro rozkvet Českých zemí. Návštěvníci si mohou v depozitáři prohlédnout téměř 100 kolejových vozidel. Patrně největším lákadlem je lokomotiva 498.106. Tento Albatros, který v srpnu 1964 vytvořil dosud nepřekonaný rekord parních lokomotiv Československých státních drah rychlostí 162 km/h. (hol)



Beroun hostil den Pražské integrované dopravy

Další regionální den Pražské integrované dopravy se uskutečnil v sobotu 17. června v Berouně. Hlavním centrem dění se stalo tamní vlakové a autobusové nádraží, odkud vyjízděly historické vlaky i autobusy do okolí. Z Prahy do Berouna se zájemci mohli svést starou elektrickou jednotkou zvanou Žabotlam. Speciální vlak s občerstvením návštěvníky provezl po nákladní vlečce až k velkolomu Čertovy schody, jiný historický motorák spojil berounské nádraží s železničním muzeem Výtopna Zdice. Autobusem se pak bylo možné dostat do Bubovic ke skanzenu Solvayovy lomy, kde lidé kromě muzea těžby a dopravy vápence mohli absolvovat dobrodružnou jízdu úzkorozchodným vláčkem. (red)



Zhruba tři stovky účastníků odvezl do Zlína na 57. Mezinárodní festival filmů pro děti a mládež tradiční Vlak plný úsměvů, jež pořádají České dráhy. Ve vlaku, který letos jel již počtrnácté, nechyběly děti z mnoha dětských domovů, několik vozíčkářů a také mentálně postižení klienti z různých stacionářů. Pražské elektrické jednotce CityElefant 471.074, která jela samostatně v trase Praha – Olomouc, pomáhal v závěru cesty z Olomouce do Zlína střední Brejlovec 754.079 z olomouckého Depa kolejových vozidel. Pro nadšené účastníky z Prahy, Pardubic, Ústí nad Orlicí, České Třebové, Zábřehu na Moravě či Šumperku a dalších měst národní dopravce připravil na cestu malé občerstvení a také v pořadí již sedmý Elfíkův sešit proti nudě a slušivě kšiltovky proti slunci, které se v první parní červnový den opravdu všem hodily. Od dceřiné společnosti DVI děti navíc získaly stolní hry, jež jim pomohly zkrátit dlouhou cestu. Na zlínském nádraží všechny přivítal filmový princ Jan Čenský, manažerka zlínského filmového festivalu Iva Janálová, primátor města Miroslav Adámek a řada dalších osobností. (mah)

Vlak plný úsměvů vyrazil letos počtrnácté

Konkurence stále sílí, zaměstnanci se musí snažit

Dopravní vzdělávací institut (DVI) vede déle než rok. Za tu dobu zvládla Blanka Havelková rozjet řadu projektů. Dobrou zprávu má i pro strojvedoucí, kteří budou moci zanedlouho využít ke zdokonalení svých schopností speciálních simulátorů. V rozhovoru šéfka DVI rovněž ocenila, že se kvalita personálu Českých drah v uplynulých letech výrazně zlepšila.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

DVI vedete už více než rok. Rozběhlo se vše tak, jak jste plánovala?

S veškerou pokorou a vědomím, že jsme teprve na začátku, říkám, že zatím ano. Měla jsem nějakou představu a tu se daří naplňovat. A to i díky tomu, že se povedlo sestavit ve firmě dobrý tým, posílit ekonomické řízení a obchodní oddělení. Nastartovali jsme řadu nových projektů na vzdělávání zaměstnanců, posílili školení zaměřená na měkké dovednosti u manažerů a na komunikační dovednosti personálu v provozu. Získali jsme finanční prostředky z evropských fondů na školení našich lektorů. Zatím mám dobrý pocit.

Překvapilo vás v začátcích něco?

Před nástupem do DVI jsem několik let pracovala jako vedoucí vzdělávání na ČD. S DVI jsem spolupracovala, takže jsem tak trochu věděla, do čeho jdu. Věděla jsem, že mě čeká hodně práce. S tím jsem ale počítala. Samozřejmě se ale pořád učím a nepopírám, že někdy mě v dobrém i špatném něco překvapí. Ne ale nějak dramaticky.

Co jste změnila?

Podařilo se mi k sobě najít silného a schopného ekonomu. Tým posílila Radka Drápelová, která se zároveň stala členkou představenstva. Na pozici zůstal také Aleš Vodák. Oba jsou pro mě naprosto klíčoví. Představili jsme novou organizační strukturu, vytyčili cíle pro nově vzniklé oddělení obchodu a marketingu a pro oddělení produktů. Transformace přinesla možnost rozšířit portfolio. V ekonomické oblasti se udělala řada věcí. Myslím, že se nám povedlo společnost nastartovat a dát jí novou jiskru.

Který z uskutečněných projektů vám dělal největší radost?

Každý byl nějak zajímavý a pestrý. Radost mi ale třeba udělalo, když jsem dostala několik pozitivních hodnocení na projekt „Rocky“. Ten je zaměřený na osobnostní a profesní rozvoj program kolegů v Regionálních obchodních centrech. Je to pro všechny skvělá zkušenost a možnost.

Jaké priority jste si stanovila do druhého roku vašeho působení v DVI?

Chceme se hodně zaměřit na kvalitu a práci lektorů a s tím související odměňování. Neplatí to jen u všeobecného vzdělávání, že dobré školy dělají dobří učitelé, kteří si ale zaslouží dobrý plat. I lektor ve firmě je svým způsobem učitel. Když je dobrý, je to znát. Ne si-

ce na známkách, ale v našem případě třeba na chování vlakového personálu, pokladních a na přístupu k zákazníkům. Dnes už nesmí být výuka o tom, že přijedete, odsedíte si školení, odpoledne se podepíšete a odejdete s prázdnou hlavou.

I když jde vzdělávání na ČD hodně dopředu, dají se najít nějaké rezervy. Kde je spatřujete vy?

Předně bych chtěla říct, že personál Českých drah, ať už zaměstnanci v provozu, pokladní nebo vlakové čety udělali za posledních pár let neskutecný pokrok. Postupovat podle předpisů a stanovených pravidel je přirozené, zároveň ale dokáží být vstřícní a ochotní k zákazníkovi. A není vždy jednoduché to vyvážit, zejména pak v nepříjemných krizových situacích. Konkurence ale i v železniční dopravě sílí a my na to musíme také reagovat. A být pořád lepší, určitě to ještě značka „ideál“ není.

Dnes je ale firemní vzdělávání úplně někde jinde.

Přesně tak. Nyní je situace úplně jiná, a to i díky moderním technologiím. Dnes je možné absolvovat školení formou e-learningu, využívat různé technologické pomůcky, natáčet modelové situace. To vše zvyšuje úroveň školení. Vždyt jedním z našich klíčových projektů je chystaný simulátor pro strojvedoucí. Ale pochopitelně pro dobré školení sama dokonalá technika nestačí a nikdy stačit nebude. Vždy je to o šikovných lektorech a nadšených posluchačích. Pak vše funguje výborně. Dobré školitele musíme zaplatit, ty školené musíme motivovat.

Jak?

Někdy stačí, aby v zájmu o vzdělávání měli podporu svého nadřízeného. Když se chce někdo rozvíjet, je důležité, aby ho v tom třeba jeho šéf podpořil, umožnil mu to, a ještě jeho chuť na sobě pracovat ocenil. Ne vždy to tak ale bývá. Ve skupině ČD ale myslím takový problém není. Vedení firmy je těmto aktivitám velmi nakloněno.

Když se chce někdo rozvíjet, je důležité, aby ho v tom třeba jeho šéf podpořil, umožnil mu to, a ještě jeho chuť na sobě pracovat ocenil.



BLANKA HAVELKOVÁ

Pochází z Tábora, kde vystudovala gymnázium, poté Filozofickou fakultu Univerzity Karlovy v Praze, obor Pedagogika se specializací na sociální pedagogiku a osobnostně sociální rozvoj a pedagogicko-psychologické poradenství. Už během studia pracovala pro Výzkumný ústav pedagogický v Praze, kde se zaměřila na evropské sociální fondy a osobnostní sociální rozvoj dětí ve škole. V roce 2008 nastoupila do ČD na odbor personální. Zde se zaměřovala na spolupráci se školami. Později přešla na pozici vedoucí vzdělávání zmíněného odboru, kde působila až do jara 2016. Pak se stala předsedkyní představenstva DVI. Ve volném čase ráda sportuje, v zimě nejraději lyžuje.

DVI nabízí určité typy školení a vzdělávání. Neuvažujete o tom, že byste portfolio služeb rozšiřovali?

Hodně lidí se mě ptá, na základě úspěšného školení k novele zákona o drahách, kdy připravíme něco nového. Můžu říci, že připravujeme další workshopy, na podzim se například uskuteční ke směrnici GDPR o bezpečnosti. Letos ještě stihneme uspořádat konferenci o „human resources“ – lidských zdrojích. Bude pro všechny tuzemské personalisty, nikoli jen pro ty z oboru dopravy. Téma máme, ale nebudu zatím nic prozrazovat, nechte se překvapit.

Hodně firem napříč obory pracuje s talenty. Umí to i České dráhy?

Nedokáží je příliš dobře identifikovat a rozvíjet je. Nadřízení by měli své lidi navrhovat a při tom vyhodnotit, jestli mají potenciál rozvoje, mají o práci zájem a chtějí ji vykonávat dobře. Pak bychom je měli zařadit do skupiny a připravit jim na míru systematický projekt se vzděláním manažerským i tím, který dokáže rozšířit jejich odbornost. Připravíte si tím lidi na manažerské pozice. Nejvyšší management ČD včetně personálního ředitele je problematické nakloněn, příští rok bychom chtěli projekt nabídnout. Úspěch školení se poměrně složitě hodnotí. Tedy úspěch ve smyslu, že si z něj zaměstnanci něco vezmou.

Když jsme spolu mluvili před rokem, chtěla jste pro DVI získat i klienty z jiných než dopravních segmentů? Podařilo se to?

Ano, to skutečně byla jedna z věcí, o které jsem se snažila. Částečně se to povedlo. DVI uspělo v poměrně silně obsazeném tendru na vzdělávání manažerů v agentuře CzechInvest. Z toho jsem měla opravdu radost.

Vypadá to, že při takovém vytížení nezbývá čas na nic jiného.

Musím přiznat, že ten poslední rok jsem času moc neměla. Dokázala jsem ale nějak skloubit práci s dalšími povinnostmi a s tím, u čeho třeba odpočívám. Považuji to nejen u sebe za hodně důležité, aby si člověk volno udělal. Ono se to totiž nakonec nejvíce projeví právě v práci.

Czech Raildays: prezentace mnoha novinek

Jubilejního stotisícího návštěvníka přivítal letošní osmnáctý ročník mezinárodního železničního veletrhu Czech Raildays. Zájemci se také mohli první den, jímž bylo úterý 13. června, díky Českým drahám vydat z Prahy a dalších stanic na ostravské hlavní nádraží retro soupravou expresu Ostravan, vedenou elektrickou lokomotivou E 499.004 přezdívanou Bobina.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

K největším lákadlům patřila tradičně hnací vozidla. Nechyběly zde elektrické a motorové stroje EffiShunter a EffiLiner od společnosti CZ LOKO nebo elektrická lokomotiva řady 102 z plzeňské Škodovky, která je určena pro německého dopravce DB Regio. Místo na veletrhu našly i ekologické elektrobusy a trolejbusy. České dráhy představily trojici modernizovaných vozů určených pro dálkovou dopravu. Konkrétně osobní vozy druhé třídy – kombinovaný řady Bbdgmee²³⁶, velkoprostorový Bdmpee²³³ a také oddílový vůz řady Bmz²²⁹. Národní dopravce se v Ostravě nově prezentoval ve společné expozici s dceřinými společnostmi DVI, DPOV, VUZ a ČD Telematika a ČD Cargo.

Více minibarů a wi-fi

České dráhy nabídlý všem návštěvníkům zpáteční jízdenku VLAK+ Czech Raildays se slevou 50 procent a rovněž představily na největ-

ší tuzemské akci především komplexní služby pro zákazníky. „Letos se chceme na veletrhu pochlubit několika novinkami a připomenout i další služby. Kromě nového webu a rozšířených možností aplikace Můj vlak jsme v modernizovaném voze Bmz²²⁹ představili minibary Českých drah, které jsme v loňském roce nasadili i na rychlíkové spoje na vybraných tratích, například z Brna do Ostravy. Rozšiřujeme i počet vozů s wi-fi připojením. Momentálně disponuje touto technologií přes šest set vozů a do konce roku pak chceme další téměř stovku přidat,“ informoval člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán.

Konference Smart Traffic

V rámci veletrhu se na výstavišti uskutečnila minikonference Smart Traffic na téma uplatnění pokročilých technologií a postupů ve veřejné dopravě. Organizátoři zvolili pro její konání konferenční vůz ČD, jenž vznikl úpravou jednoho z před časem odkoupených re-

stauračních vozů ze zahraničí. Záštitu nad konferencí převzal náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje Jakub Unucka, který na místě představil záměry kraje v oblasti smart technologií. „Podstatou je zpříjemnit a usnadnit občanům i návštěvníkům našeho kraje život a hlavně šetřit ve finále všem peníze a čas,“ uvedl. Příspěvky všech prezentujících představovaly široké spektrum možností aplikací smart technologií ve veřejné dopravě – od zabezpečovacích a parkovacích systémů přes senzorická řešení uplatnitelná v dopravě, vyhodnocování variantních postupů vedení dopravy a možnosti řešení interiéru vozidel včetně tzv. tichých sedadel až po využití moderních prvků při odbavení cestujících i během jejich přepravy.

Kromě generálního ředitele společnosti AŽD či výkonného ředitele společnosti Borcad CZ představil možnosti využití moderních technologií v podmínkách zajišťování služeb společnosti České dráhy člen představenstva Michal Štěpán. Tématem jeho vystoupení byla prezentace o možnostech kartových a informačních systémů ČD při odbavování zákazníků, implementace wi-fi a možnosti jejího dalšího využití na palubách vlaků národního dopravce.

Zvláštní pozornost byla věnována rozvoji palubního portálu zábavy cestujících. Otázky kolem palubního portálu podrobněji zodpověděl vedoucí oddělení produktů z odboru obchodu osobní dopravy GR ČD Petr Vondráček. „České dráhy mají moderní kartu, která může být zapojitelná i do jednotlivých regionálních integrovaných systémů. Karta nemá ambici být jedinou ve veřejné dopravě, bankovní karty ji určitě budou vhodně doplňovat. O standardu odbavení si rozhoduje každý kraj sám a ti, co o tom rozhodují, by měli mít na mysli komfort pro každého cestujícího, kterému veřejnou dopravu objednávali,“ připomněl Štěpán. Přítomným popsal i úplnou novinku, kterou České dráhy nabídnou od podzimu. „Máme připravenou aplikaci virtuální karty – promítnutí dnešní plastové karty do naší mobilní aplikace Můj vlak. Uživatelsky příznivé to bude pro všechny, nejen pro mladé cestující, kteří to jistě vezmou jako samozřejmost a možná se i s trochou nadsázky podívají, proč taková vychytávka přichází až teď,“ uzavřel Michal Štěpán. ◆



DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Železniční síť se v nejbližší době rozroste o několik nových zastávek. Drážní úřad v letošním roce zatím vydal čtyři rozhodnutí, která povolují vybudovat zcela nové železniční zastávky. Cestující veřejnost bude moci nově využívat pro nástup a výstup tato místa: **Písek jih** – zastávka bude vybudována v km 58,183 – 58,275 tratě č. 201 Ražice – Tábor mezi stanicemi Písek město a Písek;

Tochovice zastávka – zastávka bude vybudována v km 61,000 – 61,071 tratě č. 200 Protivín – Zdice mezi stanicí Tochovice a zastávkou Ostrov u Tochovic; **Ostrava-Zábřeh** – zastávka bude vybudována v km 36,326 – 36,546 tratě č. 321 Opava východ – Český Těšín mezi stanicemi Ostrava-Vítkovice a Ostrava-Svinov; **Červený Újezd u Votic zastávka** – zastávka bude vybudována v km

102,769-103,000 tratě č. 220 Benešov u Prahy – České Budějovice v rámci modernizace IV. koridoru.

Názvy pro zastávky Písek jih, Tochovice zastávka a Ostrava-Zábřeh jsou platné od nového grafikonu 2017/2018, název pro zastávku Červený Újezd u Votic zastávka je platný od zahájení provozu na modernizované části trati.

Cestující mohou využívat další ČD Lounge

Hned o dva salonky se nedávno rozrostla síť speciálních čekáren pro cestující ČD Lounge. Počátkem června se jedna otevřela v hale pražského hlavního nádraží, další přibyla o týden později na ostravském hlavním nádraží.

MARTIN HARÁK, JOSEF HOLEK | FOTO: MARTIN HARÁK, JAN CHALOUPKA

Nově vzniklý saloněk ČD Lounge na pražském hlavním nádraží České dráhy zasvětily siru Nicholasi Wintonovi. Původní, který dvanáct let fungoval ve Fantově budově u prvního nástupiště, je uzavřen a nový byl otevřen 6. června v přízemí vedle odbavovacího ČD Centra. Cestující tak mají možnost se dozvědět informace o osobnosti a užít si před cestou vlakem vysokého komfortu. Vylepšeny jsou v těchto luxusních čekárnách i dětské koutky, samozřejmě jsou wi-fi připojení a stojan s nabíječkami mobilních telefonů.

České dráhy chtějí svým cestujícím, kteří například cestují první třídou, nabídnout něco navíc. Kromě toho s rozšiřujícím se množstvím zákazníků změnil i design šestice speciálních čekáren po celé republice. „Vždy jsme vybrali osobnosti spjaté s železnicí anebo regionem,“ vysvětlil člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán. „V Praze byla volba jasná. Sir Winton zachránil bezmála sedm stovek převážně židovských dětí z okupovaného Československa před transportem do koncentračních táborů tím, že jim z Prahy zajistil odjezd vlakem do Velké Británie,“ doplnil.

V Ostravě věnován Zátokovým

Pouhý týden po zpřístupnění pražského salonku zástupci ČD otevřeli zmodernizovanou čekárnu také na ostravském hlavním nádraží. Zasvěcena je slavnému sportovnímu manželskému páru Daně a Emilovi Zátokovým. Slavnostního aktu se zúčastnila celá řada hostů. Michal Štěpán objasnil, proč právě v moravskoslezské metropoli padla volba na náš nejslavnější sportovní pár všech dob – manžele Zátokovi. „Oba se narodili ve stejný den a rok právě zde na severu Moravy – Dana ve Fryštátě, Emil v Kopřivnici. Celý svět udivovali nejen sportovními výkony, jejich dvě zlaté medaile v jeden den na jedné olympiádě jsou už legendární, ale i tím, že spolu prožili krásných 52 let.“



POSAĎTE SE V ČEKÁRNÁCH

Speciální čekárny ČD Lounge jsou určeny pro cestující

- s platnou jízdenkou pro 1. třídu
- s platnou jízdenkou pro 2. třídu společně s místenkou pro vlak vyšší kvality (railjet, SuperCity, EC, IC, EN, Ex, Rx) nebo místenkou SC či railjet business nebo lůžkovým či lehátkovým příplatkem pro vlak vyšší kvality
- se zákaznickou aplikací IN 100 nebo IN Business na In Kartě
- s dětmi do 10 let
- těhotné ženy
- s platným průkazem ZTP nebo ZTP/P

České dráhy tak nabídnou před začátkem letní sezony zákazníkům na hlavních nádražích Praha a Ostravy nové a kvalitnější služby.

Při otevření prostor předal zástupce Nadačního fondu Dany a Emila Zátokových Karel En-

gel Českým drahám skleněný pohár s faksimile podpisů obou sportovců a Emilovými kresbami figurek. Pan Engel je nejen rodinným přítelem Zátokových, ale i bývalým aktivním sportovcem, který se v řadě případů zúčastnil společných sportovních klání.

Dříve jen pro klienty SC

Dopravce rozjel síť VIP čekáren už před dvanácti lety, tehdy jen pro cestující SC Pendolino, postupem let je však ČD nabídly i dalším cestujícím. Dnes mohou klidného a důstojného prostředí využít například cestující s platnou jízdenkou pro 1. třídu nebo pro 2. třídu společně s místenkou pro vlaky vyšší kvality. Pro cestující klientelu ČD Lounge nabízí dětský koutek, elektrické zásuvky, bezplatný přístup k internetu, tabule s odjezdy a příjezdy, klimatizaci nebo stálý či pravidelný dozor zaměstnanců ČD.

Kromě Prahy národní dopravce nabízí službu ČD Lounge v Pardubicích, Brně, Olomouci a Ostravě-Svinově a hlavním nádraží. Ještě letos se však rozšíří například do Plzně, Českých Budějovic, Chebu nebo Karlových Varů. Síť ČD Lounge se bude rozšiřovat i v roce 2018. ◆



MANŽELÉ REKORDMANI

Emil Zátok se stal prvním člověkem na světě, jenž uběhl desetakilometrovou trať pod 29 minut a dvacetakilometrovou trať pod jednu hodinu. Celkem vytvořil třináct světových rekordů na kilometrových a pět na mílových tratích. Nejvíce proslul během olympijských her 1952 v Helsinkách, kde vyhrál běh na pět a deset kilometrů i maraton. V každé z těchto disciplín tehdy zároveň vytvořil nový olympijský rekord. Jeho žena Dana největšího úspěchu dosáhla také na stejných hrách v Helsinkách. V den vítězství manžela v běhu na pět kilometrů zvítězila v hodů oštěpem za hranici padesáti metrů. Stala se rovněž mnohonásobnou mistryní republiky a Evropy a v roce 1958 překonala světový rekord.

MD zveřejnilo plán liberalizace

Problematika otevírání tuzemského trhu v železniční osobní dopravě pro období po roce 2019 dostává v posledních týdnech další konkrétnější obrysy. Ministerstvo dopravy zveřejnilo kompletní harmonogram liberalizace dálkové dopravy, postup v jednotlivých krajích je však různorodý. Někteří objednatelé již mají notifikováno, jiní vyčkávají nebo notifikovali pouze některé provozní soubory. Souvisí to i s čekáním na vypsání podmínek pro čerpání evropských peněz, za něž by byly nakupovány nové vlakové soupravy.

ÚSEK OSOBNÍ DOPRAVY

Letos v březnu schválila vláda harmonogram otevírání trhu pro první provozní soubory: motorovou linku R 27 Olomouc – Krnov (–Opava) od JŘ 2020/21, motorové linky R 14+R 15 Pardubice – Liberec – Děčín – Ústí n. L. od JŘ 2020/21 a elektrický provozní soubor sestávající z linek R 9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno, R 10 Praha – Hradec Králové a R 23 Kolín – Nymburk – Ústí nad Labem od JŘ 2021/22.

V dubnu poté ministerstvo dopravy coby objednatel výkonů dálkové dopravy oznámilo i řešení způsobu zajištění výkonů dálkové dopravy v závazku veřejné služby po roce 2019, tedy počínaje JŘ 2019/20. Jde o první jízdní řád následující po tom, kterým národnímu dopravci končí stávající desetiletá smlouva z roku 2009. Objednatel provedl, v souladu s platnou legislativou, pro zajištění závazku veřejné služby notifikaci přímého zadání u všech linek dálkové dopravy, kromě linky R 13 Brno – Břeclav – Přerov – Olomouc, kterou již operují České dráhy podle nové desetileté smlouvy až do prosince 2025. Ta bude předmětem soutěže až od roku 2026.

Brzy už podle nových smluv

Provedenou notifikací je tak zřejmé, že objednatel dálkové dopravy počítá s uplatněním už

nového typu smluv podle Nařízení EU 2007/1370 novelizovaného Nařízením EU 2016/2338.

Na zveřejnění konkrétního obchodního partnera má ministerstvo dopravy oficiálně čas ještě několik měsíců. Notifikace je provedena tak, že uvažuje pro počáteční období – tedy JŘ 2019/20 – s přímým zadáním nejprve celého rozsahu nyní objednávané dálkové dopravy, avšak tak, že v příslušných letech bude z výkonu „odkrojen“ vždy příslušný provozní soubor, který už bude předmětem nabídkového řízení – viz grafika. Objednatel tak signalizuje, patrně jako první členský stát Evropské unie, konkrétní podrobný postup v krocích k plné liberalizaci výkonů ve veřejném zájmu, v duchu nedávno přijatého 4. železničního balíčku.

Ten jasně stanovuje, že je povinností všech členských států mít nejpозději od prosince 2033, tedy od JŘ 2033/34, provedený výběr dopravce k zajišťování výkonů ve veřejném zájmu výhradně na základě nabídkového řízení, přičemž doba kontraktu je až 15 let. V podmínkách České republiky se tak tedy bude dít v jistém předstihu – prvních pět linek bude tendrováno dle již dříve schváleného vládního materiálu k JŘ 2020/21, respektive 2021/22, další trh bude postupně otevírán již od roku 2023.

Citovaný 4. železniční balíček také jasně stanoví, že do prosince 2023 lze výkony za-

dat rovnocenným způsobem formou přímého zadání kterémukoli dopravci, přičemž takový způsob je naprosto regulérní formou objednávky, avšak pro období nejvýše 10 let. Možnost případného prodloužení takto uzavřeného kontraktu není vyloučena, ale pouze u smluv uzavřených přímým zadáním do 2. prosince 2019, a je nutno po dohodě smluvních stran splnit několik podmínek. Smlouvy uzavřené přímým zadáním po 3. 12. 2019 již nebude možno prodloužit vůbec.

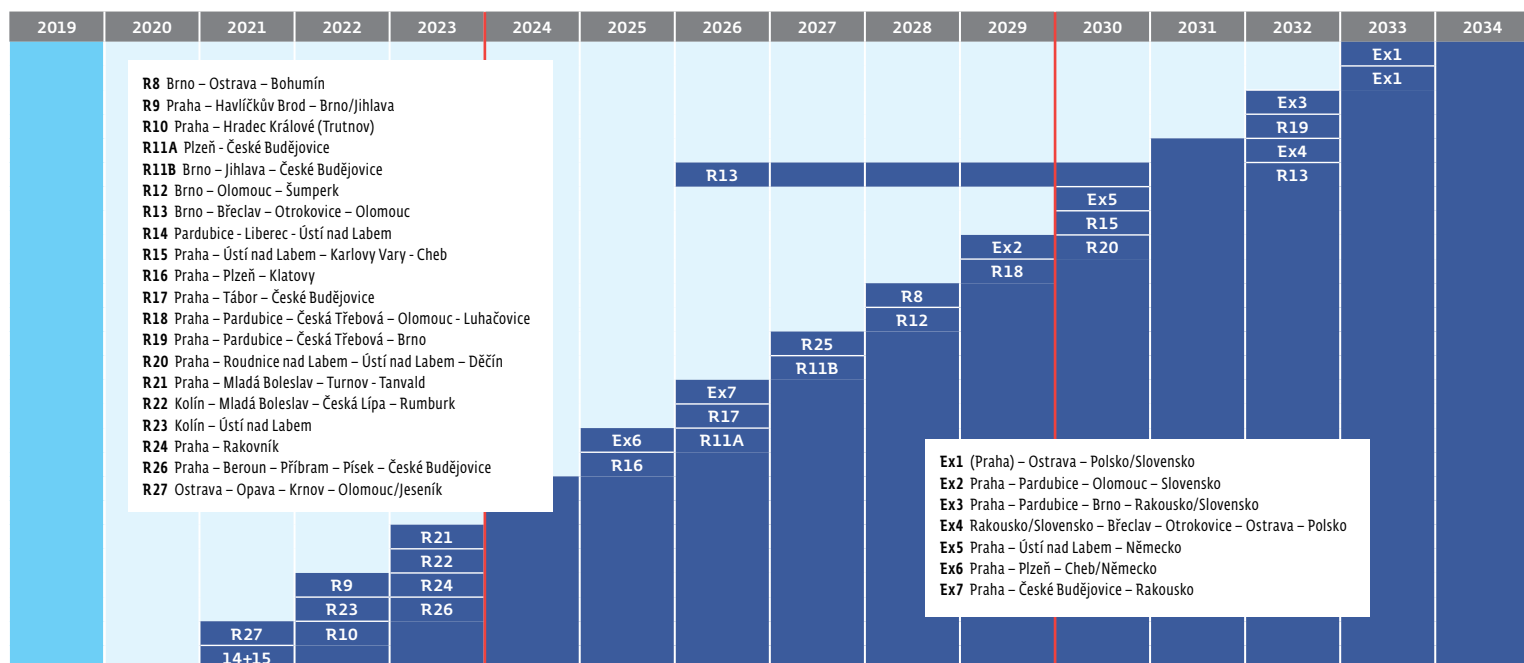
Od konce roku 2023 už jen soutěže

V mezidobí od prosince 2023 do prosince 2033 všichni objednatelé musí využívat již formy nabídkového řízení pro zadání výkonů v závazku veřejné služby, tedy zjednodušeně řečeno soutěže uchazečů. V tomto přechodném období však lze ve výjimečných a odůvodnitelných skutečnostech využít také institut přímého zadání.

Uvedené termíny a pravidla pro otevírání trhu jsou závazné pro všechny objednatele výkonů ve veřejném zájmu v naší zemi, tedy jak pro ministerstvo dopravy, tak jednotlivé krajské úřady a hlavní město Prahu. Jde tedy o dalších 14 objednatelů regionální dopravy, jež budou vybírat dopravce pro výkony ve svých regionech. Stávající smluvní zajištění u většiny linek platí rovněž do prosince 2019.

Tito objednatelé budou mít možnost rozkvalitnění služby regionální dopravy využít i dotačních prostředků Evropské unie ve formě čerpání Operačního programu doprava (dále jen „OPD2“). V některých případech regionální dopravy lze na několik málo let po roce 2019 řešit zajištění jízdy spojujících objednávaných krajů i podle dílčí stávajících tzv. desetiletých smluv, jež by pro příslušný provozní soubor mohly být prodlouženy.

OTEVÍRÁNÍ TRHU DÁLKOVÉ DOPRAVY 2019+, NOTIFIKACE (duben 2017)



■ smlouva na základě přímého zadání podle č. 5 odst. 6 (použitelnost tohoto typu přímého zadání skončí 25. prosince 2023)
 ■ smlouva na základě nabídkového řízení



Vychází další Vědeckotechnický sborník ČD

V polovině června vychází nové, v pořadí již 43. číslo Vědeckotechnického sborníku ČD, které je pro veřejnost k dispozici na webových stránkách www.ceskedrahy.cz v sekci Tiskové centrum - Magazíny a periodika. Přináší příspěvky ze všech oblastí drážní dopravy.

JANA ŠVAJNEROVÁ | FOTO: ARCHIV ČD

Sborník vychází dvakrát ročně a publikují v něm vědci a odborníci nejen z řad zaměstnanců ČD, SŽDC, ale i vysokých škol, veřejných a soukromých výzkumných ústavů. V obsahu najdete 10 příspěvků, jejichž anotace přinášíme.

doc. Ing. Radovan Doleček, Ph.D. – Ing. Jaromír Hrubý

Aktuální možnosti určování spotřeby elektrické energie vlaků v osobní a nákl. dopravě
Příspěvek se zabývá metodikou určení spotřeby elektrické energie u různých kategorií vlaků elektrické trakce. Cílem je podat stručný a přehledný pohled do této problematiky.

Ing. Ivo Malina

Čest památce pana inženýra Pilmana
Text pojednává o jednom z odborníků pracujících na zrodu zkušební tratě ve Velimě v šedesátých letech minulého století.

Jaromír Pivoňka, DiS – Ing. Emil Filip

Použití technologie frézování kolejnic u DB
Text informuje o historii a využití technologie frézování kolejnic u německého správce infrastruktury DB.

doc. Dr. Ing. Roman Štěrba

Poplatky za obnovitelné zdroje energie znevýhodňují ekologickou elektrickou trakci na přepravním trhu

Dílo rekapituluje cíle a nástroje dopravní a energetické politiky a nabízí pohled na zlepšení konkurenceschopnosti ekologické elektrické trakce prostřednictvím osvobození od poplatků na obnovitelné zdroje energie.

Ing. Pavel Purkart, DiS

Ing. Tomáš Javořík

Posílení významu železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska

Článek je výstupem z diplomové práce s názvem Posílení významu železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska úspěšně obhájené na ČVUT Fakultě dopravní v červnu 2016. Nabízí ucelený pohled na možnost řešení dopravní obslužnosti regionu.

prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.

Otevření trhu vnitrostátních služeb

v přepravě cestujících po železnici

Materiál předkládá řešení pro zařízení služeb, která by měla být přístupná pro všechny dopravce v otevřeném trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici.

prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.

doc. Ing. Jaromír Šíroky, Ph.D.

doc. Ing. Jaroslav Matuška, Ph.D.

Registr osvědčení strojvedoucích

Elektronická databáze osvědčení strojvedoucích musí obsahovat údaje, které vychází z průkazu „Osvědčení strojvedoucího“. Každý železniční podnik a provozovatel infrastruktury je povinen vést rejstřík všech osvědčení.

Ing. Ladislav Kovář – Ing. Josef Koukal

Využití dat z diagnostiky

jedoucích vozidel

Příspěvek popisuje vývoj a realizaci kompletního systému zjišťování technických závad na jedoucích železničních vozidlech a nabízí výčet jednotlivých typů poruch, kterými jsou horkoběžnost či nekorektnost jízdy.

doc. Ing. Dušan Teichmann, Ph.D.

Výpočetní poznámka k problematice

stanovení kapacity mezistaničního úseku

Článek se zabývá výpočtem praktické kapacity jednosměrně pojižděné traťové koleje metodou vkládání dodatečných tras.

Ing. Petr Červinka

Elektronický nákladní list u ČD Cargo

a využití centrály ORFEUS

Publikace shrnuje informace o výměně dat nákladních a vozových listů mezi železničními dopravci a o zavádění elektronického nákladního listu, jak obecně na evropské úrovni, tak z pohledu ČD Cargo. ◆

OMEZENÍ NA NEGRELLIHO VIADUKTU ZAČÍNÁJÍ UŽ V ČERVENCI, VÝLUKY JSOU I V BRNĚ

Cestující, kteří využívali vlaků jezdících přes pražský Negrelliho viadukt, se budou muset obrnit trpělivostí. Na začátku prázdnin totiž správce infrastruktury jedinečnou technickou památku uzavře a nechá zrekonstruovat. Výluka, která významně zasáhne do provozu vlaků na severu a severozápadě metropole, potrvá přes dva roky. Lidé se na změny organizace dopravy musejí připravit od 4. července. Další změny ve výlukovém JŘ lze očekávat počátkem září.

České dráhy nyní jedná o podobě jízdního řádu. Dohadují se především o tom, kterou tra-

su budou využívat. Plánované změny se týkají vlaků spojujících metropoli s Kladnem, Kralupy nad Vltavou a Děčínem. „Vlaky z Kladna zastaví na kusé koleji ve stanici Praha-Bub-

ny, kde vznikne provizorní nástupiště. To bude příležet ke stanici metra linky C Vltavská,“ řekl Lukáš Landsinger z odboru provozu osobní dopravy ČD. V pracovní dny však některé

spoje v ranní a odpolední špičce skončí v Praze-Dejvicích nebo přímo ve stanici Bubny. U metra je totiž jen jedna kolej a ve špičce kapacitně nestačí. O víkendech budou v Dejvicích končit pouze spoje ze Středokluk, které využívají především zaměstnanci místních logistických center,“ dodal. U rychlíků ze směru Děčín a Ústí nad Labem je opatření vyřešeno od zahájení výluky do 3. 9. Vlaky pojedou do stanice

Praha Masarykovo nádraží odklonem přes stanici Praha-Holešovice, upraveny budou odjezdy a příjezdy do stanice Praha Masarykovo nádraží. Od 4. 9. budou tyto rychlíky odkloněny do stanice Praha hl. n., vybrané vlaky budou pokračovat až do stanice Praha-Hostivař.

Rekonstrukce, která oficiálně odstartovala na začátku června, potrvá zhruba tři roky. Náklady na stavbu činí jednu a půl miliardy korun, z toho téměř miliardou přispěje EU.

Změny nastaly i v Brně. SŽDC tu až do září opravuje hlavní trať mezi Židonicemi a hlavním nádražím. Během tříměsíční opravy většina vlaků zastavuje buď v Židonicích nebo ve stanici Brno dolní nádraží nedařleko autobusového terminálu Zvoňka. (HOL)



Na zahájení rekonstrukce se přišel podívat i předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek a premiér B. Sobotka.



LÉTO NA ŽELEZNICI ANEB VLAKEM NEJEN PO ČESKU

Především dětmi tolik očekávané letní prázdniny již pomalu klepou na dveře. S nimi nastává čas dovolených. A i letos se můžete vlakem Českých drah vypravit na výlety do přírody nebo na věhlasné hudební festivaly. Pozadu ale nezůstává ani železniční nostalgie. Že je cestování drahé? Omyl. Opět lze využít výhodnou Jízdenku na léto nebo jiné nabídky národního dopravce.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD, SHUTTERSTOCK

V Chorvatsku je hlava na hlavě, Řecko je okoukané, Itálie už není, co bývala, a Afrika s Blízkým východem? Ta není pro každého. Stálíci jsou tedy pro miliony Čechů domácí kraje. A také Slovensko. Navíc spojíte-li zážitek s jízdou vlakem, můžete i ušetřit. „Zvyšuje se počet volnočasových jízd a nastává útlum jízd do škol a zaměstnání. Národní dopravce se na toto období připravuje v podstatě od začátku roku,“ připomněl Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu. České dráhy oslovují v tomto období i cestující, kteří přes rok cestují především autem, a železnici jim předsta-

vuji jako plnohodnotnou alternativu. S ČD tak můžete pohodlně vyrazit na letní hudební festivaly, za železniční nostalgií anebo autovlakem k našim slovenským sousedům. Díky zajímavým akčním nabídkám navíc nezruinujete rodinný rozpočet. Přinášíme souhrn toho nejzajímavějšího, co na letošní letní sezonu České dráhy připravily. Pro úplnost dodejme, že tématu cyklovýletů a cyklovlaků se budeme věnovat v příštím vydání.

Jízdenka na léto

Speciální síťová jízdenka na sedm anebo čtrnáct dní nabízí neomezené cestování po celé České republice. Sedmidenní verze vyjde držitele In Karet a karet ISIC na slušných 690 Kč,

čtrnáctidenní pak bez deseti korun na tisícovku. Cestovatelé, jimž In Karta ani ISIC nic neříká, si budou muset připočítat vždy po jedné, respektive dvou stovkách. Ovšem ani to není částka, která by měla peněženku neúměrně zatížit, dnes si za to nekoupíte ani plnou nádrž benzínu či nafty. Doklad platí vždy pro jednu osobu do 2. třídy.

Vlakem na festivaly

Ušetřit můžete i na cestování na letní open air festivaly. Díky spolupráci ČD s pořadateli předních tuzemských hudebních akcí zaplatíte jen cestu tam, zpáteční máte zdarma. Stačí si v pokladnách Českých drah koupit zpáteční jízdenku se slevou VLAK+ a na festivalu si ji

Císařský vlak do Kadaně

Kdy	26. 8. 2017
Kde	Děčín – Kadaň a zpět
Vlak	Lokomotiva 475.179 s vozy řady Bai

Léto na Bechyňce

Kdy	1., 5., 15., 29. 7., 12., 26. 8., 9., 16., 17. 9.
Kde	Tábor – Bechyňe a zpět
Vlak	Vůz řady EM 400.001

Prázdniny ve Věžáku

Kdy	6. 7., 19. 8., 2017
Kde	Šumperk – Velké Losiny a zpět
Vlak	Motorový vůz M 120.417

Luženská setkání 2017	
Kdy	24.–25. 6. 2017
Kde	Lužná u Rakovníka
Vlak	lokomotivy ř. 534.0, 464.0 a 434.2 s vozy řad Bam, Ce, Bai a bistro a další

Šumavské léto s párou	
Kdy	21.–22. 7., 28.–29. 7., 4.–5. 8., 11.–12. 8.
Kde	tratě okolo Volar
Vlak	lokomotiva ř. 464.008 s vozy řady Ce

Mattoni expres	
Kdy	1. 7., 15. 7., 22. 7., 29. 7., 5. 8., 12. 8., 19. 8., 26. 8.
Kde	Karlovy Vary – Vojkovice n. Ohří – Kyselka
Vlak	Motorový vůz M 240.0100



Pravidelné historické jízdy v okolí Lednice	
Kdy	24.–25. 6., 1.–2. 7., 5.–6. 7., 8.–9. 7., 15.–16. 7., 22.–23. 7., 29.–30. 7., 5.–6. 8., 12.–13. 8., 19.–20. 8., 26.–27. 8. 2017
Kde	Břeclav – Lednice a zpět
Vlak	Vůz M 131.1448 s vozy BDIm

Vlakem z muzea do muzea	
Kdy	2. 7., 8. 7., 15. 7., 22. 7., 29. 7., 5. 8., 12. 8., 19. 8., 26. 8. 2017
Kde	Lužná u Rakovníka – Chomutov a zpět
Vlak	Motorový vůz ř. M 262.0



Kolešovka	
Kdy	8. 7., 15. 7., 22. 7., 29. 7., 5. 8., 12. 8., 19. 8., 26. 8. 2017
Kde	Lužná u Rakovníka – Kolešovice a zpět
Vlak	lokomotivy 354.7152, 423.094, 555.0153 s vozy řad Ci a Ce

Pravidelné nostalgické vlaky „Králický Sněžník“ v Pardubickém kraji	
Kdy	1. 7., 8. 7., 15. 7., 22. 7., 29. 7., 5. 8., 12. 8., 19. 8., 26. 8., 2. 9. 2017
Kde	Česká Třebová – Letohrad – Lichkov – Hanušovice a zpět
Vlak	lokomotiva 423.009 s vozy ř. Ce, vůz M 286.0001 a vozy Bmx, 464.008 a vozy řady Ce

nechat orazítkovat ve stánku Českých drah. Zvýhodněné jízdné platí pro cestování na festivaly Rock for People v Hradci Králové (4.–6. 7.), Colours of Ostrava (19.–22. 7.) a nebo Sázava-fest ve Světlé nad Sázavou (3.–5. 8.). Pro držitele In Karty je připravena desetiprocentní sleva na čtyřdenní vstupenku na festival Colours. Slevu obdržíte v e-shopu festivalu po zadání čísla In Karty.

Na Slovensko autovlakem

Není třeba trávit čas v kolonách na dálnici D1 ani na jiných komunikacích plných omezení, na Slovensko lze vyrazit pohodlně vlakem a auto si vézt na speciálním dvoupatrovém železničním vozu určeném pro přepravu auto-

mobilů. České dráhy na Slovensko vypravují spoje kategorie EuroCity a EuroNight, tedy se můžete i přes noc v klidu vyspat v lůžkovém anebo lehátkovém voze. Autovlaky EC a EN míří do Košic, Humenného či Popradu-Tater. Jízdenka pro auto a osobu z Prahy do Košic nočním vlakem stojí 1 999 korun, denní verze startuje na 1 460 korunách. Noční jízdenka do Popradu vychází na 1 792 korun, do Humenného na 2 139 korun. Nejrychlejší spojení České republiky a sousedního Slovenska zajišťují denní spoje SC Pendolino. Vlaky národního dopravce denně jedou i do Bratislavy, Štúrova nebo Žiliny. Díky snížení cen jízdného lze nyní například z Prahy do Bratislavy cestovat již od 329 korun.

Motoráčkem za permoníky	
Kdy	8. 7., 22. 7., 5. 8., 19. 8. 2017
Kde	Brno – Zastávka u Brna a zpět
Vlak	Vůz řady M 262.018

Bezdrůžické parní léto	
Kdy	15. 7.–16. 7. 5.–6. 8. 2017
Kde	Bezdrůžice – Kokašice – Cebiv a zpět
Vlak	Lokomotiva ř. 310.072 s vozy ř. Ci

Nostalgie stále táhne

Nevšední prázdninové zážitky nabízí nostalgické jízdy historických souprav a vozů. Jako každý rok připravily České dráhy ve spolupráci se svými partnery řadu akcí, na kterých mohou ti starší zavzpomínat na léta minulá a jejich ratolesti se pokochat třeba velkolepými parními stroji nebo více než sto let starým elektrickým vozem z dílny Františka Křížka. Výběr akcí najdete v infoblochích na této dvoustraně. ◆

Plzeňský a Karlovarský Chodovar expres	
Kdy	19. 8. 2017
Kde	Plzeň hl. n. – Staňkov – Poběžovice – Tachov – Chodová Planá a zpět a Karlovy Vary – Mariánské Lázně – Chodová Planá, Chodová Planá – Cheb
Vlak	Lokomotiva z Plzně ř. 749 a vozy řad Bt a Bam bistro, z Karlových Varů lokomotiva T 435.0145 s vozy ř. B



Československé předlohy zlákal dvojici maďarských modelářů

Milovníci modelů tuzemských železničních vozidel neměli až donedávna příliš důvodů velebit hlavní výrobce těchto hraček pro velké kluky, a tak si často vypomáhali sami. Pak se ale karta obrátila a československé předlohy nyní patří k často ztvárňovaným v obou nejmasovějších modelářských měřítkách. Není problém si pořídit legendy našich kolejí jak v „há nulce“, tak v „téčku“, zpravidla od německých, rakouských, italských nebo českých producentů. Málo se ale ví, že v Budapešti existuje malá firma, která se věnuje československým předlohám nákladních vozů.

VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: AUTOR A ALBERT MODELL

Pod názvem Albert Modell jsou ukryti dva vášniví maďarští modeláři, kteří se pustili se do sériové výroby modelů ve velikosti H0. Původcem myšlenky je Albert Lajos, který je se železničí spjat i profesně – slouží jako přednosta stanice na jedné z budapeštských stanic. Modelaření se věnoval desítky let, a protože po čase zjistil, že o nemalou část jeho ručně tvořené produkce je obrovský zájem, začal uvažovat o založení firmy, jež by se výrobě modelů věnovala sériově. Jeho nejvěrnějším zákazníkem byl jeho současný společník Béla Molnár, který se stal hnacím motorem této idey. Firma v roce 2012 skutečně vznikla.

Specialisté na nákladní vozy

Z dvojice čtyřicátníků na první pohled číší chlapecký zápal pro železniční miniatuury. Využívá strategie, která je čím dál častější i u jiných producentů. Veškerá dokumentace pro výrobu sice vznikne v Maďarsku, samotná výroba ale probíhá v Číně. „Poměr cena/výkon, který jsou schopni nabídnout čínské firmy, prostě v Evropě nenajdete,“ vysvětluje Albert, po němž je firmička i pojmenována, a dodává, že obavy o kvalitu jsou irelevantní. „Rozdíly mezi modely vznikajícími v Evropě a v Číně prakticky nenajdete. Naše vysoké požadavky na kvalitu vstříkovací plastů i tampoňový tisk popisek Číňané bez problému plní,“ dodává Béla. Vysoká kvalita zejména

povrchové úpravy je velmi důležitá. Albert Modell se totiž specializuje na nákladní vozy, které mají mnoho různých popisů a číslic. „Většina z nich je čitelná pouhým okem, ale s lupou přečtete i ty úplně nejmenší,“ vysvětluje Albert. A proč nákladní vozy? „To je jednoduché. Variací na jednotlivé řady je ohromné množství a často byly vozy ještě v provozu různě upravovány a modernizovány, takže se dostáváme ke stovkám mutací, které zatím žádný výrobce nezpracoval,“ říká Béla.

Zaplat' bůh za RVHP!

Vedle toho, že se Albert s Bélou specializují na modely nákladních vozů, je jejich dalším specifickým zaměřením na vozy vyráběné v někdejší východní bloku. „Pro nás je výhodou, že železniční průmysl byl v socialistických zemích centralizován. Vagónky tehdy chrlily vozy pro několik železničních správ buď totožné, nebo s minimálními odlišnostmi, což přináší možnost rozšířit portfolio o modely podle polských,

rumunských, východoněmeckých nebo československých předloh. Zaplat' bůh za RVHP,“ směje se Albert. Vedle modelů vozů MÁV se tak oba muži soustředí na nejsilnější modelářské trhy. „Jasně vede Německo, které je svým způsobem kolébkou železničních modelářů, ale pro nás je velmi zajímavý i český trh. Neustále roste, na rozdíl od maďarského. Doma nemáme tak početnou základnu lidí ochotných utrácet za železniční modely,“ vysvětluje Béla.

Kvalitní podklady zárukou úspěchu

Albert Modell má v plánu nabídku modelů podle československých předloh výrazně rozšířit. „Chystáme například limitovanou edici vozů řady Eas, jichž chceme vyrobit jen 100 kusů, ale chystáme se i na další projekty, ať už jde o vysokostěnné vozy nebo kryté vagony. Na své by si měli přijít zejména modeláři věnující se IV. a V. epoše,“ popisuje plány Albert. Jeden z důvodů, proč jsme se rozhodli o obou nadšencích napsat, je i jejich prosba směřovaná zájemcům o spolupráci z řad členů Železničáře. Albert a Béla by rádi navázali kontakt s lidmi z oboru, kteří disponují kvalitními dobovými fotografiemi, schématy a nákresy vozů, které byly v provozu u ČSD. „Jedině tak dokážeme přenést dávno zaniklou historii do modelu co nejvěrněji,“ říká Béla. Pokud by vás možnost podílet se na vzniku dalších modelů zajímala, ozvěte se jim. Béla komunikuje v angličtině. E-mailový kontakt stejně jako jejich modely a e-shop (včetně zastoupení v ČR) najdete na webu www.albertmodell.com.



Nádraží musí být interoperabilní a sloužit cestujícím

Koncepce řešení a rekonstrukce výpravních budov a zastávek nebyla od dob rozdělení bývalého Československa příliš rozvíjena. Dilem to bylo způsobeno dopravní politikou nově vznikajícího státu, dilem pak nedostatečnými kapacitami v řadách odborné veřejnosti až po měnící se požadavky zákazníka. Jaké změny by měly přijít?

VLADIMÍR TOMANDL | FOTO: ARCHIV ČD

Trendy v koncepci řešení rekonstrukcí výpravních budov by se mohly změnit. První z nich je zavádění přístupnosti jako jednoho ze základních požadavků na interoperabilitu evropského železničního systému. Konkrétní požadavky jsou pak stanoveny v technických specifikacích pro interoperabilitu, včetně navazujících evropských a vnitrostátních předpisů. Úlohu posuzovatele rekonstrukcí nádraží ve shodě s technickými specifikacemi pro interoperabilitu v České Republice plní Výzkumný Ústav Železniční, který vydává certifikáty jak pro fázi projektu, tak i pro fázi realizace.

Druhým aspektem je prodej většinové části nemovitostí Českých drah Správě železniční dopravní cesty (SŽDC), který se uskutečnil v minulém roce.

Dispoziční a architektonické řešení výpravních budov prošlo za více než 180 let existence železnice výraznými obměnami. Ty byly ovlivněny potřebami železničních společností či cestujících, místními podmínkami a v neposlední řadě dobovými trendy nejen v architektuře. V každém historickém období mělo uspořádání budovy svoji logiku. Nádraží však bylo a dodnes je chápáno jako reprezentativní stavba. Nyní se

vznikem a rozvojem integrovaných dopravních systémů vznikají přístupné terminály různých dopravních módů.

Stačí méně prostoru

Výpravní budova by měla být koncepčně navržena tak, aby souzněla s okolním intravilánem. Současně s tím ale musí být dostatečně atraktivní pro uživatele. Z pohledu od kolejiště je vhodné vytvořit osobitý vzhled, aby bylo cestujícím ve vlaku ihned zřejmé, kde se nacházejí. Na druhou stranu je však potřeba do jisté míry standardizovat dispozice, aby spolu s dobře navrženým orientačním a informačním systémem usnadnily cestujícím užívání budovy. Samostatnou kapitolou jsou pak podzemní stanice a stanice většího rozsahu, u kterých je třeba klást důraz na evakuaci osob, protipožární ochranu a distribuční síť. Moderní železniční doprava již nevyžaduje takové nároky, jak tomu bývalo v minulosti, kdy služební prostory zabíraly až 75 % podlahové plochy výpravní budovy. Doprava je často řízena dálkově z centrálních dispečerských pracovišť. Navíc jsou aplikovány moderní řídicí, sdělovací a zabezpečovací systémy a služby zákazníkům jsou poskytovány na internetu.

S rozvojem taktové a příměstské integrované dopravy klesla potřeba cestujících čekat na přípoj. Z toho důvodu je možné zmenšit plochu určenou pro čekání. Ta byla umístěna často v oddělené části budovy. Z hle-



diska bezpečnosti, údržby, bezbariérového užívání i atraktivitu nabízených služeb je vhodné čekací prostory začlenit do hlavního komunikačního prostoru. Využívání prostor stanic nejen z pohledu komerčního využití, bezpečnosti, poskytování služeb zákazníkům, ale také jisté standardizace dispozičního řešení či modelování pohybu cestujících je v současné době také jedním z možných témat řešených v rámci evropského projektu Shift2Rail.

VUZ uspořádalo školení

Bohužel požadavky architektů na moderní a nadčasový design budovy jsou často v konfliktu s technickými požadavky, jakými může být například protiskluznost či optický kontrast. Technické požadavky je v těchto případech vždy nutné dodržet. Výzkumný Ústav Železniční připravil k problematice řešení výpravních budov školení. Odborníci seznámili účastníky s požadavky bezbariérového užívání staveb a jejich aplikace v prostorách výpravních budov. Byli osloveni také zástupci z řad uživatelů, kteří podpořili požadavky také ze svých zkušeností. To se uskutečnilo 21. června v prostorech GŘ SŽDC v Praze a bylo přednostně určené pro zaměstnance provozovatele infrastruktury, kteří se účastní projektového a stavebního řízení, případně uvádění staveb do provozu.

Pod záštitou zájmového sdružení Národní technologická platforma, Interoperabilita železniční infrastruktury se navíc na stavební fakultě VUT v Brně 29. června uskutečnil workshop Novinky v oblasti posuzování interoperability. Cílem této akce bude seznámit odbornou veřejnost s aktuálními poznatky z oblasti posuzování interoperability podle nových technických specifikací.



Nádražky na Berounce

Obě mají ledacos společného. Kromě toho, že leží na trati číslo 171, nacházejí se nedaleko Berounky a poskytují bezvadný výhled na projíždějící vlaky, jsou jejich provozovatelé ještě schopni nabídnout kvalitní sestavu základních jídel. Tím jsme však společně jmenovatele vyčerpali. Že je jich přeci více? Na první pohled možná.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Praha-Radotín vs. Zadní Třebañ



Praha-Radotín jen s bodyguardem

O radotínském nádražním hostinci kolují mezi železničáři různé pověsti. Jedni si ji nemohou vynachválit díky výtečné kuchyni, druzí by do ní nevlezli ani pod pohružkou vysílení z obavy o žloutenku. Tenhle rozpor jsme zažili sami na vlastní kůži.

Na rovinu: zatímco venkovní posezení slibuje pohodu, vevnitř už to taková hitparáda není. Zaprášené fanouškovské relikvie rozličných pražských fotbalových klubů, zčernalé stropní rohy, nakouřeno, až oči štípou (byli jsme zde ještě před platnosti protikuřáckého zákona), nábytek s odrbaným polstrováním a barem, který pamatuje dobu, kdy dělnická třída vyhlížela lepší zítřky, na útulnosti rozhodně nepřidávají. Nepatříme mezi zhýčkané jedince, tohle ještě dokážeme pochopit. Nejsme v pětihvězdičkovém hotelu.

Místní svéráz

Co už ale fakt nezkoussneme, je otřesný přístup pana hostinského. Že nás nepozdraví, když do lokálu vejde, ještě ignorujeme. Usedáme u stolu pro šest a objednáme pivo.

„Hele, je po jedenácté, tady máme rezervace pro ty, kteří chtějí obědovat,“ odbývá nás. Dobře, naslepo volíme obligátního utopence. „Nemáme. Je jen to, co je napsané na tabuli, tedy obědy,“ začíná být muž stále nabroušenější. Z obavy o zatím celistvý obličej nakrucujeme krky směrem ke zdi s tabulí s menu a vybíráme hrachovku. „Jenom?“ optá se nevrlý výčepník nás, svých zákazníků. „Ano, jenom tu polévku a pivo,“ kontruujeme už komisně a vytahujeme fotoaparát. „Nefoťte tu. Hosté si to nepřejí,“ vyjede na nás. „Myslíte ty dva, kteří si nás vůbec nevšimli,“ ptáme se a cítíme, že v téhle hospodě nejsme vítáni. „Prostě nefotit,“ utíná výčepník veškerou konverzaci a podle brunátného obličejce si troufneme tvrdit, že jeho krevní tlak se přiblížil dvoustovce.

Za chvíli však před námi přistává horká mísa (ano, mísa) husté polévky doplněná čerstvým pečivem. Tady zvěsti nelhaly, vaří tu výborně a na objemu rozhodně nešetří. Za šestadvacet korun takovou nálož skvostného pokrmu daleko široko nekoupíte. Ale tím veselé zprávy zase končí.

To pivo bolí

Orosené půllitr smíchovského Staroprámu (nabízí tu ještě Braník) nabízí očím v teplém jarním dopoledni přímo pastvu. Už už aby hořký mok zaléval chuťové pohárky. Jenže ta bolest. To pivo – chvála, s mírou – je brutálně podchlazené. Jen usrkáváme, jinak zuby a dásně bijí na poplach a kořen nosu, zničený tou příšernou palčivou bolestí, se snaží zavrtat kamsi do hloubi mozkovny.

Shrňme si to. Odporné prostředí, špína, nevraživý hostinský, který by si mohl otevřít podnik na legendární mýtince, dobré jídlo a při pohledu do zašlé kuchyně se může leckomu rozjet nevolnost. Návštěvu toalety jsme z obavy o vlastní zdraví ani neriskovali. To vše podtrženo ledovým pivem za 26 Kč. Potěší jen dobrý výhled a množství jídla. Čistou nulu nedáváme jen proto, že hrachovka za riskování potyčky s hospodským stálem.



- Výhled na trať
- Velké porce české kuchyně
- Venkovní posezení

■ Hostinský, kterému péče o zákazníky nic neříká

■ Špína, silně zakouřeno, černé stropy

■ Ledové pivo

■ Příliš sebevědomé ceny

■ Venkovní posezení bez obsluhy



Zadní Třebaně na pohodu

Hostinec Mašinka na třebaňském nádraží neláká kdovíjakou reklamou, je už daleko za Prahou a tady u Berounky si může dobré jméno dělat spíše jistým geniem loci. Hospůdku milují především cyklisté, kteří po celodenním výletu jistě ocení dobře ošetřené pivo na předzahrádce. Oblibu má i u místního obyvatelstva, které nedá dopustit na milého hostinského a celkově klidnou atmosféru. Ano, výbava a zařízení léta nezaprú, ale vše je čisté, uklizené a hlavně udržované. A nejspíše tu mají i výkonnější větráky, neboť kouř se u stropu nedrží, slzy se tedy ven nederou a krky nekuřáků nevysychají.

Usedáme pod obrovskou televizi, kde běží fotbal, a okamžitě se o nás začíná starat pohotový výčepník. Pozdraví a velmi familiárně nám vyjmenuje položky jídelního lístku. Ne-ní dlouhý, ale moc toho v zařízení tohoto typu ani nečekáme. Obědy a večere nenabízí, kromě nápojů si můžete dát rozpékanou pizu, utopence a nakládaný hermelín plus nějaké laskominky. K utopenci tedy objednáme svijanskou jedenáctku, bezvadně vychlazenou za vesnických dvaadvacet korun.

Poslední mohykán

Za moment máme před noseem tlustého kyselého buřta s hojností cibulky, feferonkou a nálevem, kterého je tak akorát. Nebudeme chodit okolo horké kaše, buřtík byl výtečný, uleželý a akorát kyselý. Zkrátka podle gusta.



- Výhled na trať
- Kvalitní péče o pivo
- Vynikající utopence
- Nízké ceny
- Péče o zákazníka
- Čistota, čerstvá rekonstrukce budovy
- Teráska
- Morální zastaralost zařízení



K tomu chléb a úsměv obsluhy. Popřání dobré chuti dodají na vášnivém úmyslu se příjemně rozsedět. Jedno pivo střídá druhé, hospoda hučí, chlapi jen občas zahřmí při vyložené gólové situaci. I jejich ženy, které si sem po práci přišly na jedno malé, mají úsměv na rtech a dotváří ráz lidového hostinského zařízení. Do prostoru jen občas řízne lákavá melodie z útroby forbesu. Nic víc, nic máň.

V Třebaně si prostě lebedíme. Klidná atmosféra, prakticky odkudkoliv, je vidět na provoz a hostinský se může utlouct, aby se u něj hosté cítili jako v typické české nádražní restauraci, ve které nemohou lidé čekat luxus, ale získají jistotu, že se dobře a v čistotě najedí, popijí několik Svijanských Mázů a pokecají se známými. Zadní Třebaně je zároveň jedním z posledních mohykánů nádražního restaurátérství na Berounsku. Podnik podobného typu v nedalekých Řevnicích je totiž zavřený. ◆

Za dobrodružstvím do nezkaženého

Při našich poznávacích zájezdech po Evropě jsme zamířili do všech světových stan s výjimkou východu. Dokonce si pamatuji rčení jednoho kolegy „Za Břeclaví již není civilizace, tam mě nikdo nedostane“. Když jsem navzdory tomu na jaře přišel s návrhem, že bychom mohli jet do Rumunska, byl můj plán s nadšením přijat. A tak jsme vyrazili do jiného časového pásma nejen za hrabětem Drákulou.

RADEK HORTENSKÝ | FOTO: AUTOR

Ráno nasedáme do vlaku a odpoledne vystupujeme v Budapešti. Hned u východu z nádraží Keleti jsme zaraženi. Podzemní prostory jsou plné imigrantů. Co se to děje? Že by další uprchlická vlna? Ne, to se jen natáčí film. A tak již uklidnění jdeme k velké tržnici „Vásárscarnok“. Doporučuji každému návštěvníkovi maďarské metropole projít si tuto tržnici a pokochat se pohledem, vůní i chutí. Protože nám ještě zbývá trocha času, vyškrábeme se i na vrchol kopce Gellert na protější straně Dunaje. Odsud je překrásný výhled na celou Budapešť.

Pomaloučku míříme k nádraží a nastupujeme do pohodlného rumunského lehátkového vozu. Ráno již asi hodinu před cílem vše sklízíme a kocháme se krajinou za okny. Rychlost vlaku není vůbec závratná, ale k našemu údivu jedeme na čas. Vystupujeme v Brašově. Necháme batohy v penzionu a míříme na autobus. Ty jsou kapitola sama o sobě. Počet prasklin na předním skle překoná snad jen počet zavěšených voňavých stromečků. Naším prvním cílem je známý hrad Bran. Tato památka, jejíž počátky sahají až do 14. století, je velkým turistickým lákadlem. Právě sem spisovatel Bram Stoker umístil příběh hraběte Dráculy, jehož předobrazem mu byl Vlad III. řečený Napichovač. A přitom Vlad III. neměl s tímto hradem nic společného, akorát se ho v roce 1460 pokusil dobýt. V každém případě vypadá pohádkově a je malý. Prohlídka je bez průvodce. Ostatně některé místnůstky jsou tak malé, že by se tam větší skupina lidí ani nevešla. Sice zde českého průvodce nemají, ale uprostřed hradu není problém připojit se na internet a přečíst si jeho stručnou historii. Hrad má mnoho místnůstek a komůrek, ale především celkem dost schodů. A tak unavení prohlídkou usedáme naproti v restauraci pod umělé stromy vedle divné chaloupky a za řevu ptactva si objednáme místní rumunské jídlo. Jsem rád, že jsem ochutnal kukuřičnou kaši, uzene a mleté maso v zelných listech. Nebylo to špatné, ale jednou mi to stačilo.

Část vlaku jen pro otrlé

Druhý den za pošourného počasí vyrážíme na prohlídku Brašova. Vyjíždíme staříčkou lanovkou na horu Tampa, odkud je perfektní výhled na celé město. Bohužel počasí nám moc nepřeje, a tak se brzy vracíme do starého města a okolo zbytků městských bašt, synagogy, Úzké uličky, Černého kostela, přes hlavní náměstí „Piata Sfatului“, kterému vévodí bývalá radnice, dnes muzeum a pěší zónou míříme na nádraží. Tam na nás čeká vlak, stejně rozporuplný jako celé Rumunsko. Velká lokomotiva a dva vagony stejné třídy. Zatímco



v první vagon by se v pohodě uplatnil i na vlaku vyšší kvality – má čisté i WC, je pohodlný a dokonce s wi-fi, tak vstoupit do druhého vozu vyžaduje velkou odvahu. Nepořádek, počmáraný interiér, občas chyběla i nějaká výplň a smrad ze záchodu musel vadit snad i mouchám. Na zastávce Ilieni s námi vystupuje i rumunská rodinka. Nenápadně se snažím domorodce vyfotit, když to zjistí, velice rádi mně zapózuji, a tak cvakám o sto šest. Jen mě požádají, zda bych jim nějakou fotku neposlal. Souhlasím, ale na můj dotaz, ať mně

dají e-mail, na mě nechápavě hledí. Počítač nemají, očividně jej k životu nepotřebují, ale přesto z jejich očí vyzařuje radost z obyčejného života.

Jdeme do nedaleké obce Prejmer, kde je světoznámá památka UNESCO opevněný kostel.



Rumunsko



Kromě pracovníků u vstupu a nezbytných suvenýrů tam nikde nikdo není, a tak mě trochu zarazí, že v návštěvní době mají i hodinovou přestávku na oběd. Jak to dělají? Zavrou vrata, a kdo nevyšel ven, má prostě smůlu? Je zde to-

PŘÍMÉ SPOJENÍ DO ZEMĚ NENÍ

Rumunsko leží z větší části na Balkánském poloostrově v jihovýchodní části Evropy. Sousedí s Ukrajinou, Moldavskem, Maďarskem, Srbskem a s Bulharskem. Východní břehy země omývají vody Černého moře. Je členem Evropské unie a NATO. Hlavní městem je Bukurešť, země má zhruba 20 milionů obyvatel. Národní železniční dopravce je společnost CFR, která provozuje hlavní tratě s výjimkou některých malých lokálek. Síť je poměrně hustá a měří celkem 10 781 km. Cestovat můžete třemi typy vlaků: Personal (osobní), Accelerat (spěšné vlaky) a Rapid (rychlíky, IC, EC). Ač v jízdním řádu 2016/2017 neexistuje přímé spojení mezi ČR a Rumunskem, lze z Prahy, Pardubic či Brna do hlavního města Bukurešti pohodlně cestovat s přestupem v Budapešti.

tiž mnoho místnůstek, v nichž jsou různé expozice o školství, zemědělství a dalších řemeslech a k tomu mnoho tajemných a temných prostor, kde by se dalo schovat. Uprostřed nádvoří je pak samostatný kostel. Prohlídka byla zajímavá, i když si nedokážu představit, jak takový opevněný kostel fungoval. Má sice 12 metrů vysoké hradby, ale zdí nejsou moc široké a hlavně má dřevěnou střechu. Přesto dokázal odolávat nájezdům Mongolů, Tatarů, Turků, Moldavanů a dalších. Hned vedle přes ulici je pravoslavný kostel, sice není otevřený, odehrávají se v něm rekonstrukční práce. A tak pootevřenými dveřmi alespoň nakukujeme. Řemeslníkům očividně nevadíme, naopak nás zvou dál, a tak se proplétáme pod dřevěným lešením a obdivujeme překrásné kostelní fresky.

Vracíme se zpátky do Brašova a jdeme na večeři. Vynikající čevapčiči a ještě k tomu připravené na venkovním ohništi před mýma očima a k tomu skvělé pivo. Byl to zkrátka gastronomický zážitek a to vše za přijatelný peníz, no není v Rumunsku krásně?

Lanovkou do hor

Třetí den necháváme batohy v penzionu a vyrážíme do nedalekého Busteni. Ač je vzdálen asi 35 kilometrů, vlak tam jede hodinu, ale to vůbec nevádí. Jsou z něj totiž vidět krásně zasněžené vrcholky pohoří Bucegi. Vystupujeme z vlaku a jdeme na lanovku na Babele. Cestou odmítáme nabídky taxikářů, kteří nám ukazují, kam až k nebesům by nás vyvezli. V průvodci se sice píše, že v hlavní sezóně je možné čekat i přes tři hodiny, naštěstí sezona není a do lanovky se dostáváme na první pokus. V kabině staršího typu trvá cesta něco přes 15 minut a zdolá se při něm převýšení cca 1 200 metrů. Když se lanovka přehoupne přes hranu skal a z vertikálního pohybu se po náhorní plošině stává pohyb horizontální, dává nám vítr jasně vědět, kdo je tu pánem. Však také citoslovce vzrušení poskočí o oktávu výše. A mně se do mysli vkrádají zlé myšlenky, jestli vítr ještě zesílí, jak se dostaneme dolu a jak potom stihneme noční vlak domů. Naštěstí nás počasí bere na milost.



Vystupujeme z kabinky a vyrážíme k nedalekému známému skalnímu útvaru Babele. Cesty jsou tu docela dobře značené, a tak se chvíli potloukáme křížem krážem po náhorní plošině. Přece jenom nejsme úplně vhodné oblečení do vysokých hor, a tak nám za chvíli vítr zažene mráz pod nehty, ale když zajdeme na závětrnou stranu náhorní plošiny, a sluníčko se do nás opře, je nám dobře a kocháme se krásnými až nebeskými pohledy do údolí.

Snad jen zima a nedostatek času nás donutí vrátit se lanovkou dolu. Vstup na ni je zajišťován přes turnikety elektronickým lístkem, trochu kontrast se staříčkým zařízením. Co je ovšem zarážející, že ač jsou turnikety všude, lístky se kontrolují jen dole, při nástupu a při dojezdu. Co s vámi udělají, když lístek dole při výstupu nepředložíte, to nevím.

Pivko za poslední drobné

Vracíme se zpátky do Brašova, bereme batohy a spěcháme na vlak. Na nádraží za poslední lei si dáváme pivo. Vzhledem k tomu, že nejmenší „papírový“ (vyrobeno z polymeru) rumunský peníz má hodnotu cca 7 Kč, tak už za pouhých pět piv vysázíme na stůl pořádný štos bankovek. Holt boháči ze Západu. Nastupujeme na náš noční vlak a já jen nevěříčně zírám na vagon první třídy nacpaný až po okraj rozloženým nábytkem. Pohoda, nějak tu skříň domů přece dostat musí. Jelikož se mi ještě nechce spát, tak stahuji okénko a koukám se ven. Neskutečně, snad díky malé hustotě domů a jasné obloze vidím konečně hvězdy na nebi v hojném počtu. Už si ani nevzpomenou, kdy jsem je viděl takhle naposledy. Snad jako malý v Bulharsku, kdy tam ještě nebylo tolik hotelů, spalo se ve stanu na pláži a slyšeli jsme cikády.

A co říci o Rumunsku na závěr? Nemám z této balkánské země procestovánu ani pětinu, ale přesto mě uchvátilo. Je to země kontrastů. Na jedné straně ve městech na každém rohu wi-fi a mercedesy, na druhé straně vesnice připomínající první polovinu 19. století, a to jsem byl jen v turistických oblastech. Země, která se globalizuje, a proti tomu rumunská svéráz, ale všude vesměs milí a pohodoví lidé. Jestli chcete vidět pravé Rumunsko, jeďte co nejdřív. Zároveň by se mi však chtělo říct: nejeďte tam, ať ho nezkazíte. ◆

Mezi Lipníkem a Bohumínem se jezdí 170 let

Železnice spojuje Ostravsko s okolními kraji už 170 let. Slavnostní vlak, který zahájil provoz na takzvané Severní dráze císaře Ferdinanda, přijel do Ostravy a Bohumína 1. května roku 1847. V současnosti je celé Ostravsko jedním z nejdůležitějších železničních uzlů u nás. V Bohumíně se nachází také druhé nejvýznamnější depo osobních souprav v tuzemsku.

PAVEL SLÁDEK | FOTO: SBÍRKA AUTORA
ARCHIV ŽELEZNIČNÍHO MUZEA MORAVSKOSLEZSKÉHO, ARCHIV ČD
(LX) SBÍRKA VÍT STANOVSKÝ, Z PROBÍHAJÍCÍ VÝSTAVY MARTIN HARÁK

Když v roce 1829 vystoupil na vídeňské polytechnice profesor F. X. Riepl s projektem stavby železnice z Vídně do tehdejší haličské Bochnie, byl jeho návrh přijat se značnou neúspěšností. Teprve když se projektem začal zabývat i slavný S. M. Rothschild a rozhodl se do něj investovat, našel Rieplovi horlivého společníka a zastávce železnic Heinricha Sichrovského, který poté v roce 1835 vydal Pamětní spis. Ten obsahoval jak popis dráhy z Vídně do Haliče, tak i propočty nákladů a předpoklad hospodářských výsledků. Tento Pamětní spis měl přesvědčit úřady i veřejnost o tom, že její stavba je technicky možná, hospodářsky výnosná a přinese rozvoj průmyslu i zemědělství.

Lipník byl koncovou stanicí

Se stavbou trati, která je dnes součástí druhého tranzitního železničního koridoru, se začalo ihned po podepsání císařského privilegia 4. března 1836. Podle projektu měla trasa Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB) vést přes takzvané Moravské pole a dále údolím řek Moravy, Bečvy, Odry a Visly do Bochnie. Do roku 1842 tak byly postupně uvedeny do provozu jed-

notlivé úseky až po Lipník nad Bečvou. Tam však byla v roce 1842 výstavba železnice z důvodu nedostatku kapitálu pozastavena. Lipník se na pět let stal koncovou stanicí a město zároveň jedním z největších překladišť zboží v monarchii. To znamenalo nebývalý rozvoj řemesel, ale i povoznictví, trhů s potravinami a zvířaty. Pokračování stavby však bylo stále naléhavější, a proto v prosinci roku 1843 „zmocnilo mimořádné shromáždění akcionářů společnosti její vedení, aby uctivě požádalo o prodloužení lhůty na její dokončení o dalších deset let“. Dne 15. března 1844 císař této žádosti vyhověl. Pomohly tak znova finance S. M. Rothschilda, tehdy již majitele hutí ve Vítkovicích, a od roku 1844 se tak mohlo se stavbou pokračovat dále.

Od Lipníku stavitelé dráhu trasovali ve svazích nad údolím řeky Bečvy ve směru na Hranice. U obce Jezernice vyvstala podle projektu potřeba překlenout široké, i když mělké údolí stejnojmenného potoka stavbou cihlového viaduktu dlouhého 426,4 metru. Vznikl podle projektu stavitel Schieleho. Při zdvojkolejné dráhy mezi Lipníkem a Hranicemi byl vedle viaduktu vystavěn v roce 1873 ještě druhý, kamenný, se stejnými parametry jako ten původní. Při pohledu z dálky se tak zdá, jako by se jednalo o jednu stavbu, neboť oba viadukty k sobě těsně přiléhají. Dále stavba dráhy pokračovala k obci Slavíč, kde musel být

kvůli nesourodé zemině vybudován tunel, jediný na celé trati, který se používal v provozu pouze do roku 1895, kdy byla trať vyvedena mimo něj. Jeho oba portály jsou z vlaku viditelné dodnes.

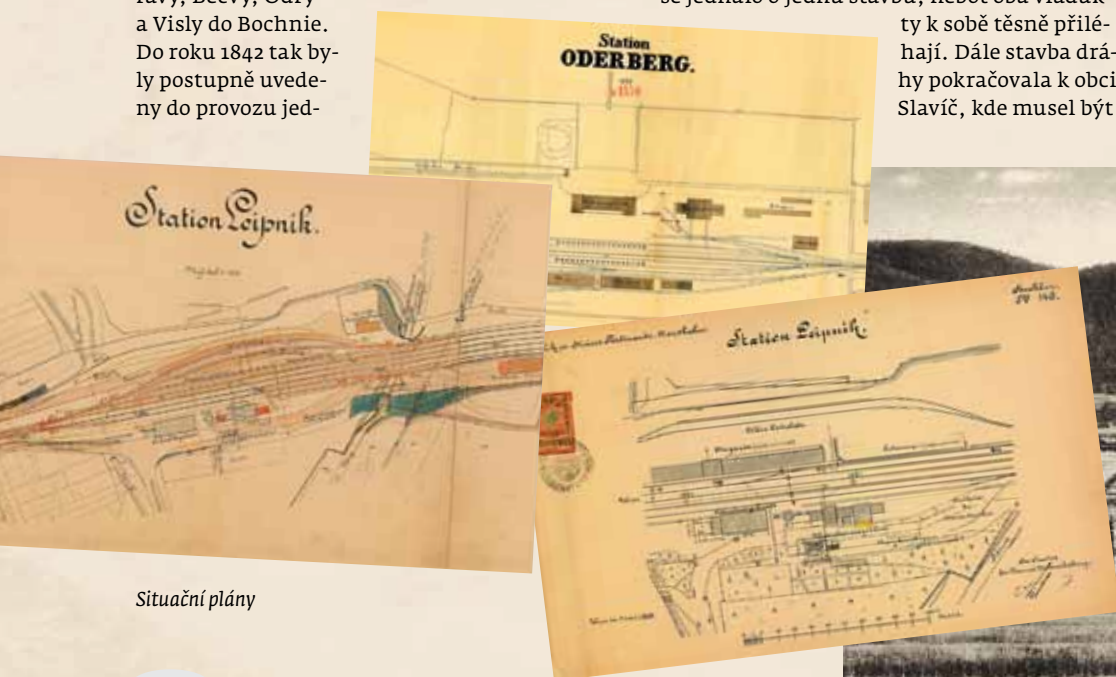
Další podobná stavba, jakou byl Jezernický viadukt, čekala stavitel za obcí Drahotuše při překlenutí potoka stejného jména. Tam byly vystavěny dva viadukty, z nichž ten delší měl patnáct oblouků. Po výstavbě dvojkolejné dráhy byl v roce 1917 stržen, ale vysoký násep je při jízdě vlakem do Hranic po pravé straně zřetelný dodnes. Velký technický um musel stavitel vyvinout i při přemostění širokého údolí u Hranic dalším velkým viaduktem, tentokrát o délce 448,5 metru. Po tomto mostě projela první lokomotiva již 9. listopadu 1844. Tak jako u Jezernického viaduktu, tak i zde byl vystavěn souběžný viadukt pro druhou kolej a do provozu uveden v roce 1874. Kromě železničního nádraží na nově budované trati se Hranice na Moravě také staly technickou a materiální základnou pro vedení stavebních prací v celém úseku.

Povodím řeky Odry

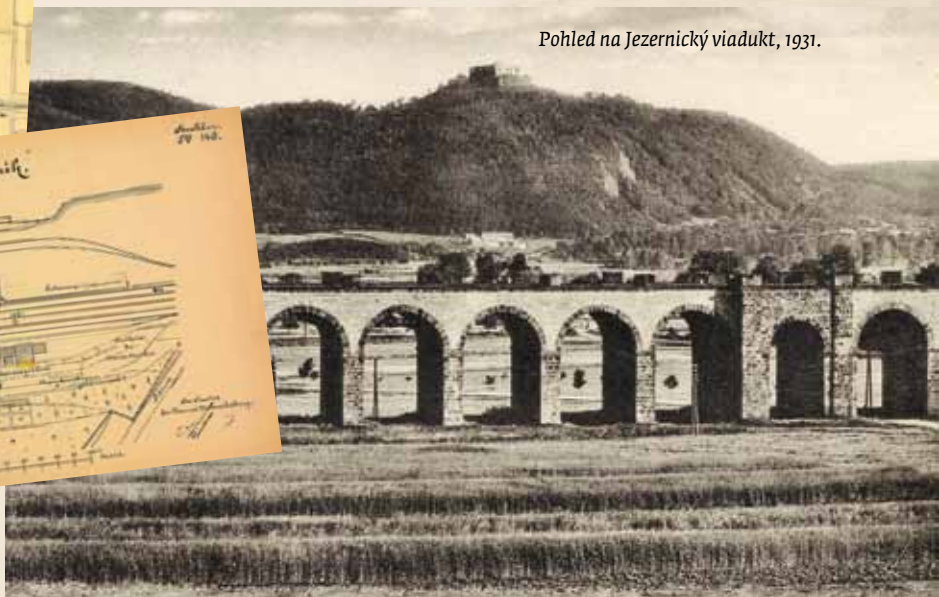
Za Hranicemi se trať u obce Bělotín dostala na rozvodí řek Dunaje a Odry k nejvyššímu bodu na trati v nadmořské výšce 286,3 metru, kde bylo v plánu překonat sedlo tunelem o přibližné délce 600 metrů, ale společnost od tohoto záměru ustoupila. Přiklonila se k levnějšímu zářezu, což se ale později ukázalo jako



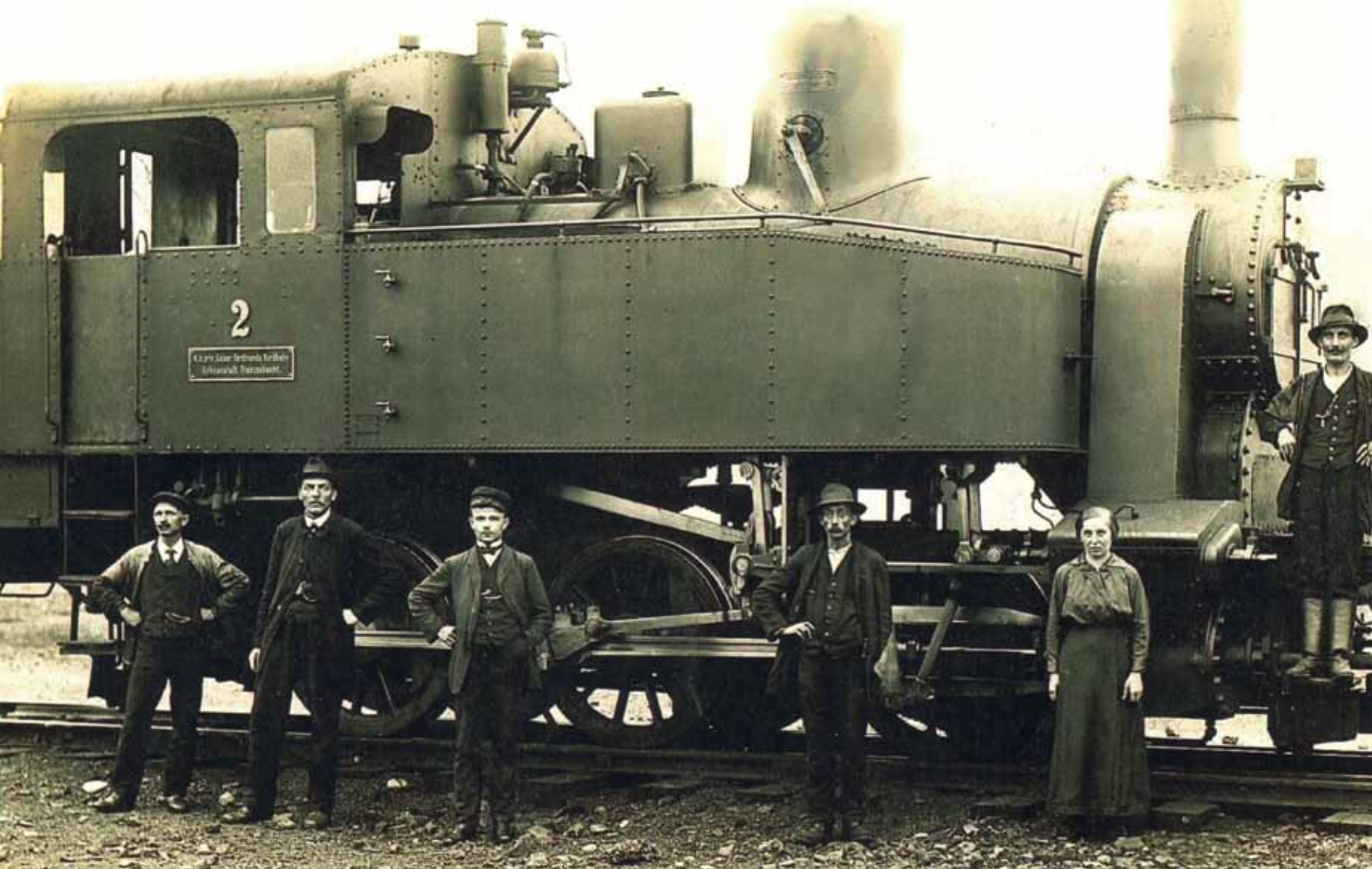
Cihlová stavba budovy ostravského hlavního nádraží z let 1892–1893. Stav těsně před demolicí, konec 70. let 20. stol.



Situacní plány



Pohled na Jezernický viadukt, 1931.



fatální rozhodnutí. Nestabilní jílovatá zemina a vytrvalé deště byly později příčinou ujetí velké části svahu, které zavalilo koleje do výšky 1,5 metru před průjezdem jednoho z nočních vlaků. Ten do zeminy narazil, lokomotiva vykolejila, zahynul strojvedoucí a topič se těžce zranil.

Za Polomí se Severní dráha císaře Ferdinanda dostala do rovinatého údolí řeky Odry, kde jen vysoké jehliny šterku a hromady kolejnic, dovážené povozy, ukazovaly směr budoucí trati. Stovky dělníků připravovaly svršek a kladly koleje a jiní pokračovali ve stavbě strážních domků a staničních zařízení v Suchdole a Studénce, odkud později odbočovaly místní dráhy. Ale to již před staviteli byl Svinov a Ostrava, kde v oblasti rybníků stála tehdejší ves Přívoz. Než se však první metry kolejnic dotkly jejího katastru, čekala ještě na techniky a dělníky spousta práce. Velké skupiny dělníků zaspávaly močály kolem řeky Odry, vysoušely se rybníky mezi Novou Vsí a Lhotkou a další lidé pak připravovali terén pro nádraží a dílny v Přívoze. První zkušební jízdy se tenkrát uskutečnily tři. Ta za účasti zemského guvernéra Pillersdorffa se odehrála na celém úseku 20. dubna 1847. Nebylo při ní shledáno větších závad, a tak komise stanovila na 1. května 1847 termín zahájení provozu mezi Lipníkem a Bohumínem.

V první májový den se již od rána kolem celé trati shromažďovali lidé z okolních vesnic i městeček a čekali, až se kolem nich „ocelový oř“ přežene. Také ostravští se těšili a dostavili se v hojném počtu, ať již pěšky nebo povozy. Po příjezdu vlaku vystoupili s projevy zástupci gubernia, generálního ředitelství Severní dráhy císaře Ferdinanda a krajský komisař. Za město vystoupili s projevem starosta Moravské Ostravy dr. Vojtěch Johanna

Parní lokomotiva Severní dráhy císaře Ferdinanda, označena č. 2, z vlečky koksovny František v Přívoze, 1900.



Původní trasování jednokolejné trati Severní dráhy císaře Ferdinanda mezi obcemi Slavíč, Drahotuše, Hranice a Polom kolem roku 1855.



a také zástupci železáren ve Vítkovicích. Poté hosté nastoupili zpět do soupravy a vlak se vydal na cestu přes Hrušov do Bohumína, který se stal tehdejší konečnou stanicí.

Dráha region proměnila

Když Severní dráha císaře Ferdinanda dospěla v první polovině 19. století na Moravu, měla tato provincie habsburské monarchie výrazně zemědělský charakter. Po padesáti letech po-

mohla železnice tento region významně proměnit. Bylo to znát na růstu cukrovarů, lihovarů, pivovarů a také textilního průmyslu. Snad ale největší vliv měla Severní dráha císaře Ferdinanda na těžbu uhlí a rostoucí hutnictví na Ostravsku a Třinecku. Právě otázka levnější dopravy hrála v hutnictví významnou roli při dovozu suroviny potřebných na železářské výrobky, které potom putovaly k zákazníkovi. Takzvaná „Ferdinandka“ zanechala nemsazatelnou stopu v dějinách Moravy a Slezska, a ani její zestátnění v roce 1906 její činnost neukončilo. Vznikla nová společnost, Severní dráha Ferdinanova, která pokračovala v těžbě uhlí a dopravu zajišťovala jak mezi doly, tak i koksovny a dalšími podniky v rámci celého ostravsko-karvinského revíru včetně přeprav na hlavní trať.

A na závěr ještě jedno připomenutí – na trati z Lipníka nad Bečvou do Bohumína, stejně jako na zbývající části hlavní trati bývalé Severní dráhy císaře Ferdinanda až po rakouskou hranici, se jezdilo až do 9. prosince 2012 vlevo. Byl to poslední levostranný úsek na české železniční síti. ◆



Řada 313.0 ve službách ČSD v 30. letech minulého století



Průvodčí z rychlíku mi zachránil kabelku se všemi doklady, klíči a mobilem

Vážení, chtěla moc poděkovat panu průvodčímu Josefu Kišovi, který letos 4. února obsluhoval vlak R 912. V tomto spoji jsem zapomněla kabelku se všemi doklady, klíči od bytu a také mobil. Byl to pro mě samozřejmě šok a ve chvíli, kdy jsem na tuto skutečnost přišla, jsem spadla naprosto beznadějí. Už jsem se pomalu se svými věcmi rozloučila a v duchu se připravovala na to, co budu muset kvůli své roztržitosti a zapomnětlivosti udělat. Vše ale dopadlo dobře. Pan Kiš mou tašku našel a předal ji na ztráty a nálezy v Brně. Dále bych touto cestou ráda poděkovala zaměstnankyním v Brně hl. n. z oddělení ztrát a nálezů, jež se o mě moc hezky postaraly. Byla jsem totiž na zhroucení a zaměstnankyně mi nabídky vodu. Po celou dobu se chovaly naprosto profesionálně. Ještě jednou bych proto chtěla všem, kteří mi pomohli, moc poděkovat. Přeji všem hezké a klidné léto.

VAŠE CESTUJÍCÍ

Pozn. red.: Děkujeme mnohokrát za slova uznání. Pochvala od našich cestujících nás vždy velice potěší.

Díky za článek k 100. výročí legendárních parních lokomotiv Čtyřkolák

Patřím mezi vaše pravidelné čtenáře a vždy se nejvíce těším na tematické stránky věnované některé z bývalých či současných lokomotiv. Proto mě v čísle 11 velice potěšil rozsáhlý materiál o jedné z parních legend. I když Čtyřkolák možná není tak slavný jako Albatros či Mikádo, rozhodně stojí za důstojnou připomínku na stránkách Železničáře. Tím spíše, že letos oslavuje kulaté sté výročí. Na článku mě kromě mnoha zajímavostí, týkajících se například vzniku či provozu těchto strojů, zaujaly také vzpomínky autora Jiřího Pohla. Moc hezky popsal své zážitky z dob, kdy na Dvojkách působil jako topič. V dnešní době supermoderních mašin už si málokdo dovede představit, jakou dřinu v minulosti obnášel provoz parní lokomotivy. Stejně tak se mi líbil příspěvek strojvedoucího Michala Kučery z DKV Praha, který popsal ve zkratce zážitky na lokomotivě 434.2186. Vést takový stroj musel být jedinečný zážitek. Díky za zajímavý článek, jenž důstojně připomněl lokomotivu, která šedesát let poctivě pracovala v železniční dopravě a i dnes, ve své druhé části svého života, dál rozdává radost. I po tolika dlouhých letech.

FRANTIŠEK NĚMEC



Němci souhlasí s rychlovlakem z Prahy do Drážďan

Německé ministerstvo dopravy spočítalo, že se jim vyplatí postavit novou vysokorychlostní trať z Drážďan do Prahy s tunelem pod Krušnými horami. V plánování rychlých železničních spojení v Česku se jedná o zásadní posun. „Na jednání nám německá strana oficiálně oznámila, že celý projekt už má ukončené hodnocení, které vyšlo kladně. Během několika měsíců by měl ještě stavbu jako naléhavou schválit německý parlament,“ řekl ředitel odboru strategie SŽDC Radek Čech. To v praxi znamená, že se celý projekt dostane do priorit německé vlády, nikoli jako jeden z mnoha, který se zvažuje. Němci se tak v přípravě trati dostali před českou stranu. Pro SŽDC zatím sdružení firem Cedop a Egis Rail zpracovává studii proveditelnosti, která ukazuje, jakou trasou a zda vůbec se vyplatí vysokorychlostní trať vést. „Cílem je spojení Praha–Drážďany do hodiny,“ dodal Čech. Součástí má být 26 kilometrů dlouhý tunel pod Krušnými horami, který bude projektován na rychlost do 200 kilometrů v hodině, i když ostatní úseky by měly být na třístovku. Je to kvůli tomu, že v něm bude smíšený provoz s nákladními vlaky, a nemá proto smysl ho stavět na vyšší rychlost. Rychlotrať do Drážďan je jednou z několika základních tras sítě rychlovlaků, která má v Česku vzniknout. SŽDC nyní soutěží zhotovitele studie proveditelnosti pro spojení Praha–Brno–Břeclav. IDNES 13. 6. 2017

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

České dráhy obhájily pozitivní investiční rating

České dráhy uhájily u agentury Moody's ratingové hodnocení Baa2, díky čemuž zůstávají v investičním pásmu „se stabilním výhledem“. Pro národního dopravce to znamená například šanci získat výhodnější půjčky, neboť má i nadále pověst spolehlivého dlužníka. Drahám může pozitivní rating ušetřit ročně na úrocích částku v řádech desítek milionů korun. Důvodem udržení ratingu bylo především dobré loňské hospodaření a pozitivní vývoj ukazatelů zadlužení. V roce 2016 vykázala skupina České dráhy zisk ve výši 882 milionů korun, což představuje výrazné zlepšení oproti roku 2015, kdy utrpěly ztrátu ve výši 1,352 miliardy, a zároveň nejlepší výsledek hospodaření od roku 2009. Roli v dobrém ratingovém hodnocení sehrála i silná vazba na stát, což je pro potenciální investory zárukou spolehlivosti. Zpráva totiž pozitivně hodnotí podepsané dlouhodobé smlouvy s ministerstvem dopravy a jednotlivými kraji a agentura Moody's počítá s tím, že většina těchto smluv bude po jejich vypršení prodloužena. Podle analytiků společnosti Cyrrus je udržení ratingu potvrzením, že se České dráhy aktuálně nachází ve zlepšující se kondici, a do budoucna tak lze očekávat pokračující oživení ziskovosti. euro.cz 12. 6. 2017

Vláda schválila snížení dotací pro železnici o 1,6 miliardy korun

Snížení evropských dotací na rozvoj dopravní infrastruktury postihne železnici. Kvůli zvýšení životní úrovně v regionu omezí EU dotace v rámci Operačního programu doprava (OPD) o 62 milionů eur (1,6 miliardy korun). I po tomto snížení prostředků může Česko na železniční projekty čerpat pro roky 2014 až 2020 zhruba 2,3 miliardy eur (61 miliard korun). Snížení dotace na železnici schválila vláda. Právě železnici ministerstvo dopravy vytypovalo pro omezení financování jako první. Poté názor přehodnotilo kvůli obavě o čerpání zaměřené na silniční infrastrukturu. „Stav přípravy klíčových silničních projektů v té době ale nedával jistotu, že se podaří celou alokaci na silnice vyčerpat,“ uvedl mluvčí MD Tomáš Neřold. Poslední obrat byl výsledkem zlepšení přípravy klíčových silničních projektů. Ministerstvo navíc má k dispozici další dotační program CEF, který je v podmínkách ČR z převážné části využíván pro železnici. Dotační programy umožňují Česku čerpat na dopravní infrastrukturu zhruba 110 miliard korun v případě programu OPD a téměř 30 miliard z programu CEF. Podle ministra dopravy Dana Ťoka je reálné, že ČR využije prakticky všechny prostředky, jako se to stalo u předchozího programového období OPD. ČTK, e15.cz 6. 6. 2017

V okolí Prahy mohou posílit vlaky, přibudou i noční spoje. První návrh je hotov

Nový jízdní řád, který začne platit od 10. prosince, by mohl přinést posílení spojů z Prahy do Nymburka, Milovic, Kolína, Berouna nebo Benešova. Na víkendy jsou plánovány noční linky z pražského hlavního nádraží do velkých středočeských měst. Informoval o tom mluvčí Pražské integrované dopravy Ondřej Kubala. Předběžný návrh jízdního řádu 12. června představila Správa železniční dopravní cesty. Posílení počtu spojů a zkrácení intervalů na trasách mezi Prahou a středočeskými městy by se mělo uskutečnit zejména na začátku nebo konci přepravní špičky. Měly by se zkrátit intervaly také do Vraného nad Vltavou a Čerčan včetně větve do Dobříše. Návrh počítá s nočními spoji na trasách do Kolína, Všetat a Mělníka, Kralup nad Vltavou, Kladna, Berouna, Čerčan, Benešova a Milovic. Financování posílení spojů už schválil Středočeský kraj, v Praze teprve objednávkou na rok 2018 budou radní schvalovat. Jde ale o první verzi jízdního řádu, kterou SŽDC zveřejnila proto, aby bylo možné s kraji a dalšími účastníky provozu projednat s předstihem případné změny. Definitivní jízdní řád SŽDC sestavuje až na podzim. ČTK 12. 6. 2017

Ministerstvo dopravy otevřelo cestu k dotacím na pořízení nových vlaků

Českým drahám a některým krajům se otevřela cesta k dotacím na pořízení nových vlaků v objemu téměř osm miliard korun, která se jim ještě před pár týdny zdála neprůjezdná. Ministerstvo dopravy ustoupilo od původních plánů, že dá peníze pouze na nové soupravy, jejichž provoz kraje vysoce těží. Dosud u nás většinu vlaků objednávaných kraji zajišťují ČD zcela bez soutěže na základě desetileté smlouvy z roku 2009. Stát ustoupil požadavku některých krajů a otevřel nakonec dotace i pro ty, které s drahami nemají smlouvu vysoce těženou. „Chceme z evropských prostředků co nejvíce podpořit pořízení nového vozidlového parku na železnici včetně regionálních linek. Proto jsme tento program krajům otevřeli a řešili s Bruselem nastavení podmínek pro čerpání dotací,“ vysvětlil mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Za změnu podmínek výrazně lobbval Plzeňský kraj. Ten na konci roku uzavřel s Českými drahami bez soutěže desetiletý kontrakt na provoz páteřní linky z Horažďovic do Plzně, podle původních podmínek dotací by ale České dráhy na nákup vlaků pro tuto trasu nemohly čerpat dotace. Nově tuto šanci mít budou. MF Dnes 8. 6. 2015



ŘECKO, KRÉTA

Apartmány Mari, Stalida-Malia

prostorné apartmány leží v krásné zahradě nedaleko pláže s pozvolným vstupem do vody. Dvoulůžkové apartmány s možností až z přistýlek mají vybavený kuchyňský kout, balkon nebo terasu, klimatizace za příplatek. Strava vlastní, doprava z Prahy nebo Brna, termíny od 26. 7. -5. 8., cena 9 900 Kč po dotaci, 5. 8.-16. 8., cena 10 700 Kč po dotaci.



TURECKO, ALANYA

Hotel Kleopatra Beach***+

leží 50 m od písčité Kleopatřiny pláže, kde je velký výběr z celé řady vodních a plážových sportů. Hotel má dvoulůžkové pokoje s možností přistýlky, strava all inclusive, letecky z Prahy. Termín 13. 7.-24. 7., cena 16 400 Kč po dotaci, další termíny na vyžádání

Více na www.cdtrave.cz nebo tel. 972 243 055 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

Žij, cestuj. Uživej!



JÍZDENKA NA LÉTO

7 dní od 690 Kč
14 dní od 990 Kč
— neomezeně —

S naší letní jízdenkou si všichni užijete ty nejkrásnější prázdniny. Nemusíte plánovat, nemusíte spěchat. Po celé České republice cestujte vlakem bez omezení. Nejvýhodněji s In Kartou nebo průkazem ISIC.

www.cd.cz

InKarta
Vlakem levněji

ČD České dráhy
Národní dopravnice



Foto: Vlastivědné muzeum Šumperku

V šumperském Muzejčku objevíte Království mašinek

DO 10. ZÁŘÍ 2017

Udělejte si rodinný výlet do Šumperka a navštivte Muzejčko Vlastivědného muzea, kde se do 10. září koná výstava Království mašinek. Užijí si ji hlavně děvštěvníky vláček jezdící na vlastní pohon. Kromě modelů lokomotiv a vagonů různých velikostí je největším lákadlem pro malé návštěvníky vláček jezdicí na vlastní pohon. Nechybějí hry, interaktivní kvízové otázky a v hracím koutku si mohou děti vyzkoušet i železničářskou uniformu. Výstava také připomíná významné železniční stavitele a podnikatele 19. století – firmu bratří Kleinů. K vidění jsou nejrůznější předměty se železniční tematikou z bohatého sbírkového fondu šumperského muzea. Muzeum je otevřeno denně kromě pondělí od 9:00 do 12:00 a od 12:30 do 17:00 hod. V rámci výstavy se 27. července uskuteční na dvoře muzea Prázdninový den se zajímavými atrakcemi, dálničkami a soutěžemi.

Nejblíže železniční stanice:
Šumperk



Foto: PETARDA PRODUCTION, a. s.

4. A 5. ČERVENCE 2017

Na Velehradě se opět konají Dny lidí dobré vůle

Na Dny lidí dobré vůle na Velehradě se můžete vypravit 4. a 5. července. Z vlakového nádraží ve Starém Městě u Uherského Hradiště vás na Velehrad a zpět doveze kyvadlová autobusová doprava (více na www.velehrad.eu – Informace). Z programu prvního dne si vybere každý. Připraveny jsou hry, soutěže o hodnotné ceny, malování na obličej, sportovní aktivity nebo třeba fotografický workshop. Děti jistě naláká na zábavné odpoledne s Michalem Nesvadbou. První den zakončí benefiční koncert Večer lidí dobré vůle moderovaný Filipem Tomsou a Terezou Kostkovou. Zahrají a zazpívají Jiří Pavlica s Hradišťanem, Marie Rottrová, Peter Cmorič, Jaroslav Wykrent, kapela Slza či velehradský sbor Stojanova gymnázia. Cyrilometodějské oslavy Dny lidí dobré vůle vyvrcholí ve středu 5. července Národní poutí Velehrad 2017 s tradiční poutní mší svatou, která začíná v 10:30 hod.

Nejblíže železniční stanice:
Staré Město u Uherského Hradiště



Ilustrační foto: © Goodluz | Dreamstime.com

DO 30. ZÁŘÍ 2017

Sobotní cyklovlaky v Libereckém kraji

Rádi podnikáte výlety na jízdním kole? Nemusíte se omezovat jen na blízké cíle. Vydejte se poznávat krásy Jizerských hor, údolí řeky Jizery, Českého ráje a Poještědí. Celá oblast je protkána sítí cyklotras různých obtížností s množstvím zajímavých zastávek. Do konce září se každou sobotu (a také o svátcích 5. a 6. 7.) můžete svést cyklovlaky, které vás i s jízdním kolem přiblíží do turisticky atraktivních oblastí Libereckého kraje. První víkendový den odjíždí v 9:05 h z libereckého nádraží cyklovlak, který přes Jablonec n. N., Smržovka a Tanvald dojezdí do Kořenova v 10:36 h. Z Kořenova se vydá cyklovlak v 11:14 h přes Tanvald, Velká Hamry, Železný Brod, Turnov, Hrubou Skálu do Rovenska pod Troskami, kam dorazí ve 13:17 h. Ve 14:59 h zamíří cyklovlak z Rovenska pod Troskami přes Hrubou Skálu, Turnov, Sychrov a Jeřmanice do Liberce s plánovaným příjezdem v 16:24 h.

Nejblíže železniční stanice:
Liberec/Kořenov/Rovensko pod Troskami



Foto: www.klappier.cz

OD 4. DO 6. ČERVENCE 2017

Na Rock for People 2017 se slevou VLAK+

Už 23. ročník jednoho z největších českých festivalů – Rock for People – se tradičně odehraje ve Festivalparku v Hradci Králové a opět v obvyklém termínu na začátku letních prázdnin, tentokrát od 4. do 6. července. Za hudebním zážitkem přijďte vlakem a využijte speciální nabídku VLAK+ Rock for People 2017. Jde o výhodnou zpáteční jízdenku s platností od 3. do 7. července 2017 a se slevou 50 % ze zpátečního jízdného. Aby vám tato jízdenka platila i pro zpáteční cestu, je nutné si ji nechat orazítkovat u stánku Českých drah, který najdete v areálu festivalu. Z terminálu hromadné dopravy, který se nachází u královéhradeckého hlavního nádraží, bude do Festivalparku (a zpět) zajištěna autobusová kyvadlová doprava. Viditelně označené autobusy mohou návštěvníci festivalu využít zdarma po předložení platné vstupenky nebo festivalového náramku. Více na www.rockforpeople.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Hradec Králové hl. n.