

# Železničář

24. SRPNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



17  
ROČNÍK XXIV



## Z OBSAHU

### 6-7 ROZHOVOR

S jakými problémy se potýká, ale i jaké má úspěchy partnerská společnost Českých drah, jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem ZSSK **Filipem Hlubockým**.



### 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

**Železnice v Brně** zažila zatěžkávací zkoušku toho, co se bude odehrávat v následujících dvou letech. Příští rok se změní režim jízdy vlaků z Třebíče a Moravských Bránic. Navíc bude omezen provoz na brněnském hlavním nádraží.

### 11-14 TÉMA

V městské hromadné dopravě pravidelné intervaly už nepřekvapí asi nikoho. Ale co na železnici? V posledních letech se však i zde stává trendem **jezdit v taktu**. To, s čím kdysi přišli například ve Švýcarsku, se již pevně zakotvilo také v tuzemsku.

### 15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Za texty a písně získal na různých folkových akcích již několik ocenění. V roce 2013 vydal písničkář a skladatel a zároveň strojvedoucí ČD v zácviku **René Souček** debutové album Fajne-Mjesto.

### 16-17 RECENZE

Před časem jsme uveřejnili souhrn několika **vychytávek k modelovým kolejištím** v měřítku TT. A na tento článek nyní navazujeme přehledem dalších zajímavých drobností.



### 18-19 CESTOPIS

Českomoravské pomezí v sobě skrývá nenápadné kouzlo, které stojí za to objevovat. Jde o jakousi pomyslnou osu romantických měst **Polička, Svitavy a Moravská Třebová**, kde se snoubí staletá historie s unikátními architektonickými skvosty.

### 20-21 HISTORIE

Po více než 50 letech služby končí provoz série prvních moderních poválečných elektrických lokomotiv na francouzských tratích. **Danseuse neboli Tanečnice**, jak se těmto strojům přezdívá, u nás příliš neznáme. Proto si je trochu přiblížíme.



## Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz) | web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz)  
ŠÉFREDAKTOR: Petr Slonek | VEDOUcí ODDĚLENÍ: Václav Rubeš | GRAFICKÁ ÚPRAVA: SevenArt, s.r.o. | ADRESA REDAKCE: Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | INZERCE A PŘEDPLATNÉ: Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz) nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://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: MICHAL MÁLEK, Lanová dráha ČD na Ještěd



## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

léto pomalu končí. Jsme rádi, že i v tomto roce mnoho nových cestujících spojilo své letní zážitky s Českými drahami a využilo naší nabídky Jízdenka na léto. Četné pozitivní komentáře, třeba na našem facebookovém profilu, korespondují s celkovým růstem prodeje tohoto produktu o 30 % ve srovnání s loňským létem. Velká obliba této jízdenka nás inspirovala, jak ji ještě více zatraktivnit pro cestující, a na příští rok připravujeme variantu Jízdenky na léto pro děti.

Pomalu se blíží škola, a proto byl v neděli 20. srpna znovu zahájen předprodej žákovského jízdného, které platí od 1. 9. 2017, a zároveň bylo zahájeno ověřování žákovských průkazů pro nový školní rok. Žákovský průkaz si po ověření u pokladní přepážky může cestující nechat nahrát do své In Karty ČD a spolu s dalšími aplikacemi IN 25 nebo IN 50 následně kombinovat slevu pro ještě větší zvýhodnění při cestách do školy. Nárok na žákovské jízdné musí cestující doložit žákovským průkazem, který si lze zakoupit u pokladních přepážek ČD. Průkaz je pak platný, je-li ověřen na pokladně ČD a je-li opatřen hologramem a přelepen průhlednou fólií. Na žákovské jízdné také lze cestovat celoročně, s výjimkou měsíců července a srpna.

Nárok na slevu mají žáci a studenti do 26 let všech škol v České republice a škol v zahraničí, u kterých je studium postavené na roveň studiu na základní, střední nebo vysoké škole v ČR. Podmínkou je denní nebo u vysokých škol prezenční forma studia. Uplatnit slevu mohou žáci ze železniční stanice ležící místně nebo časově nejbližší trvalému bydlišti konkrétního žáka, a to do stanice nejbližší sídla školy, internátu nebo koleje.

Ve vlacích ČD se sleva pro žáky poskytuje ve 2. vozové třídě a koupit si lze jízdenky jedním směrem, zpáteční a traťové jízdenky týdenní, měsíční i čtvrtletní. Sleva činí pro žáky do 15 let 62,5 % a pro studenty starší 15 let 40 %. Za zvýhodněné jízdné si mohou studenti starší 15 let pořídit také Akční a SuperAkční jízdenky.

Velkou novinkou v září bude změna v návratcích jízdného. Zásadním způsobem upravujeme podmínky uplatnění práva z přepravní smlouvy jízdních dokladů tak, aby bylo možné jízdní doklady zakoupené v e-shopu vrátit bez srážky patnáct minut před odjezdem zvoleného vlaku. Věřím, že tato dlouho žádaná a potřebná změna usnadní a zpříjemní cestování vlakem všem našim stávajícím i budoucím cestujícím.

S velkým nasazením pracujeme na spuštění tzv. virtuální In Karty, což je plastová In Karta převedená do mobilního telefonu do aplikace Můj vlak. Umožní cestujícím velmi komfortně nakoupit tuto slevovou aplikaci a použít ji k prokázání slevy ve vlaku rovnou s jízdním dokladem, to vše bez nutnosti mít u sebe plastovou kartu. Věříme, že do konce roku tímto darem potěšíme naše pravidelné cestující.

## Hledáme Dispečer osobní dopravy – RD Plzeň

### Úloha pozice, hlavní činnosti

- Řešení nepravdivostí a mimořádností v provozu, příprava provozních opatření
- Komunikace s provozními zaměstnanci a partnery ČD
- Sestava informací o mimořádnostech a nepravdivostech pro cestující
- Sledování vybraných kvalitativních parametrů
- Úprava provozních údajů v informačních systémech

### Potřebná kvalifikace a dovednosti

- **Vzdělání:** Střední odborné vzdělání s maturitou
- **Odborná praxe:** Praxe min. 2 roky na pozicích dispečer, výpravčí, strojmistř, příp. komandující
- **Specifické znalosti:** Dobrá orientace v železničním provozu a jeho organizaci  
Dobré kombinační a komunikační schopnosti  
Práce v kolektivu  
Odolnost vůči stresu  
Znalost práce se služebními pomůckami
- **Další požadavky:** Znalost železničního zeměpisu  
Základy znalosti německého jazyka  
Znalost práce na PC na uživatelské úrovni

### Nabízíme

- Hlavní pracovní poměr
- Mzdové zařazení až ve výši TS 12 (po zapracování)
- Práci v nepřetržitém turnusu (36 hod. týdně)
- Zaměstnanecké benefity (jízdni výhody, stravenky, zkrácená pracovní doba, delší dovolená)

Termín nástupu je 1. 12. 2017. Strukturovaný životopis a motivační dopis zašlejte na adresu [zastera@gr.cd.cz](mailto:zastera@gr.cd.cz), a to nejpozději do 11. 9. 2017. VŘ bude probíhat ve třech kolech, druhé a třetí kolo formou ústního pohovoru.



**Zuzana Čechová**

ředitelka odboru cenotvorby  
a produktové komunikace





### Prázdninové jízdy ve Věžáku si užili malí i velcí fanoušci

Malé i velké fanoušky železniční historie potěšila další jízda legendárního historického motoráčku Věžák. Ten se v sobotu 19. srpna opět vydal ze Šumperka do Velkých Losin a zpět. Souprava je unikátní tým, že strojvedoucí v ní sedí v kabině na střeše a s průvodčím se dorozumívá lodním telefonem. Jde o vůbec nejstarší pojízdný motorový vůz. Zájemce dovezl například na losinský zámek, do ruční papírny nebo na folklórní festival. Historický vlak vyrazil během dne dvakrát po trase Šumperk – Petrov nad Desnou – Velké Losiny a zpět. Jízdu Věžákem mnozí zájemci využili například i k návštěvě 27. ročníku folklórního festivalu, který se ve stejný den konal na několika místech v Šumperku. Slavnost začala už ve středu 16. srpna a skončila v pondělí 21. srpna. Scény festivalu byly rozmístěny jak na radnici, v pěší zóně, v prostorách střediska volného času Doris, velká scéna byla v Pavlínině dvoře, malá scéna pak v přílehlém parčíku „u sovy“. (red)

### V depech se diskutovalo o vozidlovém parku

Pod vedením člena představenstva Českých drah Michala Štěpána a ředitele jeho kanceláře Radka Dvořáka se během srpna uskutečnily pracovní semináře pro střední technický a provozní personál všech pěti Dep kolejových vozidel národního dopravce. Společně jednali o smluvních závazcích ČD, kde zástupci Úseku osobní dopravy informovali o parametrech, podle kterých jsou jednotlivé smlouvy vyhodnocovány. Hodně se diskutovalo o kvalitě vozidlového parku, jeho obnově a také o délce trvání a kvalitě oprav. Důležitým bodem schůzky se stala i kapitola pořízování náhradních dílů i softwarových úloh, které ne vždy umožňují využití svého potenciálu. Výstupy z těchto úloh nejsou po každé efektivní, a tak se ne vždy daří eliminovat nežádoucí výpadek kvalitních vozidel. Jejich náhrada staršími vozy je pak bohužel zdrojem nespokojenosti jak ze strany zákazníků, tak i objednatelů dopravy. Hovořilo se i o obězích vozidel a turnusových potřebách, o technologii údržby během obrátů a o problematice termínování přístavby vozidel k jednotlivým dílenským opravám. (mah)

## Králickým Sněž nejen za vojens

Tradiční historický vlak Králický Sněžník, který České dráhy provozují v Pardubickém kraji již třetí sezonu, se vydává během léta na tradiční cestu z České Třebové přes Letohrad a Lichkov do Hanušovic. V deštivou sobotu 19. srpna se ve vlakové soupravě, složené z vozů řad A, B a BDs, sešli mimo příznivců železniční nostalgie také nadšenci do vojenské historie, kteří směřovali na dvacátý ročník vzpomínkové akce s bojovými ukázkami „Cihelna 2017“. Partnerem této významné a hojně navštěvované kulturní události je i národní dopravce, jenž zabezpečuje dopravu návštěvníků do zastávky Prostřední Lipka. Ta bezprostředně sousedí s dějištěm této akce. Vlaky Králický Sněžník jsou zároveň i lákadlem pro turisty a návštěvníky Pardubického kraje, který nostalgické spoje finančně podporuje. Vlaky jsou variabilně vedeny třemi historickými stroji. Jsou to nejen parní lokomotivy Velký bejček 423.009 či Ušatá 464.008, ale i motorový vůz Krokodýl M 286.001 z Depa historických vozidel ČD. (mah)



Lanovka ČD na Ještěd je po další údržbě

Kabinová lanová dráha Českých drah z Liberce-Horního Hanychova na Ještěd musí každoročně podstoupit několik revizí. Ta jarní je jednodušší, protože se při ní nesundávají kabiny. Technici prohlédnou celé zařízení, včetně lan a ložisek. Na podzim, po ukončení letní sezony a v přípravě před tou zimní, sundají vždy jednu z kabin, která projde kompletní údržbou. Udělají defektoskopické zkoušky všech částí. Navíc se jednou za rok musí namazat speciální směsí obě nosná lana. Tento úkon se provádí za dobrého letního počasí, pokud možno bezvětřného, kdy je lano suché. Tříčlenný tým lanovkářů se na misi vydává po devatenácté hodině, tedy až po ukončení pravidelného provozu. Aby se kabina při samotném mazání neznečistila, je z jedné strany překryta plachtou. Samotné mazání provádí dva vybraní průvodčí v koši pod běhounem lanovky, jejich třetí kolega, jímž byl letos osobně přednosta lanové dráhy, obsluhuje kompresor s elektrocentrálou. Samotné mazání trvá asi jednu hodinu, neboť lanovka musí jet velmi pomalu. Od ledna roku 1976, kdy byla uvedena po delší rekonstrukci do provozu, přepravila již přes dvacet milionů cestujících a letos 1. dubna jela půlmiliontou jízdou. (mah)





# níkem kou historií



## Masarykovo a hlavní nádraží spojí zastřešení

Přestavba pražského Masarykova nádraží bude mít jinou podobu, než s jakou se původně počítalo. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) totiž hodlá vybudovat nad nádražím zastřešení s vestibulem, kterým si budou moci lidé zkrátit cestu centrem Prahy. Nahradí tak plánovanou stavbu podchodu pod kolejemi. Celkové investiční náklady na modernizaci stanice se pohybují okolo 1,66 miliardy korun. SŽDC nyní zadala přípravu záměru projektu a aktualizaci dokumentace modernizace a dostavby stanice. Po schválení záměru projektu může být dokončena dokumentace pro územní řízení. Vypsání zakázky plánuje SŽDC v průběhu srpna. Předpokládaná doba zpracování dokumentace je 18 měsíců, územní rozhodnutí tak lze čekat v polovině roku 2019. Střeška propojí jednotlivá nástupiště a zároveň ulice Na Florenci, Hyberskou a Opletalovu. Návrh východního vestibulu, zastřešujícího platformy nad nástupištěm, vychází z varianty podkladové studie zastřešení nádraží, takzvané Vlaštovky, kterou zpracovaly společnosti Sudop Praha a Jakub Cigler Architekti. (red)



## Bulík definitivně uzavřel šumavské Léto s párou

Šumava se 11. a 12. srpna rozloučila s tradičním Létem s párou. Akce, která si každé léto našla tisíce příznivců, už se však rok neuskuteční. Běžný provoz totiž bude na zdejších regionálních tratích zajišťovat jiný dopravce. Hlavní hvězdou letošních nostalgických jízd byly soupravy tažené Bulíkem 464.008. Z Volar vyrážely hvězdicovitě do Nového Údolí, Kubovy Hutě anebo Chrobol. Vlakem jezdili i cestující v dobových kostýmech a zajištěna byla i doplňková přeprava jízdních kol. Podle Jiřího Kafky, ředitele českobudějovického Regionálního obchodního centra (ROC) Českých drah, byl navíc v Novém Údolí zajištěn přestup na ČD Šumava Bus na vrchol Třístoličnick. Mimochodem, autokar bude na místní přírodní dominantu zajíždět vždy o víkendech až do 15. září. (hol)



Na silně frekventovaném čtyřkolejném železničním přejezdu v jihomoravském dvojměstí Rájec-Jestřebí, který se nachází na prvním železničním koridoru, se stala nejen řada mimořádných událostí, ale současně tam v mnoha případech cestujícím ujíždí vlakové spoje. Na vině jsou takřka stále spuštěné závory, před nimiž se vždy čeká i několik minut. Podobně tak mohou před přejezdem uváznout i regionální autobusy zabezpečující přípoje na vlaky v rámci jihomoravského integrovaného dopravního systému. Protože je ve špičkách pracovních dnů přejezd takřka stále uzavřený, plánuje se jeho zrušení a nahrazení nadjezdem nebo podjezdem, jenž by navíc vylepšil dostupnost obou městských částí. Ty jsou nyní rozděleny železničními závorami. Navrhované zrušení úrovněového přejezdu vychází ze jména ze studie s názvem Analýza zvýšení bezpečnosti úrovněových přejezdů na tranzitních železničních koridorech z roku 2016. V rámci stavby má dojít i k úplné peronizaci celé stanice, čímž se odstraní úrovněové příchody na nástupiště. Navíc se zvýší nejen kapacita celé tratě, ale i maximální průjezdná rychlost ze stávajících 140 na 160 km/h, kterou mohou využít dálkové spoje jezdící mezi Brnem a Prahou. (mah)

Železniční přejezd v Rájci-Jestřebí bude zrušen

FOTO: ČD, SŽDC



# Budoucnost je v moderních vozidlech a technologiích

Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) v zemi denně vypravuje stovky vlakových spojů a pracuje na vylepšení svého vozidlového parku a nových odbavovacích technologiích. Současně se snaží být první volbou ve veřejné dopravě. S jakými problémy se potýká, ale i jaké má úspěchy partnerská společnost Českých drah, jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem ZSSK Filipem Hlubockým.

MARTIN HARÁK | FOTO: JAN CHALOUPKA

## Společnost ZSSK v poslední době začala používat označení národní dopravy, podobně jako České dráhy. Co bylo důvodem této změny?

Primárně jsme se chtěli odlišit od správce železniční infrastruktury – firmy ŽSR, s níž si nás společnost často plete. A také jsme chtěli zdůraznit naši roli celosíťového dopravce, který denně vypravuje více než 1 450 vlaků a současně poskytuje komplexní služby ve veřejném zájmu včetně zabezpečování mobility obyvatelstva v rámci celého Slovenska. V tomto kontextu se s hrdostí hlásíme k tomu, že jsme národní dopravce.

## Na sociálních sítích se ale objevují občas kritické připomínky na úroveň kvality cestování. Chystá společnost ZSSK nějaká zlepšení?

Jakýmkoli názorům lidí, kteří své zážitky sdílejí na sociálních sítích, neumíme zabránit. Kritické podněty však prošetřujeme a přijímáme potřebná opatření. Pokud jsou opodstatněné, omluvíme se. Je nutné si ale uvědomit, že pokud denně vypravujeme více než 1 450 vlaků, tak při takovém množství se vždy vyskytnou nějaké technické problémy. Například v zájmu zachování vlakového spoje nebo jeho kapacity, tedy aby se lidé mohli dostat do práce nebo do školy, jsme třeba nuceni nasadit starší vozy, což nám cestující vyčítají. Na druhé straně jsme pro zlepšení kvality cestování už mnohé učinili nákupem či modernizací vozidel. Vždyť jen v regionální dopravě jsme s pomocí eurofondů obnovili více než padesát procent vozidel.

## Plánujete posílení dopravy v okolí velkých měst? Nyní je vlak pro řadu lidí neatraktivní, když třeba přes víkend jezdí spoje jednou za hodinu nebo dvě. Například mezi Bratislavou a Pezinkem pendluje až desetinásobek autobusových spojů...

ZSSK má zpracovaný návrh na posílení a zahuštění pří městské dopravní obsluhy v okolí Bratislavy. Projekt uvažuje o zdvojnásobení kapacity během pracovních i víkendových dnů tak, aby byl na traťových úsecích během celého dne zabezpečený maximálně půlhodinový, respektive hodinový takt vlaků příměstské dopravy. Zároveň navrhujeme zavedení nových vlakových linek na území samotné Bratislavy. Výsledkem by měla být kvalitní, spolehlivá a v přijatelném čase dostupná železniční doprava, nezávislá na přetížených silničních komunikacích. Projekt je z pohledu dopravce a správce dopravní železniční cesty ŽSR ve finální fázi. Momentálně společně s objednatel, tedy ministerstvem dopravy, hledáme možnosti financování nárůstu dopravních výkonů.

## Ještě bych se vrátil k Bratislavě. Počítáte s vlaky s intervalem do patnácti minut nebo půjde o jiný koncept? Bude na tyto spoje stačit stávající infrastruktura, tedy propustnost tratí, kapacita zastávek?

V cílovém stavu plánujeme vybudování sítě městských vlaků, jejichž interval předpokládáme v rozmezí 15 až 20 minut. To však při dnešním stavu infrastruktury není možné.

Proto jsme zvolili variantu, která to umožňuje i za současných podmínek. Příměstskou dopravu mezi vlaky v okruhu 40 až 50 kilometrů zahustíme do maximálně třicetiminutového intervalu s přímým zaústěním do bratislavských stanic. Tím se podaří vytvořit přímá spojení okolí Bratislavy například s Petržalkou, kde se nachází jeden z největších bratislavských sídelních celků.

## Podle nového Plánu dopravní obsluhy by měla být v bratislavském regionu železnice nosným dopravním prostředkem až v roce 2030. Půjde o zapojení do integrovaného dopravního systému Bratislavského kraje? Jak to hodnotíte?

Zpracovaný dokument vnímáme kriticky, hlavně v oblasti koordinace dopravní obsluhy jednotlivými dopravci v přechodném období do roku 2030. Úspěch veřejné hromadné dopravy, v porovnání s individuální automobilovou dopravou, spočívá ve spolupráci, koordinaci a hledání společných řešení při zabezpečení dostupnosti a provázanosti systémů. Tento moment zmíněný Plán dopravní obsluhy zdůrazňuje až v pozdějším období, s čímž se neztotožňujeme. My jsme připraveni zabezpečit spolehlivou a kvalitní dopravní obsluhu integrovaného území při efektivní dělbě přepravní práce prakticky ihned. Plán dopravní obsluhy považujeme za ambiciózní, ale s nesprávně stanovenou etapizací jednotlivých opatření. Možnosti a postupné rozvojové kroky směřované k uskutečnění finálního stavu plánu dopravní obsluhy jsou výzvou pro dopravce, ale i pro správce dopravní cesty a jednotlivé objednavatele a koordinátora dopravy.

## U nových motorových jednotek řady 861 se bohužel projevuje velká poruchovost. Má ZSSK nějaký plán, jak eliminovat závady?

Jednotky řady 861 jsme nakoupili ve dvou sériích. Vážnější nedostatky se bohužel projevují u vozidel druhé série. Jde o poruchy vznětových motorů a chladicích okruhů. Na jejich odstranění pracujeme s výrobcem ŽOS Vrútky a subdávatelem komponentů, tedy motorů a převodovek, firmami MAN a Voith. Pro další jednotky budeme už smluvně od dodavatele požadovat, aby vozidla byla bezchybně provozovatelná 95 procent dní v roce.

## Když už jsme u vozidlového parku, jaké máte plány na jeho další obnovu?

ZSSK pracuje s koncepcí obnovy vozidel do roku 2030. Vozidlový park chceme obnovovat nákupem nejen nových loko-

ZSSK má zpracovaný návrh na posílení a zahuštění příměstské dopravní obsluhy v okolí Bratislavy. Projekt uvažuje o zdvojnásobení kapacity během pracovních i víkendových dnů.



## FILIP HLUBOCKÝ

Po vysokoškolských studiích na Univerzitě Komenského v Bratislavě a na britské University of Cambridge začal pracovat nejprve v advokacii a bankovníctví. Zabýval se akvizicemi a fúzemi významných společností na slovenském trhu a poskytoval právní poradenství u speciálních projektů. Od prosince 2006 do června 2016 pracoval v Železniční společnosti Cargo Slovakia (ZSCS) jako ředitel právního odboru a současně zastřešoval ve firmě právní poradenství. Od června 2016 je předsedou představenstva a generálním ředitelem ZSSK.

motiv a osobních vozů pro dálkovou dopravu, ale i elektrických a motorových jednotek pro regionální dopravu, včetně modernizace vytipovaných sérií lokomotiv a osobních vozů pro regionální dopravu. Současně chceme pronajmout vozy speciální stavby pro noční spoje. Řada projektů je již rozběhnutých a další připravujeme. Uzavřeli jsme například veřejnou zakázku na nákup pěti klimatizovaných vozů druhé třídy pro dálkovou dopravu na rychlost 160 km/h s možností opce na dalších třicet vozů. Z této třicítky by mělo být dvacet vozů druhé a pět první třídy pro rychlost 160 km/h, plus pět kusů „jedniček“ na rychlost 200 km/h. Podobně jsme uzavřeli soutěž na dodávku 21 motorových jednotek pro regionální dopravu na Zvolensku, které budou spolufinancované z fondů EU. Ještě bych chtěl připomenout přípravu soutěžních podkladů na pořízení 25 elektrických jednotek pro žilinský region. A nedávno jsme vyhlásili veřejnou zakázku na pronájem moderních lokomotiv pro vnitrostátní dálkovou dopravu na rychlost 160 km/h.

### **Plánujete nějaká zlepšení v oběhu vozidel? Slovenská vozidla jsou běžně méně využívána než například u nás v ČR.**

Česko má dvojnásobek obyvatel a hustší síť tratí a také počty vlaků. Pokud bych to porovnal se slovenskými poměry, vlaků je na Slovensku oproti ČR asi pětina. I na lokálních tratích se v Česku jezdí zpravidla každou hodinu. Na porovnatelných tratích jsou i počty vlaků u nás výrazně nižší. Je to ovlivněné hlavně technickými možnostmi infrastruktury, jako je například rychlost nebo kapacita odstavných kolejí. Je jasné, že při větším objemu přepravních výkonů umí České dráhy udělat efektivnější oběhy. Naše vozidla jsou nastavena na nejvyšší možný kilometrický průběh. To, že je nižší než v Česku, vyplývá z limitního počtu vlakokilometrů, které si objednává stát prostřednictvím ministerstva dopravy. Kilometrický proběh vozidel na Slovensku se nedá zvýšit, pokud trasování vlaků bude podmíněno pouze přepravou cestujících ve špičkách pracovních dnů. Pro efektivnější využití vozidel je potřebné vytvoření tras vlaků mimo přepravní špičky. To ale není možné bez navýšení vlakokilometrů.

### **Plánujete zavádění nových způsobů elektronické platby za jízdenky?**

Elektronizace prodeje jízdních dokladů je budoucností veřejné dopravy, a to nejen na Slovensku. Začátkem června jsme spustili službu SMS lístok pro osobní vlaky na celém Slovensku. Tato služba si našla rychle celou řadu uživatelů. Už nyní mohou říci, že co nejdříve představíme nové a vylepšené možnosti nákupu jízdních dokladů přes internet a mobilní zařízení, které urychlí a zjednoduší nákup jízdenek. Tím ale nic nekončí. Technologie jdou rychle vpřed a my bychom rádi využili potenciál ukrytý jak v mobilních telefonech, tak například v NFC. Věřím, že vše bude co nejdříve. ◇





Web a e-shop Českých drah je uživatelsky dobře přístupný i zrakově postiženým cestujícím. Experti ČD při vývoji spolupracovali mimo jiné také s Janem Balákem a Radkem Pavlíčkem, specialisty na přístupnost právě pro tuto skupinu uživatelů. Stránky lze nyní relativně snadno používat i se speciálními čtečkami.

## NEHODNOTÍME, ALE POPISUJEME

Na snadnou dostupnost aplikace i pro zrakově postižené má vliv celá řada faktorů. Často proto nelze jednoduše říci, zda daný web je, či není přístupný. „Můžete mít cestujícího, který si jde na web jen koupit lístek. To se mu podaří, a tak jej vyhodnotí jako přístupný. Pak ale najdete fandu, který využívá všechny nabízené funkcionality, a ten vám řekne, že web je nepřístupný, protože nemohl lístek koupit současně i svému kamarádovi. Nemohl přidat oblíbeného cestujícího,“ vysvětluje Radek Pavlíček. Naštěstí existují doporučení, jak tvořit web tak, aby lidem se zdravotním postižením neházel klacky pod nohy. A vývojáři na ně vcelku reflektují. České dráhy jsou navíc jedním z mála velkých subjektů, které se takovými podněty zabývají.

ci, případně gesta na dotykových zařízeních, a web procházejí lineárně. Důležitou pomůckou pro orientaci na webové stránce je proto její promyšlené strukturování. To by mělo být takové, aby z něj zrakově postižený uživatel snadno pochopil, co vše se na stránce nachází. Aby bylo možné se na webu pomocí čtečky obrazovky optimálně pohybovat, musí být informace dostatečně a vhodně uspořádány. Pro běžné uživatele jsou nadpisy vizuálně zvýrazněné, ale čtečka si s nimi neporadí. „Stránka může být na úrovni zdrojového kódu vytvořena tak, aby nadpisy byly přístupné i pro uživatele čteček,“ vysvětlil Radek Pavlíček. Lze si to představit jako obsah knížky, kdy jednotlivé nadpisy odpovídají názvům jednotlivých kapitol.

Běžný uživatel si v takovém případě žádné změny ne všimne, tyto úpravy se zpravidla odehrávají na úrovni zdrojového kódu. „Je to tedy něco, co se většinou autoři stránek nebrání udělat, protože tyto změny nemají vliv na vizuální podobu stránky,“ zmínil Pavlíček. Kolize však mohou nastat při úpravách pro slabozraké uživatele. U nich se tyto požadavky mohou týkat například nedostatečného kontrastu nebo příliš malého písma.

## Pokračují dál

Národní dopravce na potřeby zrakově postižených uživatelů myslel už v době programování, tedy dávno před jarním spuštěním nového webu. Experti ČD totiž loni na podzim zveřejnili výzvu, aby se přihlásili betatesteři. A mezi nimi byl i Jan Balák. „Ze začátku byly stránky obtížně ovladatelné klávesnicí a nebyl přístupný třeba našeptávač. To už je opraveno, nyní se dozvím, kterou stanicí mám vybranou. Dříve mi web nabídl dvanáct položek, ale fakt, že jsem vybral Prahu hlavní nádraží, jsem se dozvěděl až po stisknutí klávesy Enter,“ popsal Balák jeden z vyřešených zádrhelů. Web se však bude z hlediska přístupnosti ještě dále vylepšovat. ◆

# Nákup jízdenky je pohodlný i pro zrakově postižené

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Nevidomí a slabozrací by neměli mít problém se orientovat na novém webu a e-shopu Českých drah. Na jeho vývoji se totiž podíleli i specialisté na přístupnost internetových aplikací Radek Pavlíček z brněnské Masarykovy univerzity a Jan Balák, sám těžce zrakově postižený. V tuto chvíli by měly být všechny klíčové funkce „čitelné“ i pro speciální hardware a software určený zrakově postiženým. Několikaměsíční práce však nebyla snadnou záležitostí. Mnoho běžných uživatelů navíc ani netuší, co vše musí web nabídnout a hlavně umět.

„Vývojářům jsme předali náměty na vylepšení stran přístupnosti. Hlavní požadavky jsou

nyní splněny,“ uvedl Pavlíček. „Ty, které mohly počkat, se nyní postupně řeší. Stále se však domlouváme na dalších detailech a web ještě více vylepšujeme,“ dodal. ČD totiž přináší další nápady na zlepšení. „S vývojáři jsme například řešili, že nadpis Aktuality je od okolního textu odlišen pouze barvou a velikostí textu, ale já se o tom, že je to nadpis, nedozvím. Jedinou možností je celou stránku projít a tuto část ručně dohledat. To je zdlouhavé, přitom stačí na úrovni zdrojového kódu používat relevantní HTML značky,“ komentoval Balák.

## Struktura rovná se obsah

Na vysvětlenou: nevidomí při práci s počítačem nepoužívají myš, ale jen běžnou klávesni-

## DU DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Problematika ochranného pásma dráhy a přerostlé zeleně je stále aktuální. Poznat to lze především v tomto období. Některé větve stromů nepříjemně zasahují do jízdního profilu vlaků. O padání stromů na tratě při silných bouřkách, které byly v letošním létě opravdu časté, ani nemluví. Proto vlastníci předmětných pozemků dostávají výzvy k odstranění určitých dřevin, které přímo ohrožují nebo mohou ohrozit bezpečnost železničního provozu. „Bohužel nezřídka se stává, že je taková výzva ignorována. I proto jsme poprvé v historii Drážního

úřadu během hlavních letních prázdnin přistoupili k exekuci rozhodnutí,“ oznamuje ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Pokud vlastník pozemku nesplní nařízení z vydaného rozhodnutí pokáčet pro železnici nebezpečné stromy, může Drážní úřad přistoupit k samotné exekuci, která ovšem v důsledku omezuje možnost nakládat s majetkem vlastníka pozemku. „Jednoznačně jde o donucovací prostředek, který napomůže k vymáhání již existujícího a pravomocného rozhodnutí správního orgánu,“ doplňuje Jiří Kolář.



# Brno se připravuje na velká omezení

Železniční doprava v jihomoravské metropoli zažívá během výluk letos v létě zatěžkávací zkoušku na to, co se bude odehrávat v následujících dvou letech. V příštím roce se na šest měsíců změní režim jízdy vlaků z Třebíče a Moravských Bránic, které mají zajíždět na dolní nádraží. Navíc pak bude po celý rok 2019 významně omezen provoz na brněnském hlavním nádraží. Tým pracovníků Českých drah a SŽDC již intenzivně pracuje na přípravě výlukových plánů tak, aby byla regionální, ale i dálková doprava co nejméně zasažena.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Už dnes je jasné, že zajištění bezchybného provozu při obou velkých výlukách nebude jednoduché. Železniční uzel Brno je komplikovaný sám o sobě, zvláště pak, pokud se jakýmkoli způsobem naruší jeho provoz. Aby se co nejlépe eliminovaly negativní dopady na cestující i na železniční zaměstnance, začalo se s přípravnými pracemi. Léto využili stavbaři ke kolejovým úpravám mezi brněnským hlavním nádražím a stanicí Brno-Židenice. Konkrétně šlo o rekonstrukci kolejového svršku a spodku, a také o sanaci pražského viaduktu. Během letošní výluky bylo navíc kompletně zmodernizováno celé 4. nástupiště na brněnském hlavním nádraží. V další stavební „sezóně“ dělníci opraví mosty přes Hybešovu a Křídlovickou ulici, výhybky pod stavebním 5 a na instalují elektronické zabezpečovací zařízení nejen na brněnském hlavním, ale i na přilehlých odstavných nádražích.

## Příští rok zcela jinak

Na jaře příštího roku se dají stavební firmy v Brně opět do díla. Tentokrát bez omezení provozu osobní dopravy. Během několika měsíců by na dolním nádraží mělo vzniknout druhé ostrovní bezbariérové nástupiště, a to včetně podchodu, aby na něj mohly zajíždět regionální vlaky linek S4 a S41 od Moravských Bránic, včetně rychlíků linky R11 ze směru Jihlava a Třebíč. Vylepšené „dolní“ by mělo být připraveno na ostrý provoz do půlky července 2018. V té době totiž bude zahájena první část rekonstrukce mostů přes ulici Hybe-

šovu a Křídlovickou, která znemožní příjezd vlaků z Třebíče a Moravských Bránic na hlavní nádraží. Současně se má rekonstruovat třetí traťová kolej, která směřuje z Brna-Horních Heršpic až na hlavní nádraží, včetně obou kusých nástupišť na brněnském hlavním nádraží. Tato půlroční výluka má skončit 15. prosince 2018 a vzápětí začne speciální režim v celém uzlu, jaký Brno ještě nepamatuje. Hlavně co do délky trvání – další výluka bude trvat přesně celý rok.

## Na hlavní nádraží jen omezeně

Od poloviny prosince 2018 se uskuteční druhá část rekonstrukce mostů, která přinese speciální režim. Prakticky po celou dobu platnosti jízdního řádu 2019 nebude možné přijet do Brna hlavního nádraží ze směru Modřice, Brno-Chrlice a Brno-Slatina. Koleje u všech čtyř průjezdných nástupišť se tedy „od severu“ stanou kusými, čímž se omezí provoz i z Brna-Židenic. Odtud budou moci přijet pouze vratné soupravy. Na začátku platnosti nového jízdního řádu 2019 se vyloučí hlavní traťové koleje směřující z brněnského hlavního nádraží do stanic Brno-Horní Heršpice a Brno-Chrlice a také do dopravní Brno-Černovice. Tím budou všechny tratě směřující na jih, respektive východ od Brna, zcela odříznuty. Podle odborníků z pracovního týmu ČD – SŽDC jiná možnost z technologických důvodů ale neexistuje.

Jak tedy bude provoz vypadat? Vlaky linek S4, S41 a R11, tedy ze směru Moravské Bránice, resp. Jihlava a Třebíč, se vrátí zpět do tradičních pozic na hlavním nádraží, tj. ke kusemu 5. a 6. nástupišti. Na hlavní nádraží bu-



dou navíc od „severu“ přijíždět jednotky InterPanter, které zabezpečují dopravu na lince Praha – Pardubice – R19 Brno a regionální spoje S2 z Letovic, vedené RegioPantery. A proč jen Panteři? Důvod je jednoduchý – jde o obousměrné vlaky, které nemusí jako běžné soupravy objíždět lokomotiva. Koleje na všech čtyřech běžně průjezdných nástupištech se totiž stanou z jižních směrů kusými s nulovou možností objíždění souprav.

## Dálkové spoje přes dolní nádraží

Všechny ostatní vlakové spoje doznají menších či větších změn. Nejpodstatnější změnou bude převedení veškeré dálkové dopravy vlaků EuroCity a railjet opět přes brněnské dolní nádraží, podobně jako tomu je během výluk v letošním roce. Tyto vlaky budou opět zastavovat i ve stanicích Židenice. Z dolního nádraží, vybaveného odpovídajícím ostrovním nástupištěm, bude navíc odjíždět linka R13, která směřuje z Brna přes Břeclav do Olomouce, a zastaví zde i linka S3 z Tišnova do Břeclavi. Další zásadní změnou je ukončení rychlíků linky R9 ze směru Praha a Havlíčkův Brod v Brně-Králově Poli. „Es dvojka“ bude navíc rozdělena na dvě větve – již zmínovaná severní větev skončí na hlavním nádraží a jižní pojedou pouze v úseku Křenovice – Brno-Chrlice. Pracovní tým ještě připravuje možnost odklonění rychlíkových linek R8 a R12, tedy ze Šumperka, resp. Ostravy a Bohumína do stanice Brno-Královo Pole. Plánuje se i varianta ukončení vlaků z Uherského Brodu a Kyjova v Brně-Slatině. Výluková opatření budou ještě precizována. ♦





# ČD rozšíří nabídku doplňkových služeb

Národní dopravce od září vylepší nabídku stávajících doplňkových služeb. Služba ČD Minibar se objeví ve více vlacích, automaty ČD Snack najdou místo v dalších InterPanterech. Novinkou budou i noviny zdarma v první třídě většiny rychlíků vyšší kvality.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

České dráhy s příchodem září pozmění a doplní řadu nabízených služeb. Největších změn dozná především catering. Novinkou je i rozdávání denního tisku cestujícím v první třídě většiny rychlíků vyšší kvality. Zmíněná služba tak například doplňuje svou obdobu ve spojích SC Pendolino. „Vycházíme vstříc cestujícím. Zároveň chceme, aby veškeré naše služby byly stále na vysoké úrovni a v co největším počtu vlaků. Cestování v 1. třídě dále ztraktivňujeme. Věřím, že změny naši cestující ocení,“ uvedl Michal Štěpán, člen představen-



stva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Přinášíme ucelený přehled změn, které nastanou na dálkových spojích z Prahy do Ostravy, Brna, Českých Budějovic, Luhačovic a Hradce Králové.

## Změny v minibarech

Po ukončení výluky v brněnském uzlu od 11. září na expresích 570, 574 a 577 dopravce opět zavede službu ČD Minibar. „V první třídě vlaků EC 277, IC 578 a railjet 73 bude na palubě stevardka,“ připomněl další změny Petr Vondráček, vedoucí oddělení produktů ČD s tím, že naopak rychlíky vyšší kvality jezdící mezi metropolí a Plzní zůstanou v tomto směru beze změn. Se začátkem září si budou moci cestující zakoupit drobné občerstvení v minibaru i ve vlacích Rx 882/889 a Rx 885/886, R 921 – R 932, R 935, R 940 – R 944 a R 946 – R 948.

Další změny nastanou na spojích EC 110 a 111, kde budou nahrazeny restaurační vozy ČD se servisem JLV restauračním vozem polského dopravce PKP IC se servisem WARS. Ve spojích EC 112/113 se místo jídelních vozů objeví služba ČD Minibar, která by měla být k dispozici v úseku Praha – Ostrava. Minibar

naopak zmizí z nočních vlaků EN 442/445, kdy občerstvení zajistí posádky ze sousedních lůžkových a lehátkových vozů.

## Noviny v Rx

Pozadu nezůstávají ani jednotky InterPanter. Tento měsíc totiž národní dopravce ve spolupráci s výrobcem Panterů do jednotek postupně nainstaluje potravinové automaty s různými pochoutkami a chlazenými nápoji. „Služba ČD Snack se tak po lince R13 rozšíří i na linku R19, tedy na rychlíky vyšší kvality jezdící mezi Prahou, Českou Třebovou a Brnem,“ připomněl Michal Štěpán. Úplnou novinkou je poskytování denního tisku cestujícím v první třídě v rychlících vyšší kvality, vyjma spojů obsluhovaných InterPantery, kde je plná vybavenost wi-fi a jsou zde připravovány prvky palubního portálu.

S 10. prosincem bude pak služba ČD Minibar zavedena do všech vlaků kategorie R na lince z Prahy do Hradce Králové. Na stejný den je naplánováno rozšíření minibarů do všech vlaků kategorie Rx na lince R18 v úseku Praha hl.n. – Píseň a dále ve/ze směru Luhačovice/Zlín.

## LEDOVÝ ČAJ, PIVO, CROISSANT I LENTILKY

Z drobného občerstvení ČD Minibaru obsluha nabízí cereální tyčinky, croissant, lentilky, slané tyčinky, Tatranky, bonbony, žvýkačky nebo arašidy. Ceny se pohybují od 10 do 20 korun. Chlazené nápoje zastupují produkty Budějovického Budvaru a Plzeňského Prazdroje, v nabídce bude i nealko pivo, cider, ledový čaj, Kofola, džus, voda a ledová káva. Na jižních expresích není Plzeň a Birell v nabídce, naopak je rozšířena nabídka Budvaru. Milovníky vína potěší Müller Thurgau či Frankovka do 40 korun. V nabídce teplých nápojů nechybí káva, cappuccino, čokoláda nebo čaj. Šálek vždy za pouhou desetikorunu. Oblíbenou položkou zůstává rozpékané slané a sladké pečivo, obvykle plněné. Na výběr je šunka a sýr, špenát, kuřecí maso, tvaroh, čokoláda nebo duo pudink s jahodou. Porce stojí 17 korun. Další informace najdete na webu [www.cd.cz/minibar](http://www.cd.cz/minibar).

## NÁRODNÍ DOPRAVCE POSÍLÍ NA KONCI PRÁZDIN OBSAZENÍ POKLADEN

V souvislosti s blížícím se koncem prázdnin a začátkem nového školního roku očekávají České dráhy podobně jako každý rok opět zvýšený zájem dětí a studentů o cesty vlakem. Národní dopravce proto již tradičně personálně posílí pracoviště, kde jsou cestující odbavováni jízdními doklady nebo kde se vyřizují žádosti o žákovské průkazy. Služby budou moci naši zákazníci využít podle předpokládané vytíženosti jednotlivých lokalit od 24. srpna do 8. září, zejména pak na samém počátku školního roku, tedy v pondělí 4. a v úterý 5. září. O konkrétních možnostech odbavení budou zákazníci informováni v jednotlivých stanicích. Rozšířená

pracovní doba nebo zvýšená kapacita přepážek, včetně případné výpomoci vlakových revizorů, bude k dispozici v následujících stanicích:

- Praha a Středočeský kraj – Praha hl. n., Benešov u Prahy, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Hořovice, Příbram, Kolín, Kutná hora hl. n., Poděbrady, Nymburk hl. n., Pečky;
- Plzeňský kraj – Plzeň hl. n., Klatovy;
- Jihočeský kraj – Tábor, Písek;
- Pardubický kraj – Pardubice hl. n., Česká Třebová, Choceň, Chrudim, Hlinsko v Čechách;
- Královéhradecký kraj – Hradec Králové hl. n., Týniště nad Orlicí, Jaroměř;
- Liberecký kraj – Liberec;
- Ústecký kraj – Ústí nad Labem hl. n., Litoměřice město;
- Jihomoravský kraj – Brno hl. n., Brno-Královo Pole, Blansko, Tišnov, Kuřim, Vyškov na Moravě, Veselí nad Moravou;
- Kraj Vysočina – Moravské Budějovice;
- Olomoucký kraj – Olomouc hl. n., Hranice na Moravě, Kroměříž, Nezamyslice, Prostějov, Přerov, Šumperk, Zábřeh na Moravě;
- Zlínský kraj – Vsetín, Staré Město u Uherského Hradiště, Otrokovice;
- Moravskoslezský kraj – Ostrava střed, Opava východ, Frýdek-Místek.

Žákovské jízdné je poskytováno žákům a studentům do 26 let na základě výměru Ministerstva financí České republiky. Nárok na žákovské jízdné musí být prokázán žluto-modrým žákovským průkazem u žáků do 15 let a naopak oranžovým u studentů od 15 do 26 let. Sleva je poskytována při dojíždění žákům prezenční formy studia z místa trvalého bydliště do místa školy/místa praktického vyučování, a to v trase nejkratší nebo časově nejvýhodnější. Žáci či studenti, kteří vlastní In Kartou zhotovenou po 1. 6. 2015 (tzv. druhé generace), si mohou žákovský průkaz na pokladnách ČD nechat „nahrát“ na In Kartou. **VÍTĚZSLAV FREMR, TOMÁŠ VYBÍRAL**





# DÁLKOVÁ DOPRAVA V ČESKU POD TAKTOVKOU TAKTU

V městské hromadné dopravě pravidelné intervaly už nepřekvapí asi nikoho. Kdy přijede metro, autobus či tramvaj, si tak můžeme snadno spočítat. Ale co na železnici? V posledních letech se však i zde stává trendem jezdit v taktu. To, s čím kdysi přišli například ve Švýcarsku, v Německu či Nizozemí, se již pevně zakotvilo také v tuzemsku. Vlaky tak u nás podobně jako spoje v MHD jezdí v přesných rozestupech.



MICHAL DRÁBEK, ZDENĚK MICHL | FOTO: ČD

Kdykoli, odkudkoli, kamkoli, pohodlně, přímo a srovnatelně rychle jako autem. Tak vypadá atraktivní veřejná doprava z pohledu cestujícího. Na hlavních relacích mezi největšími sídly, zpravidla propojenými tratěmi s dostatečnou rychlostí a kapacitou, to není problém. Pokud však lidé míří do mnoha vzdálených cílů, lze jen těžko na takovou poptávku odpovědět častými přímými spoji. Můžeme tedy cestující přesvědčit, aby vlakem jezdili jako MHD, optimálně využili linky mezi uzlovými stanicemi a v nich přestupovali na návazné spoje? Ano, ale je nezbytné mít přehlednou nabídku linek, intervalů, garantované přestupy, propracovaný informační systém, atraktivní celkové cestovní doby, kvalitu a cenu. V Německu, Nizozemí, Švýcarsku a ve stále více dalších zemích je to dnes běžná praxe. Ale i ČR je v rámci střední a východní Evropy dobrým příkladem.

### Průkopníci ve Švýcarsku

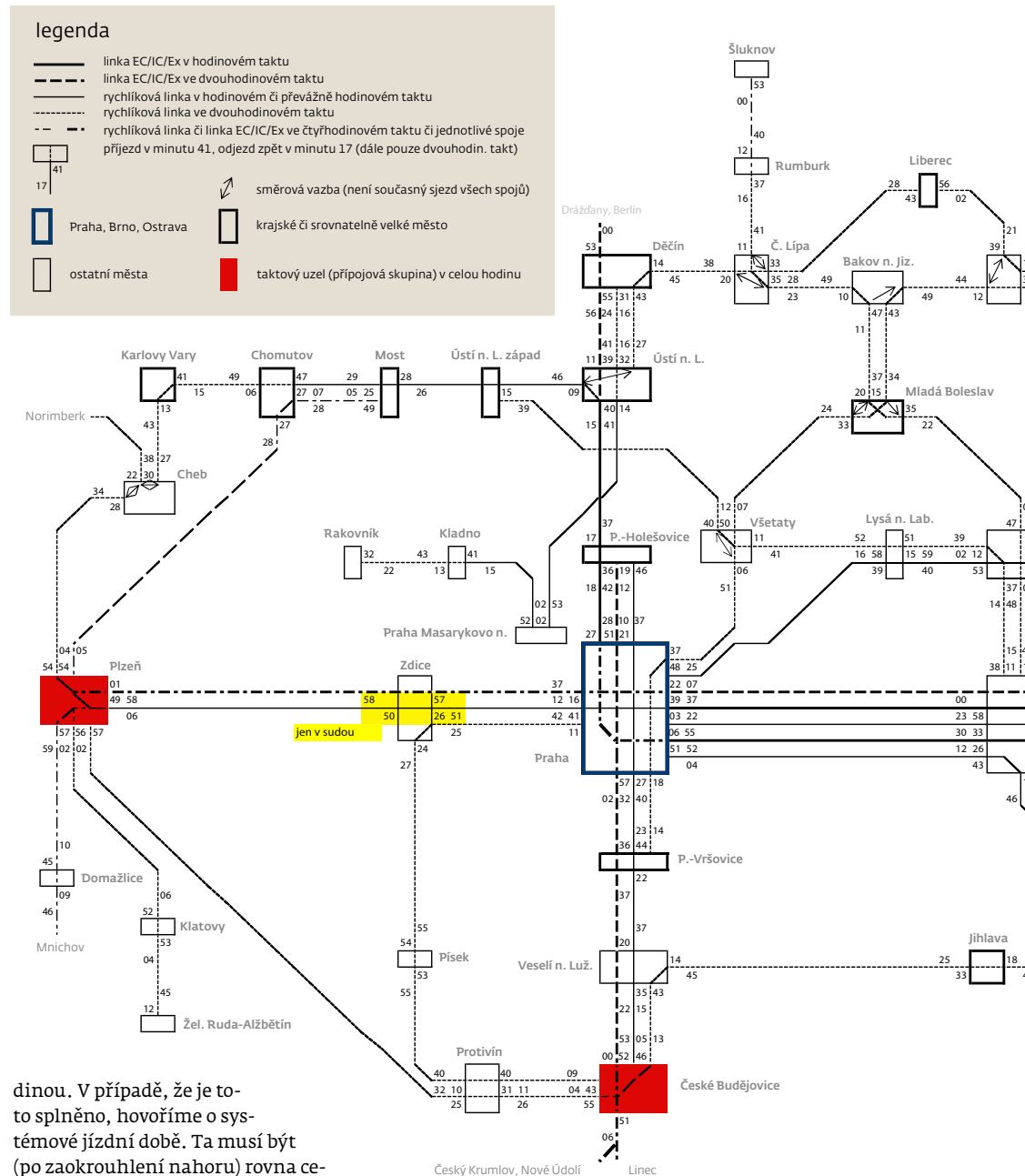
První revoluční změnou, která se na švýcarských železnicích začala zavádět v 70. letech minulého století, bylo seřazení jednotlivých vlakových spojů do pravidelných linek, jejichž trasa zůstává po celý den neměnná. Dalším milníkem se stalo u každé linky zavedení pravidelného hodinového (případně dvouhodinového) intervalu. Na principu linek v pravidelném intervalu a skupiny přípoju do všech směrů, které se odehrají najednou, pak vznikl integrovaný taktový jízdní řád, někdy též uváděný jako integrální taktový grafikon. Nádraží, kde takto přípoje fungují alespoň ve třech směrech, se nazývá taktový uzel. V uzlu se všechny přípojně vlaky sjedou a po umožnění vzájemného přestupu znovu rozjedou do všech těchto směrů. Každá tato přípojová skupina se periodicky opakuje.

Aby tyto návaznosti vznikaly systematicky v uzlech, je třeba linky provozovat ve shodném (nebo aspoň násobném) intervalu (taktu) podle symetrického jízdního řádu (vlaky téže linky se potkávají ve stejnou minutu, zpravidla „v celou“). Ukázkovým taktovým uzlem dálkových vlaků v Česku je stanice Plzeň hl. n. Vždy pár minut před sudou celou hodinou (tedy např. před 8., 10. či 12. hodinou) se do stanice sjedou rychlíky z Prahy, Českých Budějovic, z Chebu a někdy i z Mostu, případně vždy po čtyřech hodinách expresy z Bavorska. Kolem sudé celé hodiny pak mohou cestující mezi všemi těmito vlaky přestupovat. Pár minut po sudé celé se pak zmíněné dálkové vlaky do těchto směrů téměř najednou rozjedou. Zajištěna je rovněž přestupní vazba na velkou část osobních vlaků, které však do plzeňského uzlu přijedou o něco dříve a podle zásady jednotné osy symetrie pak ze stanice odjedou o něco později než vlaky dálkové.

Obdobným taktovým uzlem je stanice České Budějovice. Na sudou celou hodinu se sjíždějí rychlíky z Prahy a Plzně a Brna (přes Jihlavu). Občas se k nim přidávají ještě expresy z Lince, které však přijíždějí někdy na sudou, jindy na licho celou hodinu, a jeden pár expresů ve směru Český Krumlov či Nové Údolí. Na tento taktový uzel zpravidla v obou směrech navazují osobní vlaky směr Černý Kříž a Summerau.

Pokud chceme mít taktový uzel v Plzni i v Českých Budějovicích, potřebujeme, abychom při odjezdu z Plzně hlavního nádraží po celé hodinu do Českých Budějovic přijeli opět před celou ho-

## Aktuální schéma taktové dopravy v ČR



dinou. V případě, že je to splněno, hovoříme o systémové jízdní době. Ta musí být (po zaokrouhlení nahoru) rovna celočíselnému násobku poloviny intervalu mezi spoji. Jedině tehdy se v uzlu potkají vlaky do všech směrů, a vzniká tak optimální návaznost mezi všemi směry.

Pokud by rychlík do Českých Budějovic přijel až v desáté minutě, není již možné naplánovat přípoje do všech směrů. Někdy to lze vyřešit nasazením jiného vozidla nebo vypuštěním zastávek, v principu ale taktový jízdní řád klade podmínky na trati, což je potřeba při jejich modernizaci zohlednit. Naštěstí dnes již projekty modernizovaných i nových tratí, včetně těch vysokorychlostních, standardně počítají s požadavkem na systémovou jízdní dobu.

### Jak to začalo v tuzemsku

V bývalém Československu se taktový jízdní řád s přípojovou skupinou objevil nejprve u nočních

linek městské hromadné dopravy ve velkých městech. Na železnici se sice plánovaly přípojové skupiny vlaků, ale jejich interval nebyl pravidelný. První vlašťovkou pravidelně rozprostřených spojů na železnici se stal intervalový jízdní řád příměstských vlaků na trati Praha – Kolín koncem osmdesátých let, kdy tyto vlaky začaly jezdit každou hodinu, ve špičce pak po půlhodině. Po politických změnách v celém někdejší východním bloku se i u nás od začátku devadesátých let začaly objevovat vlaky vyšší kvality kategorie EuroCity. Zprvu jezdily mezi Prahou a Vídní a později i mezi Hamburkem, Berlínem a Budapeští. Mezi Prahou, Brnem a Břeclaví postupně tyto vlaky vytvořily pravidelný dvouhodinový takt, který již nějakou dobu fungoval v soused-

### Plzeň



lichá :07  
sudá :02

1:53  
1:53

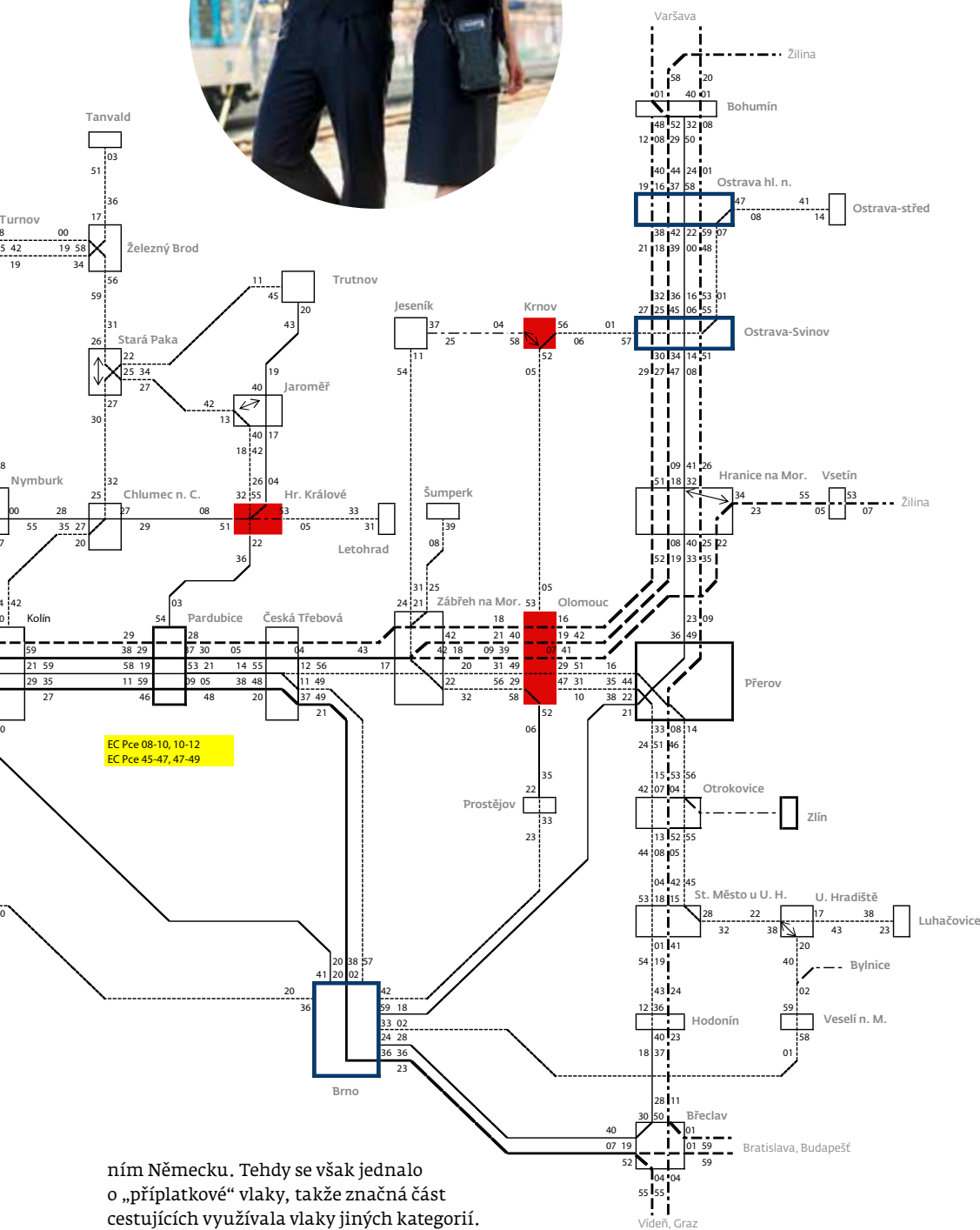
### České Budějovice



sudá :04  
lichá :55

Příklad systémové jízdní doby z hodiny mezi Plzní a Českými Budějovicemi





ním Německu. Tehdy se však jednalo o „příplatkové“ vlaky, takže značná část cestujících využívala vlaky jiných kategorií.

### Obrat v jízdním řádu 2005

Jízdní řád 2004/2005 byl ve znamení prvních soustavných změn v dálkové dopravě směřujících k systému síťového taktového grafikonu, které trvaly následující tři roky. Proto docházelo

lo v jízdním řádu ke zdánlivě nepochopitelným změnám. Vznikl tak základ pro provázaný systém taktové dopravy, který umožňuje síťovou dostupnost území a snazší navázání nižších segmentů (vrstev) obsluhy – regionálních vlaků

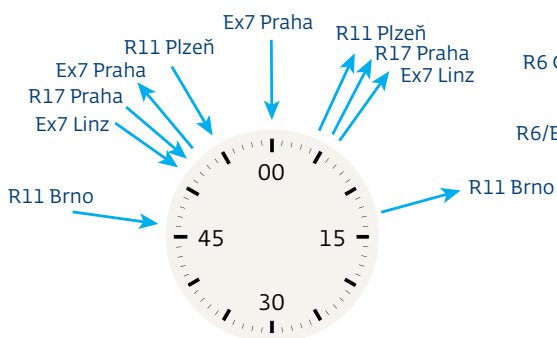


Schéma taktového uzlu dálkových vlaků v Č. Budějovicích

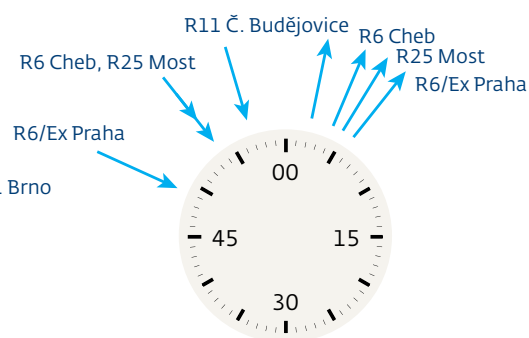


Schéma taktového uzlu dálkových vlaků v Plzni

či návazných autobusů. Dnes jezdí v taktu téměř všechny dálkové vlaky Českých drah objednané ministerstvem dopravy v závazku veřejné služby. I přes relativně malý nárůst cestujících je patrný dynamický růst tržeb. Rozevírající se nůžky těchto dvou ukazatelů jasně ukazují, že tahounem těchto tržeb je právě systematická dálková doprava, prodlužuje se střední vzdálenost cesty a značný počet cestujících dojíždí vlakem denně i hodinu v jednom směru.

### Kde jsme nyní?

Přesný hodinový takt po celý den je v dálkové dopravě dodržen například mezi Prahou a Ústím nad Labem, mezi Prahou a Plzní nebo na lince Ex3 mezi Prahou, Pardubicemi, Brnem a Břeclaví. Z Prahy tyto expresní vlaky vyjíždí v pracovní dny bez výjimky každou hodinu od 4:52 do 18:52 (stav před výlukami). Z Brna pak vyjíždí první v 5:38 a poslední ve 20:38 hod, opět bez výjimky každou hodinu. Tato poměrně častá spojení jsou proložena několika špičkovými expresními spoji, které odjíždějí z Brna v 9. a z Prahy 19. minutu po celé. Obdobně jsou do přesného hodinového taktu proloženy linky Ex1 a Ex2 mezi Prahou a Českou Třebovou, odkud se již větví na dva dvouhodinové takt s odlišným zastavováním.

Efektivním kompromisem mezi četností obsluhy a finančními možnostmi objednatele je dvouhodinový takt, zahuštěný ve špičkách na hodinový. Takto je provozována například linka R9 Praha – Brno či R20 Praha – Děčín. Dvouhodinový, resp. hodinový takt spojí ale bohužel nebývá vždy beze zbytku dodržen.

Brzy ráno či pozdě večer je poptávka o tolik nižší, že mnohdy nemá smysl provozovat všechny dálkové linky na dané relaci. Expresní linka tak může zastavovat častěji a nahradit rychlík. Je však třeba ošetřit dosažení systémových přípojů v navazujících uzlech. Další častou odchylkou od taktu je úprava časových poloh v řádu minut z důvodu na straně infrastruktury či konstrukce jízdního řádu. Obecně jsou ještě přijatelné takové odchylky, které nenarušují systém přípojů. Vynechávky taktových spojení jsou mezi cestujícími poměrně nepopulární a v případě jízdy s jedním či dvěma přestupy mohou výrazně prodloužit cestovní dobu. Důvodem těchto vynechávek je jednak nízká poptávka (typicky v dopoledních hodinách), jednak snížení nákladů díky nižšímu počtu nasazených souprav. V rámci ČR nejspíše tyto vynechávky zcela nezmizí, je však vhodné minimalizovat jejich dopad na cestující.

Finanční kompenzace, kterou objednatel poskytuje smluvnímu dopravci, sice znamenají výdaje z veřejných rozpočtů, avšak garantují i spoje v okrajových částech dne, usnadňují tvorbu návazností a přípojních vazeb bez ohledu na kategorii vlaku a také umožňují cestování bez potřeby povinných rezervací. Objednaná dálková doprava tak představuje jeden systém, provozně i přepravně a až na výjimky tarifně propojený. Objednatel rovněž v rámci finančních možností určuje, v jakém taktu bude daná linka jezdit. Tyto kompenzace jsou de facto i náhradou za nedostatečně atraktivní infrastrukturu, na níž nelze oslovit tolik cestujících, aby byl provoz vlaku výnosnější.

Cestou k taktové dopravě se vydala i většina regionů, které objednávají osobní a spěšné vlaky, a to především na tratích s dostatečnou rychlostí







# Ovládá motoráky i hru na ukulele

Za texty a písně získal na různých folkových akcích po celé republice již několik ocenění. V roce 2013 vydal písničkář a skladatel a zároveň strojvedoucí CD v zácvičku René Souček debutové album *Fajne-Mjesto*, jehož kmotrem byl známý písničkář Slávek Janoušek a stejnojmenná skladba se loni stala oficiální hymnou Frýdku-Místku. Na město nedá dodnes dopustit a stále se tam rád vrací.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

René se narodil sice v havířovské porodnici, ale už jako úplně malého ho rodiče převzeli do Frýdku-Místku, kde vyrůstal. Ve dvanácti letech se rodina přestěhovala do Sviadnova u Frýdku-Místku, kde prožil pubertu. „Ve třinácti letech jsem držel poprvé v ruce kytaru, kterou mi koupil táta, a to byl začátek mé hudební éry. Další kytary mi už kupovala maminka,“ vzpomíná na muzikantské začátky. Písničkář hraje výhradně vlastní tvorbu na kytaru a v posledních sedmi letech i na havajský nástroj ukulele. Na ten se naučil nejprve píseň *Padá sníh, padá sníh, pojedeme na saňích*. A pak už to šlo samo.

## Nechybí ani autobiografie

Texty Reného Součka jsou ze života i s některými autobiografickými prvky. Vypointovanými písničkami baví publikum nejen v rychlejších veselém rytmu, ale i díky pomalým a dumavým rytmům. Reného na pódiích doprovází perkusista Marek Hlosta, hrající na cajon a djembe nebo také melodiku. V roce 2012 vznikla písnička *Fajne-Mjesto* popisující, jak autor vnímal okolní realitu. „V tu dobu jsem hrál na Fajném festivale ve Frýdku-Místku a k mému písni se přidalo asi 150 lidí. Od té doby se šířila, nejprve se stala hymnou neoficiální, a od roku 2016 dokonce hymnou oficiální. Skladba obsahuje různé malé příběhy nás obyčejných lidí pocházejících z Frýdku-Místku. Možná proto je tak oblíbená,“ vysvětluje René. Cédéčko s názvem *Fajne-Mjesto* se vyprodalo během jediného roku a vzhledem k tomu, že na koncertech neměl René už co nabízet, objevila se otázka, zda by nebylo vhodné nahrát nový disk. „Jelikož jsem písně na novou desku měl, nebylo o čem přemýšlet. A tak jsem letos na jaře vydal nový titul s názvem *Sto tisíc slov*. Dlouho jsem nepřemýšlel ani o tom, kdo mi desku pokřtí. Jaroslav Samson Lenk mi zprostředkoval milovanou kytaru, takže volba byla jasná a stal se kmotrem. Navíc si oblíbil mé písně i Jarek Nohavica, což vyústilo ve společný koncert, kde jsme se střídali, píseň po písni. Proto mi Jarek pokřtil CD na druhém křtu v Ostravě v klubu Heligonka.“



## Vášeň pro vlaky od mala

K železnici Reného přivedla babička, jež pracovala v ostravském lokomotivním depu. Jako malého ho nechala svést na lokomotivě – a bylo rozhodnuto. Po základní škole René odešel na železniční učiliště v Ostravě a vojnu si odkroutil u železničního vojska. „Asi by bylo divné, kdybych se z takového prostředí stal najednou třeba autobusákem,“ směje se René. K Českým drahám přišel od jiného dopravce, kde pracoval v nákladní dopravě jako vlakvedoucí a vozmistr. U ČD se momentálně zacvičuje na motorových lokomotivách a jednotkách různých řad – od Adély přes RegioNovy až po Břejlovce. „Elektriky jsou pro mě zatím jakási vyšší dívčí. Být strojvedoucím pro začátečníka znamená nakoupit spoustu podpůrných prostředků na paměť, třeba ginkgo bilobu nebo lecitin, to jsou nezbytnosti, zvláště je-li vám už přes čtyřicet. Co se týče zácvičku, tak samotné řízení mašiny by ještě šlo, ale toho učiva kolem na zapamatování je opravdu strašný ranec,“ svěruje se s nelehkým údělem. V minulém zaměstnání ho nejvíce písní napadlo, když pracoval jako staniční dozorce na stavědle, především na nočních směnách. „Nikdy jindy jsem neměl takový klid a čistou hlavu. Jako strojvedoucí v práci už ale asi nenapišu nic, protože tam budu mít dost co dělat. Musím dávat pozor na spoustu věcí, a hudba proto půjde stranou,“ dodává.

A jak se dostane Slezan z Frýdecka až do jižních Čech? Odpověď je jednoduchá. Šlo o lásku. „Moje dívka, dnes již manželka, pocházející z Českých Budějovic si přála, abych byl víc doma a nebyl pořád jednou nohou někde na cestě mezi Frýdkem a Budějovicemi. K tomu se naskytla příležitost udělat si kurz strojvedoucího, což bylo odjakživa mým snem, a situace se vyřešila,“ říká René. Navíc v jižních Čechách vládne podle něj větší pohoda. Na Ostravsku se prý jede, obrazně řečeno, na normy – jak není „narubane“, tak je po „premiach“. „Ale vtipné je, že třeba v depu v Plzni mi dodnes nevěří, že s mým „kratkým“ přízvukem bydlím u Českých Budějovic. Každou chvíli se mě pořád někdo ptá, odkud jsem, to slyším několikrát denně. Na provozní jednotce v Budějovicích jsou skvělí. Už se mně pomalíčku obrušuje i můj „kratky zobak“, tedy spíše prodlužuje. To mi říkají hlavně lidé z Lašska, ti to vnímají nejvíce,“ říká na závěr René Souček. ◆

## RENÉ SOUČEK

Pracuje na železnici od roku 1990. Začínal jako mechanik opravář kolejových vozidel. Postupně vystřídal profese posunovače, vedoucího posunu, vlakvedoucího, staničního dozorce a vozmistra. V roce 2016 nastoupil do kurzu na strojvedoucího v Provozní jednotce České Budějovice DKV Plzeň. Ve svém volnu se věnuje hudbě.





MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Před časem jsme v *Železničáři* uveřejnili souhrn několika vychytávek k modelovým kolejistům v měřítku TT. A na tento článek z čísla 9/2017 nyní navazujeme přehledem dalších zajímavých drobností, jejichž předlohy můžeme v reálném životě potkat. Ačkoli zpravidla nijak zvlášť nepřitahují naši pozornost, v podobě modelu je tomu právě naopak. Modelář se snaží právě tyto běžné a všední věci každodenního života aplikovat do kolejistě, a tím mu přidat na věrohodnosti a atraktivitě.

# Doplňky ke kolejistům podruhé



## Zetor 7211 (AP Modely)

Pro méně zdatné modeláře, případně pro ty, kteří se zatím v leptech moc jisti necítí, je v nabídce dalšího výrobce jednodušší (samozřejmě na úkor detailů) stavebnice Zetoru 7211. Tentokrát se jedná o čistě odlitkovou záležitost, stavba je tak mnohem snadnější a rychlejší. Výsledek přesto vypadá velice dobře. Kabina je v tomto případě plná, vyrobená z čiré pryskyřice. Samozřejmě to již nevypadá tak věrohodně jako model předchozí, ovšem při pohledu z běžné pozorovací vzdálenosti si toho ani nevšimnete. Určitě platí i zde, že je možné dosáhnout výborného výsledku bez větší časové, ale i finanční investice. Pozn.: Maják není součástí stavebnice, dal jsem jen průchod své tvořivosti a traktor dovybavil. Stejně tak lze doplnit například zpětná zrcátka, která se rovněž dají v podobě leptu samostatně pořídit.

## Maringotka (Miniatur)

K výše uvedeným traktorům se perfektně hodí stavebnice dalšího výrobce. Model maringotky od Miniatur je opět téměř celý z leptaného plechu, vyjma kol, která jsou odlévána. Stavba není nijak složitá, výrobce přikládá i srozumitelný návod včetně obrázků. Kdo se jej bude držet, nemůže nic pokazit. Jediným úskalím je správné vytváření střechy. Pro tento úkon má střecha podélné drážky, které sice neodpovídají realitě, ale díky nim jde ohýbání lépe. Navíc nepůsobí nijak zvlášť rušivě. Model bych doporučil mírně pokročilým modelářům. A pokud by někdo nechtěl klasickou maringotku, může si pořídit variantu včelín.





### Zetor 6945 (Body)

Kdo by neznal československé traktory Zetor? I dnes jich jezdí nespočet a svou pomalejší jízdou dovedou „potěšit“ zejména v místech, kde je není možné předjet. V měřítku TT je model k dispozici jako kombinovaná stavebnice z leptu a přesného odlitku. Stavebnice se vyznačuje velikou detailností, avšak díky tomu též vyšší náročností na stavbu, takže bych ji doporučil pouze zkušenějším modelářům. Ovšem větší pracnost je v případě úspěšného dokončení vyvážena naprosto perfektním vzhledem. Samozřejmostí je vybavená kabina, v balení naleznete i na míru vyrobené zasklení. Pro případ neúspěšného osazení skel je naštěstí ve stavebnici dvojmo. Z mého pohledu je to jedna z nejpovedenějších stavebnic dopravního prostředku.



### Unimobuňky (JM Detail)

Dalším velmi zajímavým doplňkem, který na trhu chyběl, jsou unimobuňky firmy JM Detail. K dispozici jsou pro modelové velikosti TT a Ho a výrobce je nabízí ve dvou typech a dvou provedeních, tedy vyšší a nižší, s obložením a bez obložení. Využití je naprosto univerzální. Nejčastěji jsou k vidění na stavbách jako ubytování, kancelář či šatna, dále v kempech nebo v zahradách. Nezřídka je lze spatřit i jako zmrzlinový stánek u silnice. Stavebnice je laserem řezaná z probarveného kartonu, takže ke stavbě postačí jen nářadí a lepidlo. Barvit není nic potřeba, tedy pokud se nerozhodnete k vlastní úpravě.

### Cirkulárka (Body)

U dříve zmíněného dřevníku by rozhodně neměla chybět cirkulárka. Člověk občas žasne, co všechno je možné z leptu vyrobit. Cirkulárka je opravdu propracovaná do detailu, nechybí ani vypínač, ani elektromotor sestavený z jednotlivých mosazných kotoučků, ani řemen pohánějící pilový kotouč. A když už jsme u toho kotouče, při sestavování buďte nanejvýš opatrní, neboť jsou na něm i zuby! Při kompletaci této stavebnice je nutno se vyzbrojit dostatkem trpělivosti, některé díly jsou opravdu velmi subtilní.



### Kapradí a devětsil (Hektor)

Železniční modelářství je obor stále více náročný na detailnost, ať už se to týká vozidel, budov, nebo provedení krajiny. Pro fajnšmekry je na trhu množství drobných doplňků, o nichž bychom před několika desetiletími ani neuvažovali. Mezi ně patří i nízké porosty, jako je např. kapradí nebo devětsil lékařský z leptaného plechu. O tom, že nadělají hromadu parády, není třeba pochybovat. Obrázky jsou dosti výmluvné. Jednotlivé rostlinky stačí nabarvit patřičným odstínem zelené, vyříznout z plata, vytvarovat dle potřeby a zasadit na vhodné místo. ♦



### Váha (Model Scene)

Mostní silniční váha se dříve vyskytovala snad v každém zemědělském družstvu, sběrně druhotných surovin, uhelných skladech či mnoha továrnách. Dnes je jejich výskyt výrazně nižší, jen ve svém bydlišti vím o dvou, které už dosloužily a byly zrušeny. To ovšem nijak nebrání tomu, abychom si takovou váhu umístili na své kolejiště. Velmi pěkný model nabízí ve všech třech velikostech firma Model Scene. Nebál bych se ji doporučit i méně zdatným nebo začínajícím modelářům, práce na modelu je radost a zároveň je to dobrá příležitost osvojit si na celkem jednoduché stavebnici modelářské techniky spojené se stavbou budov vyráběných technologií LaserCut.



### Závorářské stanoviště (KB model)

Jednoduchá stavebnice z nebarveného laserem řezaného kartonu starého dobrého stanoviště závoráře z dob C. a K. rakouské státní dráhy, které by nemělo chybět na žádném kolejišti. Stavba není nijak náročná. Je možné popustit uzdu fantazii a model postavit po svém, byť to poněkud odporuje normálím. Sám jsem se tohoto prohřešku dopustil a trochu se odklonil od předlohy jak barevně, tak konstrukčně, třeba provedením střešní krytiny. Na mém kolejišti je domek již opuštěný a částečně zarostlý, závorý totiž byly již dávno nahrazeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením VÚD.



# Za parními mašinkami do

Českomoravské pomezí v sobě skrývá nenápadné kouzlo, které stojí za to objevovat. Jde o jakousi pomyslnou osu romantických měst Polička, Svitavy a Moravská Třebová, kde se snoubí staletá historie s unikátními architektonickými skvosty. Pro milovníky železnice je v tomto kraji zcela nepochybně největší atrakcí parní průmyslová dráha v Mladějově na Moravě nedaleko Moravské Třebové. Tam se pochopitelně, podobně jako do všech zmíněných měst, dá dostat pohodlně vlaky Českých drah.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Putování po nepoznaných krásách Pardubického kraje začínám ve Svitavách, kam se lze jak z Prahy, tak i z Brna dostat pohodlně rychlíkovými jednotkami InterPanter. Na svitavském nádraží zastavují každou sudou hodinu. Pro fotografy jde navíc o vítanou možnost oba spoje nafotit spolu, neboť vlaky rychlíkové linky R19 Praha – Česká Třebová – Brno se zde pravidelně potkávají. Po nezbytném fotografování InterPanterů a přípojného RegioSpideru, který se na přípojně trase do Poličky pravidelně střídá s RegioNovou, se vydávám do města. Není to příliš složité – sejde se první ulicí kolmo od nádraží na hlavní ulici a po několika desítkách metrů je vpravo u parkoviště zkratka do centrální části města. Vede tudy i doporučený prohlídkový okruh, kde lze zhlédnout multifunkční centrum Fabrika, které vzniklo, jak název napovídá, z původní textilní továrny. Jde o dobrý příklad, jak využít původní průmyslové budovy, jež mnohdy končí pod radlicemi buldozerů.

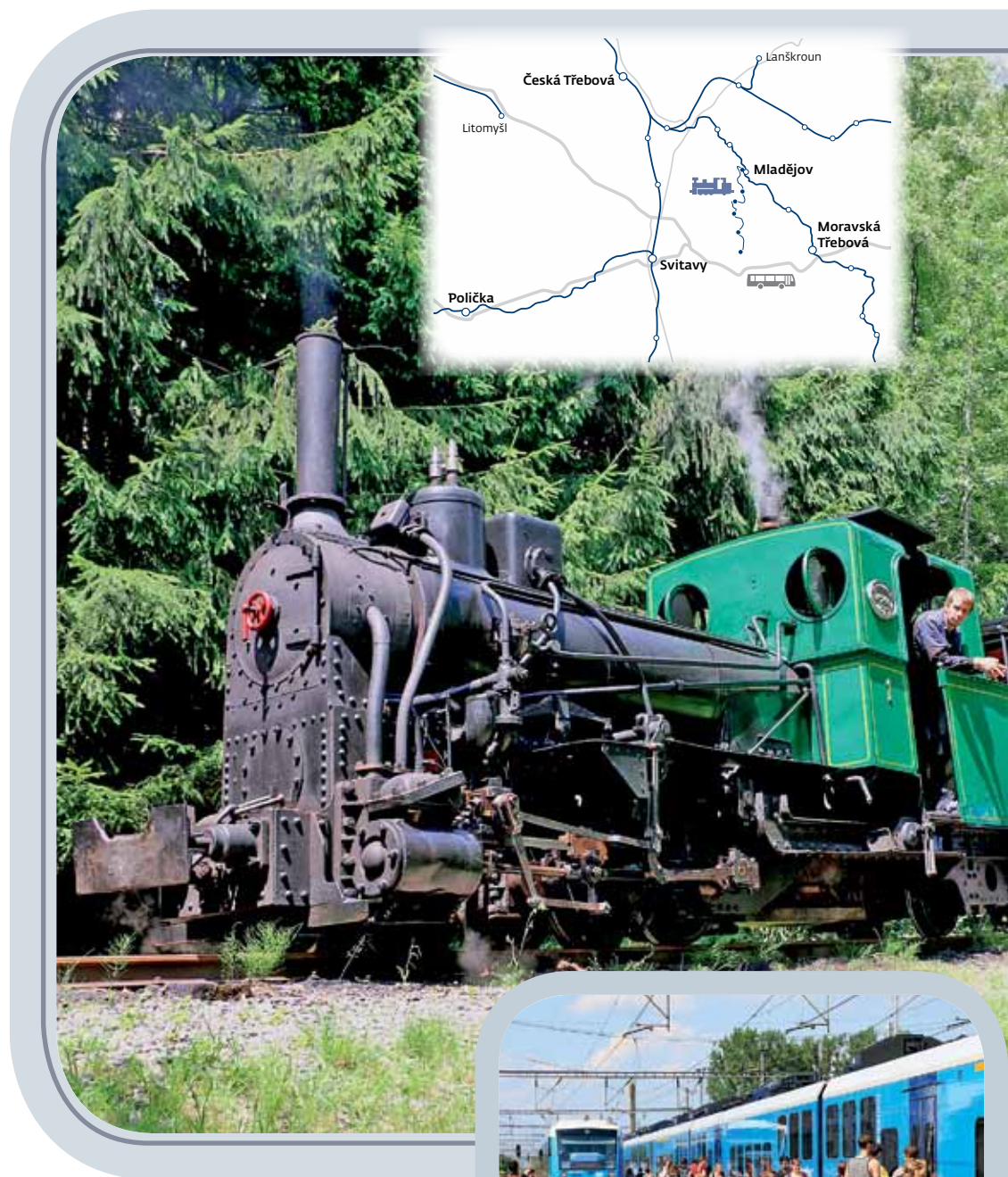
## Nejdelší podloubí ve Svitavách

Po chvíli se ocitám na svitavském náměstí, které se pyšní nejdelším oboustranným podloubím v celé republice. Procházím kolem pamětní desky ruského generála Alexandra Suvorova a zdejšího rodáka, prvorepublikového rektora ČVUT Viktora Felbera. V nedalekém domě U Mouřenína nacházím informační středisko a v přilehlé uličce Pod věží pak kouzelnou galerii obrazů Venkovka, která svým názvem jako by evokovala brněnskou galerii Vaňkovka. Je až s podivem, že originály obrazů visí nepoškozené a mohou dělat radost všem procházejícím... To by se nejspíše v jiných městech nestalo.

Pokračuji dále náměstím, mívám barokní kašnu svatého Floriána a původně gotický kostel Navštívení Panny Marie a opouštím centrální část po hlavní ulici nesoucí jméno prvního československého prezidenta T. G. Masaryka. Po krátké chvíli přicházím k parku Jana Palacha, kde na kraji sídlí Městský úřad, od něhož je to pár minut k památníku slavného rodáka Oskara Schindlera. Je poněkud ukrytý v zeleni, takže se raději doptávám místní mládeže, jež mě ale přesně navádí k tomuto uměleckému artefaktu. Umístěn je přímo u rodného domu zachránce 1 200 židovských obyvatel během holocaustu za druhé světové války.

## Rodiště Bohuslava Martinů

Městským prohlídkovým okruhem se ulicemi Dvořákovou a Palackého vracím zpět na náměstí a dále k nádraží, kde už na mě čeká Re-



gioSpider. Za necelou půlhodinku mě dopraví do sousední Poličky. Tam mohu mimo vyhlášeného a chutného pivního moku doporučit procházku historickým centrem, které je obklopeno dochovanými středověkými hradbami. Do města je to z nádraží opravdu pár minut, a pokud zvolíme trasu Nádražní a Eimovou ulicí, tak se po chvíli dostaneme do ulice Parkány. Tam se nacházejí zmíněné hradby a v další části i zachovalá část parkánové zdi. Další cestu volím podle vytištěného průvodce městem, který mě dovede k Centru Bo-

huslava Martinů, kde je současně Městské muzeum. Po chvíli již přicházím Václavskou ulicí k monumentálnímu kostelu svatého Jakuba. Právě v jeho věži se narodil světově proslulý hudební skladatel Bohuslav Martinů. Podívat se do ní je možné, ale pouze s oficiál-



# Mladějova



Zámek Moravská Třebová



Náměstí v Poličce



Kaple v Radišově

ním průvodcem z Městského muzea. Koho zajímá architektura, neměl by opomenout čtvrt rondokubistických domů s Masarykovou základní školou, které se nacházejí poblíž nábřeží Svobody za Synským rybníkem. Z centra města je to ale jen pár minut chůze. Podél rybníka a městských hradeb se nakonec vydávám ulicí Na Valech přes dendrologický naučný park a ulicí Na Bídě s dochovanými domky někdejší poličské chudiny zpět na nádraží.

## Na zámek do Moravských Athén

Zpět do Svitav se pro změnu dopravuji motorovou RegioNovou, ale k překlenutí dvacetikilometrové vzdálenosti do Moravské Třebové vezmu zavděk regionálním autobusem, neboť tudy bohužel žádné koleje nevedou. Autobusy ale jezdí poměrně často a za dvacet minut vystupuji na autobusovém stanovišti v Moravské Třebové. Město bylo založeno v polovině 13. století českým šlechticem Borešem z Rýzmburka a později bylo známé jako centrum vzdělanosti a umění s přізviskem Moravské Athény. Po bitvě na Bílé hoře vznikla v městě řada staveb v barokním slohu. Dnešní historické centrum a nedaleký Křížový vrch jsou součástí městské památkové rezervace. Největší zajímavostí města je tamní zámek. Jde o jednu z nejvýznamnějších renesančních památek ve střední Evropě s unikátním portálem z roku 1492, který se nachází na zámeckém nádvoří. Za námahu stojí také výstup na Křížový vrch, kde najdeme nejen sousoší Kalvárie, ale i lapidárium a kostel Povýšení svatého Kříže. Cestou zpět se ještě zastavím u povodňových desek, které připomínají ničivé povodně z let 1663 a 1770, a navíc se ještě krátce kochám pohledem na náměstí T. G. Masaryka s jedinečným souborem měšťanských domů s pozdně gotickými a renesančními mázhauzy. Ale to již spěchám na nádraží, abych stihl spoj do Mladějova na Moravě.

## Perlou úzkorozchodný vlak

Motorový vůz řady 810, který se na trase Moravská Třebová – Česká Třebová střídá pravidelně s RegioNovou, se vzápětí dává do pohybu a za necelou čtvrt hodinku vystupuji na mladějovském nádraží. To se nachází v těsném sousedství Průmyslového muzea Mladějov. Pokud se někdo zajímá o historii, může vystoupit již v zastávce Kunčina a navštívit nádherně zrekonstruovanou kapli svatého Rocha s pomníkem padlým za první světové války v nedalekém Radišově. Ten byl až do roku 1945 osídlen německým obyvatelstvem, proto jsou nápisy na památníku u kaple v němčině.

Ale vraťme se zpět do Mladějova. Od května do konce září je mimo pondělky každoročně otevřeno Průmyslové muzeum, kde si přijdou na své všichni milovníci staré techniky. K vidění je expozice dobových motocyklů, traktorů, buldozerů, nákladních aut a zemědělské techniky. Vrcholem prohlídek bývají ve vybrané dny a o některých letních sobotách výletní jízdy parními úzkorozchodnými vlaky. Ty jezdí z Mladějova do Nové Vsi u Kunčiny, kde bývá komentovaná prohlídka portálu bývalého místního dolu Hugo Karel. Z Nové Vsi navíc pokračují dvakrát denně přípojné motorové vlaky až do koncové stanice Hřebeč Gerhard. Jedinečným zážitkem bývá zbrojení parní lokomotivy a její posun, což během cesty využívá řada nadšených fotografů. Po dojezdu zpět do mladějovského muzejního areálu si dávám rychlý oběd v tamním občerstvení U parního stroje, chvíli obdivuji historický autobus Praga RND, sloužící ke krátkým vyjížděnkám do okolí. Pak už jen mířím do České Třebové a odtud domů. ◆

## ŠOTOINFO

### MLADĚJOVSKÁ PRŮMYSLOVÁ DRÁHA

V roce 1862 Lichtensteinové zahájili na Hřebčích nedaleko Mladějova těžbu uhlí a později i lupku, využívaného k výrobě žáruvzdorných materiálů. Uhlí z hřebečské oblasti sloužilo k rozvoji místního průmyslu. Později se stalo i palivem pro parní lokomotivy úzkorozchodné dráhy mezi Mladějovem a Hřebčím. Doly na Hřebčích spojila s Mladějovem úzkorozchodná železnice o rozchodu 600 mm na části trasy z Hřebče již v roce 1919, do Mladějova vlaky dorazily o rok později. Na Silvestra roku 1991 byl však provoz celého komplexu Mladějov-Hřebeč ukončen. Dráha je díky nadšencům postupně znovuobnovována od konce devadesátých let. Mladějovská průmyslová železnice začíná v areálu bývalého závodu a po tříkilometrovém stoupání do stanice Veksl pokračuje podél zrušených lupkových dolů v úbočí Hřebečského hřbetu. Na šestém kilometru se nachází výhybna Nová Ves u bývalého dolu Hugo Karel, odkud trať pokračuje až do důlního areálu Hřebeč k dolu Gerhard. Celá měří 10,5 km a její sklon na některých úsecích dosahuje až 32 promile.



# Výměna generací aneb konec Tanečnic

Po více než 50 letech služby končí provoz série prvních moderních poválečných elektrických lokomotiv na francouzských tratích. Danseuse neboli Tanečnice, jak se těmto strojům přezdívá, u nás příliš neznáme. Jsou totiž ve stínu mladších „dvoustavkových“ generací, především lokomotiv s výrazně prolamovaným čelem známých pod přezdívkou Nez cassé, česky Zlomený nos. Přesto tyto stroje během svého provozu odvedly pořádný kus práce po celé Francii od služby u dálkových expresů po dopravu nákladních vlaků.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: AUTOR A WIKIPEDIA.CZ

Většina z posledních provozních lokomotiv této generace v uplynulém roce odešla definitivně do důchodu. Ty úplně poslední to čká díky investicím do nových souprav ve velmi krátké době.

## Poslední mohykáni

Stejnosemnná řada BB 8500 ukončila pravidelný provoz z pařížského nádraží Montparnasse loni v srpnu a na konci října zbývaly v celé Paříži ve službě pouze dva stroje – BB 8592 a BB 8593. Ve stejnou dobu zůstávalo v provozu také posledních 13 lokomotiv o rok mladší střídatá verze BB 17000. Ty dosluhovaly v Paříži a severně od ní, například zajišťovaly přestavování osobních souprav mezi pařížskými nádražími Východ a Ourcq. I tyto stroje byly na konci loňského roku vyřazeny z provozu.

Poslední šanci zachytit Tanečnice tak je u dvoustavkové řady BB 25500, která nyní dosluhuje v depech Rennes na trati Rennes – Le Mans – Vitré a na východě Francie na tratích Nancy – Epinal a ze Štrasburku

do Colmaru a Saverne. Depo v Dijonu vystavuje poslední stroje na trati Dijon – Besancon a do Belfortu. I tyto stroje velmi rychle zmizí z provozu díky novým jednotkám. Řady BB 16500 a BB 20200 dojezdily již před pěti, respektive před 10 lety.

## Velká rodina

Danseuse – Tanečnice – představuje druhou generaci jednotné konstrukce elektrických lokomotiv SNCF. V letech 1958 až 1976 jich bylo vyrobeno 752 v pěti různých typech:

### BB 8500

146 kusů; 1,5 kV; od roku 1964



U strojů se poprvé uplatnila typicky francouzská konstrukce, která přešla i do výroby pozdějších řad. Jedná se o podvozek s velmi malým rozvorem a jen jedním velkým stejnosměrným motorem, který přímo pohání obě nápravy. Rozvor podvozku byl pouhých 1,6 metru. Tato konstrukce je označena „Monomoteur“. Podle použitého motoru se výkon lokomotiv pohyboval od 2 580 kW do 2 940 kW, pod trakcí 15 kV 16,7 Hz pak

### BB 16500

294 kusů; 25 kV 50 Hz; od roku 1958







Tyto mašiny se přímo podílely také na technických inovacích. Stroj BB 16540 byl krátce po svém dodání v roce 1959 přestavěn na ověřovací dvousystémovou lokomotivu a stal se přímým předchůdcem řady BB 22500, která se vyráběla od roku 1964. Lokomotiva BB 16655 zase vyjela v roce 1969 z výrobního závodu s testovacími třínápravovými podvozky konstrukce Monomoteur a se zesíleným rámem pro testování automatického spřáhla byla vyrobena BB 16700.

#### Od InterCité po pomocné výkony

Pětice řad lokomotiv z 50. a 60. let našla své uplatnění po celé Francii ve všech segmentech dopravy od spojů InterCité po pomocné výkony správce infrastruktury nebo přetahy souprav mezi osobními a odstavnými nádražími. Výrazně zasahovaly do regionální dopravy pod značkou TER nebo Transilien. Našly uplatnění například při vozbě push-pull patrových souprav v oblasti Paříže či lehkých nízkopodlažních ne-trakčních jednotek charakteristických ne-rezovou ocelovou skříní známých jako RIO nebo RRR.



#### Přichází nová generace

Už více než jedno desetiletí postupně nahrazují moderní vozidla odcházející generaci jednotných lokomotiv z 60. a 70. let. V letech 2001 až 2008 to byly dodávky více než 300 lokomotiv Alstom Prima řad BB 27000, BB 27300 a BB 37000. Ty se uplatnily v nákladní dopravě a také při vozbě vratných patrových souprav na linkách Transilien. Jsou konstruovány jako dvou- nebo třísystémové s výkonem 4 200 kW a rychlostí 140 km/h. To jim umožňuje dopravovat nákladní vlaky o hmotnosti 1 200 tun na stoupání 10 promile rychlostí 80 km/h.

Definitivní konec však způsobují především dodávky nízkopodlažních jednotek. V letech 2009 až 2015 to bylo 215 sedmi- a osmivozových jednotek řady Z 50000 od společnosti Bombardier za 1,85 miliardy eur (přibližně 50 miliard Kč) pro příměstské linky Transilien, na které navazují od roku 2013 dodávky jednopodlažních vlaků Régiolis od Alstomu a dvoupodlažních jednotek Régio 2N z rodiny OMNEO společnosti Bombardier. Rámcové kontrakty umožňují SNCF odebrat až tisíc jednopodlažních jednotek v mnoha různých provedeních od 3 do 6 vozů, s různým systémem napájení nebo v hybridním uspořádání doplněném o nezávislý diesellový pohon, s rychlostí 160 nebo 200 km/h a kapacitou 162 až 354 míst k sezení, a také více než 860 dvoupatrových jednotek OMNEO opět v různých provedeních od šesti- po desetivozové s kapacitou mezi 350 a 770 místy k sezení. Rychlost těchto jednotek může být 160 nebo 200 km/h.



1 880 kW. V klidovém stavu bylo navíc možné přeřadit převodový poměr pro nákladní nebo rychlíkovou dopravu s maximální rychlostí 90 / 150 km/h, později upravený na 100 / 140 km/h. Konstrukce Monomoteur pozitivně ovlivňovala adhezní schopnosti lokomotiv, ale ve spojení s instalovaným vypružením vedla k neklidnému chodu při vyšších rychlostech, proto si velmi rychle vysloužila přezdívku Tanečnice.

Velmi dobře se uplatňovaly v nákladní dopravě, kde přepravovaly vlaky o hmotnosti až 3 000 tun. Ke konci své služby jich bylo dvacet spojeno do dvojic a dopravovaly nákladní vlaky na francouzské části trati přes Mont Cenis se sklony až 30 promile. Dvousystémové lokomotivy BB 20200 jezdily na přetazích z Francie do Německa a Švýcarska v oblasti Štrasburku a Mylhúz. Třináct lokomotiv řady BB 25500 bylo prodáno do Rumunska dopravci Regiotrans.

### BB 17000

105 kusů; 25 kV 50 Hz; od roku 1965



### BB 20200

13 kusů; 25 kV 50 Hz, 15 kV 16,7 Hz; od roku 1970



### BB 25500

194 kusů; 1,5 kV, 25 kV 50 Hz; od roku 1964







### Navštivte výstavu Čerčany a železnice nejen o historii trati z Gmündu

Podblanický vědecko-technický klub železniční Benešov, Státní okresní archiv Benešov a Infocentrum Čerčany pořádají v těchto dnech výstavu Františka Kavky na téma železnice. Expozice, která začala už 11. srpna, potrvá do 29. září 2017 a prohlédnout si ji můžete v Kulturním domě v Čerčanech - Infocentru, a to v 1. patře. Zájemci ji mohou navštívit mimo středu v pondělí až pátek od 8:00 do 12:00 hodin a od 13:00 do 16:00 hodin. Vernisáž se uskutečnila v tomto domě 10. srpna 2017 a byla spojena s besedou s autorem Františkem Kavkou. Zájemci si například mohou prohlédnout nejrůznější dobové dokumenty na panelech a ve vitrínách se zaměřením na historii železnice v Čerčanech a v jejím okolí, a to už od roku 1842. Mapuje rovněž zahájení provozu železnice z Gmündu 3. 9. 1971 a poté dál do Prahy v prosinci téhož roku. Jedná se o první část této rozsáhlé výstavy, na příští rok se plánuje její pokračování zahrnující období železnice do konce 2. světové války. Výstava je rozdělena s ohledem na nedostatečně velké prostory na časová období vývoje železnice. Věříme, že vás osloví a uděláte si čas do Čerčan v následujících dnech dorazit.

PETRA ŘÍHOVÁ

### Článek o vlcích kategorie Trans Europ Express mě moc potěšil

V posledním čísle Železničáře mě velice zaujal rozsáhlý materiál o vlcích kategorie Trans Europ Express, známých pod zkratkou TEE. Jsem starší ročník, a proto si dobře vzpomínám na jejich počátky v roce 1957. Málokdo dnes už ví, že jedním z hnacích motorů myšlenky vytvoření transevropské sítě rychlých a pohodlných expresních vlaků byla značně rychle se rozvíjející letecká doprava, která po II. světové válce zažívala neuvěřitelný rozkvět. Jednotlivé železniční správy v západní Evropě se totiž obávaly, že jim letadla seberou podstatnou část cestujících, a to hlavně na dálkových trasách. Tím spíše, že tehdy byla nabídka mezistátní spoju naprosto nedostatečná. O tom, že zavedení vlaků bylo správnou volbou, svědčí například skutečnost, že tyto spoje úspěšně fungovaly několik dlouhých desetiletí a vytlačila je vlastně až nová evropská síť EuroCity, která nabídla rychlé a pohodlné cestování i méně movitým zákazníkům, jako byly studenti, rodiny s dětmi nebo senioři, zařazením vozů 2. třídy. A později i zavedení vysokorychlostní dopravy TGV. Díky za skvělý článek doplněný zajímavými fotografiemi.

RADIM SVOBODA



### Chceme v Česku 350 km/h. Rychlé tratě nebrzdíme

Francouzům můžeme závidět, z Paříže jsou u moře vlakem za pár hodin. V Česku jsou vysokorychlostní tratě, na nichž by mohly soupravy „létat“ až 350 kilometrů v hodině, zatím hlavně vízí a ne zrovna blízkou budoucností. První trasa – nejspíše mezi Prahou a Drážďany – by podle šéfa SŽDC Pavla Surého mohla v ideálním případě stát v roce 2028. „Na červencovém summitu v německém Furth im Waldu nám německý ministr dopravy Alexander Dobrindt oznámil, že tamní orgány povýšily tuto trať do kategorie prioritních projektů,“ uvedl Surý. Ožehavých témat je okolo české železnice hodně. O rychlost nejde jen na kolejích, ale například i v soutěžích na projekty či stavbu tratí. Zpoždění, odvolávání či rušení zakázek zpožďují vývoj české železnice o dlouhé měsíce, ne-li roky. „Jsou případy, kdy odvolání dorazí ve 23.50, těsně před uzavěrkou. Ale kdyby ji ani nepodařilo účastník soutěže,“ postěžoval si Surý. „Přípravu vysokorychlostních tratí nebrzdíme, naopak se snažím všechny naše úseky nabádat ke zrychlení. Nebrání se tomu, ale nemohou zkracovat zákonné lhůty, což by bylo napadnutelné a mohlo skončit u soudu. Místo malého zrychlení bychom se mohli dostat do skluzy i několika let. Je to zkrátka reálný odhad toho, co nám současná legislativa dovoluje. Všichni si ale zrychlení přejí, proto věřím, že nám v budoucnu pomůže nějaká změna zákona,“ řekl šéf SŽDC.

LIDOVKY.CZ 16. 8. 2016



Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz).

### NKÚ zkontroluje peníze na pořízení a obnovu vlaků

Nejvyšší kontrolní úřad začne letos v listopadu prověřovat peníze na pořízení a obnovu vlaků. Novou kontrolu zařadilo do letošního plánu vedení úřadu na svém posledním jednání. Kontroloři zamíří na ministerstvo dopravy a do Českých drah, aby prověřili účelnost, hospodárnost a efektivnost podpory poskytované železničním dopravcům. Na obnovu kolejových vozidel byl v minulých letech rozdělen velký objem peněz. Z operačního programu Doprava a regionálních operačních programů byly v letech 2012 až 2016 podpořeny projekty obnovy železničních kolejových vozidel za téměř 3,8 miliardy korun. Další 20 miliard pak může do roku 2020 doputovat z operačního programu Doprava. Úřad se nákupy kolejových vozidel zabýval již dříve. V roce 2011 dokončil kontrolu, z níž kromě jiného vyplynulo, že ministerstvo dopravy stanovilo neopodstatněně komplikovaný a netransparentní systém cílů, indikátorů a parametrů programů, ze kterých financovalo obnovu kolejových vozidel. České dráhy v posledních šesti letech investovaly do modernizace vozidel přes 31 miliard korun. Díky tomu se snížilo průměrné stáří o dva roky u lokomotiv a samostatných jednotek a o šest let u klasických vagonů.

ČTK, E15 13. 8. 2017

### Strojvůdčů je nedostatek, firmy jim proto přidávají peněz

Dopravci na železnici bojují s nedostatkem strojvedoucích, udržet ve svých službách se je proto snaží i zvyšováním mezd. Například Regiojet přidal strojvedoucím až 14 procent, konkurenční Leo Express letos zvýšil mzdy o 5 procent. „Strojvedoucích s licenci na trhu je dlouhodobě nedostatek, minimálně tři až pět dalších hledáme,“ uvedla mluvčí Leo Express Kateřina Veitová. Regiojet zvýšil základní mzdu strojvedoucím o 12 až 14 procent. Podle mluvčího Aleše Ondruje chce přijmout ještě dalších 15 až 20 strojvedoucích, kteří budou od prosince jezdit také na nových spojích na trase Praha–Brno–Břeclav–Viedeň. Nové strojvůdce Regiojet potřebuje také na posílení trasy do Bratislavy, nově budou jeho vlaky jezdit také do slezské metropole Opavy. „S nedostatkem strojvedoucích se potýkají prakticky všechny evropské země,“ říká mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. I proto podle něj někteří strojvedoucí odcházejí z Česka do zahraničí, hlavně do Německa, kde je rovněž nedostatek strojvedoucích. „V případě ČD není situace tak kritická, i když přebytkem zaměstnanců v této profesi rozhodně netrpíme,“ dodává mluvčí národního dopravce Petr Štáhlavský.

MFDnes 10. 8. 2017

### Stěny proti hluku dělají z vlaku jízdu metrem

Místo do krajiny výhled z okénka do betonové zdi. Stát postavil už zhruba 230 kilometrů protihlukových stěn podél modernizovaných železničních koridorů a další desítky kilometrů staví. „Zážitek z cesty vlakem začíná připomínat nudnou jízdu metrem,“ říká drážní specialista Jindřich Berounek, kritik betonových stěn. „Nejhůře je postižena trať z Prahy–Hostivaře do Benešova, kde namísto krásných přírodních scenérií cestující hledí většinu z 35 kilometrů jen do neprůhledného betonu,“ upozorňuje Berounek. Jeden kilometr vychází asi na 25 milionů korun. Stěny na trati z Vysočana do Lysé nad Labem prý přijdou na 300 milionů. Podle Berounského se často stavějí jen proto, aby se zvýšily náklady, a tím i zisky stavební lobby. Faktkem je, že hluk projíždějících vlaků v blízkosti trati se díky zdem snižuje až o 10 decibelů. Tím také obhájuje výstavbu Správa železniční dopravní cesty. „Zákon o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací je nadřazen estetické hodnotě,“ říká její mluvčí Jakub Ptačinský. Stát má podle Berounského údajně naplánovanou megalomanskou výstavbu protihlukových zdí na železnici za přibližně 2,185 miliardy Kč.

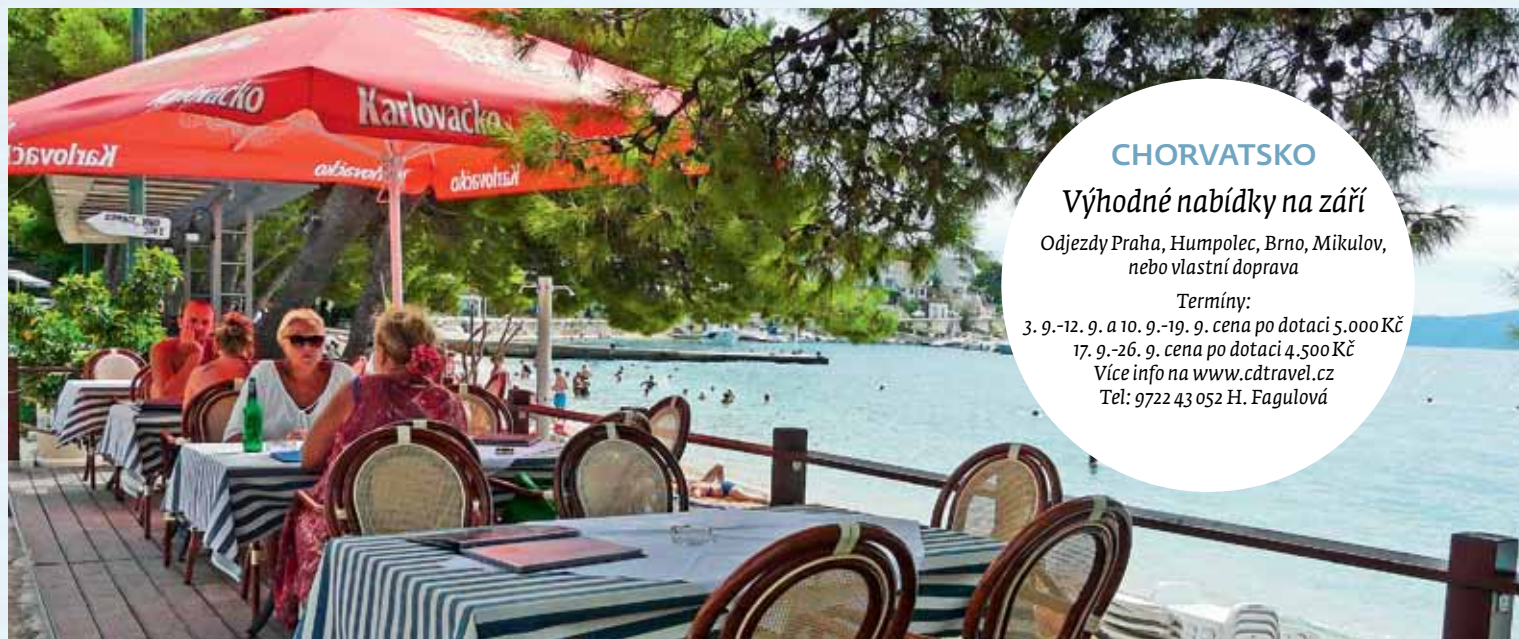
MFDnes 15. 8. 2017

### SŽDC vybrala projektanta opravy fasády hlavního nádraží

Správa železniční dopravní cesty vybrala projektanta na rekonstrukci fasády a zastřešení historické budovy pražského hlavního nádraží. Výtvorem tendru na nový projekt se stala společnost H-PRO se společníkem Projektovým ateliérem pro architekturu a pozemní stavby s cenou zhruba 3,6 milionu korun. Stavební práce na Fantově budově by mohly opět začít ke konci příštího roku. Dokončení prací se předpokládá v roce 2021. Grandi Stazioni měla mít na základě smlouvy z roku 2003 hlavní nádraží pronajaté na dalších 30 let, pokud by do loňského 16. října zvládla zrekonstruovat celý objekt. To se jí ale nepodařilo a SŽDC jí následně odmítla pronájem prodloužit, což vyvolalo soudní spory a přerušilo postupující rekonstrukci. Kvůli vypovězení smlouvy italská firma požadovala jako náhradu škody více než 770 milionů korun. Z toho 565 milionů korun jí už jako uzatelné náklady na částečnou rekonstrukci pražského nádraží firma SŽDC vyplatila vloni v listopadu. Za 13 let od podpisu smluv dokončila Grandi Stazioni opravu středové části budovy a odbavovací halu nádraží. Vnitřek bočních traktů zatím na opravu čeká.

E15, ČTK 14. 8. 2017





**CHORVATSKO**

**Výhodné nabídky na září**

Odjezdy Praha, Humpolec, Brno, Mikulov, nebo vlastní doprava

Termíny:

3. 9.-12. 9. a 10. 9.-19. 9. cena po dotaci 5,000 Kč  
 17. 9.-26. 9. cena po dotaci 4,500 Kč  
 Více info na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)  
 Tel: 9722 43 052 H. Fagulová



ČD travel, s.r.o., 28.října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: [obch@cdtravel.cz](mailto:obch@cdtravel.cz), web: [www.cdtravel.cz](http://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

**VELETRH REHAPROTEX | 19.–22. 9. 2017 | VÝSTAVIŠTĚ BRNO**



**VLAKEM**  
**PŘÍMO NA BRNĚNSKÉ VÝSTAVIŠTĚ**

**Vlak odjíždí z Prahy hl. nádraží 19. 9. 2017 v 6:15 a v 16:30 se vrací z Brna.**

RYCHLEJI | LEVNĚJI | POHODLNĚJI NEŽ AUTEM  
 BEZ KOLON | BEZ BLOUDĚNÍ | BEZ SLOŽITÉHO PARKOVÁNÍ  
**ZVÝHODNĚNÉ ZPÁTEČNÍ JÍZDNÉ**  
**+ VSTUP NA VELETRH ZDARMA**

**Jízdu je třeba objednat předem**

u Naděždy Bludovské  
 tel.: 972 232 387  
 e-mail: [bludovskan@gr.cd.cz](mailto:bludovskan@gr.cd.cz)

Vlak je přednostně určen pro držitele průkazů zvláštních výhod (ZTP, ZTP/P), jejich průvodce a spolucestující. Více najdete na webových stránkách a facebookových profilech NRZP ČR a Českých drah.

web: [www.nrzp.cz](http://www.nrzp.cz) | [www.cd.cz](http://www.cd.cz)  
 @NRZPCR | @cdrail.



PRAHA HL.N. → KOLÍN → PARDUBICE HL.N. → ČESKÁ TŘEBOVÁ → SVITAVY → BRNO DOLNÍ.N. → VÝSTAVIŠTĚ BRNO

•	Předběžný jízdní řád:	přij.	odj.
•	Praha hl. n.		06:15
•	Praha-Libeň	06:22	06:25
•	Kolín	06:56	07:01
•	Pardubice hl. n.	07:23	07:27
•	Česká Třebová	08:01	08:05
•	Svitavy	08:15	08:18
•	Brno dolní n.	09:15	
▼	Brno-Výstaviště	10:05	

•	Předběžný jízdní řád:	přij.	odj.
•	Brno-Výstaviště		16:30
•	Brno dolní n.		17:25
•	Svitavy	18:24	18:33
•	Česká Třebová	18:43	18:47
•	Pardubice hl. n.	19:20	19:24
•	Kolín	19:45	19:50
•	Praha-Libeň	20:23	20:27
•	Praha hl. n.	20:33	



Jedeme vlakem!



Foto: Ing. Josef Veselý

### Historickým vlakem na slavnosti vína v Uherském Hradišti

O víkendů 9. a 10. září se v Uherském Hradišti uskuteční každoroční Slovácké slavnosti vína a otevřených památek. V rámci oslav vystoupí v centru města desítky folklorních souborů nejen ze Slovácka, zahrají cimbálové muziky a dechové kapely, těšit se můžete na ochutnávky vín a burčáků a také regionálních gurmánských specialit. V sobotu 9. září, kdy městem projde slavnostní krojovaný průvod, bude do Uherského Hradiště vypraven zvláštní historický vlak. Pojede z olomouckého hlavního nádraží přes Přerov a Otrokovice. Před zpáteční jízdou po stejné trase uskuteční parní vlak několik jízd mezi Uherským Hradištěm a Uherským Brodem. Jednosměrná jízdenka z Olomouce nebo Přerova do Uherského Hradiště (nebo zpět) stojí 100 Kč, pro děti 50 Kč. Pokud pojedete z/do Otrokovic, zaplatíte 60 Kč, resp. 30 Kč. Více informací o jízdě parního vlaku včetně jízdního řádu na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

9. ZÁŘÍ 2017

Nejbližší železniční stanice:  
Uherské Hradiště/Olomouc hl. n./Přerov



DO 3. ŘÍJNA 2017

Foto: Andrea Dietrich/www.drazdany.info



9. ZÁŘÍ 2017

### Parním vlakem z Brna do Ivančic a Oslavan

Druhou sobotu v září odjíždí z brněnského hlavního nádraží v 10:25 h parní vlak v čele s lokomotivou Skaličák (433.001). Svěžit se s ním můžete nejen do Ivančic, kde bude pro rodiny s dětmi připravena zábavná hra s názvem Záhady ivančických památek, ale také do Oslavan. Na zámku v Oslavanech se v tu dobu konají historické slavnosti, jejichž součástí jsou historický průvod s králem Přemyslem Otakarem I., rytířský turnaj nebo dobové tržiště s historickými řemesly. Během dne uskuteční parní vlak jednu jízdu tam a zpět mezi Ivančicemi a Střelicemi a v 17:30 h se vydá z Ivančic na zpáteční cestu do Brna, kam přijede v 18:25 h. Příznivci cykloturistiky jistě uvítají, že v parním vlaku je možné přepravit bezplatně jízdní kola. V Oslavanech se pak mohou vydat třeba po některé ze čtyř tematických okružních cyklotras. Bližší informace o jízdě parního vlaku na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

Nejbližší železniční zastávka:  
Brno hl. n./Ivančice ad.



1. AŽ 3. ZÁŘÍ 2017

Foto: Dostihový spolek, a. s.

### V Pardubicích opět uvidíte Koně v akci

Už 19. ročník mezinárodní výstavy Koně v akci se na začátku září uskuteční v Pardubicích. Jde o největší setkání koní a lidí v dějišti slavné Velké pardubické. Na výstavě jsou k vidění koně všech možných plemen a rází v chovatelských přehlídkách, při sportovních soutěžích, v rámci ukázek jezdeckého umění a také jako pomocníci při práci. I letos se bude soutěžit v tahu, ovladatelnosti nebo třeba v orbě. Už v pátek 1. 9. se vydá ulicemi města slavnostní průvod zakončený vystoupením na Pernštýnském náměstí. Na stejný den je také připraven speciální program pro děti s ukázkami práce jednotky městské policie, rejem kočárů nebo představením uherské jízdy. Na neděli 3. 9. se chystá slavnostní přehlídka, která bude ve znamení letošního tématu výstavy – Kůň a svatební veselí. Akce vyvrcholí skutečnou svatbou u Taxisova příkopu. Další informace na [www.zavodiste.pardubice.cz](http://www.zavodiste.pardubice.cz).

Nejbližší železniční stanice/zastávka:  
Pardubice hl. n./Pardubice závodisté