



FOTO PAVEL ŠTŮRM

Jízdní řád pro rok 2016 nabídne v některých krajích více spojů

## Novinky v regionální dopravě

Nový jízdní řád pro období 2015/16 začne platit o půlnoci v neděli 13. prosince. Rozsah regionální železniční dopravy zůstane zhruba na stejné úrovni jako letos, v některých krajích dokonce počet spojů mírně vzroste. Pokračuje také trend nasazování moderních vozidel. Zbrusu novými elektrickými vlaky se svezou cestující například na severní Moravě a ve Slezsku, kde budou všechny spoje linky S4 na mošnovské letiště obsluhovat jednotky RegioPanter.

### PRAHA A STŘEDOČESKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky na území hlavního města Prahy ujedou v době platnosti jízdního řádu 2015/16 o 1,5 % vlakokilometrů více než v předchozím jízdním řádu – celkem 4 714 655 vlakokilometrů (tj. 12 952 denně). Ve Středočeském kraji vzroste rozsah objednané dopravy o 1 % – celkově 14 555 693 vlakokilometrů (tj. 39 988 vlakokilometrů denně). V Praze a Středočeském kraji bude denně vypraveno průměrně 2 112 regionálních (osobních nebo spěšných) vlaků.

2 K nejvýznamnějším změnám v regionu patří posílení dopravy ve špičkových pracovních dnech mezi Prahou a Českým Brodem. Stane se tak díky prodloužení osobních vlaků, které v současném jízdním řádu zajišťují dopravu jen mezi Prahou a Úvaly. Z Prahy až do Českého Brodu a zpět tak pojedou patnáct nových spojů. Čtvrt hodinový interval vlaků mezi oběma městy tak bude zajištěn v pracovních dnech v době cca od 6 do 9 hodin ráno a od 14 do 18 hodin odpoledne.

3 V odpolední špičce pracovních dní budou prodlouženy čtyři spoje linky S9 v každém směru o úsek Čelákovice – Lysá nad Labem.

4 ČD také nabídne ve špičkových pracovních dnech více vlaků mezi Prahou a Vraným nad Vltavou. Ráno pojedou nové dva spoje z Prahy hl. n. do Vraného nad Vltavou a zpět, v odpolední dopravě pojedou až do Davle a zpět.

5 V pracovní dny pojedou v půl páté odpoledne nové dva osobní vlaky z Kralup nad Vltavou do Neratovic a zpět, vlaky budou mít v Kralupech přípoj od/do Prahy a v Neratovicích přípoj do Mladé Boleslavi.

6 Rovněž v pracovní dny zamíří okolo sedmé hodiny večerní nový pár osobních vlaků z Kralup nad Vltavou přes Nelahozeves a Vraňany do Lučce a zpět, spoje budou mít v Kralupech přípoj od/do Prahy.

### PLZEŇSKÝ KRAJ

1 V působnosti ROC Plzeň zůstává koncept regionální dopravy na většině tratí stejný jako v JŘ 2014/15. V některých případech nastaly drobné úpravy s minutovými posuny časových poloh vlaků. Regionální spoje ujedou 5 031 526,1 vlakokilometrů, což představuje navýšení o 0,36 % ve srovnání se současným jízdním řádem.

2 Výraznější změny nastanou v několika případech. Na trati 180 se změní vozba u vlaků, které jezdí z Domažlic do Furth im Wald a zpět. V novém JŘ se v čele vlaků objeví motorové jednotky bavorského dopravce Regentalbahn. V úseku Domažlice – Furth im Wald pojedou dva páry přeshraničních regionálních vlaků.

3 Na trati 181 pojedou v pracovních dnech spoj navíc, který bude odjíždět z Heřmanovy Hutě v 6.50 hodin a do Nýřan přijede v 7.05 hodin. Kvůli obrátu k přidanému vlaku pojedou nové dva vlaky Os 27404 denně.

4 Na trati 177 ČD nasadí dvě motorové jednotky řady 814 Regionova. To znamená, že v novém JŘ již nebude jezdit motorový vůz řady 810 a všechny přímé spoje Plzeň – Bezdružice povede Regionova, která je vhodná pro přepravu vozíčkářů, kočárků a jízdních kol a disponuje bezbariérovou toaletou.

→ Pokračování na straně 2

### SLOUPEK

#### Pozornost soustředíme na prodloužení smluv

V rámci projektu kulatých stolů národního dopravce, zástupců krajských úřadů a manažera železniční infrastruktury, státní organizace SŽDC, jsme na společné konferenci, která se uskutečnila 5. listopadu v Praze, shrnuli nejen závěry z prvního roku trvání projektu, ale i realizované úkoly a plány na rok 2016. V oblasti obnovy vozového parku v rámci Operačního programu Doprava II počítáme do regionální dopravy s příspěvkem až 85 procent a předpokládaným objemem alokovaných prostředků ve výši jedenáct miliard korun.



**Ludvík Urban**  
místopředseda představenstva ČD  
odpovědný za úsek spolupráce s regiony a úsek investic

Pro nás jako národního dopravce to znamená především doložení závazku veřejné služby a vyhotovení smluv s kraji s dostatečným předstihem. České dráhy se nacházejí za polovinou platnosti smluv s jednotlivými regiony a v současné době vyjednáváme o jejich prodloužení po roce 2019. Pro smlouvy o závazku veřejné služby zatím chybí ekonomické zajištění cestou memoranda nebo státního rozpočtu a k zajištění dopravní obslužnosti po roce 2019 schází jednotná koncepce.

Národní dopravce je pochopitelně připraven na všechny varianty možného přístupu k zajištění veřejné dopravy včetně účasti ve férované soutěži za rovných podmínek pro všechny účastníky. České dráhy chtějí a jsou též povinny hájit své místo na trhu veřejné dopravy, a proto opakovaně upozorňujeme na nepřipravenost trhu pro plnou liberalizaci. Palčivým problémem je výluková činnost, kterou je nutno koordinovat mezi SŽDC a ČD. Jen tak je možné zajistit odpovídající náhradní autobusovou dopravu a přesvědčit naše cestující v období, kdy se výluková činnost výrazně sníží, k jejich návratu na železnici.

### INFORMUJEME

## Jednání u kulatých stolů vyvrcholilo konferencí

Již loni se začal připravovat projekt aktivní komunikace mezi SŽDC, národním dopravcem a jednotlivými kraji. Přichystán byl na období 2015–2018 a jen letos od února do října se uskutečnila řada jednání u kulatých stolů po celé republice. Zúčastnilo se jich přes čtyřicet odborníků Českých drah a SŽDC a přes sedmdesát zástupců z jednotlivých krajů Čech, Moravy a Slezska. Závěry prvního roku byly prezentovány 5. listopadu na konferenci v Praze.

Základ železniční sítě tvoří regionální spoje, na které navazují meziregionální či dálkové a mezinárodní vlaky. Aby regionální doprava fungovala tak, jak potřebují cestující, musí bezchybně spolupracovat objednavatel, tedy krajské úřady, správce dopravní cesty jako přidělice její kapacity – SŽDC a České dráhy. Zvýšení efektivity provozu dopravy na regionálních tratích, zajištění provázanosti železničních spojů mezi kraji či návaznosti regionálních spojů na páteřní síť a koordinace možností infrastruktury s požadavky dopravce – to jsou jen některé z cílů společného projektu SŽDC a ČD.

#### Hlavní je spokojenost cestujících

U kulatých stolů se jasně ukázalo, jak rozdílné mohou být pohledy jednotlivých stran na stejnou problematiku. Zároveň je však jasné, jak málo stačí k tomu, aby se našlo řešení schůdné pro všechny. V rámci prvního roku realizace projektu se uskutečnila setkání ve všech 14 krajích, tedy včetně hlavního města Prahy. Letos se hovořilo o železniční problematice uvnitř jednotlivých regionů, příští rok se diskutuje rozšíření o téma mezikrajské železniční dopravy a návaznosti regionální železnice na hlavní trati a třetí rok se setkání zaměří i na zkušenosti s regionální dopravou v zahraničí, zejména v sousedním Německu, Rakousku, na Slovensku i v Polsku.

Místopředseda představenstva Českých drah Ludvík Urban zmínil rozvoj dopravní integrace v několika krajích. Například v Ústeckém kraji se v lednu 2016 předpokládá zapojení regionálních a dálkových vlaků ČD do tamní tarifní integrace a výhledově se bude rozšiřovat



Jasně se ukázalo, jak rozdílné mohou být pohledy jednotlivých stran na stejnou věc.

IDS ve Středočeském nebo Plzeňském kraji. Stranou nezůstala ani problematika zlepšení služeb cestujícím, například v oblasti ČD Bike.

#### Připravuje se novelizace Zákona o drahách

Náměstek ministra dopravy Kamil Rudolecký informoval o diskutované novelizaci Zákona o drahách, kde se mimo jiné připravuje přenesení finančního břemene zabezpečení náhradní autobusové dopravy při výlukách z dopravců na správce infrastruktury, tedy SŽDC. Novela zákona o drahách se týká i komplexního přepracování oblasti přidělování kapacity dopravní cesty a zároveň rozšíření okruhu žadatelů o přidělení kapacity včetně provázanosti s procesem tvorby jízdního řádu.

Náměstek hejtmana Kraje Vysočina Libor Joukl zdůraznil nutnost zadržování drážní dopravy na regionálních tratích, které spočívá v jejím zrychlení. Tomu by napomohlo i rušení nevyužívaných přejezdů. Přestože se každoročně daří SŽDC odstranit zhruba dvě až tři desítky nadbytečných přejezdů, zůstává ČR v Evropě na špičce statistiky zemí s jejich nejvyšším počtem. A generální ředitel SŽDC Pavel Surý řekl, že plánované vysokorychlostní trati, kde by vlaky v budoucnu mohly jezdit až 300 kilometrů rychlostí, by zrychlily nejen spojení mezi velkými městskými aglomeracemi v Česku, ale přispěly by i k rozvoji menších měst na vysokorychlostních tratích. Ty by mohly využívat i běžné meziregionální rychlíky, čímž by se zkrátily dojezdové časy i pro cestující do míst, kde by rychlovlaky nestavěly. **MARTIN HARÁK**

### Rychlíkové elektrické jednotky

Dnes jsou již běžnou součástí osobní dopravy, dříve to ale bylo jinak. Jaká je tedy jejich historie?

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



# Jízdní řád pro rok 2016 nabídne v některých krajích více spojů

→ Pokračování ze strany 1

## KARLOVARSKÝ KRAJ

1 Kraj zachová objednávku regionálních spojů v souladu s desetiletou smlouvou ve stejném rozsahu jako v JŘ 2015 navýšenou o 50 000 vlkm. V novém jízdním řádu činí dopravní výkon regionálních spojů 2 106 000 km.

2 Otevřen bude nový pohraniční přechod Aš – Selb-Plößberg, což s sebou přináší novou koncepci v osobní dopravě na trati č. 148 Cheb – Aš (Selb-Plößberg – Hof). Ve dvouhodinovém taktu denně pojedou 9 párů přímých mezistátních osobních vlaků v trase Hof – Aš – Cheb – Marktredwitz a zpět, z toho jeden pojedou z Hofu do Aše a zpět.

3 Od nového jízdního řádu zpravidla poveze všechny osobní vlaky na páteční trati Mariánské Lázně – Cheb – Karlovy Vary motorová jednotka 844 PESA – RegioShark. Touto jednotkou se cestující nově svezou i na trati Karlovy Vary – Johanngeorgenstadt a zpět, kde bude nasazena jednotka na větší úsek vlaků, a to především o sobotách a nedělích, kdy tyto jednotky nahrazují motorové jednotky řady 642 DB (DESIRO).

4 V novém jízdním řádu 2016 zůstane objednávka vlaků Karlovarského kraje z Krásného Jesu do Horního Slavkova-Kounice a zpět. Nově spoje pojedou z Karlových Varů (trať 149) s původním omezením, tedy v sobotu a neděli v rozšířeném letním období, a to od 30. 4. do 4. 9.

## LIBERECKÝ KRAJ

1 Nárůst objednané dopravy v JŘ 2016 činí přibližně 1,5 %, díky změně dopravního konceptu na trati 036 Liberec – Harrachov. Vlaky na této trati pojedou v dopravní špičce v pracovní dny ve 30minutových intervalech. Dále se zvyšuje objem jízdy na trati 035 Železný Brod – Tanvald s rozšířením objednané dopravy mezi Tanvaldem a zastávkou Plavy. V JŘ 2015/2016 je rozsah vlakových kilometrů 3 628 618 vlkm, z toho připadá na trati Jizerskohorské železnice 1 487 433 vlkm, na ostatní trati v Libereckém kraji 2 141 184 vlkm. Počet regionálních vlaků jedoucích v obvodu působnosti ROC Liberec je v pracovní den 460, o víkendů 381 spojů.

2 Od začátku platnosti JŘ 2016 se začne uplatňovat dopravní koncept Jizerskohorské železnice dle soutěžní nabídky ČD (30minutová taktová doprava). Zároveň se změní dopravní koncept i na trati ze Smržovky do Josefova Dolu.

3 Od 26. prosince do 30. října v sobotu, neděli a svátek lze cestovat přímým vozem ze Železného Brodu do Polska s odjezdem v 9.01 hod. (Os 26266).

4 Vlaky z Tanvaldu do Velkých Hamrů a zpět mohou po rekonstrukci stanice Velké Hamry jezdit až na zastávku Plavy. Kraj objednal 5 spojů z Plavů do Tanvaldu a 4 spoje v opačném směru.

## ÚSTECKÝ KRAJ

1 V JŘ 2016 se na některých linkách v Ústeckém kraji mírně navýší počet spojů. Výkony ve srovnání s letošním jízdním řádem vzrostou o 0,4 %. Denně bude v Ústeckém kraji vypraveno 888 vlaků, které ujedou 26 251,2 vlkm. Region objednal 836 vlaků (Os, Sp a některé R), za rok ujedou celkem 7 699 000 vlkm, denně průměrně 25 tisíc vlkm.

2 Největší změna v počtu vlaků nastane na lince U4 v úseku Ústí n. L. – Lovosice – Roudnice n. L. a U1 v úseku Děčín – Ústí n. L., kde budou v pracovní dny přidány některé spoje. V odpoledních hodinách v pracovní dny bude například přidán jeden pár osobních vlaků mezi stanicemi Děčín a Ústí n. L. Odjezd z Děčína v 15.02 hodin, zpět z Ústí n. L. odjezd v 16.32 hodin. Mezi stanicemi Ústí n. L. a Lovosice v odpoledních hodinách Ústecký kraj objednal prodloužení rychlíků z Liberce a opačně. V Roudnici n. L. objednal dva páry zrychlených osobních vlaků

mezi stanicemi Ústí n. L. a Roudnice n. L. Jeden pár v pracovní dny a jeden v pracovní dny a v neděli a ve svátek.

3 Obnovuje se přeshraniční provoz na železničním přechodu Vejprty – Cranzahl, kdy o víkendech v době od 1. 5. do 25. 9. 2016 pojedou přes hranice dva páry vlaků.

## PARDUBICKÝ KRAJ

1 V JŘ 2016 ujedou osobní a spěšné vlaky na území Pardubického kraje zhruba 4,79 mil. kilometrů. Půjde o zhruba stejný rozsah jako v současném jízdním řádu (meziroční nárůst je 25 000 vlakokilometrů, tj. asi 0,5 %). V pracovní dny vyjede 626 vlaků, o víkendů 514. Mírně se posílila doprava na regionálních tratích s drobnou úpravou omezení jízdy vlaků na hlavních ramenech.

2 Na základě objednávky kraje se upraví odjezdy ranních vlaků ve směru z Moravské Třebové na Českou Třebovou. Ty pojedou zhruba o půl hodiny dříve a v pracovní dny budou začínat už v Chornicích, popř. ve Džbelu. V úseku Chornice – Moravská Třebová pojedou v pracovní dny ráno vlak každou hodinu.



3 Po čtyřech letech bude možné pravidelným vlakem opět dojet až do Stítu v Olomouckém kraji, což je konečná stanice trati 024 Ústí nad Orlicí – Letohrad – Králíky – Stíty. Nově sem pojedou tři páry vlaků (v neděli dva páry).

4 Dokončené závoukolejné traťového úseku Stěblová – Opatovice nad Labem umožní zrychlení vlaků mezi oběma krajskými městy a to nejen díky zvýšení traťové rychlosti, ale také díky odstranění nutnosti čekání na protijedoucí vlak ve stanicích Stěblová a Opatovice nad Labem-Pohřebačka. Spěšné vlaky vedené jednotkami RegioPanter tak zvládnou cestu z Pardubic do Hradce Králové za 17 minut a mohou dosáhnout rychlosti až 160 km/h.

## KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky, objednané krajem, ujedou v období 2016 celkem 5,33 mil. vlakokilometrů, denně 14 564 kilometrů. Oproti roku 2015 je to mírný nárůst o 0,7 %. Celkem pojedou v novém období 679 regionálních vlaků. V pracovní den bude vypraveno 611, v sobotu 452 a v neděli 458. Dále na území kraje denně pojedou 50 dálkových vlaků, podobně jako v současném jízdním řádu.

2 Provoz vlaků v regionu bude v průběhu jízdního řádu 2016 nadále ovlivňovat rozsáhlá výluková činnost Správy železniční dopravní cesty, která dosáhne nejvyšší intenzity za několik posledních desítek let. Hlavní stavební práce trvají dva až tři měsíce se uskuteční na tratích 026 (úsek Náchod – Hronov), 031 (úsek Předměřice nad Labem – Smiřice) a 040 (úsek Trutnov – Roztoky u Jilemnice). Rozsáhlá stavební činnost bude i na trati číslo 021 mezi Potštějnem a Letohradem a trati číslo 041 okolo Libuně.

3 Na vybrané osobní vlaky Doudleby nad Orlicí – Náchod, Častolovice – Rychnov nad Kněžnou a Hradec Králové – Chlumec nad Císlinou (o víkendů) budou nadále nasazovány motorové vozy řady 841 Stadler s klimatizací. Nově budou tato vozidla provozována i na trati 023 Doudleby nad Orlicí – Rokytice v Orlických horách, kde v sobotu a neděli zajistí většinu dopravy.

4 Ukončení modernizace stanic Týniště nad Orlicí a Častolovice umožní zpravidelnění jízdního řádu na tratích 020 v úseku Choceň – Týniště n. O. a 021 Týniště nad Orlicí – Letohrad. V pátek bude nově posílen osobní vlak 5129 v úseku Týniště n. O. (odj. 14.32) – Častolovice o vůz Stadler, který pojedou přímo do Rychnova nad Kněžnou, a zvýší tak kapacitu vlaku v páteční dopravní špičce.

5 Nejvýraznější změnou na trati 026 bude prodloužení současných dopoledních spěšných vlaků Choceň – Náchod (Sp 1870/73 Ostaš) z Náchoda (odj. 9.42) až do Adršpachu (příj. 10.45) a zpět (odj. z Adršpachu v 11.12, příj. do Náchoda ve 12.19), a to denně od května do srpna. Zajistí se tak nejen přímé spojení do turistické oblasti Adršpaško-teplických skal, ale i možnost ná-



stupu na turistické značky směr Ostaš, Maršovské údolí či Jiráskovy skály. Vlak obsluhuje v úseku Hronov – Adršpach všechny zastávky a v Chocni bude mít ráno přípoje z Brna a Prahy a odpoledne opačně.

## JIHOČESKÝ KRAJ

1 V pracovní dny ČD vypraví v Jihočeském kraji 435 vlaků, z toho 378 vlaků regionálních, o víkendech 330 spojů, z nichž je 275 regionálních. Rozsah dopravy oproti jízdnímu řádu 2015 mírně vzroste a v regionální dopravě Jihočeský kraj objednal 5 110 353,7 vlkm.

2 Hlavní novinkou je navázání přípoju v Českých Budějovicích mezi dálkovými vlaky na tratích Plzeň – České Budějovice a Praha – České Budějovice a spoji od Prahy na vlaky směr Linec (kromě 14. hodiny) a zpět. V pracovní dny vznikne nová možnost spojení z Českých Budějovic do Vídně s přestupem v Českých Velenicích. Odjezd z Českých Budějovic v 6.09, příjezd Vídně 9.28.

3 Ve Veselí nad Lužnicí vznikne návaznost mezi spojem s odjezdem z Jindřichova Hradce, ve 4.54 a rychlíkem do Prahy hl. n. (příjezd 7.26). ČD vypraví i zcela nový školní vlak pro dojíždění z Borovan do Petřikova.

## KRAJ VYSOČINA

1 V Kraji Vysočina zůstává rozsah regionální dopravy na podobné úrovni jako letos. Na většině tratí dojde pouze k drobným úpravám. Regionální vlaky na území Kraje Vysočina ujedou během jízdního řádu 2016 celkem 3,934 mil. vlkm.

2 České dráhy vypraví na Vysočině v pracovní dny v průměru 386 regionálních spojů, o sobo-

tách 258 a nedělích 251, což představuje v průměru 348 vlaků denně.

3 Nejvýznamnější novinkou je nové sobotní odpolední spojení mezi Hlinskem v Čechách a Havlíčkovým Brodem. Pár osobních vlaků bude přijíždět do Havlíčkova Brodu v 15.51 (Os 5309) a v opačném směru odjede z Havlíčkova Brodu v 16.10 (Os 5314).

4 Posouvá se víkendový spěšný vlak 1637 na trati 251. V celé své trase Žďár nad Sázavou – Brno hl. n. pojedou o 120 minut později s odjezdem ze Žďáru nad Sázavou v 17.40.

## JIHMORAVSKÝ KRAJ

1 V Jihomoravském kraji je rozsah regionální dopravy dlouhodobě ustálen. Regionální vlaky nepatrně pod 9 mil. vlakových kilometrů, denní průměr činí 24 543 vlakových kilometrů. Meziroční objem mezi roky 2016 a 2015 se snížil o 0,8 % v souvislosti s převedením spěšných vlaků Brno – Hodonín pod dálkovou dopravu, ve výsledku se však nabídka spojů mírně navýšila. České dráhy vypraví v rámci kraje v pracovní dny v průměru 862 regionálních vlaků, o víkendech pak 500.



2 Přibývají spoje na frekventovaných úsecích tratí, a to jak hlavních Tišnov – Brno – Šakvice, Blansko – Brno, Břeclav – Hodonín nebo Brno – Veselí nad Moravou, tak i regionálních, například Znojmo – Břeclav.

3 Na všech spěšných vlcích a většině rychlíků na trase linky R5 Brno – Břeclav – Hodonín (Olomouc) se objeví moderní nízkopodlažní elektrické jednotky InterPanter, které zvýší komfort cestování na jedné z nejdůležitějších linek v Jihomoravském kraji.

4 Vzhledem k úspěšnému provozu sezonního cykloturistického vlaku bude tento spoj nově jezdit i v neděli a státní svátky od 28. 3. do 25. 9. 2016 ve zkrácené trase do/ze Znojma. Z Brna vyjede o necelé dvě hodiny později (Brno-Královo Pole 9.32, Brno hl. n. 9.52), zpět vrátí ve shodném čase se sobotním spojem. Expres Pálava-Podjíz tak bude dostupný i cestujícím, kteří chtějí v atraktivní oblasti jižní Moravy strávit víkend, a studentům vracějícím se v neděli do škol.

## ZLÍNSKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky ve Zlínském kraji ujedou v době platnosti jízdního řádu 2016 celkem 3,496 mil. vlakových kilometrů. ČD vypraví v pracovní dny v průměru 489 regionálních spojů, o víkendech 364, což představuje průměrně 453 vlaků denně. Rozsah dopravy v regionu zůstal zachován jako ve stávajícím jízdním řádu.

2 Navýšuje se počet přímých spojů z Rožnova pod Raňhoštěm do Kroměříže a dále do Kojetína, nově pojedou 16 přímých spojů.

3 Na trati Hranice na Moravě – Střelná se mění koncept nasazení vozidel a tras vlaků. Zlínský

kraj objednal ve spolupráci s Olomouckým krajem dva páry přímých vlaků ze Střelny do Olomouce a jeden spěšný vlak ze Vsetína do Olomouce. Na všech se objeví moderní motorové jednotky RegioShark.

4 Národní dopravce nasadí na všechny rychlíky linky R13 mezi Olomoucí, Břeclaví a Brnem zbrusu nové elektrické jednotky InterPanter. V kraji budou na 70 % všech regionálních spojů nasazena nová či modernizovaná vozidla.

## OLOMOUCKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky v Olomouckém kraji ujedou v roce 2016 více jak 5,760 mil. vlakových kilometrů. Rozsah mírně vzroste i v souvislosti s přestupným rokem 2016. ČD v kraji vypraví v pracovní dny průměrně 89 osobních a spěšných vlaků, v sobotu 458 a v neděli 454.

2 Rozšíří se nabídka pro dojíždění do škol a zaměstnání v Olomouci. Nově pojedou 2 páry spěšných vlaků Olomouc hl. n. – Vsetín – Střelná a opačně, ráno s příjezdem do Olomouce v 6.30 a 7.32, odpoledne s odjezdem z Olomouce ve 14.17 a 15.17. Vlaky v úseku Olomouc – Hranice na Moravě zastaví v obou směrech pouze v Lipníku nad Bečvou, pojedou mimo stanici Přerov.

3 Pro zajištění rychlého spojení hanácké metropole se Šternberkem a Uničovem se rozšíří počet vlaků v odpolední špičce o zrychlené osobní vlaky s jízdní dobou 34 minut. Zastaví pouze v Bohuňovicích, Šternberku, Újezdě u Uničova a v Uničově. Z hlavního olomouckého nádraží bude spojit ve 14.01, 14.56, 15.56 a 16.56 rozšířena nabídka na jedné z neefektivnějších tratí v půlhodinovém intervalu.

4 Také v příštím roce bude pokračovat rekonstrukce olomouckého hlavního nádraží a s tím spojená rozsáhlá omezení. Práce, jejichž ukončení se předpokládá v srpnu 2016, si vyžadují zavedení náhradních autobusové dopravy u části spojů.

## MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky v Moravskoslezském kraji ujedou v roce 2016 celkem 6,90 mil. vlakových kilometrů. ČD vypraví v regionu denně 28 spěšných a 745 osobních vlaků.

2 Dochází k úpravě příměstských linek, kdy nově povede linka S2 z Mostu u Jablunkova přes Bohumín do Ostravy, linka S3 na trase Bohumín – Ostrava – Studénka – Suchdol nad Odrou a nová linka S4 zajistí spojení Bohumín – Ostrava – Studénka – Mošnov, Ostrava Airport.

3 Na všechny spoje linky S4 vyjede nová dvouvozová elektrická jednotka RegioPanter. Vlaky z Bohumína a Ostravy do Mošnova, Ostrava Airport pojedou v časech nezavýšilých na lince S2 a S3. Důvodem je návoz a odvoz cestujících do průmyslové zóny Mošnov na, respektive ze všech směrů a zároveň zajištění spojení na vybrané letecké linky. Denně pojedou 8 párů pravidelných a jeden pár sezonních osobních vlaků.

4 Ve spolupráci s Katowickým vojvodstvím a polským dopravcem Koleje Slaskie pojedou 4 páry osobních vlaků v polské elektrické jednotce EN57 z Bohumína do Katowic/Racibórze/Rybníku a zpět přes Chalupky. Z (Frýdku-Místku) – Českého Těšína do Ciesznyna a zpět pojedou 6 párů osobních vlaků v denním dvouhodinovém intervalu motorovou jednotkou Regionova.

5 Vlaky mezi Hranicemi na Moravě a Suchdolem nad Odrou objedná Moravskoslezský kraj spolu s Olomouckým. Olomoucký krajský úřad upřednostnil linku Vsetín – Hranice na Moravě – Přerov – Olomouc. Omezily se tím osobní vlaky z Hranic na Moravě do Bohumína. Většina jede jen z Hranic na Moravě do Suchdolu nad Odrou, kde je zajištěn přípoj na rychlíky mezi Brnem a Bohumínem. Podobná situace nastane také v opačném směru.

KATEŘINA ŠUBOVÁ  
PETR POŠTA  
RADKA PISTORIUSOVÁ

# Novou In Kartou ČD již využívá přes 80 tisíc cestujících

Modifikovaná In Karta je jiná nejen svým designem, ale hlavně novými možnostmi uplatnění. Jde o ucelené řešení odborně nazývané „MAP systém“. Ten je založen na jednotných pravidlech a strukturách, zvýšením zabezpečení dat a individuálně nastavitelné použitelnosti karty mezi různými partnery zapojenými do systému. Národní dopravce začal novou In Kartou vydávat od 1. června letošního roku a pořídilo si ji už přes 80 tisíc cestujících.

## Nabitá funkcionalitami

„České dráhy jsou ve spolupráci nejdříve s Plzeňskými městskými dopravními podniky (PMDP), kdy už je připravováno technické řešení pro tzv. křížové nahrávání jízdních dokladů. Jde o umístování elektronických jízdních dokladů ČD na Plzeňskou kartu a proti tomu možnost nahrání elektronických dokladů PMDP

na novou In Kartou ČD,“ vysvětluje Radoslav Pospíšil, ředitel Odboru informatiky ČD. Odborníci připravují další lahůdku – možnost platby za služby a zboží v síti partnera (nyní u PMDP) elektronickými penězi. „V praxi to bude znamenat, že jak pro cestovatele vlakem ČD, tak i MHD v Plzni postačí cestujícímu jediná karta, a tu ještě dále využije u smluvních partnerů,“ zdůrazňuje Jiří Jeřeta, ředitel Odboru obchodu osobní dopravy a vysvětluje smysl projektu: „MAP systém umožňuje nabídnout obdobnou formu spolupráce dalším partnerům a sjednat i rozsah možného využití karty. Cílíme na kraje, organizátory dopravy či spolupracující dopravce.“

## Výměna se týká i zaměstnanců!

Z celé koncepce proměny In Karty ČD je zřejmé, že proces se týká všech propadlých karet, tedy i služebních (za-

městnaneckých) – SLUK. V létě zveřejněný harmonogram výměny je nutno bezpodmínečně dodržet. Údaj o platnosti své karty najde držitel v jejím pravém spodním rohu. Významná část SLUK, jímž platnost již skončila nebo skončí nejpozději v lednu 2016, musí být vyměněna letos. Pokud platnost ještě neuplynula, stávající harmonogram výměny se držitele netýká a požádá si o ni později, a to 2 měsíce před skončením platnosti.



Národní dopravce mimo běžnou výrobu zákaznických karet smluvně zajistil do konce roku 2015 výrobu cca 90 tisíc karet umožňujících obměnu propadlých SLUK. K počátku listopadu je však vyměněno méně karet, než předpokládá harmonogram. Michal Štěpán, člen představenstva odpovědný za úsek osobní dopravy upozorňuje, že nerespektování pokynů k výměně propadlých SLUK může znamenat pro jejich držitele komplikaci: „Jak už je v Česku bohužel tradiční, mnoho lidí nechává výměnu na poslední chvíli. Výroba nových In Karet ČD však má svou kapacitu. Naším cílem je zvládnout vše k spokojenosti držitelů karet SLUK, avšak při dodržení zásady priority vyřizování žádostí našich zákazníků. S původní kartou nemůže zákazník užívat řadu funkcí, například elektronickou peněženku. Prolongovat v roce 2016 však půjde jen s platnou In

Kartou ČD, propadlé karty budou postupně blokovány. Pravidla pro výměnu SLUK je třeba plně respektovat.“

Podle harmonogramu už mají být dokončeny výměny propadlých karet SLUK u držitelů ČD (žádosti měly být podány do 30. 9. 2015), společnosti ČD Cargo (žádosti do 31. 10. 2015) a během listopadu si mají podat žádosti o výměnu držitelé SŽDC. V prosinci pak mají žádat držitelé z ostatních oprávněných složek (nejpozději do 20. 12. 2015). Výměna propadlých In Karet ČD pro důchodce a jejich rodinné příslušníky proběhne od 1. 1. 2016, přičemž 30. duben 2016 bude posledním den pro podání žádosti. Připadné nejasnosti zodpoví personální nebo zaměstnanci v evidenčních centrech jízdních výhod. O využitelnosti nové In Karty ČD budeme informovat v některém z dalších čísel Železničáře. MILOŠ ŽÁK

Autor pracuje na Odboru informatiky ČD.

# Klíčem k úspěšné veřejné dopravě je její provázanost

Problematika kvalitní mobility obyvatelstva je diskutována stále častěji. Přes stoupající trend využívání veřejné dopravy se odborníci shodují, že do budoucna je více než žádoucí dostat do hromadných dopravních prostředků ještě více lidí. V otázce, jak toho dosáhnout, ale zatím nenacházejí společnou řeč. Odpovědi však často nabízejí sami ti, kterým je služba určena – cestující. Nejen o tom, jak si Češi, Moravané a Slezané představují atraktivní veřejnou službu, jsme mluvili s Miroslavem Vykou, prezidentem Svazu cestujících ve veřejné dopravě.

## Co si má čtenář pod pojmem Svaz cestujících ve veřejné dopravě představit? Kolik máte například členů?

Jsme nezisková organizace se statutem spolku, jehož cílem je podpora rozvoje veřejné dopravy a zvyšování rozsahu, provázanosti a kvality služeb pro cestující ve veřejné dopravě v České republice. Fungujeme od roku 2010 a jádro tvoří šest lidí. Počet členů ale není rozhodující parametrem, klíčový je fakt, že se svazem spolupracuje na pět desítek specialistů na dopravu, často velmi úzce zaměřených třeba na kolejová vozidla, infrastrukturu nebo legislativu. Sdružujeme lidi podobného smýšlení, zájemce o členství posuzujeme individuálně. Za velkou výhodu považují skutečnost, že jsme nezávislé sdružení, tudíž naše prohlášení a stanoviska nemusejí být v souladu s aktuálními politickými názory a směry. Snažíme se podněcovat diskuzi a přinášet pohled na konkrétní problematiku optikou obvyčejného cestujícího.

## Máte nějaký zahraniční vzor?

V oblasti veřejné dopravy je důležité se spíše nechat inspirovat, než přijímat bezmyšlenkovitě konkrétní modely. A to neplatí jen v případě subjektu zastupujícího zájmy cestujících, ale i při řešení různých otázek souvisejících s předmětnou problematikou. Svaz cestujících ve veřejné dopravě je od roku 2013 členem Evropské federace cestujících (EPF – European Passengers Federation – pozn. red.), která sdružuje 34 organizací z 20 evropských zemí. Nejrozvinutějším sdružením podobného zaměření je Transport Focus ve Velké Británii, které má několik desítek tisíc členů a jeho historie sahá do roku 1947. Funguje na profesionální bázi, provádí vlastní průzkumy spokojenosti cestujících, které detailně analyzuje. Dokázali například, že se vyplatí nenechávat nádražní budovy opuštěné, ale využívat je ke službám různého charakteru. Živé nádraží je lepší vizitkou a budí příjemnější dojem než „vybydlená“ stanice, navíc nájemce pomáhá snižovat náklady na provoz a údržbu budovy a to i v případě, že jeho činnost nikterak nesouvisí s železnicí. V Anglii mají například na venkovském nádraží řeznictví a funguje to skvěle. Švýcaři jsou zase proslulí svou tarifní integrací i dodržováním jízdního řádu. Veřejná doprava tam nemá daleko k dokonalosti. To jsou příklady, kterými bychom se měli inspirovat, ale ne je dogmaticky přejímat.

## Jaké kroky jsou potřebné k tomu, aby byla veřejná doprava atraktivní a přilákala více lidí?



## MIROSLAV VYKA

Vystudoval ostravskou Střední průmyslovou školu elektrotechniky a informatiky, obor Elektronické informační systémy. Od roku 2005 pracoval na pozici editora dopravního zpravodajství České televize. Jako asistent v kanceláři Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky působil v letech 2007–2010, o rok později se vrátil do České televize, kde pracuje do současnosti jako grafik. Prezidentem Svazu cestujících ve veřejné dopravě je od jeho založení v roce 2010. Od roku

2013, kdy byl Svaz cestujících ve veřejné dopravě přijat za členskou organizaci Evropského svazu cestujících, je delegátem zodpovědným za komunikaci mezi českým sdružením a evropskou federací. V oblasti veřejné dopravy se zaměřuje na zlepšení služeb a komfortu pro cestující na nádražích a dopravních terminálech stejně jako na regionální dopravní obslužnost i dostupnost informací a služeb pro cestující. Mezi jeho záliby patří turistika, fotografování a samozřejmě cestování.

Jedním slovem multimodalita. Každý člověk je primárně chodec, ale může být i cyklista nebo řidič. Cestujícím se stává ve chvíli, kdy nastoupí do veřejného dopravního prostředku. Úspěšnou se veřejná doprava stává ve chvíli, kdy člověk absolvuje celý přepravní řetěz v roli cestujícího. Tedy jede vlakem, autobusem, městskou dopravou,

respektive tyto druhy kombinuje. To ale nestačí. Klíčem k úspěchu veřejné dopravy je její propojení s dopravou individuální, aby ji začali využívat i cyklisté a řidiči. Provázanost zajistí parkoviště P+R a stojany na kola (B+R) u nádraží. Roli samozřejmě hrají další aspekty, jako je kvalita vozidlového parku, služby na palubě i ve stanicích ne-

bo zastávkách, prostředí, ve kterém čeká na spoj a bezesporu i rychlost dopravy. Ovšem i když budeme mít tato kritéria na sebelepší úrovni a nenabídne me propojení mezi klíčovými druhy veřejné dopravy i dopravou individuální, atraktivnější nebude.

## Kde tedy vidíte největší rezervy v podobě veřejné dopravy v ČR?

Přestože pokrok, který veřejná doprava za poslední roky u nás udělala, je nepochybnitelný – České dráhy mají moderní vozidla, infrastruktura zrychluje, služby se rozrůstají, systému stále chybí jednoduše pro koncového uživatele. Tu spatřuji v absolutní tarifní integraci a jednom jízdním dokladu napříč druhy dopravy. Obrazně řečeno to musí být pro člověka tak jednoduché, jako otočit klíčkem v zapalování jeho auta. Koupit si v Praze jednu jízdenku na MHD, další na vlak, další na tramvaj třeba v Olomouci pro cestujícího, který je ve veřejné dopravě novicem, moc jednoduché není. A právě tuto skupinu lidí chceme o jejich výhodách přesvědčit a informovat, proto vidím další mezeru v zaměřením marketingové komunikace. Čest výjimkám – jedna z posledních kampaní ČD mířila právě na potenciální zákazníky, a nikoli jen na lidi, kteří už hromadně cestují. V otázce rychlosti přepravy je důležité si uvědomit, že cestující do ní nezapočítává jen dobu, kdy nastoupí v bodě A a vystoupí v bodě B, ale i čas, který stráví čekáním. Je-li frekvence spojů jednou za dvě hodiny a člověk chce jet například do 20 kilometrů vzdálené destinace, neznámená to pro něj půl hodiny jeho času, ale třeba 90 minut, protože spoj mu ujel před hodinou a další jede za 60 minut. Jinými slovy: četnost nabídky je důležitým aspektem atraktivity. Troufám si říci, že kdyby se zdvojnásobil počet spojů na síti, což není vzhledem k zatížení infrastruktury realizovatelné všude, počet cestujících se skokově zvýší. Podobně jako v případě, kdyby poslední spoje z některých sídel, a teď nemám na mysli jen vesničky, neodjížděly – s nadsázkou – se západem slunce, ale nabídka by pokrývala i poptávku po pozdně večerním cestování. Například možnost dostat se z Chebu do Plzně i Prahy nejpozději s odjezdem v půl sedmé večer považují za nedostačující.

## Přispěly by k efektivitě veřejné dopravy nové vysokorychlostní tratě? Ozývají se hlasy, že ČR je pro ně příliš malá...

To je mýtus, lichý argument lidí, kteří buď problematice nerozumí, nebo hledají zástupné důvody, proč výstavbu vysokorychlostních tratí odsouvat či vetovat. Vysokorychlostní vlaky jsou schopny dosáhnout rychlosti 300 km/h do pěti minut. Navíc vysokorychlostní tratě mohou využívat i konvenční vlaky, a zrychlit tak meziregionální dopravu. Daleko vyšší přínos nových tratí spatřuji ve vnitrostátní dálkové dopravě než mezinárodní. Pokud ovšem budou stavěny v stopách re-agujících na hlavní přepravní proudy. Tedy nejen Praha – Brno – Ostrava, ale i do Ústí nad Labem, Liberce, Plzně či Hradce Králové. To by měla být základní VRT v první fázi, ostatně i v zahraničí vznikaly tratě tohoto určení nejdříve jako vnitrostátní a až teprve poté se napojily na síť sousedního státu. **VÁCLAV RUBEŠ**

## KRÁTCE

### České dráhy předaly další monitory dechu



Nadace Křížovatka se už dvacet let věnuje podpoře povědomí veřejnosti o syndromu náhlého úmrtí kojenců a o možnostech ochrany ohrožených dětí. Díky dárcům a sponzorům, mezi něž patří ČD, pomáhá vybavit české nemocnice a porodnice monitory dechu Babysense II. Ve čtvrtek 22. října předal člen představenstva ČD Michal Štěpán v pražské nemocnici Na Bulovce deset nových monitorů dechu Babysense II primáři Neonatologického oddělení Martinovi Čihařovi. „Za roky spolupráce jsme přesáhli hranici sta darovaných přístrojů a určitě to není konečné číslo. Ochrana lidského života, zvláště u tak malých dětí, je to nejcnější, co může být, proto se projektu účastníme.“ řekl Štěpán. **(mah)**

### Knižní jízdní řád 2016 zamířil do prodeje

Od pátku 20. listopadu je v prodeji jeden z každoročních „knížních bestsellerů“ – jízdní řád. Za 99 Kč nabídne přehled všech spojů Českých drah a dalších dopravců veřejné služby jedoucích od 13. prosince 2015 do 10. prosince 2016. Zájemci jej zakoupí ve všech osobních pokladnách národního dopravce a ČD centrech. Spojे nového jízdního řádu budou v listopadu zaneseny též do internetových vyhledávačů spojení a aplikace Můj vlak. Ta bude aktualizována pro platformu Android a iOS. **(rub)**

### Nejkrásnější nádraží mají v Novém Jičíně

Titulem Nejkrásnější nádraží se v letošním roce může pochlubit nádraží Nový Jičín město. Mezi desítkou finalistů pro něj v 9. ročníku soutěže hlasovalo přes 1 100 lidí. Titul pohádkového nádraží si pro letošní rok odnesla stanice na úzkorozchodné dálnici dráze Kateřina v Karlovarském a nádraží Lašovice ve Středočeském kraji. Vyhlášení 11. listopadu už tradičně hostil Valdštejnský sál Senátu. **(mn)**

### Můj vlak triumfoval v soutěži WebTop100

Hojně využívaná mobilní aplikace Českých drah s názvem Můj vlak dostala další ocenění. Zcela ovládla žebříček kategorie Mobilní řešení 2015 prestižní soutěže WebTop100 a získala zlatou příčku. Podle tvůrců má ocenění o to vyšší hodnotu, protože o výsledek nerozhodovali uživatelé, ale odborná porota. Za velký úspěch považují též absolutní pořadí. Z jedenácti oborových kategorií získala aplikace Můj vlak druhé nejlepší bodové hodnocení (97 %) po projektu společnosti Vodafone. **(rub)**

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### TRAŤ Z ÚSTÍ NAD ORLICÍ DO CHOČNĚ PŮVEDE TŘEMI TUNELY

Nová trať z Ústí nad Orlicí do Chočně bude procházet třemi tunely. Vyplývá to z prezentace SŽDC pro zástupce veřejné správy a samosprávy. Náklady na stavbu nové tratě zatím nejsou známy. V roce 2013 byla zpracována studie proveditelnosti, po vyhodnocení čtyř možností řešení byla zvolena varianta s pracovním názvem Střed 2. Její trasa více sleduje současnou stopu tratě s jejím napřímením pomocí tří tunelů o délce 690, 560 a 380 metrů. Stanice Brandýs nad Orlicí bude nahrazena zastávkou zhruba v prostoru dnešních nástupiště. U Brandýsa bude rovněž vybudována výhybna se čtyřmi kolejemi. Zastávka Bezprávi bude zrušena. Podle předpokladů by měla být do roku 2017 zpracována nová dokumentace pro územní řízení včetně podkladů pro změnu Zásad územního rozvoje Pardubického kraje. Vlastní stavba se plánuje v letech 2019 až 2021. **ČTK 10. 11. 2015**

### ŤOK SE DOHODL NA ZRUŠENÍ RIZIKOVÉHO PŘEJEZDU

Ministr dopravy Dan Ťok se předběžně dohodl s místostarostou Studénky Petrem Odchodnickým na uzavření rizikového železničního přejezdu, na kterém se v červenci srazil kamion s Pendolinem a tři lidé zemřeli. Vedení Studénky to dosud odmítalo, nyní souhlasí. Se zrušením přejezdu by měl být vybudován na stejném místě podchod pro chodce a cyklisty a nová komunikace, která odvede kamiony z nadjezdu mimo centrum města. Přejezd nebude uzavřen dříve než za rok až dva. Po jeho uzavření pro osobní a kamionovou dopravu ho budou zpočátku ještě využívat chodci a cyklisté a to do té doby, než bude postaven podchod. Město má připravit studii objízdné trasy pro kamiony a časový plán. Novou cestu i podjezd zaplatí stát. Státní zástupce také podal obžalobu na polského řidiče kamionu, který nehodu zřejmě způsobil. **ČTK 5. 11. 2015**

## ZAUJALO NÁS

„První etapa vysokorychlostního spojení v tuzemsku by podle nařízení Evropské komise měla být dokončená do roku 2030.“ Šéf SŽDC Pavel Surý o konceptu vysokorychlostních tratí v Česku.

ČTK 5. 11. 2015

### VLÁDA POSVĚTILA NÁKUPY NOVÝCH VLAKŮ Z PENĚZ EU

Vláda schválila návrh ministerstva dopravy na nákup nových vlaků z peněz Evropské unie. Chce na ně až 20 miliard korun z evropských fondů. Evropská unie by na financování vlaků, které budou muset jezdit na konkrétní tratě, mohla přispět až 85 procenty, zbylých 15 procent by měl platit objednatel dopravy, tedy kraj nebo stát. Cílem programu je zlepšit úroveň cestování v regionální i dálkové železniční dopravě a nenechávat ji pouze na finančních možnostech dopravců. Úřad předpokládá, že mu program na pořízení nových vlaků pomůže s dočerpáním dotací z Operačního programu doprava I., které jsou k dispozici jen do konce roku. Podpora má zlepšit úroveň cestování v regionální dopravě bez toho, aby finančně příliš zatížil dopravce. Vlaky budou v majetku státu nebo kraje, podle toho, kdo zaplatí zbylých 15 procent ceny. **ČTK 5. 11. 2015**

### PO ČTYŘECH LETECH OPRAVÍ PONIČENÝ CITELEFANT

České dráhy vrátí na koleje jednotku CityElefant, kterou musely v roce 2011 kvůli velkému poškození způsobeném srážkou s posunovací lokomotivou odstavit. Na opravu pak čeká také další vlak poničený při letošním červencové nehodě na nástupiště. Zakázku na opravu jednotky získal výrobce vlaků CityElefant, ostravská společnost Škoda Vagónka. ČD za opravu zaplatí 105 milionů korun. Oprava vyjde zhruba o polovinu levněji, než kolik by stálo pořízení nového vlaku. „Jedná se o poměrně vysoké částky, je proto potřeba dobře zvážit efektivitu opravy a zajistit prostředky,“ vysvětlil mluvčí ČD Radek Joklík, proč oprava začne více než čtyři roky po nehodě. Podobným procesem opravy by měl projít také poničený vlak z letošního nehody na Masarykově nádraží, kdy jednotka vjela až na nástupiště. **IDNES 27. 10. 2015**

# Stanice v Náchodě prokoukne, stane se centrem veřejné dopravy

Náchodské nádraží získá v dohledné době zcela novou podobu. Úpravy se týkají především výpravní budovy železniční stanice. Ta leží nedaleko samotného středu města, a má tedy všechny předpoklady stát se frekventovaným centrem dění veřejné dopravy. Cestující se již koncem léta příštího roku dočkají nových odbavovacích prostor, čekárny i v současné době chybějícího sociálního zařízení.

Dvoupodlažní podsklepený objekt s mansardovou střechou a peronním přístřeškem pochází z roku 1895. Zázemí pro cestující tvoří vestibul stanice s osobními pokladnami a drobnými komerčními prostory, v dalších nadzemních částech budovy jsou nocležny, služební prostory a čtyři byty. Na budově se podepsal nejen zub času, ale také nekoncepční úpravy provedené ve druhé polovině 20. století. Chybí zde také WC pro veřejnost. Původní sociální zařízení ustoupilo výstavbě autobusového terminálu a je dočasně nahrazeno mobilním, jež zajišťuje město Náchod od roku 2014. Tehdy byl dokončen i samotný terminál a jeho přístřešek tak těsně přiléhá k uliční fasádě nádražní budovy.

Objekt železniční stanice si celkovou rekonstrukci zaslouží. Chystané opravy by navíc umožnily i dispoziční změny, výměnu dožilých výplň otvorů, oken, rekonstrukci všech inženýrských sítí, zateplení a úpravy povrchů tak, aby se dosáhlo úspory energií, zlepšení služeb a především většího komfortu pro cestující. Projekt kompletní obnovy budovy je vypracován už od roku 2012. Stavba má platné stavební povolení od června 2013, kdy se uskutečnily všechny práce, které by později kolidovaly s výstavbou terminálu.

## Obnovu chtěli už před stavbou terminálu

Představitelé města si plánované úpravy pochvalují. „Jsem rád, že při tvorbě projektu přestavby nádraží v Náchodě byl ze strany Českých drah kladen důraz na spolupráci s městem. Potřebovali jsme zajistit provázanost chystané rekonstrukce výpravní budovy Českých drah s přípravou stavby nového terminálu au-



VIZUALIZACE MĚSTO NÁCHOD



tobusové dopravy," říká Pavel Bělobrádek, náhodský zastupitel a místopředseda vlády pro vědu, výzkum a inovace.

Starosta města Jan Birke připomněl: „všichni jsme předpokládali, že rekonstrukce nádražní budovy proběhne ještě před stavbou terminálu, ale bohužel k tomu pak nedošlo.“ Nakonec se totiž přistoupilo k demolici WC a části peronního přístřešku, úpravě kanalizačních a vodovodních přípojek, izolaci obvodových stěn v části styku s plochami terminálu, regulaci stávajícího výměníku a opravě fasády západního štítu budovy. To vše v hodnotě přibližně 2,3 milionu korun.

Pro umožnění výstavby terminálu ČD odprodaly část svých pozemků a proběhla rovněž demolice některých menších objektů.

## Pracuje se za plného provozu

Národní dopravce však v případě náhodského nádraží nerezignoval na nutnost zlepšení celkového stavu objektu. „Jsme si vědomi, že potřebnou opravou výpravní budovy zajistíme lepší funkční propojení s terminálem včetně informování a odbavení cestujících, proto frekventovanému náhodskému uzlu věnujeme pozornost,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva zodpovědný za úsek osobní dopravy.

„Projekt je z hlediska organizace výstavby rozdělen na šest etap a my nyní provádíme ty části stavby, které ocení náš zákazník nejvíce. Jedná se o úpravy odbavovacích prostor, výstavbu nového WC a také zázemí pro komerční provozovny, aby se zde cestující mohli občerstvit,“ doplnil František Bureš, jenž je v představenstvu ČD zodpovědný za techniku, servis a majetek a projektům dopravních terminálů přikládá velký význam.

Na první fázi úprav již zjara České dráhy vyčlenily částku téměř 19 milionů korun, což je bezmála polovina celkového rozpočtu projektu, přičemž dojde i na příslušné inženýrské sítě. V další etapě by měl být řešen peronní přístřešek a plášť budovy, včetně oken a dveří. Práce se uskutečňují za plného provozu a jsou provázané z hlediska všech technologických prvků. Za koordinaci činnosti odpovídá Regionální organizační jednotka ZST Hradec Králové v čele s ředitelem Václavem Fikrem.

Dokončení nyní realizované etapy schválený harmonogram předpokládá počátkem srpna 2016. „Jsem rád, že České dráhy na stav nádraží nerezignovaly, a během příštího léta tak budou mít občané i návštěvníci našeho města dokončeno moderní propojení dopravního terminálu veřejné dopravy. Odbavovací a čekárenské prostory i slibné sociální zařízení v upravené nádražní budově náš dopravní terminál velmi potřebuje,“ vyjádřil spokojenost nad postupem prací starosta Náchoda Jan Birke.

MARTIN NAVRÁTIL

## Defibrilátor na ústeckém nádraží pomůže zachránit život

Tisíce lidí u nás ročně postihne náhlá zástava oběhu v běžném životním rytmu. Často přichází bez varování, daleko od odborné lékařské pomoci. Nežřídká se podobná dramata odehrávají ve vlacích či nádražích. Klíčovými faktory přežití náhlé zástavy oběhu je kromě okamžitého zahájení resuscitace i okamžitá defibrilace. Vzhledem ke strmému poklesu úspěšnosti defibrilace s časem je ideální její provedení do 3–5 minut od kolapsu. To je však až na výjimky nereálné pro jakoukoli zdravotnic-

kou záchrannou službu. Jednou z možností, jak zkrátit dobu do provedení defibrilačního výboje v porovnání s dojezdovým časem profesionální pomoci, je použití automatizovaných externích defibrilátorů. České dráhy se proto zapojily do Projektu časné defibrilace v Ústeckém kraji. Do výpravní budovy hlavního nádraží v Ústí nad Labem byl instalován automatizovaný externí defibrilátor (AED), který sem umístila Zdravotnická záchranná služba Ústeckého kraje (ZZS ÚK). Ústecké nádraží se tak stává dalším



**POMOCNÍK.** Jedním z prvních, kdo si vyzkoušel obsluhu defibrilátoru, byl Feditel ROJ ZST Ústí nad Labem Patrik Konopásek (vpravo). FOTO AUTOR



ce, Pravčické bráně, soutěskách v Hřensku, na Milešově, Podkrušnohorském zooparku v Chomutově nebo na Děčínském Sněžníku.

Projekt je zaměřený na plošné racionální zpřístupnění časné defibrilace a probíhá v Ústeckém kraji již od dubna 2011, jeho hlavním organizačním a koordináčním článkem je ZZS ÚK. Ústecký kraj se od začátku významnou měrou podílí na jeho financování. Podstatou projektu je vytváření celokrajské sítě AED – stacionárních i mobilních – v kontextu se sítí výjezdových základen ZZS ÚK a s dojezdovou dobou výjezdových skupin tak, aby pravděpodobnost úspěšného použití AED byla co nejvyšší (umístění AED na místa s předpokládaným vysokým rizikem vzniku náhlé zástavy oběhu).

**Důležitá je včasná resuscitace**  
Nejčastější příčinou náhlé zástavy oběhu je onemocnění srdce (82,4%). Podíl náhlé zástavy v evropských zemích je 49,5–66 případů na 100 000 obyvatel za rok. V posledních desetiletích se nedaří zvyšovat počet případů přežití této akutní příhody. Šance je nejvyšší, pokud je neodkladná resuscitace zahájena v časné fázi fibrilace komor a klesá o 7–10 procent s každou minutou mezi kolapsem a defibrilací. Základní neodkladná resuscitace výrazně zvyšuje šanci přežití.

Automatizované externí defibrilátory nejsou žádnou novinkou, první rozsáhlejší práce zabývající se jejich přínosem se datují již do 90. let 20. století. Během posledních let však roste jejich význam i v oficiálních doporučeních týkajících se resuscitace. PATRIK KONOPÁSEK

INZERCE



Přijměte pozvání na

# výstavu

## Železniční setkání v čase a prostoru

Výstava fotografií členů Českého zemského svazu FISAIC, skupiny foto

Galerie AMADEUS  
Klimentská 1172/48, 110 00 Praha 1  
1. - 23. prosince 2015

Vernisáž 1. prosince 2015 v 18 hod.  
Otevírací doba:  
Po, Pá: 9 - 12 hod., 13 - 16.30 hod.  
Út, St, Čt: 9 - 12 hod., 13 - 18 hod.



## KRÁTCE

### Nový zákazník v kombinované dopravě

Terminál ČD-DUSS zajišťuje od ledna letošního roku překládku multimodálních návěsů a jejich rozvoz pro zcela nového zákazníka. Tím je společnost P&O Ferrymasters. Návěsy přijíždějí a odjíždějí na spojích operátora Bohemiakombi z/do Duisburgu. Jde o téměř stovku nových návěsů měsíčně ložených různým zbožím. P&O Ferrymasters zajišťuje v návěsech přepravu pro zákazníky převážně se sídlem ve Velké Británii. Z Duisburgu proto návěsy míří dalším spojením do terminálu v Rotterdamu a odtud trajektem do Velké Británie. Jedná se o velice rychlé spojení. Společnost P&O Ferrymasters původně chtěla rozvoz po České republice realizovat vlastními tahači, ale po vyhodnocení možností a nabídek zvolili jako dodavatele silniční dopravy ČD-DUSS Terminál, a.s. Ta prostřednictvím několika smluvních autodopravců zajišťuje svaz a rozvoz návěsů nejen po České republice, ale i do Polska nebo Německa. (čdc)

### Lokomotivy řady 363.5 dobývají Rumunsko

Letošní 21. říjen lze hodnotit jako přelomový. V tento den se totiž lokomotiva 363.528 vydala na přibližně 770 km dlouhou cestu z Nymburka do rumunského Curtici. Ucelený vlak přepravoval automobily Škoda z Mladé Boleslavi do distribučního skladu společnosti Lagermax v Curtici. Dříve byly automobily do této destinace přepravovány ve skupinách vozů, později tyto přepravy přešly na silnici. Mimo území České republiky zajišťuje ČD Cargo přepravy ve spolupráci s dceřinou společností v Bratislavě a dopravcem Prvá slovenská železničná (PSŽ). (čdc)

### Tarif ČD Cargo na rok 2016 téměř beze změn

Podobně jako každý rok, tak i pro ten nadcházející zpracoval odbor podpory prodeje ČD Cargo nové znění tarifu ČD Cargo. Dokument vznikl za podpory obchodního a provozního úseku i sekce finančního ředitele naší společnosti. Odúčetovny přepravních tržeb Olomouc a Řízení provozu Česká Třebová. Tarif ČD Cargo na rok 2016 respektuje zejména vývoj v nákladní dopravě za končící uplynulý rok 2015 a do svého znění promítá podněty, které zaznamenávají soustavné přízpůsobování se trhu v nákladní dopravě v současném prostředí. Pro zákazníky bude mít asi hlavní význam informace, že pro rok 2016 nedochází ke zvýšení sazebníků a tabulek dovozného. Výjimkou je pouze úprava tabulky dovozného G pro prázdné vozy jako dopravní prostředky, které bylo navýšeno v souladu s obchodní strategií ČD Cargo. JIŘÍ VOREL

## NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



PRO NÁKLAD. Kombinovaná doprava je ve Zlínském kraji na vzestupu. Velký kontejnerový terminál se nachází v Lípě nad Dřevnicí.

FOTO MICHAL ROH ML. (2x)

# Přepravy v Baťově kraji ve znamení kontejnerů a chemie

Historie železniční dopravy na území dnešního Zlínského kraje se začala psát 1. září 1841, kdy se cestující mohli poprvé svést vlakem z Břeclavi přes Otrokovice do Přerova po trati Severní dráhy císaře Ferdinanda. Tato trať je dodnes mezi železničáři přezdívána Ferdinandkou a patří mezi nejzatíženější dvoukolejné tuzemské tratě.

rych je však ve Zlínském kraji pouhých 72 km, se nakládá především dřevo. Velmi významné jsou přepravy železného šrotu, kde mezi stanicemi dominuje Tlumačov. Jako zajímavost z regionále je možné uvést nakládku ropy v dopravně Zdounky na trati Kroměříž – Zborovice.

### Kontejnery míří do Lípy nad Dřevnicí

První, co do objemu nakládky a vykládky ve Zlínském kraji, je stanice Lípa nad Dřevnicí, v jejímž sousedství se od roku 1995 nachází kontejnerový terminál akciové společnosti METRANS, jehož obsluhu zabezpečuje ČD Cargo. V loňském roce bylo v tomto terminálu naloženo kontejnery více než 12 tisíc vagonů. Terminál má spojení s mateřskými terminály v Praze-Uhřetěvesi a České Třebové. Na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, na níž se stanice Lípa nad Dřevnicí nachází, je velice silná osobní doprava. Při tvorbě grafikonu je proto potřeba brát na zřetel nejen zájmy kraje při zajištění dopravní obslužnosti pro obyvatele, ale také zájmy ČD Cargo a jednoho z jejich nejvýznamnějších zákazníků a zároveň zaměstnavatelů ve Zlínském kraji, akciové společnosti METRANS, již dnes je provoz nákladních vlaků omezen pouze na denní dobu. Další omezení nákladní dopravy by pak mělo za následek navýšení silniční dopravy se všemi známými důsledky v podobě dopravních zácp či zhoršeného stavu komunikací. Na rok 2019 je připravována rozsáhlá modernizace tratě spočívající v její elektrifikaci a ve zdvoukolejnění úseku Otrokovice – Zlínstřed. I rozsah výluk je ale nutně, s ohledem na potřebu zajistit obsluhu kontejnerového terminálu, plánovat uvážlivě.

Na závěr jedno malé ohlédnutí do historie železniční dopravy v regionu Na místní dráze mezi Otrokovicemi, Zlínem a Vizovicemi byla veřejná doprava zahájena 8. října 1899. Firma Baťa a spol. však postupně skupil akcie této dráhy a 1. června 1937 vzniká nová společnost „Otrokovicko-zlínsko-vizovická dráha“. V této době začíná lokálka získávat charakter městské dráhy – razantně vzrostl počet spojů, byly zřízeny nové zastávky, objednána nová vozidla. Trať se měla stát součástí nové spojnice mezi Čechami, Moravou a Slovenskem. Ve Vizovicích na ni proto měl navazovat cca 20 km dlouhý úsek do stanice Lidečko ležící na hlavní trati Hranice na Moravě – Púchov. S jeho stavbou se započalo na konci 30. let minulého století, ale po skončení 2. světové války měla nová republika jiné priority. Finanční prostředky byly převedeny na Trať Družby a stavba tratě byla v roce 1951 zastavena. Zlín, jako krajské město, tak pravděpodobně definitivně přišel o možnost rychlého a krátkého spojení se Slovenskem. MICHAL ROH

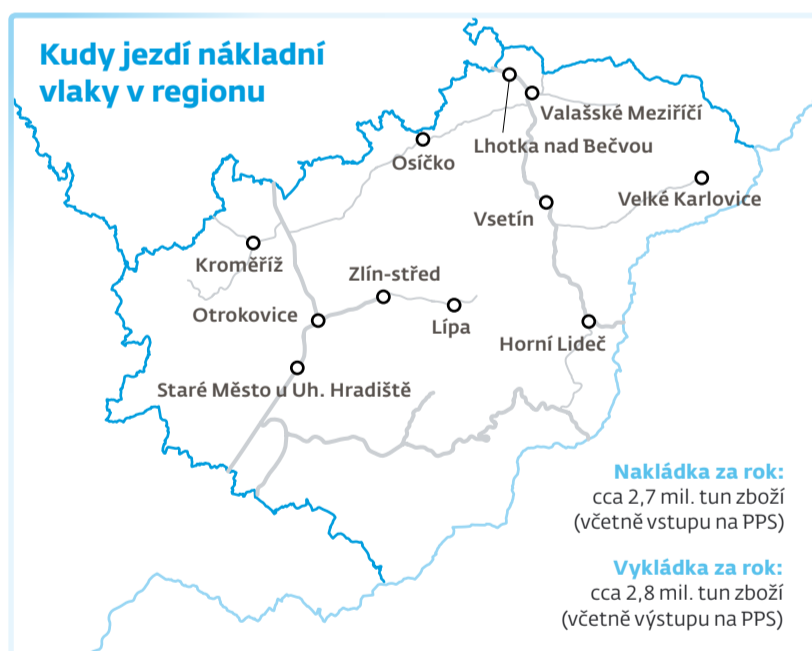
Z pohledu nákladní dopravy to platí i pro 40 km dlouhý úsek mezi Břestem a Nedakoncem na území Zlínského kraje, po kterém denně projede desítky nákladních vlaků v obou směrech nejen dopravce ČD Cargo, ale i dalších. Zlínský kraj je rozlohou 3 963 km<sup>2</sup> čtvrtým nejmenším a zaujímá 5 % její plochy. Žije zde cca 588 tisíc obyvatel, ale hustota zalidnění 148 obyvatel na km<sup>2</sup> výrazně převyšuje celorepublikový průměr. Významnými krajskými centry jsou Zlín spolu s blízkými Otrokovicemi, Uherské Hradiště, Kroměříž a Vsetín.

### Krajem prochází významná spojnice se Slovenskem

Celková délka železničních tratí ve Zlínském kraji dosahuje 330 km. Z této délky je 260 km tratí kategorie celostátních – 77 km je dvoukolejných a zároveň elektrifikovaných. Na jedné z nich leží i hraniční přechod Horní Lideč/Lúky pod Makytou. Přestože na pomyslném žebříčku mezi česko-slovenskými hraničními přechody zaujímá „až“ třetí příčku, nejsou přepravní objemy Lysským průsmykem protékající vůbec zanedbatelné. Loni tudy na Slovensko vystoupilo více než 30 tisíc vozů, větší počet (45 tisíc) do naší republiky naopak vstoupil. V průvozu přes ČR jsou po této mezinárodní trati dopravovány vlaky s výměnnými nástavbami ložnými pneumatikami Matador z Púchova pro německého odběratele v Hannoveru. Jen v loňském roce se jednalo o téměř čtyři tisíce vozů v této relaci. Provozně situaci na přechodu v letošním roce částečně zkomplikovalo přepnutí napájecí stanice Púchov na střídavý proud, což si vyžádalo nasazení vícesystémových lokomotiv.

### Přepravujeme široké spektrum zboží

Významné jsou přepravy pro zákazníky z oblasti chemického průmyslu. Do jedné z nejvýznamnějších chemických továren v kraji – do akciové společnosti DEZA Valašské Meziříčí (přípojná stanice Lhotka nad Bečvou) – přepravujeme černouhelné dehty i další suroviny. Podílíme se rovněž na odvozu vyrobených chemických produktů. Rovněž další firmy z oblasti chemického průmyslu, jako například výrobce plastů akciová společnost FATRA v Napajedlích nebo světovězná-



ZA HRANICE. Nákladní vlak vedený vícesystémovou lokomotivou 363.5. opouští u Střelné nejen území Zlínského kraje, ale i České republiky.

mý výrobce pneumatik Barum Continental v Otrokovicích, využívají atraktivní nabídku služeb ČD Cargo. Pro druhého jmenovaného zákazníka zajišťujeme jak návoz surovin – kaučuku apod., tak odvoz částí hotových výrobků do zahraničí, převážně na východní trhy. V podhůří Hostýnských vrchů, u železniční stanice Osíčko se nachází sklady pohonných hmot společnosti ČEPRO. Ty jsou sem přepravovány také vlaky ČD Cargo.

Zajímavým zákazníkem je společnost ŽPSV nakládající na vleče v Uherském

Ostrohu betonové pražce, které odtud míří na železniční stavby po celé republice. Letos se Uherský Ostroh zařadil mezi několik stanic, kde se ve velkém nakládá cukrová řepa. Významná je rovněž nakládka obilí v silcích v Lípě nad Dřevnicí, Valašském Meziříčí a Kroměříži. Poslední jmenovaná stanice je přípojnou pro vlečku společnosti Sladovny Soufflet ČR, kde je nakládán slad pro zahraniční pivovary. Z nedaleké stanice Ivanovice na Hané míří do sladovny desítky vozů s ječmenem. Na regionálních tratích, kte-

# Dostupné pouze v tištěné podobě

## Rok 2015 na kolejích aneb Velká vánoční soutěž Železničáře

Pročítali jste letošní ročník Železničáře poctivě? Pokud ano, máme pro vás dobrou zprávu. Nabyté informace můžete zhodnotit v naší Velké vánoční soutěži a získat některou ze zajímavých (jak jinak než železničních) cen. Ať už výhrami rozšíříte svou knihovničku drážních titulů, obohatíte provoz na modelovém kolejišti, obdarujete pod stromčkem své blízké, nebo se zapojíte proto, abyste změnili své sly, věříme, že vám naše otázky otevřou dveře poznání dokořán. Přejeme vám příjemnou zábavu a hodně štěstí!

### Informace pro soutěžící

Článek je rozdělen do 11 tematických okének. Každé okénko obsahuje otázku a tři možnosti odpovědi. Správnou odpověď najdete na konci článku. Každé okénko je hodnoceno 1 bodem. Celkový počet bodů určuje umístění soutěžícího. Každý soutěžící může získat až 10 bodů. Každý soutěžící může získat až 10 bodů. Každý soutěžící může získat až 10 bodů.

### ZAHRAŇICÍ



1. otázka: Do jakého státu v roce 2014 byla v řadě...  
2. otázka: Jaké země jsou v současnosti...  
3. otázka: Jaké země jsou v současnosti...



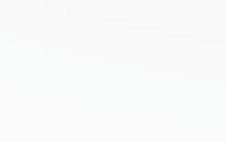
4. otázka: Jaké země jsou v současnosti...  
5. otázka: Jaké země jsou v současnosti...



6. otázka: Jaké země jsou v současnosti...  
7. otázka: Jaké země jsou v současnosti...



8. otázka: Jaké země jsou v současnosti...  
9. otázka: Jaké země jsou v současnosti...



10. otázka: Jaké země jsou v současnosti...  
11. otázka: Jaké země jsou v současnosti...



12. otázka: Jaké země jsou v současnosti...  
13. otázka: Jaké země jsou v současnosti...



14. otázka: Jaké země jsou v současnosti...  
15. otázka: Jaké země jsou v současnosti...



16. otázka: Jaké země jsou v současnosti...  
17. otázka: Jaké země jsou v současnosti...



18. otázka: Jaké země jsou v současnosti...  
19. otázka: Jaké země jsou v současnosti...



20. otázka: Jaké země jsou v současnosti...  
21. otázka: Jaké země jsou v současnosti...



22. otázka: Jaké země jsou v současnosti...  
23. otázka: Jaké země jsou v současnosti...



2. cena (3x)  
1 kus knihy



3. cena (5x)  
1 kus modelového vlaku



4. cena (3x)  
1 kus modelového vlaku

**Jak soutěžit?**  
Každý soutěžící musí vyplnit a poslat do redakce...  
Soutěžící musí být členem...  
Soutěžící musí být...  
Soutěžící musí být...



4. cena (3x)  
1 kus knihy



5. cena (5x)  
1 kus modelového vlaku



HISTORIE  
1. otázka: V jakém roce byla založena...  
2. otázka: V jakém roce byla založena...



3. otázka: V jakém roce byla založena...  
4. otázka: V jakém roce byla založena...



5. otázka: V jakém roce byla založena...  
6. otázka: V jakém roce byla založena...



7. otázka: V jakém roce byla založena...  
8. otázka: V jakém roce byla založena...



9. otázka: V jakém roce byla založena...  
10. otázka: V jakém roce byla založena...



11. otázka: V jakém roce byla založena...  
12. otázka: V jakém roce byla založena...



13. otázka: V jakém roce byla založena...  
14. otázka: V jakém roce byla založena...



15. otázka: V jakém roce byla založena...  
16. otázka: V jakém roce byla založena...



17. otázka: V jakém roce byla založena...  
18. otázka: V jakém roce byla založena...



19. otázka: V jakém roce byla založena...  
20. otázka: V jakém roce byla založena...



21. otázka: V jakém roce byla založena...  
22. otázka: V jakém roce byla založena...



23. otázka: V jakém roce byla založena...  
24. otázka: V jakém roce byla založena...



25. otázka: V jakém roce byla založena...  
26. otázka: V jakém roce byla založena...



27. otázka: V jakém roce byla založena...  
28. otázka: V jakém roce byla založena...



29. otázka: V jakém roce byla založena...  
30. otázka: V jakém roce byla založena...



31. otázka: V jakém roce byla založena...  
32. otázka: V jakém roce byla založena...



33. otázka: V jakém roce byla založena...  
34. otázka: V jakém roce byla založena...



35. otázka: V jakém roce byla založena...  
36. otázka: V jakém roce byla založena...

Předplatte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090

# Bezpečnost na přejezdech: pomůže laser nebo „pár facek“?

Varování, prevence, ignorace, Studénka, hysterie. V pěti slovech hodnocení situace na českých železničních přejezdech v posledních letech. Podle čínské kalendáře je rok 2015 rokem Kozy, ve výše zmíněném kontextu je však u nás spíše rokem pověstného utrženého ucha džbánu. To se teď (obrazně řečeno) snažíme přilepit a jdeme na to několika způsoby. Odborníci chtějí využít laser, legislativci represí a obyčejný lid prostě pár facek. Otázka zní: bude něco z toho fungovat?



**JAK NA TO?** Vyřeší problém s neukázněnými řidiči represe nebo laser, který ohlížá jednotlivé přejezdy?

FOTO AUTOR



**Současná vyhláška nebyla aktualizována 15 let a postihy za nedodržování pravidel silničního provozu jsou podle ministerstva dopravy nízké.**

jen rychlost, ale i nejhorší možné adhezivní podmínky. Doba čekání před přejezdem se tím pádem může i zdvojnásobit. V případě, že by mělo dojít „jen“ k radikálnímu snížení rychlosti vlaku (ke srážce by došlo, ale s menšími následky), je předpoklad zvýšení doby čekání 40 procent. Pro představu: u přejezdu, kde dnes auta stojí 70 sekund, než se uzavře, by se čekalo přes půldruhé minuty.

**I „malá“ rána může být fatální**  
Toto kompromisní řešení má ale zase jinou trhlínu. Ukazuje se, že destrukce drážních vozidel lehčí konstrukce (například motorové vozy či jednotky) při srážce

Problematika bezpečnosti na železničních přejezdech se už navzdory bude dělit na dobu před a „postudénkovskou“. Do 22. července 2015 odborníci v čele s Drážní inspekcí všemi možnými způsoby upozorňovali, že počet nehod na přejezdech stoupá vlivem rostoucí neukázněnosti řidičů. České dráhy i Správa železniční dopravní cesty každoročně v rámci projektu ILCAD varovali, že nerespektování pravidel má fatální důsledky. Přesto, když se zeptáte strojevodců, naprostá většina z nich vám potvrdí, že se situace nelepšila a téměř každý z nich zažil před přejezdem či na něm nějakou tu infarktovou chvíli. Nezdá se jen o vlásek nic nestalo. Co následovalo po tragédii ve Studénce, není třeba dlouze popisovat, ani polemizovat o tom, zda podobná, ale konstruktivnější diskuze, neměla přijít mnohem dříve. Přejezdy se mají stát bezpečnějšími a nápadů, jak na to, je několik.

## Laserový bodyguard

Dvaadvacátého září (tedy už dva měsíce po nehodě!) proběhl na železničním přejezdu u Velimí test laserového systému, který hlídá volnost prostoru přejezdu. Čidlo monitoruje přesně vymezenou plochu podobně jako radar v době, kdy je přejezd ve výstraze, a ještě pět sekund

po úplném sklopení závor. Poté se deaktivuje, aby případný protijedoucí vlak nevyvolal nechtěnou reakci. Pokud totiž během aktivní fáze systém zaznamená objekt větších rozměrů (test prokázal, že na člověka nebo zvíře nereaguje), aktivuje systém tzv. generální stop nebo vypne kód vlakového zabezpečovače. V obou případech to znamená zavedení rychločinného brzdění blížících se vlaků. Zkoušku systému provedla společnost AŽD Praha ve spolupráci s dodavatelem laserových čidel, společností SICK. Na podobném principu funguje systém měření délky nákladních automobilů a kamionů pro výpočet poplatků za užití zpoplatněných silnic a dálnic v Německu. Výrobce uvádí, že čidla dokážou odfiltrovat dešťové kapky, poletující sněh či padající listy přímo před čidlem a během provozu v nezářném prostředí ani jednou neselhalo.

## Bude to fungovat na železnici?

Technicky ano. I tady však existují obličejové ale. Prvním z nich je fakt, že „laserové bodyguardy“ lze nainstalovat pouze na přejezdy se čtyřmi břevny. U přejezdů s „půlnými závorami“ panuje obava, že netrpěliví řidiči by uzavřené závory mohli objíždět a vzhledem k tomu, že systém je aktivní jen během vý-

strahy a několik vteřin poté, jeho instalace by nic nevyřešila. S netrpělivostí, neukázněností a agresivitou řidičů souvisí i další aspekt, který by laser na přejezdu přinesl. Je jím prodloužení takzvané předzváněcí doby. Ta je v tuto chvíli u každého přejezdu spočítána tak, aby

jej i nejpomalejší vozidlo (5 km/h) bezpečně opustilo, než dojde ke spuštění závor. Pokud by ale měla novinka zabránit srážce, je nutné tuto dobu prodloužit o čas, který potřebuje vlak k zastavení, tedy časový ekvivalent zábrzdě vzdálenosti. Zohledněna přitom musí být ne-



**STRÁŽCE.** Čidla laserového systému monitorují přesně vymezenou plochu podobně jako radar v době, kdy je přejezd ve výstraze.

FOTO AŽD PRAHA



**BEZ ŠANCE.** Destruktivní sílu při nárazu lokomotivy do vozu dokumentuje i tato simulovaná nehoda na přejezdu. Ani osvěta však mnohdy nestačí.

FOTO SŽDC

VÁCLAV RUBEŠ

## Nedostatek vícesystémových strojů vyřešila zápůjčka

Společnost ČD Cargo pomáhá mateřským Českým drahám překlenout dočasný nedostatek vícesystémových elektrických lokomotiv. Vše začalo výlukovou činností správce infrastruktury SŽDC ve stanici Plzeň hl. n., kdy bylo nutno vést rychlíky relace Praha – Železná Ruda přes hlavní plzeňské nádraží bez přeprahu.

Potřeba nasazení strojů řady 362 v úseku Praha – Klatovy ve výsledku znamenala požadavek jedné lokomotivy této řady v turnusovém provozu navíc. Počátkem letošního února tak vznikla dohoda o reciproční zápůjčce lokomotiv s cílem zlepšit provozní situaci. Národní dopravce proto nabídl stroj řady 163 za jeden ze série 363 dceřině firmy Cargo. Stroj 363.065 byl prioritně nasazen na relaci Cheb – Ústí nad Labem, kde je v současném jízdním řádu konstrukční rychlost 120 km/h dostatečná.

K dalším zápůjčkám elektrických lokomotiv se muselo přistoupit k 1. srpnu, kdy Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) v rozporu s původními informacemi z loňského podzimu přepnuly s několikaměsíčním předstihem napájení ve stanici Püchov na 25 kV/50 Hz. Protože v té době ještě panoval u Českých drah dočasný nedostatek vícesystémových lokomotiv řady 380 čekajících na periodické opravy, po dohodě s ČD Cargo se prostřednictvím dodatku ke smlouvě rozsah zvětšil na reciprocitu 3 ku 3 lokomotivám. Cargoová Esa z SOKV Ústí nad Labem byla předána do DKV Plzeň a jsou opět převážně nasazena na vedení vlaků na rameni Cheb – Ústí nad Labem. Výjimečně se objeví třeba v Praze nebo Českých Budějovicích. Jde výhradně o stroje řady 363. Modernizovanou sérii 363,5 totiž nelze v osobní dopravě používat.



FOTO AUTOR

Stejněsměrné lokomotivy řady 163 ČD předalo depo Česká Třebová do ČD Cargo s tím, že by byly využity na vedení poštovních expresů do Ostravy hl. n. a na průběžné nákladní vlaky z Nymburka do České Třebové. Předání a dislokace zápůjčených strojů byla provedena tak, aby nemusel vzrůst počet správců v DKV ČD ani SOKV ČD Cargo. Smlouva platí do konce jízdního řádu 2014/15.

V současnosti už je i provozní situace Českých drah lepší – v dílnách zůstává pouze jediná lokomotiva řady 380. Nejde o první příklad vzájemné lokomotivní výpomoci „dcery“ a „matky“ – poslední známý je z loňské ledovkové kalamity. V dřívějších letech, kdy byla nákladní a osobní doprava „pod jednou vlajkou“, to byl jen ještě častější. Dnes nastavená spolupráce dispečinků obou dopravců však umožňuje operativní zápůjčky řešit neprodleně.

MARTIN NAVRÁTIL



FOTO AUTOR

## KRÁTCE

## POLSKO

## Na infrastrukturu půjdou miliardy

Modernizace polské železniční infrastruktury začíná. Již letos má být investováno do obnovy sítě provozovatele tamní sítě PKP PLK14 mld. zlotých (cca 3,5 mld. eur). Mezi největší projekty patří modernizace evropské trati E59 z Poznaně do Vratislavi a spojení Varšavy na jih a jihovýchod do Radomí a Lublínu směrem na Ukrajinu. Většina financí pochází z rozpočtu EU a to pro léta 2014-2020, kdy má mít Polsko z fondů EU k dispozici něco přes 100 miliard eur. Na rozdíl od předchozích sedmi let, kdy se Polsko především soustředilo na výstavbu silnic, dostane v následujícím období přednost železnice. Do roku 2020 by Polsko mělo investovat okolo 100 mld. zlotých (cca 25 mld. eur), z toho by měly být 2/3 investice do nové výstavby a 1/3 na údržbu stávající infrastruktury. (sh)

## FRANCIE

## Neovladatelný rychlík zastavilo až stoupání

Až stoupání do kopce pomohlo v severní Francii zastavit rychlík, jemuž po srážce s dvěma kravami selhaly brzdy. Rychlostí 140 kilometrů v hodině se řítil k městu Rouen. Souprava přišla o elektřinu a strojvedoucí nemohl brzditi ani se spojit s operačním střediskem. Proto se mobilem spojil s kolegy. Zároveň nařídil cestujícím, aby se shromáždili na konci soupravy, kde všichni s obavami čekali, co se stane. Neovladatelný rychlík způsobil škody při rychlém průjezdu jednoho nádraží, ale po takto ujetých 19 kilometrech se podařilo předejít katastrofě pomocí protisvahu. Strojvedoucí využil zpomalení soupravy, vyskočil a zaklínil kola rychlíku, který dodal kanadský Bombardier. (red)

## SLOVENSKO

## Správce infrastruktury povolil rekuperaci

Na síti Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) na tratích se stejnoměrnou trakčním soustavou je od 1. listopadu povolena rekuperace elektrické energie. Jedná se o návrat elektrické energie vyprodukované hnacím drážním vozidlem do sítě trakčního vedení. Rekuperace je v současné době zkušební povolená v úsecích Košice – Žilina – Čadca a Vrútky – Martin. Zkušební provoz potrvá do konce října příštího roku. Pak slovenský správce infrastruktury testy vyhodnotí. (GaK)

## CHORVATSKO

## Mezinárodní spojnice se dočká obnovy

Chorvatský správce železniční infrastruktury HŽ Infrastruktura plánuje v nejbližší době zmodernizovat část železniční trati spojující hlavní město Záhřeb s Koprivnicí délce 38,2 km. Jedná se o úsek Dugo Selo – Križevci. Během chystané rekonstrukce se obnoví železniční infrastruktura, zabezpečovací zařízení, trať bude postupně zdvojkolejněna a nejvyšší povolená rychlost se zvedne na 140 km/h. Celková investice si vyžádá bezmála 1,5 miliardy chorvatských kun. (GaK)

# Černohorská železnice zdolává překážky při cestě do EU

Černou Horou prochází 326 km železničních tratí, což není ani k velikosti země příliš mnoho, naprostým unikátem ale je, že pětina kolejí se nachází buď v tunelu, nebo na viaduktech. V zemi také najdeme nejvyšší železniční viadukt na světě Mala Rijeka. Tento zajímavý poměr je důsledkem značně hornatého terénu, jak již název země napovídá. V minulosti se mnohým mocnostem například Benátkám, Osmanské říši či Rakousku-Uhersku opakovaně nedařilo Černou Horu obsadit, protože horské základny byly snadno ubránitelné nebo prakticky nepřístupné. Černohorci žijící v horských skrýších později tvořili také významnou část odboje proti nacistické okupaci.

## Tři železniční trati, jedna má mimořádný význam

Željeznički Prevoz Crne Gore (ŽPCG) provozuje své vlaky na třech existujících tratích. Nejdůležitější pro celou černohorskou ekonomiku je trať ze srbského Bělehradu vedoucí přes hlavní město Podgorici do mořského letoviště Baru. Trať napojuje černohorské železnice na klíčové evropské koridory VII. a X. a přístav Bar tvoří významný přestupní bod pro nákladní dopravu.

I proto letos srbská strana oznámila, že bude zahájena modernizace v srbské části pro navýšení stávající kapacity trati a hlavně zvýšení provozní rychlosti na 80-100 km/h. Tento koridor je klíčový i pro osobní dopravu, v letní sezoně provozují železnice Srbije s ŽPCG a zahraničními partnery čtyři páry vlaků na trati z Bělehradu. V naprosté většině turisté směřují na rekreační pobyt u Jaderského moře. Součástí jednoho ze spojů je dvakrát týdně i přímý sezonní lůžkový vůz Českých drah nabízející cenově příznivější alternativu oproti leteckým dopravcům a navíc i jedinečné zážitky a výhledy z oken během cesty.

Černá Hora patří sice k těm nejmenším a nejmladším státům Evropy, železniční doprava tu však zdaleka nezůstává pozadu. Tvoří naopak podstatnou součást ekonomiky celé země. Navíc krajina, kterou vozy projíždějí, je vskutku jedinečná a nabízí řadu zajímavých míst k fotografování. Pojdme si tedy udělat krátkou exkurzi do železničního světa této malé balkánské republiky ležící u Jaderského moře.

Druhou trať spíše lokálního významu je spojení Podgorice s městem Nikšić, kde se vyrábí populární balkánské pivo Nikšičko. Trať byla před několika lety kompletně zrekonstruována, traťová rychlost navýšena a spojení těchto významných měst se zkrátilo na 50 minut. Zásluha zde patří konsorciu českých firem, jež rekonstrukci realizovalo, přičemž financování stavby zajišťovala Česká exportní banka. Staronová trať si vyžádala také obnovu vozového parku, ŽPCG nakoupila tři soupravy CAF Civity ze Španělska. Ostatní trati nadále obsluhují modernizované vozy 412/416 EMU, vyrobené koncem sedmdesátých let v sovětské Rize.

Poslední třetí trať není v současné době využívána k přepravě cestujících, přestože politické reprezentace opakovaně vyhláší plán zavedení osobní dopravy. Nejmladší železniční trať v Černé Hoře z roku 1986 vychází z Podgorice přes Tuzi, směřuje do albánského Skadaru a dále do Tiranu. Převážně jednokolejný úsek využívá výhradně k nákladní přepravě společnost Montecargo AD.

Letos navštívil Černou Horu premiér Kosova. Jednalo se o potenciální výstavbě železnice do kosovského města Pec a zajištění dodávky uhlí do tepelné elektrárny Pljevlja. S ohledem na politickou situaci v regionu a vztahu Srbska a Kosova není realizace tohoto projektu v nejbližším horizontu pravděpodobná.

Železniční doprava je v Černé Hoře vlastněna holdingem Željeznice Crne Gore (ZCG), který prostřednictvím třech dceřiných firem odděluje od roku 2009 správcem infrastruktury (Željeznički Infrastruktura Crne Gore), provozování osobní železniční dopravy (Željeznički Prevoz Crne Gore) a výše zmíněnou nákladní přepravu (Montecargo).

## Země se snaží o vstup do EU

Černá Hora v posledním desetiletí přijala řadu opatření v železniční dopravě, aby harmonizovala svou legislativu s právem Evropského společenství. Součástí změn bylo i zavedení „Železničního super úřadu“, který má pravomoci podobné našemu Drážnímu úřadu a zároveň plní i funkci regulátora na trhu. Vláda zastává již dlouhodobě jednoznačný evropský kurz a směřuje zemi do Evropské unie. Od roku 2007 je Černá Hora součástí Středoevropské zóny volného obchodu a od 2012 a vyjednává se o případném vstupu země do EU. To je ale v brzké době spíše utopií, zejména kvůli slabému výkonu ekonomiky, vysoké nezaměstnanosti a značné míře korupce.

S ohledem na očekávaný další nárůst významu cestovního ruchu bude nezbytné další zlepšení stavu infrastruktury, modernizace zastaralé pozemní i železniční dopravní sítě, zkvalitnění ubytovacích kapacit a jiných služeb.

## Turismus hraje klíčovou roli

Turistický ruch hraje v HDP Černé Hory klíčovou úlohu, každým rokem počet návštěvníků v této zemi narůstá a platí to i pro počty turistů z České republiky, kteří se vydávají převážně do přímořských letovisek. Zatímco do Budvy či starobýlého Kotoru se dostanete jen autobusy, kvalitní železniční spojení je zajištěno do Sutomore, Šušanje a Baru. Přeprava po kolejích je v této balkánské zemi výrazně levnější než autobusy, ale limitována malým rozsahem sítě.

Černá Hora se dlouhodobě pokouší lákat turisty i mimo letní období a také dále od pobřeží. Fantastické výhledy a zážitky nabízejí například návštěvy národních parků. Tím nejnámějším je Skadarské jezero. Největší jezero na Balkáně nabízí celou řadu aktivit, od kajaků a koupání k cyklovýletům a rybaření. Vzhledem k tomu, že se jedná o jednu z největších ptačích rezervací v Evropě, můžete strávit celý den pozorováním mnoha ptačích druhů, včetně symbolu národního parku, pelikána. Do pomyslného turistického centra jezera, Virpazaru, jezdí vlak z oblíbeného letoviště Sutomore za pouhé 1 euro. Na své si přijdou i železniční fotografové. Pokud vylezou na nedaleký kopec Zekova Glava, mohou si velice snadno udělat úžasný snímek vozidel s pozadím celého Skadarského jezera a okolních hor. SEBASTIÁN ČÁREK

# Jednotky Twindexx Swiss Express vyrazily do zkoušek

Jeden z předních výrobců kolejových vozidel, společnost Bombardier, letos v červnu představil Švýcarským spolkovým drahám (SBB) v závodě Villeneuve SBB novou patrovou jednotku pro dálkovou dopravu. Pojmenovala ji Twindexx Swiss Express, dopravce novinku ale označuje řadou RABe 502. Její maximální rychlost činí 200 km/h a určena je pro napětí 15 kV/16,7 Hz. Poprvé se tak ve Švýcarsku ukázala osmidílná jednotka (délka 200,6 m) s kompletně vybaveným interiérem. Vlak má 625 míst k sezení, z toho 178 v první třídě. Kdo ji chtěl vidět v akci, musel být zklamán. Očekávána jízda se neuskutečnila a zájemci se mohli pouze podívat na film z nočních zkoušek na ŽZO ve Velimi.

## Vytápí se podlahou a stěnami

Od prosince 2014 do letošního května se uskutečnily zkoušky dvou předseriových



VIZUALIZACE BOMBARDIER

kusů. Vlak, který se představil ve Villeneuve, neměl pouze jídelní vůz. Vytápí se prostřednictvím podlahy a stěn. Jednotka je plně klimatizovaná, osvětlení tvoří LED svítidla. Stanoviště strojvedoucího vykazuje ergonomická zlepšení, zejména z hlediska viditelnosti. Dojem ale kazí přístup do horního patra koncových vozů, jenž je chybně veden po

úzkém schodišti. Rovněž chůze přes ostatní schodiště do pater není zrovna ideální a proti prvnímu představení modelu v roce 2011 se nijak nezlepšil. Zvláště ve 2. třídě se cestující se zavazadly jen těžko budou vyhýbat. Jednotka je však průchozí i v horním podlaží bez nutnosti sestupovat. Je také vybavena velkými policemi pro ukládání zavazadel, kde

však hrozí, že sedící cestující mohou při ukládání zavazadla přijít k újmě. A tak již na předváděcí akci se uzavíraly sázky, kdy SBB tato sedadla vyjmou. Ve vlaku nechybí oddíl pro rodiny, ukládání kol či lyží. A je samozřejmě vybaven wi-fi, průmyslovými kamerami i elektronickým systémem pro informování zákazníků.

## Sériová výroba začne letos

Hrubá výroba hliníkových skříní, konečná montáž koncových vozů a vnitřní montáž jídelních vozů se uskuteční ve německém Görlitz, vnitřní zařízení se dodá v závodě ve Villeneuve. Se sériovou výrobou by se mělo začít ještě během podzimu. Vlak je vybaven systémem WAKO, který vyrovnává pohyby vozové skříně a umožňuje rychlé projíždění oblouků, což rychleje v obloucích zvyšuje až o 15 procent. V prázdném stavu váží 453 tun, obsazená pak 539 tun.

## Na testech v klimatické komoře

Od počátku letošního až do konce příštího roku se zkouší jednotky a jednotlivé vozy v klimatické komoře ve Vídni. Po testech na ŽZO ve Velimi, které ale ovlivnily problémy se softwarem, začnou na podzim první zkušební jízdy na železniční síti SBB.

Bombardier chce všech 59 vlaků dodat do konce roku 2019 s tím, že další tři vlaky dodá v 1. čtvrtletí roku 2020. Opce je na dalších 100 jednotek. Jednotky mají v současnosti přibližně tříletý skluzy v dočasných, původně měly být dodávány již od roku 2012. Do provozu měly být nasazeny se změnou jízdního řádu v roce 2017. Do té doby musí projít u SBB školením 1 500 strojvedoucích, 2 000 členů vlakového doprovodu, 270 zaměstnanců údržby a 260 členů záahových složek.

STANISLAV HÁJEK

Zdroj Schweizer E-R, 07/2015



## NABÍDKA ČD TRAVEL



Dne 23. listopadu 2015 bude na webových stránkách zveřejněn katalog DOVOLENÁ 2016.

Dotovaný katalog vyjde jako obvykle v lednu 2016.

Rezervační kancelář je od 15. 11. posunuta o 80 m z Perlové ulice do ul. 28. října 5, Praha 1.



## Srí Lanka

## hotel Czech Beach Resort\*\*\*

Pro samostatně cestovatele – letecky z Prahy do Kolomba s přestupem v Dubaji nebo Istanbulu s polopenzí (český majitel na místě).

Termín: 18. 4.–30. 4. 2016

Cena: 26 500 Kč po dotaci zahrnuje dopravu, transfer z/na letiště, ubytování s polopenzí, cestovní pojištění.

Více info na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo na tel.: 972 243 052



## Itálie

## Kouzelná historická města severní Itálie

Poznávací zájezd na staré FIP

Během zájezdu navštívíte perly mezi městy Benátek (nedaleké ostrovy v benátské laguně, jezero Lago di Garda), dále Veronu, Terst, Padovu, Vicenzu, Cittadellu – Bassano del Grappa, kde se během cesty máte možnost více seznámit s těmito historickými městečky.

Termín zájezdu je 1.–6. 3. 2016. Cena 4 990 Kč zahrnuje 4x místenku, ubytování se snídaní, služby vedoucího zájezdu, cena nezahrnuje vlakovou dopravu, místní dopravu (bus, loď), případnou úschovu zavazadel a vstupy, za příplatek jsou lehátka T6 (T4), Wien-Venezie-Wien.



## Česká republika

## Šumava, Železná Ruda – hotel Ostrý

Hotel se nachází v centru Železné Rudy, ubytování ve 2 až 4lůžkových pokojích nebo v rodinném pokoji, vše s vlastním soc. zař., TV.

Cena: 2 940 Kč po dotaci je za pobyt na 7 nocí s polopenzí, pojištěním a welcome drinkem při příjezdu. Děti 5–12 let mají slevu.

Na tento pobyt je ještě možné čerpat příspěvek pro členy OSŽ. Tel.: 972 241 928



## Česká republika

## Krkonosé, hotel IDOL\*\*\*, Dolní Mísečky

PODZIMNÍ POBYTOVÉ BALÍČKY

Třídenní balíček za 1960 Kč pro 2 osoby zahrnuje: ubytování na 2 noci ve dvoulůžkovém pokoji, polopenzí (snídaně bufetovou formou, večere 3 chodové menu), 30 min. ve whirlpool se slanou vodou, 1x sklenka vína pro dva a 1x odpolední káva nebo čaj pro dva.

Platí v termínech 1. 10.–15. 12. 2015

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



Člen Skupiny ČD



VE VÝSTAVĚ. Za druhé světové války se začala stavět dvoukolejná trať mezi Brnem a Havlíčkovým (Německým) Brodem.

FOTO ARCHIV ČD (2x)

# Tišnovské lokálky letos oslavily dvojí výročí

Hned dvě železniční trati, jejichž společným jmenovatelem je jihomoravské město Tišnov, letos slaví kulaté výročí. Tou první je jednokolejná místní dráha o délce 28,4 km spojující Tišnov na okraji Českomoravské vrchoviny s Brnem, pro kterou se vžil název Stará Tišnovka. A jubileum si připomnělo i její pokračování do Žďáru nad Sázavou. V roce 1953 tuto lokálku doplnila dvoukolejná trať Brno – Havlíčkův Brod.

Před sto třiceti lety, dne 2. července roku 1885, byla předána do provozu trať Brno – Tišnov soukromou Rakouskou společností státní dráhy StEG. O tři dny později, přesně hodinu po polední, trať projel první slavnostní vlak se zemským maršálkem na palubě. Necelých 30 kilometrů dlouhá dráha přišla na tehdejších 1 570 000 zlatých.

Druhé výročí je mladší a týká se státem garantované lokálky vedoucí z Tišnova přes Bystřici nad Pernštejnem do Žďáru nad Sázavou. Tady byl zahájen provoz 23. 6. 1905, tedy v době, kdy lokálka do Žďáru jezdila už sedm let z opačné strany, od Německého Brodu. Od roku 1890 nákladní vlaky od Tišnova jezdily na dolní nádraží po svitavské pobřežní spojnici. Zatímco místní dráha Tišnov – Žďár nad Sázavou po 110 letech vývoje neustále vozí cestující, „štegovská“ lokálka z Brna ustoupila dvoukolejně elektrizované trati, jež se stala součástí druhého hlavního tahu.

## Změnu přinesla stavba kapacitní dráhy

Vše začalo ve druhé polovině 30. let minulého století, kdy se v napjaté politické situaci ze strategických důvodů rozhodlo o stavbě kapacitní dráhy mezi Prahou a Brnem. Mimo jiné i proto, že stávající ústřední trať přes Českou Třebovou přetínala místa pozdějšího německého záboru. Byly vytvořeny investorské organizace traťové stavební správy se sídly v Tišnově, Německém Brodě a Novém Městě a roku 1938 stavební firmy naplno začaly s poměrně nákladnou stavbou plnou viaduktů a tunelů. Množství zemních prací, ražených tu-



Stavba dvoukolejné hlavní trati byla za války zastavena a dokončena až v 50. letech.

nelů a zděním či betonování propustků a mostů pokračovalo zpomalujícím se tempem až do roku 1942, kdy byly práce zastaveny. V dokončených tunelech nad Tišnovem dokonce dočasně našly útočiště podzemní nacistické zbrojní výroby. Součástí projektu bylo i nové seřadovací nádraží v Maloměřicích. Další historie dráhy už je dobře známa.

Po válce byly práce obnoveny a po etapách od května 1952 mohl být ze staré lokálky na novou dvoukolejku postupně převáděn provoz. Nejprve se tak stalo v úseku Královo Pole – Rečkovice, přičemž nová trať starou křížila na řadě míst. Počátkem prosince téhož roku byly vlaky převedeny zcela na novou trať, 6. 12. bylo otevřeno nové nádraží ve Žďáru a pár dní na to byla otevřena související lokálka z Kři-

žanova do Velkého Meziříčí, respektive odbočky Oslavice, rovněž vybavená několika velmi výjimečnými mostními stavbami.

## Lokálka později přešla do rukou státu

Tím ale včet důležitých milníků v historii této trati zdaleka nekončí. Před 90 lety byla novoměstská lokálka zestátněna a přistoupilo se k významnějšímu přejmenování stanic. Tehdy se z Kuřimi stala Kuřim a přídomek u Rožné a Bystřice se změnil z Pernštýna na Pernštejn. Sedmdesát let zpět celá lokálková linie Brno – Tišnov – N. Brod zažívala asi své největší provozní vypětí, a to hlavně kvůli tomu, že sloužila i jako odklonová za přerušenou dráhu Jihlava – Okříšky. Její vytížení bylo navíc umocněno četnými útoky partyzánů a řáděním kotlářů. Před půlstoletím na nové žďárské trati vyjelo křídlo rychlíků 23/24, tehdy připojů k vlakům Praha – Znojmo. Před 60 lety pak skončilo budování maloměřického ranžiru. Před deseti lety byl rozšířen integrovaný dopravní systém JMK z Tišnova až do Nedvědice. V této době se také stará trať Havlíčkův Brod – Žďár snášela a měnila na cyklostezku.

K tomu navrch ještě jedno související neveselé výročí – 12. 1. 1910 byla povolena stavba kratičké lokálky z Kuřimi do Veverské Bítýšky (otevřena byla 16. 2. 1911), na niž se železniční veřejná doprava udržela pouhých pětadvacet let. A když jsme u těch „desítkových“ jubileí, tak významně zůstane v pomyslné paměti knize trati 250 zapsán i letošní rok, kdy přes léto byl zcela přerušen provoz mezi Brnem a Kuřimi kvůli stavebním pracím. MARTIN NAVRÁTIL

# Doporučujeme knižní tituly jako dárek pod stromeček

S blížícími se Vánocemi nastává každoroční martyrium nejen nakupování, ale zejména vymýšlení, čím naše bližní obdarujeme. Známe to i my v redakci, a proto se pokusíme vám s výběrem pomoci. A protože se říká, že s knihou chybu nikdo neudělá, přinášíme přehled toho nejzajímavějšího, co bylo o železnici v poslední době napsáno a vydáno. Přejeme dobrý výběr, při kterém nezapomínejte na nadčasový výrok Francesca Petrarca: „Kniha nemá být nábytkem, který zdobí dům, ale potravou, která živí ducha.“



## Železnice na Podblanicku

V letošním roce spatřila světlo světa zajímavá publikace z pera trojhlavé autorů – Jaroslava a Ladislava Kouhotových a Martina Zábky s názvem *Železnice na Podblanicku*. Dílo dokumentuje minulost železniční trati z Benešova u Prahy do Trhového Štěpánova, která však dříve pokračovala až do Dolních Kralovic. Letos oslavila tato trať kulaté výročí své existence, slouží již úctyhodných 120 let. Na stodevadesáti stranách je čtenáři předkládán nejen detailní faktografický výčet jednotlivých etap a milníků této železniční dráhy, ale i příběhy vonící „ajzboňáckou dřinou“ i typickým drážním humorem s výrazně lidským akcentem. Poutavý text zasazený do dobového provozního kontextu, ze kterého číší hluboká znalost geneze popisované trati, doplňuje cca 650 fotografií, plánek, jízdních dokladů a mapek. Publikace je plnobarevná kniha formátu A4 na papíře s vysokou gramáží v pevné vazbě. Součástí je i podrobné resumé v českém, anglickém i německém jazyce. Vydalo nakladatelství Gradis Bohemia, kniha je k dostání v kamenných i internetových obchodech. Běžná cena je 745 Kč.



## Kyklop

Publikace, za jejímž vznikem stojí Výzkumný Ústav Železniční, popisuje historii vývoje, výroby a provozu lokomotiv řady T 499.0. Světlo světa spatřila u příležitosti „vzkříšení“ jediného dochovaného kusu, který byl znovu zprovozněn letos na jaře. Kolektiv autorů se zabývá již úvahami o vzniku tehdy nejvýkonnější motorové lokomotivy v ČSSR, předkládá čtenářům podrobné nasazení obou strojů a jejich osudy až po současnost. Jde o detailní monografii s řadou dobových, nezdávka zcela unikátních a dosud nepublikovaných fotografií Kyklopů. Odpovídá i na řadu otázek spojených se vznikem a provozem těchto unikátních lokomotiv, vyvrací například mýtus, že jejich sériové výroby nedošlo na základě intervence RVHP. Zájemci o knihu si ji mohou objednat na adrese [kyklop@cdvuz.cz](mailto:kyklop@cdvuz.cz) za 1 090 Kč včetně poštovného a balného nebo zakoupit u vybraných prodejců železniční literatury.



## Česká nádraží IV. díl, druhá část

Mojmír Krejčířik je autorem výpravného šestidílného souboru publikací o nádražích, jehož druhá část IV. dílu vychází ve Vydavatelství dopravní literatury Litoměřice. Ojedinelé dílo o současti industriální architektury rozsahem i komplexností zpracování nemá obdoby nejen v Česku, ale i v evropských měřítkách. Na mnoha historických i současných fotografiích představuje autor dílo několika generací železničních architektů na území Čech, Moravy a Slezska. Druhá část čtvrtého dílu je věnována výpravním budovám Rakouské severozápadní dráhy na tratích Šatov – Mladá Boleslav, Velký Osek – Poříčí u Trutnova, Havlíčkův Brod – Pardubice, Nymburk – Praha, Lysá nad Labem – Děčín, Chlumeck nad Čiřínou – Lichkov a Letohrad – Ústí nad Orlicí. Seznámíme se zde s reprezentativními výpravními budovami této společnosti v Praze Těšnově nebo v Děčíně východ. Druhou společností, jejichž výpravní budovy kniha představuje, je Ostravsko-frydlantská dráha. Bohatě ilustrovanou publikaci o celkem 284 stranách lze zakoupit například v pražské prodejně Pragomodel v Klimentěské ulici 32 nebo přímo u vydavatele (který si neúčtuje ani balné či poštovné) na webových stránkách [www.vydol.cz](http://www.vydol.cz) za cenu 890 Kč.



## Elektrické jednotky EM 475.1 na Ostravsku

V edici Knižovna muzea spatřila světlo světa také novinka pojednávající o provozu elektrických jednotek bývalé řady EM 475.1 (dnes řada 451) na Ostravsku. Autor Jiří Adamovský s kolektivem připravili na 153 stranách poutavou a neotřelou publikaci s řadou dosud nezveřejněných fotografií a kapitol, doplňujících jejich postupný vývoj až po uvedení do provozu v roce 1965. I když tyto jednotky později vystřídaly modernější řady, nechaly u obyvatel Ostravska a převážně i zaměstnanců bohumínské depa, kteří se v krátké době museli přeorientovat z parní trakce na moderní elektrickou, nesmazatelné vzpomínky. Tato publikace vytváří ucelenou monografii této řady, a snaží se s její historií seznámit i mladší generaci, a vzbudit tak zájem o tato vozidla. Publikace je doplněna podrobným seznamem vozidel s přesnými specifikacemi převzetí do provozu, a naopak jejich předáním do Prahy, kde byla postupně vyrážovány z provozu. Publikaci je k dostání v Železničním muzeu moravskoslezském na nádraží Ostrava střed za rovných 100 Kč. Bližší informace na e-mailu: [zmmz@zmmz.cz](mailto:zmmz@zmmz.cz).



## Lokomotivy s rudou hvězdou na čele

Neobvyklý počín se podařil v nedávné době pražskému nakladatelství RCH. Díky nezměrnému úsilí a mravenčí práci Petra Kavána mohla vyjít výpravná kniha s názvem *Lokomotivy s rudou hvězdou na čele*, která zachycuje prostředí černošských fotografií A. E. Durranta provozu parních lokomotiv ČSD na přelomu padesátých a šedesátých let. A. E. Durrant, který se narodil v roce 1929 ve Velké Británii, se stal lokomotivním inženýrem a parním lokomotivám zasvětil celý svůj život, který vyhasl v roce 1999. V bývalém Československu pobýval v letech 1958, 1960, 1961 a 1963. Při těchto návštěvách pořídil více než 400 vesměs velmi kvalitních záběrů. Velmi kvalitně vytištěnou knihu o 384 stranách lze zakoupit za 1 490 Kč například v Pragomodelu v Klimentěské 32 v Praze 1 nebo v Hobby Shopu na ostravském hlavním nádraží.

MARTIN HARÁK, MARTIN NAVRÁTIL, VÁCLAV RUBEŠ

## POŠTA

### Článek o spojení Prahy a Hamburku mě potěšil



Zcela náhodně jsem si koupila čtrnáctideník *Železničář*. Velmi mě zaujal článek *Spojení z Prahy do Hamburku aneb hledání cesty do sjednoceného Německa*. A to i z těch důvodů, že jsem tam od roku 1972 téměř spoji jezdila, prakticky do dneška. V roce 1972 jel vlak do Hamburku s přestupováním a čekáním na spoje 24 hodin. Nejdříve se ale muselo na Norimberk, různé se experimentovalo, o kontrolách nemluvě a přestupech v Berlíně už vůbec ne. Mohu říci, že jsem této trasy pamětnice. Důvod mých návštěv byla moje sestra prodávající do Hamburku za Němce. Více takových článků.

ANEŽKA JIŘIČKOVÁ

### Přijďte na výstavu o historii železnice

Ve vlašimském zámku byla 29. října zahájena výstava ke dvěma výročí železničních tratí v tomto regionu. Dokumentuje historii a vývoj místní dráhy Benešov – Vlašim, která v prosinci slaví 120. výročí a připomíná též 40 let od zrušení dráhy z Trhového Štěpánova do Dolních Kralovic. Autor, historik František Kavka, připravil pro návštěvníky řadu zajímavých artefaktů. Historické fotky a dokumenty zachycující provoz dráhy, plány stanic a zastávek, stavbu železničního mostu přes říčku Chotýšanka a vybavení stanic. Návštěvníky zaujme také mapa a doklady vedení obce Louňovice pod Blaníkem, která v roce 1924 usilovala o vybudování železnice Plzeň – Brno. Fotografie zachycují i návštěvy významných osobností, např. Františka Josefa I. v roce 1907 v benešovské stanici, německého císaře Viléma II. v roce 1914 nebo zastavení zvláštního vlaku při návratu T. G. Masaryka ze Švýcarska při cestě do Prahy – 21. 12. 1918. Výstava, kterou autor připravil ve spolupráci s Podblanickým vědeckotechnickým klubem Benešov a Muzeem Podblanicka ve Vlašimi a se Státním okresním archívem Benešov, trvá do 29. listopadu 2015. Otevřena je denně kromě pondělka od 9.00 do 12.00 hodin a od 13.00 do 16.00 hodin. Zájemci jsou srdečně zváni, výstava je vhodná i pro školy.

PETRA ŘÍHOVÁ

### Při procházce se mi podařil pěkný úlovek



Nedávno jsem byl s manželkou na procházce v pražském Klánovickém lese, a protože si vždy beru foťák s sebou, zkusil jsem párkrát panning (speciální technika zachycení objektu v pohybu) v rámci projížďčích souprav. Protože fotím na manuální objektiv, chtěl jsem vyzkoušet panning přes pás lesa, jenž odděluje trať od cesty, což je případ, se kterým by si autofocusový objektiv s kontinuálním ostřením neporadil. Záměr byla kombinace barev podzimu s barvami souprav Českých drah a zdůraznění pohybu nejen pozadím, ale i popředím. Neměl jsem na počátku větší ambice, než se výslednými fotkami pochlubit na facebooku v rámci skupin, které se zabývají focením manuálních objektivů. Nicméně po zveřejnění díla mi jeden kolega doporučil, abych zkusil fotografii zaslat i do redakce *Železničáře* s tím, že se jedná o povedený panning lokomotivy 150 205-3. Proto jsem si dovolil vás takto oslovit a obrázek zaslat do redakce. Jistě mi dáte za pravdu, že úlovek stojí za to. Předem moc děkuji a přeji krásný a příjemný den.

JAN ZDRAŽIL

## TIPY NA VÝLET



### Do Drážďan nejen na Striezelmarkt

Nejznámější vánoční trh v Drážďanech – Striezelmarkt na náměstí Altmarkt – bude letos zahájen 26. listopadu. Jde už o jeho 581. ročník, což ho činí nejstarším vánočním trhem v Německu. Na Striezelmarkt u i na dalších 10 vánočních trzích v Drážďanech nebudou samozřejmě chybět stánky s dřevěnými ozdobami, sochranovskými hvězdami a lákavou nabídkou občerstvení. Oblíbená Stolová slavnost, kdy centrem saské metropole projde průvod s obří štolou, která je pak na Striezelmarkt rozkrájena a rozprodána, se koná 5. prosince. V rohu náměstí Altmarkt u kostela Kreuzkirche najdete atrakce pro děti, vaše ratolesti se mohou povozit i na malé železnici. S potoky určitě v Drážďanech zavítejte také do Dopravního muzea (Verkehrsmuseum) v ulici Augustusstrasse 1, kde se od 28. listopadu do 3. ledna konají předváděcí jízdy na modelové železnici ve velikosti o.

Nejbližší železniční stanice: Dresden Hbf



### Po čertech dobrá zábava s Mikulášem

O mikulášském víkend (5. a 6. 12.) bude na pražském smíchovském nádraží připraven pestrý program pro rodiny s dětmi. Svět se můžete historickými vlaky nebo Cyklohráčkem. Ve vlacích dostanou děti od Mikuláše malý dárek. V kulturním sále na nádraží Praha-Smíchov se po oba víkendové dny koná výstava modulového kolejiště modelářů ze Slivence a na 1. nástupišti najdete stánky s občerstvením a suvenýry. Mikulášské jízdy organizují i v dalších regionech. V sobotu 5. prosince pojedou parní vlak z brněnského hlavního nádraží do Oslavan. Ve stejný den se svezete mikulášským vlakem také z Plzně na Křivoklát a z Tábora do Bechyně. O týden dříve (28. a 29. 11.) se uskuteční jízdy parních vlaků s Mikulášem a čerty i na trati Letohrad – Dolní Lipka a mezi Chocní a Litomyšl. Více informací o mikulášských jízdách najdete na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

Nejbližší železniční stanice: Praha-Smíchov ad.



### Zvonkovým vlakem do Netolic

V neděli 22. listopadu pojedete z Českých Budějovic (odj. 15.17 hod.) zvláštní motorový vlak do Netolic, kde se na náměstí koná řemeslný trh. Jízdu ve vlaku zpříjemní autorské čtení Roberta Drozdy a jeho *Pohádek pana přednosty Drahoráda*. Pohádky si mohou zájemci zakoupit a nechat na místě i podepsat. Vlak přijede do Netolic v 16.10 hod. a od nádraží se vydají cestující na náměstí v doprovodu divadelního spolku Tyl Netolice. Na řemeslném trhu se budou prodávat vánoční ozdoby, svíčky, adventní věnce, keramika a jiné dárkové předměty. Od 16.45 hod. se na náměstí koná Přivítání Paní Zimy, kterou bude představovat Lucie Křížková, Miss ČR 2003. Součástí akce je mj. i pouštění balonků s přáním Ježíškovi. Zpět z Netolic odjíždí Zvonkový vlak v 18.37 hod., do Českých Budějovic přijede v 19.28 hod. Bližší informace na [www.cd.cz/jiznicesty](http://www.cd.cz/jiznicesty).

Nejbližší železniční stanice: České Budějovice/Netolice

