

Železničář

30. LISTOPADU 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



24
ROČNÍK XXIV

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Uplynulá letní sezona na jihu Čech byla z pohledu Českých drah úspěšná. Nejen o tom jsme si povídali s obchodním ředitelem českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD **Jiřím Kafkou**.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy a Plzeňské městské dopravní podniky propojily své rozdílné kartové systémy. Cestující tak nyní mohou k jízdě ve vlaku či v prostředku městské hromadné dopravy použít jen **In Kartu, nebo Plzeňskou kartu**.

12-13 TÉMA

Rok uplynul a opět je tu další **Velká vánoční soutěž Železničáře**. Vyhrát i letos můžete spoustu zajímavých a hodnotných cen. Tak neváhejte a pojďte na to!

15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Od vyhlášení soutěže na jméno nového dětského maskota Českých drah – modrého plyšového slona – letos uplynulo deset let. Název vymyslel tehdy šestiletý **Roman Klíma** z Hradce Králové.

16-17 PROVOZ A TECHNIKA

Letošní rok byl pro společnost **Výzkumný Ústav Železniční** v oblasti její hlavní činnosti – zkušebnictví – zlomový. Na začátku dubna 2017 vstoupila v platnost tolik očekávaná novela zákona o dráhách, která definovala novou kategorii – dráhu zkušební.

18-19 CESTOPIS

Japonská železnice fascinuje snad každého milovníka vlaků, už jen díky Shinkansenům. Jenže rychlovlaky to teprve začíná. Ještě větší zážitek ale čeká na milovníky přírody, hor a romantických lokálků.

21 HISTORIE

Letos v prosinci to bude přesně 10 let od chvíle, kdy se všechny vlaky na tuzemských tratích vedené pod hlavičkou Českých drah staly **striktně nekuřáckými**. Co tomu ale předcházelo?



Železničář

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

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

TITULNÍ FOTO: MICHAL MÁLEK, lokomotiva Vectron u žst. Pavlovice v údolí řeky Mže



NEZAPOMEŇTE NA PŘEDPLATNÉ NA ROK 2018

Chcete si předplatit čtrnáctideník Železničář?
Rádi byste měli včas aktuální informace a přečetli si
zajímavá témata o dění v rámci Skupiny České dráhy
i na tuzemské železnici, případně v zahraničí?
Zajistěte si magazín na celý rok! Cena předplatného na rok
2017 činí 500 Kč vč. 15% DPH. Předplatitelé navíc získají čtyři
oboustranné plakáty zdarma.
Objednat si můžete také výhodný balíček obou našich periodik
(tedy i s magazínem ČD pro Vás). Za výhodné roční předplatné
ČD pro vás a Železničáře zaplatíte 720 Kč.
Podrobnosti naleznete na webových stránkách
www.cdprovas.cz v sekci předplatné.
Stávající předplatitelé naleznou uvnitř tohoto
čísla složenku k úhradě našich periodik
pro rok 2018.



ČD USPĚLY V SOUTĚŽI CZECH TOP 100

Již čtyřicet let byly v Praze vyhlášeny výsledky soutěže nejlepších výročních zpráv a firemních časopisů, kterou pořádá sdružení Czech TOP 100. Několik ocenění si odnesly i České dráhy. Národní dopravce obsadil čtvrté místo v kategorii výročních zpráv a speciální ocenění Hvězda roku. Časopisy ČD pro vás a Železničář se pak umístily v první desítce nejlepších časopisů pro zákazníky. Ceny převzal předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek a ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace Zuzana Čechová.

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

v minulém týdnu se na pražském Žofíně uskutečnilo již 21. Žofínské fórum, tentokrát na téma Evropská železnice 21. století (podtitul: Rychlá železnice, kvalitní dopravní obsluha. Plány a realita). Na akci vystoupili nejvyšší představitelé všech rozhodných institucí na železničním dopravním trhu – Ministerstva dopravy ČR, sdružení CER, ČD, SŽDC, ČD Cargo, Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře nebo VÚŽ. Tato akce opět nabídl zajímavou konfrontaci a náhled na železniční osobní a nákladní dopravu z pohledu evropských a národních institucí a praktických pohledů dopravců v kontextu koncového zákazníka.

Na straně jedné tu jsou jistě záslužné cíle, které hovoří o zvyšování podílu železnice na podílu přepravních výkonů, nicméně realitou je, že průměr v zemích evropské sedmadvacítky je cca 12% u nákladní dopravy a 6,5% u osobní dopravy. Na straně druhé se hovoří o soutěžích na linky jako o jednoznačné cestě k levnějším a lepším službám, na straně druhé jsou však opomíjeny podstatné synergické efekty síťového zajišťování přepravních služeb. Je nutné proto jasně nastavit „pravidla hry“. Ne výhradně proto, aby mezi sebou mohli železniční dopravci soutěžit, ale zejména proto, aby bylo možné dále zvyšovat atraktivitu železnice jako takové v kontextu cílů Evropské komise. A to do roku 2030 ztrojnásobit délku vysokorychlostních železničních sítí a do roku 2050 přesunout více než 50% silniční přepravy nákladu na jiné druhy dopravy, např. železniční a lodní dopravu.

České dráhy proto na různých národních i mezinárodních fórech otvírají objektivní diskuzi o tom, jak nastavit liberalizaci trhu tak, aby byly minimalizovány veškeré dopady na koncového zákazníka a aby bylo skutečně dosaženo zvyšování kvality a podílu cestování vlaky v rámci železničního sektoru.

Musí nezbytně existovat vazba mezi evropskými cíli v otázce parametrizace standardů nových vozidel a požadavky objednatelů na budoucí tendry, jinými slovy, musí existovat prokazatelná vazba mezi evropskými cíli v oblasti parametrů nových vozidel (interoperabilita, TSI, ekologie) a požadavky objednatelů v budoucích soutěžích, kde dle aktuálních informací nebudou nová vozidla pravděpodobně vůbec požadována. Bude toto opravdu cesta ke zvýšení komfortu cestujících? A jaká je dnes vůbec v procesu dopravního plánování reálná provázanost a vazba mezi strategií a stavebními prioritami SŽDC a dopravců, respektive objednatelů?

České dráhy tím rozhodně netvrdí, že otevírání trhu je špatným krokem, naopak, respektujeme existenci čtvrtého železničního balíčku a s tím spojeným plánem státu soutěžit dálkové linky. ČD se na otevřeném trhu již několik let pohybují, nicméně je nezbytně nutné řešit budoucí dopady na zákazníka, tedy cestujícího. Nebude-li celý proces otevírání trhu dostatečně koordinován, mohou se zde ocitnout v blízké budoucnosti dva izolované systémy – dálková a regionální doprava. Takové izolované segmenty ale nepřinesou celosíťový efekt zákazníkoví železniční přepravy, a to zejména z důvodu odlišných požadavků jednotlivých objednatelů a neexistence jednotného standardu. To, co ČD vnímají jako riziko, logicky ostatní dopravci vnímají jako příležitost a nemusí nutně řešit problém zajištění síťových služeb.

Pro zajištění celkové atraktivnosti železničního sektoru je ale určitě na místě zamyslet se nad unifikací požadavků objednatelů, zejména v oblasti kolejových vozidel nebo standardu odbavení tak, aby se eliminovala různorodost požadavků v rámci ČR, a tím i diskomfortu zákazníků železnice.



Radek Dvořák

Ředitel kanceláře člena představenstva
pro osobní dopravu



České dráhy navštívila delegace z indického státu Chhattisgarh

České dráhy ve čtvrtek 16. listopadu 2017 navštívila delegace z indického státu Chhattisgarh v čele s tamním ministrem urbanismu a rozvoje Hon Amar Lal Agrawalem. Jde o další důkaz rozvíjejících se česko-indických vztahů. V rámci své návštěvy České republiky se hosté sešli s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Pavlem Krtkem. Indického ministra zajímal koncept strategického řízení města tzv. „Smart City“. Reč proto byla nejen o roli českého národního dopravce, ale také o jeho zapojení do integrovaného dopravního systému Hlavního města Prahy. Vlaky ČD v pracovní dny na území Prahy přepraví přes 120 tisíc cestujících a více než 70% z nich využije právě doklady PID. (red)

Další modernizované Pendolino připraveno

Cestující Českých drah se mohou těšit na druhou modernizovanou jednotku 680.004. Pendolino s kompletně předělaným interiérem, novými LCD monitory s vizuálním informačním systémem či koženými sedačkami v první třídě vyjede na koleje v tuzemsku i v sousedním Slovensku na konci listopadu. Zároveň se postaví vedle již modernizované jednotky 005, kterou České dráhy veřejnosti prezentovaly na konci září. Další v pořadí je „sedmička“. Národní dopravce ji k přestavbě v pražském DKV, provozní jednotce Praha Jih přistaví v polovině prosince. Hotová by měla být na přelomu ledna a února příštího roku. Celá flotila bude v provozu na konci letních prázdnin. To bude na kolejích i souprava, která byla poničena při nehodě ve Studénce. Opravu pro ČD provádí dceřiná společnost Dílny pro opravy vozidel (DPOV), oprava jedné soupravy přijde na více než 35 milionů korun. (hol)

Kafemlejnek se vydal z Moravy

Historická parní lokomotiva 310.127, zvaná slanogově Kafemlejnek, se vydala ve večerních hodinách v úterý 14. října na silničním transportéru na dlouhou cestu z Prostějova do Depa historických vozidel Českých drah v Lužné u Rakovníka. České dráhy se technickou památkou rozhodly uchránit především před vandaly a také před ne-



Do Lichkova zamířila polská jednotka Impuls

První zkušební jízdu do České republiky uskutečnila elektrická jednotka Impuls polského dopravce Koleje Dolnośląskie (Dolnoslezské železnice) ve čtvrtek 9. října v dopoledních hodinách. Tyto elektrické moderní nízkopodlažní klimatizované vlaky od firmy NEWAG, sídlící ve východopolském městě Nowy Sącz, jsou dodávány v tří- až pětivozové variantě. Od nového jízdního řádu, který začne platit 10. prosince, budou tyto vlaky zabezpečovat regionální přeshraniční dopravu z Lichkova přes Kłodzko a Wrocław až do Legnice. Spoje Dolnoslezských železnic, partnerské organizace národního dopravce České dráhy, by měly navazovat na české regionální vlaky mířící z Lichkova směrem na Letohrad a Ústí nad Orlicí. V případě moderních jednotek NEWAG Impuls 45 WE jde o kvalitativně vyšší cestování než původními elektrickými jednotkami řady EN 57, které jsou mezi železničářskou veřejností známé pod přezdívkou Dřevolín. Tyto vlaky ještě v nedávné době zajížděly z Polska až do Ústí nad Orlicí, respektive Pardubic pod hlavičkou dopravce Przewozy Regionalne. (mah)



do Lužné

přízní počasí a stroj z roku 1889 po nezbytné re-novaci zachovat k dalšímu vystavování. Národní dopravce Kafemlejnek připojí ve své expozi-ci v Lužné k třicítce jiných historických parních strojů. Před prostějovské hlavní nádraží byla lo-komotiva umístěna na betonový podstavec s ko-lejovým polem v roce 1980. Během takřka čtyř desítek let se stala symbolem prostějovského přednádražního prostoru. Několikrát bohužel če-lila nevybíravým útokům vandalů. Poslední po-myslnou kapkou byl žhářský čin loni v červenci, kdy někdo vhodil zapálený hadr do budky stroj-vedoucího, která záhy vzplála. (mah)



Policisté nacvičovali zákrok proti fanouškům

Policisté z plzeňské pořádkové jednotky zpacifikovali ve vlaku Českých drah agresivní fanoušky. Naštěstí nešlo o reálnou situaci, ale jen o cvičení v plzeňském depu. Národní dopravce policistům na začátku listopadu k tomuto účelu věnoval čtveřici osobních vozů řad BDs a BDt určených k sešrotování. Policie mluvčí Martina Korandová upozornila, že policisté musí být připraveni zasahovat v reálných situacích, a to i za stísněných podmínek mezi množstvím agresivních osob. Ty musí zklidnit, a naopak zajistit bezpečnost ostatních cestujících. Policisté trénovali například vstup do vagonů v případech, kdy fanoušci zablokovali vchody, házeli po nich nebezpečné předměty či používali pyrotechniku. Jen od začátku roku v osmi případech doprovázeli fanoušky sportovních utkání vlaky mimo Plzeňský kraj a minimálně ve 20 případech dohlíželi na bezpečnost a veřejný pořádek na plzeňském nádraží. (hol)



Foto: DVI

Na konferenci o mladých vystoupil i Pavel Krtek

Pražská La Fabrika hostila na začátku listopadu konferenci Práce podle Y...aneb mládí do našich řad. Vystoupil na ní generální ředitel Českých drah Pavel Krtek. Posluchačům představil společnost ČD jako moderní firmu, která s mladými lidmi ráda spolupracuje a nebojí se jim více otevřít. Miléniá-ly, jak se generaci Y přezdívá, vidí národní dopravce nikoli jen jako zákazníky, ale i jako budoucí zaměstnance. Byť se v obecné rovině hovoří o tom, že mladá generace nechce chodit do práce, konference, kterou pořádal Dopravní vzdělávací institut (DVI) ve spolupráci s vydavatelstvím Economia, ukázala, že lidé mladších třiceti let ve firmách hojně přibývá. Jen prý vyžadují jiný přístup než o jednu až dvě generace starší kolegově. (hol)

Do Hofu opět vyrazil happeningový vlak

České dráhy a společnost Oberpfalzbahn vypravily v rámci dvacátého ročníku festivalu Literární Františkovy Lázně speciální happeningový vlak. V sobotu 11. listopadu vyrazil z Chebu přes Františkovy Lázně do německého Hofu a zpět. Jízda byla vyvrcholením festivalu. Na palubě motorové jednotky Coradia Lint německého dopravce se objevili významní čeští a němečtí autoři nebo hudebníci. Na nádraží ve Františkovských Lázních přišel společnost pozdravit i spisovatel Vladimír Páral, mimo jiné autor knih Veletrh splněných přání, Milenci a vrazi či Soukromá vichřice. Vyzdvihl fakt, že happeningový vlak je unikátní svou myšlenkou. Do Hofu ale nejel. Cestu naopak zpestřili frontman kapely Olympic Petr Janda, harfistka Zbyňka Šolcová či básnířka a pořadatelka Alenka Vávrová. Cestující si rovněž vyslechli úryvky řady autorů. Na nádraží v Hofu účastníci jízdy navštívili luxusní Královský salonek, jenž bývá otevřen jen při zvláštních příležitostech. (hol)



Odešel kamarád, spolupracovník a veliký fanda české železnice

O posledním listopadovém víkendu nás opustil pan Miroslav Kapoun. Muž, který celý svůj život zasvětil železnici, její historii a stejně tak politice, ať už na celostátní úrovni či na regionální, a to v oboru dopravním. Svůj život spojil s dráhou již v roce 1963, kdy 1. září nastoupil do lokomotivního depa v Přerově, aby získal jako zámečnick kolejevo-vozděl, topič a následně strojevodoucí parních lokomotiv ty nejpotřebnější základy pro další profesní růst. Po přeškolení na dieselové stroje a dvousystémovky řady 363 jezdil na rameni Přerov – Břeclav. Od roku 1991 se věnoval i odborové činnosti OSŽ LD Přerov, aby pak dál působil od roku 1992 na OROS OSŽ Olomouc. Mezi lety 1994 a 1995 předsedal OSŽ, o rok později byl zvolen do Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR. Spoluzakládal Nadaci okřídlené kolo v roce 2004 a zároveň se aktivně podílel na projektech pro obnovu historických kolejových vozidel v rámci této nadace. Jeho odchod a prohraný boj s těžkou a dlouhou nemocí nás velmi mrzí. Odešel člověk, který pro českou železnici dýchal. Čest jeho památce! (red)



Důležité jsou pro nás reakce cestujících

Z pohledu Českých drah byla letní sezona na jihu Čech úspěšná. Národní dopravce se dokázal bez problémů vypořádat s náporem vodáků, tisíce lidí si také nenechaly ujít tradiční Šumavské léto s párou. Pochvalu si zasloužily i doplňkové služby. Provoz na zdejších lokálkách ale bohužel přechází na jiného dopravce. Nejen o tom jsme si povídali s obchodním ředitelem českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD Jiřím Kafkou.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Jak byste zhodnotil uplynulou letní sezonu na šumavských lokálkách?

Jako každý rok byla standardně silná. To se týká i trati z Rybníku do Lipna nad Vltavou, na které jsme zaznamenali enormní nárůst cestujících vodáků. V letošním roce se tu dokonce uskutečnilo Mistrovství Evropy v raftingu, takže jsme zabezpečovali železniční dopravu a v průběhu tří dnů jsme v dopoledních a odpoledních hodinách poslední srpnový víkend převezli tisíce sportovních nadšenců s rafty a kajaky. Nápor jsme zvládli velmi dobře.

Jak letos dopadla tradiční akce Šumavské léto s párou?

Šlo o poslední parní léto. Akce s pětadvaceti letou tradicí dopadla velmi dobře. Zájem byl ohromný. Vyráželi jsme hvězdíkovitě z Volar do Nové Pece, Nového Údolí, Chrobol a na Kubovu Huť. Parní vlaky jsou v jižních Čechách vítány pokaždé vřele. Podobně bych mohl hovořit i o jiných speciálně vypravených spojích, třeba o Elince a Bobince na Běchyňce.

Lze v superlativech hovořit i o doplňkových nabídkách, nebo táhla jen železnice?

To jsou v našem případě hlavně ČD Šumava Busy. Pokud se jich budu držet, pak mohu konstatovat, že autobusy nebyly tak úspěšné u Lipna ve srovnání s loňskem, kdy se u přehrady uskutečnila akce RIO-LIPNO. I tak ale cestujících bylo mnoho. Nejméně lidí jezdilo jen z Českých Budějovic do Holaršovic. Naopak jedním z nejméně využívaných spojů byl autobus z Nového Údolí na Třístoličník, mnohdy museli cestující i stát. Celkově byly tržby – a to mám na mysli jen ty z autobusů – podle našich představ.

Skončí s provozem vlaků Českých drah na železnici v části Šumavy i autobusy s logem ČD?

Tím, že národní dopravce opouští tratě „Provozního souboru Šumava“, ruší zároveň všechny aktivity v této oblasti. Tedy i ČD Šumava Busy. Zrušíme i pokladny, směnárnu či půjčovny kol. Na Šumavě bude jiný dopravce, nebudeme zde tak poskytovat ani doplňkové služby. Naše produkty musí primárně sloužit našim cestujícím.

Máte už nějaký plán?

Plány jsou například z Lipna nad Vltavou do Frymburku. Ale už ne do Černé v Pošumaví. Provoz na tratích 194, 197 a 198 má nový dopravce zajišťovat 15 let. Jde o 25 procent všech jihočeských výkonů.

Hovoříte o množství lidí, které každoročně na Šumavě převezete. Jaký vozidlový park byl využíván?

Nejčastěji nasazujeme patrové vozy řady Bmto, které kapacitně dostačují regionálním tratím. Navíc SŽDC má krát-

ká nástupiště, jsme tedy limitováni na maximální tři a půl vozovou soupravu. Dále nasazujeme, a to hlavně kvůli vodákům, služební vozy Ds nebo BDs. Když jsme zajišťovali zmiňované mistrovství, jezdili jsme dvouhlavými soupravami s lokomotivami řady 210, v půlhodinovém taktu. V každé soupravě s patry a služebními vozy jsme pokaždé převezli osmdesát vodáků včetně lodí a dalšího vybavení. A to si pište, že byli hodně rádi. Takto už to na Šumavě praktikujeme šestým rokem, vždy v závěru srpna.

Je schopen cizí dopravce odvozit tolik lidí?

Bude se s tím muset popasovat. Záleží, s jakou to bude kvalitou. Předpokládám, že parametry smlouvy bude do držovat, takže bude muset v létě zvládnout přepravit sto cestujících a patnáct kol v jednom spoji. Naše zkušenosti ukázaly, že požadovaná kapacita může být v letní špičce problém. My nyní na jednom spoji převezeme i osmdesát až sto bicyklů.

Co se stane se zaměstnanci, kteří doposud zajišťovali provoz vlaků ČD?

Naši lidé z depa kolejových vozidel a Zákaznického personálu mohou dále u národního dopravce zůstat a pokračovat. Vytváříme jim odpovídající podmínky. Samozřejmě záleží na každém, zda bude chtít zůstat, anebo odejde.

Kam posunete techniku?

RegioNovy zamíří do okolí Blatné, řada 842 přejde do spěšného segmentu v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Písek město. A třeba patrové vozy přesuneme v letních měsících na trať z Českých Velenic do Veselí. Jihočeský kraj už ale nechce motorové vozy řady 810, odbor kolejových vozidel ČD si rozhodne, co s nimi chce dělat dále.

Jak to vypadá na jihu Čech s notifikacemi pro nabídková řízení?

Kraj notifikoval všechny tratě v oddělených souborech Motorová trakce a Elektrická trakce. Notifikaci do Věstníku Evropské unie krajský úřad vložil minulý rok v červenci, letos v létě tedy uplynul dvanáctiměsíční cyklus ohlášení a záleží na rozhodnutí kraje, zda vyhlásí nabídkové řízení nebo bude řešit změnu svého postoje.

Naši lidé z depa kolejových vozidel a Zákaznického personálu mohou u národního dopravce zůstat a pokračovat. Vytváříme jim odpovídající podmínky.



JIŘÍ KAFKA

Železničářem se chtěl stát již v útlém věku. Rodiče mu v tom nebránili, naopak jej podporovali. Vystudoval Střední průmyslovou školu dopravní v Plzni a od 1. 7. 1984 pracoval jako výpravčí v různých jihočeských stanicích. V roce 1993 přešel do pozice výlukáře na Obchodně provozním ředitelství v Českých Budějovicích a dálkově vystudoval vysokou školu v Pardubicích, obor Dopravní management, marketing a logistika. Od roku 1996 pracoval na Generálním ředitelství ČD, v letech 2003 – 2005 byl ředitelem odboru osobní dopavy a přepravy. Pak se vrátil na jih Čech a zde působil ve funkci ředitele KCOD a s ní přešel i na pozici obchodního ředitele ROC. Rád jezdí na kole, vlakem a fotografuje. Je ženatý, vychovává dceru Andreu a syna Davida.

S jakými podněty chodíte za objednatelem, když se připravují jízdní řády?

Obvykle vycházíme z reakcí cestujících, anket, podkladů ze sčítání či připomínek od starostů. Pak jdeme jednat s krajem a hledáme kompromis na jízdním řádu, tedy oně nabídky veřejné služby. Kraj se snaží vždy přijmout požadavky – je to patrné z toho, že objednává stále více výkonů a do rozpočtu na dopravu přesouvá stále více peněz.

Se zatraktivněním veřejné dopavy souvisí i možnost zajíždět na českobudějovické mezinárodní letiště.

Vede tam skutečně vlečka a první jízdu jsme absolvovali už loni. Tehdy se akce setkala s úspěchem. Budou-li z letiště létat pravidelné mezinárodní linky, nebude od věci tam napláňovat i veřejnou dopravu. Letiště by tento způsob dopavy preferovalo.

Jak si vedou Jižní expresy?

Velice dobře. A to nejen v úseku Praha – České Budějovice. Nárůst cestujících je patrný i na trase z Prahy do Budějovic při součtu s běžnými rychlíky, a to o více než 10 procent. V úseku z Budějovic do Lince je nárůst ještě markantnější, o více než 20 procent.

Na jihu Čech máte zajímavost. Mezinárodní Jižní expres zastavuje v malé zastávce Velešín město. Proč?

Ministerstvo dopavy má svou zastavovací politiku a po dohodě s ním jsme dospěli k závěru, že Jižní expresy musí zastavovat v Kaplici, což je významné sídlo, anebo v Rybníku, jelikož jde o železniční uzel. Dalším atraktivním sídlem je Velešín, ale nádraží Velešín je čtyři kilometry od centra. V případě zastávky Velešín město jsou první domy 200 metrů od místa, takže k rozhodnutí nebylo daleko.

Jak se potýkáte s výlukovou činností?

Různě. Většina tratí je jednokolejných, takže jsme silně limitováni. Musíme vypravovat náhradní autobusovou dopravu a to stojí nemalé peníze. Zrovna nedávno bylo v jednom dni nahrazeno 126 vlaků. Musíme vše řešit s autobusovými dopravci a připravovat výluková opatření, což znamená nejen nápor na naše zaměstnance, ale především na cestující. Pokud se budeme bavit o špičkách, musíme řešit až 80 autobusů najednou.

Kolik lidí na ROCu se touto činností zabývá?

Jsme malý tým, ale rozsáhlá opatření umíme připravit. Vytížení jsme maximálně. Nemluvě o kolezích ze Zákaznického personálu a z dep. Výluky jsou velkou zátěží pro všechny.

Máte nějaký zajímavý cestovatelský zážitek z léta?

Vlakem rád jezdím nejen v létě, takže zajímavostí se nabízí mnoho. Cestování po železnici je určitě atraktivní a mnohdy vás vlak zaveze tam, kde nepotkáte jiný dopravní prostředek. Nejvíce zážitků ve mně zanechaly asi letošní nej – několikrát jsem navštívil nejvýše položenou stanicí Kubova Huť. Při cestách po Slovensku jsem zavítal na nejvýše položenou železniční stanicí ve Štrbském Plešu a ve Švýcarsku jsem dojel až do skalní, nejvýše položené evropské stanice Jungfrau. Na závěr jsem se projel 57 kilometrů dlouhým tunelem Gotthard Basis, který je nejdelší na světě. ◆

České dráhy a Plzeňské městské dopravní podniky propojily své rozdílné kartové systémy určené k odbavení. Cestující tak mohou k jízdě ve vlaku či prostředku městské hromadné dopravy použít jen In Kartu ČD, anebo Plzeňskou kartu. První interoperabilní systém v ČR je přístupný i dalším subjektům.



Na jednu kartu lze v Plzni jet vlakem ČD i MHD

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

České dráhy ve spolupráci s Plzeňskými městskými dopravními podniky (PMDP) zásadním způsobem změnilý systém odbavení ve veřejné dopravě v Plzeňském kraji. Na začátku listopadu představily první plnohodnotnou interoperabilitu dvou rozdílných kartových systémů ve veřejné dopravě v Česku. Jedinečné řešení umožňuje se s In Kartou s MAP strukturou odbavit ve vozech plzeňské MHD a stejně tak s Plzeňskou kartou ve vlacích ČD. Zároveň je možné užít elektronické platební prostředky jednoho partnera u partnera druhého. „Musím České dráhy pochválit za velice vstřícný přístup při celém řešení,“ vyzdvihl hejtman Josef Bernard úsilí národního dopravce.

Propojení dvou specifických systémů dopravců s rozdílným způsobem přepravy přináší zjednodušení. „Jsme přesvědčení, že je to způsob, jak si udržet stávající a získávat nové zákazníky a nabídnout jim další zkvalitnění služby. Propojení funkcí karet ušetří čas cestujícím obou dopravců,“ podotkl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek

osobní dopravy. „Držitelé Plzeňské karty či In Karty s logem MAPready nově mohou svou elektronickou peněženku zaplatit plný jízdní sortiment i u druhého dopravce. Po jednoduché bezplatné registraci, která bude na ČD možná ve všech pokladnách, tedy na více než 600 místech, bude možné na karty nahrávat také dlouhodobé produkty: Držitel In Karty ČD si bude moci nahrát dlouhodobé časové kupony PMDP a držitel Plzeňské karty produkty ČD, tedy například IN 25,“ doplnil Štěpán.



In Karta jako aplikace

O principu zjednodušení, standardizaci pravidel a užití karet národně dopravce informoval i objednatel dopravy. Postupně produkt představuje i městům a regionům. „Neklademe si žádné malé ambice. Chceme, aby se MAP struktura prosadila jako celorepublikový standard. Domníváme se, že jsme tímto unikátním řešením našli nejlepší systém odbavení. Překlenuli jsme i všechny technické problémy,“ připomněla Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace ČD. „Tímto počínem dáváme zprávu všem partnerům a institucím, že řešení existuje a je možné jej využít ku prospěchu zákazníka. Jednotlivá, lokálně uzavřená a nepropojitelná řešení lze poměrně rychlým způsobem nahradit řešením systémovým, které ovšem zachovává plnou autonomii. Nejedná se tedy o nutnou závislost na některém z dopravců,“ dodal Michal Štěpán. Subjekty si tedy mohou navolit široký rozsah služeb.

Propojením však změny v integrované dopravě v Plzeňském kraji nekončí. Podle hejtmana by měl být od 1. července 2018 systém integrované dopravy zaveden v celém kraji. „To znamená, že chceme na jednu kartičku jezdit ve vlacích, autobusech i v IDP,“ řekl. Národní dopravce dokončuje další návazný projekt. Multiaplikační In Karta připravuje coby mobilní aplikaci pro chytré telefony. Představit ji chce v nejbližších týdnech. ◆

O REVITALIZACI STARŠÍCH VOZŮ SE OPĚT POSTARÁ DKV PLZEŇ

Plzeňské depo kolejových vozidel Českých drah dokončuje revitalizaci osmadesáti vozů řad A, B a BDs a postupně je nasazuje na linku R 17 z Prahy do Českých Budějovic. Z vozů tedy postupně mizí koženková sedadla, celkovou revitalizací prochází toalety včetně speciálního polepu. „Práce zahrnují i seřízení oken a dveří, hloubkové vyčištění interiérů a revize centrálního zavírání dveří. Do vozů jsou instalována i bezpečnostní oranžová LED světla u vstupních dveří,“ vyjmenoval práce Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Do každého vozu ČD investují necelých 300 tisíc korun.

S provozem revitalizovaných vozů na lince R17 ČD počítají ještě

v následujících cca dvou letech. Během té doby chce společnost pořídit dalších padesát moderních vozů, které nasadí na spoje linky Ex 3 z Prahy do Bratislavy a Budapešti a na další linky. Vozový park, který nyní zajišťuje vozbu těchto expresů, přejde primárně na vlaky do Českých Budějovic. V případě nynějších investic národní dopravce zareagoval na kritiku Středočeského a Jihočeského kraje na nasazování starších vozů s koženkou. Národní dopravce představil první ucelenou soupravu vedení krajů v polovině letošního září. „Práce na všech vozech budou hotové do Vánoc, začalo se v červenci,“

doplnil Štěpán. Pozitivní ohlasy zástupci ČD zaznamenali i z ministerstva dopravy, tedy od objednatelů dálkové dopravy.

Upraví se ještě až stovka

Omlazovací kúru si v následujícím roce dopřeje ještě až stovka vozů zmíněných řad. Staženy budou do plzeňského depa, kde jsou vhodné podmínky, z celé ČR. Práce začnou již po Novém roce. Aktuálně

se uskuteční omlazení prvních 50 vozů a v závislosti na postupu výběrového řízení na pořízení nových vagonů je v záloze i druhá etapa počítající s dalšími padesáti vozy. Náklady na opravu nadcházející stovky vozů se budou pohybovat okolo 35 milionů korun. I tyto vagony budou sloužit v dálkové dopravě jen po dobu necelých tří let, poté se v tomto segmentu už se starými vozy cestující setkávat nebudou.

Rychlíky linky R17 vyrážejí z Holešovic ve dvouhodinovém, resp. hodinovém taktu a pokračují přes hlavní nádraží do Benešova, Tábora, Soběslavi, Veseří nad Lužnicí a Českých Budějovic. (hol)



Jízdní řád 2018:

Rychlost, komfort a více spojů

S prvními vteřinami neděle 10. prosince začne platit nový jízdní řád Českých drah. Do řady míst spoje zrychlí a například do Krakova budou vlaky národního dopravce zajíždět každý den. Změny se však dotknou i nočních spojů. Přinášíme přehled nejdůležitějších novinek.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Na mnoha vnitrostátních i mezinárodních linkách vlaky zrychlí a například spoje do Budapešti získají nové pojmenování: Metropolitan. Rozšíří se i nabídka spojení do polského Krakova. Cestující budou jezdit v moderních či modernizovaných vozech na vícero spojích. Větší změny se dotknou také noční dopravy, která již několik posledních let prochází v celé Evropě rozsáhlými změnami a racionalizací, neboť již mnohdy není předmětem objednávky státu.

Moderní vozy budou nově jezdit na klíčových tratích na 15 z 21 linek. „Kromě toho budou na šestici rychlíkových linek jezdit modernizované vozy. Další vozy průběžně modernizujeme,“ uvedl Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD. O Západních expresech a dopravě v tomto koutu Čech budeme informovat v dalším vydání.

Rychleji a pohodlněji

Mezinárodní doprava se ponese především ve znamení zrychlení a navýšení počtu spojů. „Přibližně o čtvrt hodiny rychleji budou lidé cestovat do Budapešti, kam denní spoje pojedou pod značkou Metropolitan. Nově budou vlaky končit, resp. začínat, na budapeštském nádraží Nyugati,“ sdělil k novému JŘ 2017/18 Jeřeta.

Spoje Metropolitan nabídnou cestujícím garantovanou kvalitu služeb, která se bude postupně dále rozšiřovat – například během příštího roku nově o wi-fi připojení k internetu také ve vozech 2. třídy. Navíc v současné době probíhá výběrové řízení na dodávku 50 nových vagonů pro zmíněnou linku. Vlaky tak nabídnou podobný komfort jako jednotky railjet.

Méně času ve vlaku stráví cestující i ve směru do Mnichova. Tady by měla být časová úspo-

ra zhruba 20 minut. Kromě toho pojedou do Bavorska sedm vlaků, dosud jezdily čtyři. Kratší doba je naplánována i lince do Berlína a Hamburku. Největší novinkou související se zkrácením doby cestování bude nasazení lokomotivy Vectron v barvách ČD. „To umožní od konce jara 2018 přímý provoz bez výměny lokomotiv a zkrácení pobytu v Drážďanech. Spojení Prahy

s Berlínem se zkrátí o 20 minut na zhruba 4 hodiny a 8 minut,“ zmínil Jiří Jeřeta.

Častěji do Polska a na Slovensko

V uplynulých letech se výrazně zlepšilo spojení mezi ČR a Polskem v kooperaci s PKP Intercity. Počet vlaků se zvýšil a tento trend pokračuje také v roce 2018. Provoz expresu Cracovia z Prahy do Krakova rozšíří národní dopravce ze sezonního na celoroční a expres Moravia bude prodloužen až do Katovic. Rychlejší bude i cesta na Slovensko, kde díky postupujícím stavebním pracím v údolí Váhu zrychlí vlaky EC Praha – Žilina vedené přes Valašsko o zhruba 10 minut.

V případě tarifu České dráhy od 10. prosince 2017 nedochází k žádným významným změnám. Obyčejné jízdné a z něj odvozené ceny, například zákaznické nebo traťové časové jízdenky, se zvýší podle očekávané inflace o 2 procenta. „Nadále plánujeme nabízet akviziční jízdné, zejména Včasné nebo Akční jízdenky, jejichž ceny se mohou během roku dynamicky měnit s ohledem na poptávku cestujících a obecný vývoj na přepravním trhu,“ upřesnila Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace ČD.

V roce 2018 vypraví České dráhy denně v průměru 7 041 vlaků, které za rok ujedou přibližně 125 milionů kilometrů. ♦

ZMĚNY V NOČNÍ DOPRAVĚ

- Nově pojedou celoročně pouze noční vlak EN 442/443 Slovakia, který poveze lůžkové a lehátkové vozy, vagony s místy na sezení a autovozy v trase Praha – Humenné, resp. Košice a Poprad-Tatry.
- Druhý noční vlak EN 444 / 445 Bohemia Praha – Košice pojedou pouze sezónně v době vánočních prázdnin, Velikonoc, v letní sezóně a o podzimních prodloužených víkendech. Ve vlaku budou zařazeny lůžkové a lehátkové vozy, a také autovozy Praha – Poprad a zpět.
- Skončí provoz přímých lůžkových vozů Cheb – Košice / Humenné a Praha – Banská Bystrica / Zvolen. I nadále však bude ale zachován přímý lůžkový vůz v trase Praha – Brno – Bratislava – Zvolen – Košice – Prešov
- Vlaky Silesia a Chopin budou sloučeny do jednoho vlaku, který pojedou z Bohumína přes Krakov do Varšavy. Zachovány zůstanou přímé lůžkové vozy z Prahy do Krakova i do Varšavy.

INZERCE

Antikvariát vykupuje knihy i celé knihovny, z pozůstalostí atd.

Platba v hotovosti, přijedeme za Vámi.
tel. 722 969 525. Platí pro Prahu, Středočeský, Ústecký a Liberecký kraj.

Tepna Máchova kraje oslavila 150. narozeniny

Když dorazil 14. listopadu 1867 vůbec první vlak z Bakova nad Jizerou do České Lípy, žádné velkolepé oslavy se nekonaly. Svět se totiž o existenci nové trati dozvěděl už několik týdnů před jejím dokončením díky cestě excísaře Františka II. Dobrotivého z jeho záměcku v Zákupích. To byl pro tehdejší tisk lepší úlovek než nějaká trať lokálního významu. O 150 let později si ale oslavy narozenin železnice, která se stala tepnou Máchova kraje, nenechaly ujít stovky lidí.

VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: AUTOR

Sobota 11. listopadu, krátce před osmou hodinou ranní. Na třetí dopravní koleji železniční stanice Doksy oddychuje turnovský Kafemlejnec 313.0134 a jeho souprava se pomalu plní zážitkovými cestujícími. Jejich cílem je českolipské hlavní nádraží, kde je už vše přichystané k oslavám 150. výročí trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa.

Počítá se s modernizacemi

Podobný nápad měli ale i další nadšenci, takže krátce po deváté ranní, po dojezdu dvou parních vlaků – ten druhý přijel z Nového Boru, nebylo v Lípě k hnutí. „Tady je lidí víc, než když tu trať otevřeli,“ zavtipkoval Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu. Společně s hejtmanem Libereckého kraje Martinem Půtou a náměstkem generálního ředitele SŽDC pro řízení provozu Josefem Hendrychem si přijel užít slavnostní atmosféru. Během zdravotní na nedávno modernizova-

ném nádraží pak zazněl příslib dalšího rozvoje infrastruktury v regionu, konkrétně navazující tratě z České Lípy do Jedlové. Ta oslaví 150 let existence za dva roky. Hejtman vyzdvihl význam trati pro rozvoj turistiky v Máchově kraji. „Je dobře, že zájem o veřejnou dopravu v našem kraji celkově roste, včetně využití železnice k rekreačním cestám,“ řekl Půta.

Návrat na místo činu

Pak už žezlo oslav převzaly zejména strojní čtyři tří parních lokomotiv, které se vystřídaly v čele zvláštních spojů. Vedle zmiňovaného Kafemlejnicku se blýskla Všudybylka 354.195 a aktivní roky v rutinní službě si připomněli i Papoušek 477.043. Přes Českou Lípu dopravoval ještě v 70. letech minulého století rychlíky z Nymburku do Rumburku. Slavnostní parní vlaky jezdily mezi stanicemi Česká Lípa – Doksy – Česká Lípa – Nový Bor – Česká Lípa a v každé stanici byl připraven zajímavý doprovodný program. Zatímco nejkrásnější nádraží ČR pro rok 2017 (Doksy) lákalo na návštěvu hraběcí čekárny (zasvěce-

Z HISTORIE TRATI

O koncesi na stavbu trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa (a dále do Jedlové) usilovalo několik společností. Vedle České severní dráhy, která nakonec uspěla, mimo jiné také Teplicko-ústecká dráha, Buštěhradská dráha nebo Rakouská severozápadní. Stavba začala v roce 1866 v nouzovém režimu (projektová dokumentace nebyla schválena) a pracovalo na ní celkem přes 10 tisíc dělníků. Ti dospěli do 45 kilometrů vzdálené České Lípy v listopadu 1867. Provoz na návazné trati do Jedlové byl zahájen o dva roky později. Dílo přispělo k rozmachu turistického ruchu v regionu a přilákalo do Máchova kraje desítky tisíc návštěvníků ročně.

né hlavnímu akcionáři České severní dráhy hraběti Arnoštu Waldstein-Wartenbergovi), v České Lípě se netrhly dveře dispečerského pracoviště SŽDC. Nový Bor zase ovládly mažoretky, kterým bral obdivovatele jen severočeský spisovatel a kreslíř železnice Zdeněk Šindlauer během autogramiády svých děl.



YOUTUBERY A JEJICH PŘÍZNIVCE VEZL RAILJET ČESKÝCH DRAH

Deset českých youtuberů se setkala se svými fanoušky v jedinečném prostředí moderního railjetu Českých drah. Projekt, který nemá v Čechách a v Evropě obdoby, si o poslední listopadové sobotě nenechalo ujít zhruba tři sta milovníků youtubingu.

Vlak jel z pražského nádraží Holešovice do Českých Budějovic a zpět. Program byl připraven na celých pět hodin jízdy. „Chápeme mladé lidi nejen jako naše současné a budoucí zákazníky, ale i jako zaměstnance, chceme se naladit na jejich vlnu. Hodláme jim proto představit vlak jako moderní a po-



hodlné cestování spojené se zážitky a zábavou, ukazujeme jim možnost využití internetu a wi-fi. Nedílnou součástí je také prezentace vlaku jako ekologického dopravního prostředku, který neznečišťuje životní prostředí jako auta,“ vysvětlil Pavel Krtek, generální ředitel a předseda představenstva ČD.

il Pavel Krtek, generální ředitel a předseda představenstva ČD.

Pět sekcí, pět hodin zábavy

Ve speciálně vypravené soupravě se účastníci se svými idoly pobavili a přiučili se některým jejich kouskům. Byla mezi nimi i jedenáctiletá Julie Šimečková z Tábora. „Sleduji dost youtuberů. Různé herní výzvy, tedy challenge, které youtubeři předvádí, hrajeme se sestřenicí anebo ve škole,“ prohlásila. Sama s youtubingem teprve začíná, její pořady o malování obrázků v mobilních aplikacích či na papíru sleduje dvanáct odběratelů. Věří však, že

cífra bude postupně narůstat. Třeba jako pětadvacetiletému Stejkovi, kterého sleduje přes 600 tisíc lidí. „Děti zajímalo, proč jsme s výrobou vlastních pořadů začali a jak se dá dosáhnout úspěchu,“ prozradil Jakub Steklý, alias Stejk. Kromě něj byli na palubě Vaďák, Vidrail, Veronika Spurná, PJAY, DomiNovak, Luboš je celkem fajn, Herdyn, Adele Brandi a Wedry. V pěti vagoncích probíhaly různé aktivity. Vybrat si mohli mezi sekce- mi o kosmetice, hudebních klípech, počítačových hrách, vlogování (blog bez textu, s videem), anebo Meet & greet (setkávání s fanoušky). (hol)

Terminál Brno: křižovatka pro silniční návěsy

Důležitou úlohu v činnosti dceřiné společnosti ČD Cargo dnes zastává firma Terminal Brno. Ta provozuje na jižním okraji Brna rozsáhlé překladiště, kam směřují přímé nákladní vlaky z německého Rostocku i speciálně upravené kamiony pro kombinovanou dopravu z velké části Evropy. Měsíčně se zde přeloží okolo 1 200 návěsů.

PETRA ČERMÁKOVÁ, MICHAL ROH | FOTO: MICHAL ROH

Brno bylo počátkem sedmdesátých let 20. století zařazeno jako jedna z lokalit do plánu nově budované sítě kontejnerových překladišť. První provizorní překladiště zde bylo otevřeno společností ČSKD-Intrans v roce 1973. V devadesátých letech však bohužel nastal odklon od tuzemské kontejnerové dopravy, což spolu s poklesem přeprav do zemí bývalého Sovětského svazu znamenalo výrazný pokles manipulací v brněnském překladišti, který ještě prohloubila konkurence blízkého terminálu operátora kombinované dopravy METRANS. Důsledkem bylo postupné omezení provozu, které vedlo až k uzavření terminálu v roce 2004. Změnu přinesl červenec 2008, kdy byla do obchodního rejstříku zapsána nová společnost Terminál Brno, ve které aktuálně ČD Cargo disponuje přibližně dvoutřetinovým podílem. Druhým společníkem je Rail Cargo Operator.

Terminál se nachází v průmyslové části Brna a má přímé napojení na dálnici D1. Ani po jeho znovuotevření se však nedařilo uskutečnit původní záměry na zavedení přímého spoje-



ní Brna s některým z námořních přístavů ucelenými kontejnerovými vlaky. Změnu přinesla až spolupráce s firmou ERS Railways při realizaci přeprav silničních návěsů automobilového dopravce LKW Walter. 1. srpna 2011 přijel do Brna první vlak s návěsy vypravený z německé stanice Rostock Seehafen UBf. Rostock byl vybrán za výchozí stanici díky svému napojení do Skandinávie, odkud také pochází většina přepravovaného zboží.

Areál prošel obnovou

V souvislosti s tímto projektem byla v roce 2012 zahájena rozsáhlá rekonstrukce terminálu. Nejprve byla rekonstruována zpevněná plocha areálu určená k manipulaci s nákladem a byla

také rozšířena a zpevněna plocha pro odstavení návěsů. Celkem se jedná o více než 5 500 m². Rekonstrukce plochy včetně vybudování odlučovače ropných látek byla dokončena v roce 2013. Následovala rekonstrukce budovy terminálu, v níž se nachází administrativní prostory a technické zázemí terminálu, která probíhá v dílčích etapách dodnes. Terminál samozřejmě disponuje moderní manipulační technikou.

Zprvu byly na terminál vypravovány dva vlaky s návěsy týdně, od konce srpna 2012 tvořily provozní koncept čtyři páry ucelených vlaků týdně a v dubnu 2017 se podařilo naplnit původní záměr projektu realizací šesti párů vlaků týdně.

PAVEL KRTEK: BEZ IV. ŽELEZNIČNÍHO BALÍČKU BY BYLA NA ŽELEZNICI ANARCHIE

Otevírání železničního trhu a čtvrtý železniční balíček. To bylo jedno z témat, které zaznělo na 216. Žofínském fóru, které se uskutečnilo 21. listopadu v Praze. S příspěvkem k problematice vystoupil i generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek.

V projevu si existenci unijního nařízení, které soutěž mezi dopravci upravuje, pochvaloval. „Pokud by nebyl, vznikla by na železnici anarchie. Balíček upravuje pravidla hry a jasně definuje hřiště,“ uvedl. Zároveň připomněl základní obrysy otevírání trhu. „Do roku 2023 je možné linky soutěžit anebo je napřímo zadat, ovšem za jasně daných podmínek a kritérií. Po roce 2033 už se musí soutěžit vše. My se soutěžit nebráníme, ale požaduje-

me jasně daná pravidla,“ podotkl. České dráhy odmítají model „low cost“, kdy konkurenční dopravce nabídne absurdně nízkou cenu



obsahující převážně jen variabilní náklady. „Chceme, aby byly vždy započítány i fixní výdaje, zálohy, údržba a aby byly – podle IV. balíčku – respektovány sociální náklady, respektive sociální smír,“ vyjmenoval generální ředitel. Nad feroností soutěží by měl dohlížet Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, jenž se bude případnými spory mezi dopravci zabývat. Podle Krtky je tato instituce arbitrem trhu.

Dlouhé soutěžení

Dálkovou dopravu u ČD objednává ministerstvo dopravy, regionální jednotlivé krajské úřady. „Ministerstvo má vyhotovený harmonogram otevírání trhu. České dráhy, tedy státní akciová společnost, to nevidí jako problém. Otevírání trhu má nějaký systém,“ zmínil Krtek

s tím, že jiná situace panuje v krajích. „V každém regionu je jiná politická reprezentace, každý kraj je specifický a naše smlouvy s nimi povětšinou končí v roce 2019. Nyní mají kraje jiné představy, jiné požadavky a s každým musíme vést diskuzi,“ řekl. V tomto smyslu na fóru například zaznělo, že soutěžení dopravců může trvat roky podle toho, jak se budou neúspěšně účastníci řízení odvolávat.

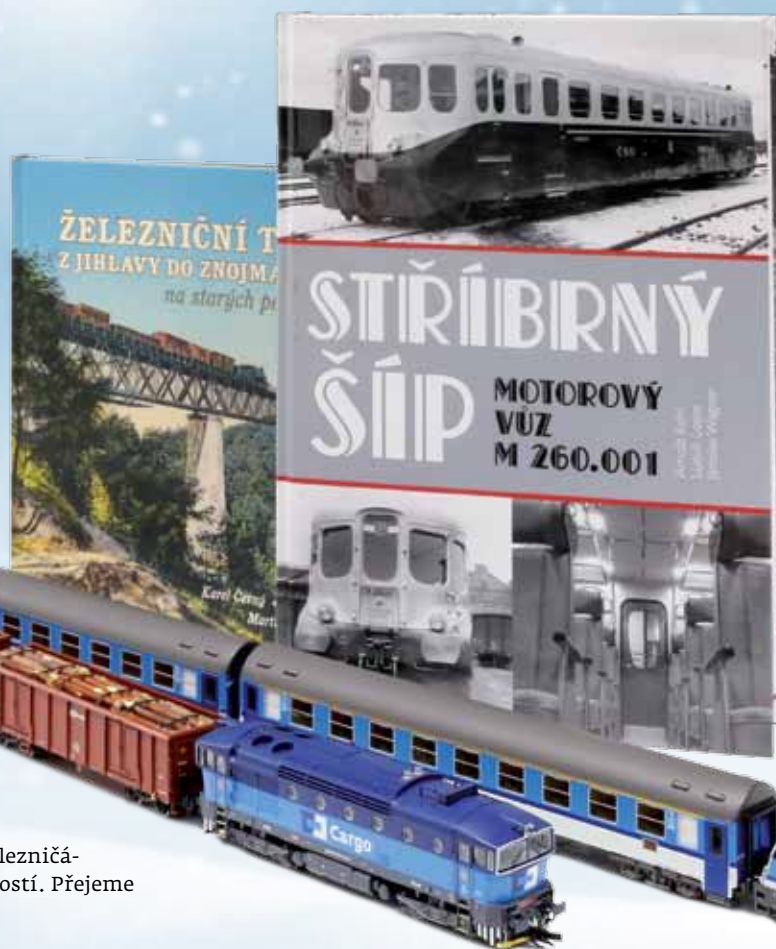
Kromě toho některé kraje chtějí nakupovat vlastní železniční kolejová vozidla. To je z pohledu národního dopravce odvážné, protože na provoz kraj potřebuje mít připravenou infrastrukturu či údržbu. „Kromě toho si regiony neuvědomují, že vysoutěžení kolejových vozidel trvá dva až tři roky,“ připomněl Krtek běžnou praxí. (hol)

VELKÁ VÁNOČNÍ SOUTĚŽ ŽELEZNIČÁŘE

Další rok uplynul jako voda a opět je tu pro všechny čtenáře Železničáře tolik očekávaná Velká vánoční soutěž o zajímavé, hodnotné a jak jinak než ceny s železniční tematikou. Jistou výhodou bude mít ten, kdo poctivě pročítal všechna letošní vydání Železničáře. Získané informace totiž může využít při správném zodpovídání jednotlivých otázek.

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

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



Staly se neodmyslitelnou součástí příměstské dopravy v okolí Prahy, kde pomohly vyřešit nedostatek elektrických jednotek. Byť legendární pantografy nevynikaly vysokou spolehlivostí, potvrdily správný směr, jímž se měl vývoj příměstské dopravy ubírat. A i když byla jejich životnost plánována pouze na 15 let, vydržely jezdit dodnes.

1 Jaká byla celková obsaditelnost čtyřvozové jednotky 475.1?

- a) 500 osob
- b) 680 osob
- c) 780 osob



Jen máloco dává železnici tak romantickou podobu jako tunely. Stavitelé je budovali zejména na vrcholech horských masivů, aby jimi co nejvíce snížili výšku, do které musí vlak k jejich překonání vystoupat. Spoustu jich najdeme i v tuzemsku. SŽDC aktuálně spravuje celkem 165 železničních tunelů o celkové délce 45,44 km.

2 Nejkratší tunel v Česku je Nelahozeveský I. Jak je dlouhý?

- a) 50 metrů
- b) 70,5 metru
- c) 23,3 metru



Před 40 lety vyjely z bran plzeňské lokomotivky Škoda první elektrické lokomotivy dnešní řady 130, pro které se díky jejich nápadně ze střechy vyčnívajícimu bloku chlazení vžily přezdívky Hrbatá nebo Velbloud. I když nejde o řadu proslulou nasazováním na elitní dálkové rychlíky, žádný z fotografů před ní přístroj neschová.

3 Kolik kusů této lokomotivy se celkem vyrobilo?

- a) 54
- b) 64
- c) 74



Neuvěřitelných šedesát let uplynulo letos od chvíle, kdy se na kolejích prvně objevil luxusní a poměrně neobvyklý vlak s názvem Vindobona, který propojil Berlín, Prahu a Vídeň. Nejprve se 13. ledna roku 1957 vydal na zkušební jízdu se zástupci médií, do pravidelného provozu byl zařazen až od května stejného roku, kdy se změnil jízdní řád.

4 Podle čeho dostal tento jedinečný vlak název?

- a) podle maďarského národního jídla
- b) podle latinského názvu pro Vídeň
- c) podle rakouského pohoří v Alpách

Dnes to považujeme za samozřejmost, dříve to tak ale nebylo. Zamluvit si v minulosti místo ve vlaku byl téměř nadlidský úkol. Přesto se ČSD snažily cestujícím takovou službu nabídnout a výsledkem byl Automatický rezervační systém (ARES). Vydával prostřednictvím počítače jízdní doklady, dokázal zajistit i požadované rezervace a stal se průkopníkem v oboru.

5 Kdy byl tento systém prvně spuštěn?

- a) 1. března 1987
- b) 1. června 1985
- c) 1. ledna 1986

JAK SOUTĚŽIT?

Své odpovědi pošlete na redakční e-mailovou adresu zeleznicar@cd.cz, jako předmět uveďte: Vánoční soutěž. Odpovědi uvádějte ve formátu: 1 a), 2 b), 3 c), ... Pro případ výhry připojte své jméno a příjmení, korespondenční adresu a ideálně telefonní kontakt. Pro úspěšnou účast musíte správně zodpovědět všechny otázky. Do soutěže budou zařazeny e-maily, které dojdou na uvedenou adresu do 23:59 hodin 15. prosince. Výherce budeme kontaktovat elektronicky nebo telefonicky bezprostředně po vyhodnocení. Neodpovídejte prosím papírovou korespondencí, z kapacitních důvodů nejsme schopni klasickou poštu třídit a vyhodnocovat. Na výhry neexistuje právní nárok.

CO MŮŽETE VYHRÁT?

1. CENA (2 VÝHERCI)

Lokomotiva Taurus + 3 vozy EuroCity (vše v měřítku TT)

Lokomotiva Breljovec v barvách ČD Cargo + 3 vozy řady Eas (vše v měřítku TT)

2. CENA (2 VÝHERCI)

Kniha Stříbrný Šíp – motorový vůz M 260.001

3. CENA (5 VÝHERCŮ)

Kniha Železniční tratě z Jihlavy do Znojma a Brna na starých pohlednicích



Ačkoli Česko rozlohou patří spíše k malým zemím, na jejím území se nachází řada nejrůznějších památek, u nichž dodnes žasneme nad důvtipem a odhodláním inženýrů a stavitelů předchozích generací. Trať z Tábora do Bechyně je toho důkazem, navíc se pyšní významným prvenstvím – jedná se o první elektrifikovanou železnici u nás a ve střední Evropě. S její výstavbou se začalo před 115 lety.

6 Kolik se na této trati nachází stanic a zastávek?

- a) 15
- b) 19
- c) 13



Dnes už je považujeme za samozřejmost, na začátku 90. let však vlaky kategorie IC představovaly určitý posun v komfortu. Od první jízdy spoje IC na našem území letos uplynulo pětadvacet let. V neděli 31. května 1992 se na cestu vydal první spoj kategorie InterCity na síti ČD. Vyrazil z pražských Holešovic pod číslem 174 do německého Hamburku.

9 Jak se tento spoj jmenoval?

- a) Joseph Haydn
- b) Anton Dvorak
- c) Porta Bohemica



Ve 20. a 30. letech minulého století dodaly plzeňské Škodovy závody tehdejší ČSD třiačtyřicet skvělých rychlíkových lokomotiv řady 387.0 zvaných Mikádo. Novou posílou se po skončení 2. světové války staly stroje řady 498.0, kterým se začalo přezdívat Albatrosy. Šlo o předchůdce pozdějších moderních „jedničkových“ Albatrosů řady 498.1.

7 Kolik si výrobci účtovali za každou dodanou lokomotivu řady 498.0?

- a) 2 567 111 Kčs
- b) 3 987 965 Kčs
- c) 1 987 800 Kčs



Jakkoli se to může zdát poněkud zvláštní, první, ale i druhá světová válka přinesly nebyvalý rozvoj dopravy. Pro železnici i pro železniční průmysl představovaly oba tyto kruté konflikty překvapivě velký rozmach. A tak není divu, že právě před sto lety byla vyrobena lokomotiva 170.323 (později u bývalých ČSD označená jako 434.0148).

8 Kde byla tato lokomotiva vyrobena?

- a) v lokomotivce Breitfeld a Daněk ve Slaném
- b) v závodu První Českomoravská v Praze
- c) ve Škodových závodech v Plzni



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

- a) Na Železničáři se mi nejvíc líbí...
- b) Na Železničáři se mi nelíbí...



POZOR VLAK

TV MAGAZÍN

sp5rt

PREMIÉRA

KAŽDOU POSLEDNÍ STŘEDU
V MĚSÍCI NA TV SPORTS

VŠECHNY
BARVY
ŽELEZNICE



WWW.POZORVLAK.CZ

Producent pořadu:
AŽD PRAHA



Elfík získal jméno před deseti roky

Od vyhlášení soutěže na jméno nového dětského maskota Českých drah – modrého plyšového slona, jemuž vymyslel název tehdy šestiletý Roman Klíma z Hradce Králové, letos uplynulo deset let. Hledání ideálního pojmenování oblíbené postavičky, která nesmí chybět na žádné větší akci národního dopravce, bylo tak trochu záležitostí celé rodiny. Hlavní úlohu však hrál Roman junior.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

V roce 2007 bylo Romanu Klímovi juniorovi pouhých šest let, a tak vděčí za přihlášení svému otci Romanu Klímovi staršímu. Synovi tehdy připomenul, že České dráhy provozují příměstské elektrické jednotky řady 471 s označením CityElefant. V té době jezdily i na trase z Hradce Králové do Pardubic a Klímovi tyto spoje často využívali. „Dnes mezi oběma krajskými městy jezdí sice místo Elefantů novější jednotky RegioPanter, ale patrové vlaky nás ovlivnily. Malý Roman se zamyslel a anglické slovo elephant, znamenající slon, přetvořil na Elfíka. Inspiroval ho dětmi oblíbený Maxipes Fík ze stejnojmenných kreslených filmů. Vzpomínám, že za tento nápad jsem syna pochválil. Jméno bylo krátké, melodické, a tedy i snadno zapamatovatelné. A nakonec to byl jeden z mých horkých soutěžních tipů v rámci všech odeslaných návrhů, což se nakonec potvrdilo,“ vzpomíná otec Romana Klímy juniora.

Návrhy několika jmen byly kolektivní prací otce a syna. „Táta vždy navrhl základní okruhy a já k nim přidal několik konkrétních variant jmen. Kromě Elfíka jsem vymyslel ještě další jména jako Elfa, Elfínek, Elfinka nebo Elefánek,“ doplňuje Roman mladší Jeho další návrhy jmen, vycházející z názvu národního dopravce, byly Čěda, Čedenek, Čedík a Čenda. K soutěžnímu okruhu, který vychází z modré barvy používané ČD, vytvořil modifikace jako Modrásek, Modrýsek, Modřinka a Modrovánek. Ve hře byl i Chobotek a Chobůtek.

Inspirace u periodik ČD

A proč se vůbec v Klímův rozhodli pro tuto soutěž spojenou s železničním dopravcem? Odpověď je jednoduchá – mají doma uschována té-

měř všechna čísla periodik vydávaných Českými drahami a dalšími subjekty jako například magazíny ČD pro vás či původní Grand Expres. Oceňují jejich bohatý obsah týkající se i oblastí nesouvisejících s železnicí. A právě v jednom z magazínů se Roman Klíma starší dočetl o soutěži „Hledá se jméno pro maskota!“, do níž se spolu se synem neváhalo ihned zapojit. Roman, a nakonec i jeho mladší bratr Daniel, měli od malička rádi všechno, co se točilo kolem vláček a železnice, a s rodiči nevynechali snad žádnou železniční akci v Hradci Králové a okolí.

Příkladem může být Národní den železnice Českých drah na tamním hlavním nádraží, opakované návštěvy v královéhradecké Železniční muzejní expozici sdělovací a zabezpečovací techniky, ale i různé jízdy historickými vláčky například do nedaleké Jaroměře, kde se nachází železniční muzeum. „Výhra v soutěži můj zájem o železnici tehdy ještě vystupňovala. Vzpomínám, že jsem vymýš-

lel třeba i vlastní pojmenování pro přejezdové výstražné zařízení, kterým měla být tinkačka, pocházející od zvuku „tinky – tinky“. Jinak se tomuto zařízení v naší rodině dnes již neřekne. Mám před sebou čtyři roky studia na střední škole, takže ještě nejsem rozhodnut, čím v dospělosti budu, práci u Českých drah ale nevyklučuji,“ říká Roman junior.

Rodina preferuje železnici

Jak se dívají rodiče na aktivity svého syna? „Roman v dopravnickém oboru samozřejmě podporujeme, protože ho jeho aktivity v mnoha směrech obohacují. Navíc je železnice propojena s mnoha obory jako zeměpis či historie, takže pomáhá rozvoji osobnosti,“ dodává tatínek. I on má osobně pozitivní vztah k železnici, neboť ji s rodiči často využívali. Pravidelně jezdili „drahou“ při cestách za babičkou z Hradce Králové do České Skalice, ale i na dovolené, a to jak v tuzemsku, tak i v zahraničí. Vzpomíná na pobyty z dětství trávené v krásném údolí řeky Orlice v blízkosti obce Litiče nad Orlicí, kde bydleli hned vedle trati ve vyřazeném osobním vagonu uzpůsobeném pro běžné bydlení. „Mám hezké vzpomínky na dovolené u obce Vlastějovice, kde jsme přímo od naší chaty pozorovali Posázavský pacifik. Rád vzpomínám i na cestu vlakem do bulharského Burgasu, což byl skutečně velký zážitek. I nyní jako rodina železnici upřednostňujeme, a navíc jsme měli v širší rodině příbuzného, který pracoval pro tehdejší ČSD jako revizor,“ říká Roman starší. ◆



ROMAN KLÍMA JUNIOR

V roce 2007 jako šestiletý navrhl pro dětského maskota, postavičku slona, jméno Elfík. Po absolvování základní školní docházky úspěšně složil v dubnu 2017 přijímací zkoušky na Gymnázium J. K. Tyla v Hradci Králové. Zajímá se o historii, zeměpis, informační technologie, rád jezdí na kole, cestuje.



ŽZO Cerhenice:

první zkušební dráha v Česku

Letošní rok byl pro společnost Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) v oblasti její hlavní činnosti – zkušebnictví – zlomový. Dne 1. dubna 2017 totiž vstoupila v platnost tolik očekávaná novela zákona o dráhách, která definovala novou kategorii – dráhu zkušební.

DANIEL LOS | FOTO: VUZ, ARCHIV ČD

Do letošního roku byly totiž obě uzavřené zkušební tratě Velkého a Malého zkušebního okruhu (VZO, MZO) a další koleje, které jsou součástí unikátního komplexu Zkušebního centra Velim (ZC), pouze dráhou – vlečkou. Tedy místem, na němž se jezdí rychlostí až 230 km/h. VUZ je provozovatelem dráhy i drážní dopravy na této železnici.

Není divu, že zde byla celé roky snaha o to, aby Zkušební centrum Velim bylo zařazeno do nové kategorie dráhy a mělo své vlastní podmínky pro provozování dráhy a drážní dopravy. Kdo by si myslel, že je to proto, aby si „výzkumníci“ mohli během zkoušek dělat, co chtějí, se mýlí. Naopak již při provozování vlečky byly stanoveny podmínky a technologické postupy, aby drážní doprava byla co nejbezpečnější. Provozovatel VUZ přijal pravidla, která se vztahují na dráhy celostátní a regionální.

Dlouhodobý proces

Zkušební dráha je podle § 3 odst. 1 písm. e) zákona nově definována jako dráha, která slouží

zejména k provádění zkušebního provozu drážních vozidel nebo zkoušek pro schválení typu nebo změny typu drážních vozidel a drážní infrastruktury. Bylo by jednoduché si myslet, že do posledního dne letošního března byl Železniční zkušební okruh Cerhenice, což je oficiální název dráhy, vlečkou a hned od začátku dubna zkušební dráhou. Tento proces trval téměř celý rok a nesl s sebou nespočet hodin příprav, jednání a tvorby požadovaných dokumentů. Vše začalo žádostí o změnu kategorizace dráhy, která byla připravována již v první třetině roku a musela obsahovat přesný popis kolejiště vlečky (GPS souřadnicemi), aby hned začátkem dubna byla tato žádost postoupena Drážnímu úřadu (DÚ). Ten v červnu vydal rozhodnutí o změně kategorizace dráhy.

To byl ale jen dílčí úspěch. K provozování dráhy bylo dále nutné vydat úřední povolení. Podle § 16 zákona je nově stanoveno, že DÚ v rozhodnutí o vydání úředního povolení pro zkušební dráhu stanoví podmínky, za jakých lze na této dráze provozovat zkušební provoz



drážních vozidel, zkoušky pro schválení typu nebo změny typu drážních vozidel a drážní infrastruktury. Obecně jde o zajištění řádného a bezpečného provozování dráhy. Rozeběhlo se tak další kolo jednání, při kterých DÚ stanovil celkem devět podmínek, které vyžaduje pro vydání budoucího úředního povolení. Jednalo se zejména o vytvoření systému vnitřních předpisů, systému bezpečnosti a o postupech při vzniku mimořádných událostí, podmínek pro zdravotní a odbornou způsobilost osob obsluhujících zkušební dráhu, řídicích drážní vozidlo, pro vydávání osvědčení strojvedoucího, měření a prohlídek zkušební dráhy a provoz určených technických zařízení. Provozovatel dráhy zkušební musí navíc respektovat zásady stanovené zákonem minimálně na úrovni dráhy celostátní.



VÝZNAMNÁ DATA V HISTORII SPOLEČNOSTI

1950 – zřízení Výzkumného a zkušebního ústavu ČSD

1956 – nový název Výzkumný ústav dopravní

1963 – zprovoznění velkého zkušebního okruhu ve Velimí

1965 – pověření funkcí Státní zkušebny č. 223

1971 – nový název Výzkumný ústav železniční

1971 – zprovoznění malého zkušebního okruhu ve Velimí

1989 – začlenění do ČSD jako specializovaná organizační jednotka

1991 – do provozu uveden dynamický zkušební stav

1993 – po vzniku Českých drah změna statutu na odštěpný závod

1994 – odčlenění slovenské části VÚŽ (Bratislava, Vrútky, Košice)

1995 – získání statutu akreditovaná zkušební laboratoř č. 1099

2004 – získání statutu akreditovaný certifikační orgán č. 3138

2005 – založení a vznik Výzkumného Ústavu Železničního jako dceřiné společnosti ČD

2006 – udělení autorizace k posuzování shody interoperability součástí a subsystémů evropského železničního systému – Autorizovaná osoba č. AO 258 a Notifikovaná osoba č. 171

2007 – udělení certifikátu systému managementu kvality podle mezinárodního standardu ISO 9001:2000

2009 – modernizace trakční napájecí stanice Zkušebního centra VUZ Velim

VUZ všechny uvedené podmínky zapracoval do svých nových vnitřních předpisů a požádal DÚ o vydání úředního povolení. Historicky první úřední povolení v České republice vydané k provozování zkušební dráhy Železniční zkušební okruh Cerhenice platí od 1. prosince 2017. Tohoto primátu si společnost VUZ nesmírně váží a chce být příkladem pro ostatní instituce, které uvažují o zařazení své dráhy do kategorie zkušební dráha.

Přibylý další kontroly

Provoz ve ZC Velim se ale tímto příliš nezměnil. Provozovatel dráhy do této doby maximálně dbal na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, proto byly již dávno aplikovány přísnější podmínky například pro prohlídky tratí, defektoskopii kolejí nebo prohlídky trakčního vedení. Se změnou kategorie dráhy byla přijata nová opatření pro provozování drážních vozidel, a to nejen těch, které jsou ve vlastnictví provozovatele, ale i nově zkoušených vozidel. Kromě vstupních testů před prvními jízd-

ními zkouškami jde hlavně o pravidelné prohlídky zkoušených vozidel během jejich dlouhodobého pobytu ve ZC Velim. Podrobit se zevrubné kontrole a měření ještě před zahájením zkoušek se budou muset zejména vozidla, která budou do ZC Velim dopravena jiným způsobem než po kolejích (například na silničních trailetech) a kde nejsou zaručeny vyhovující parametry měř hlavních konstrukčních celků důležitých pro bezpečné provozování drážní dopravy.

Rozsah poskytovaných služeb se se změnou kategorizace dráhy nijak nemění. Naopak je do budoucna snaha stále rozšiřovat portfolio služeb. Již za dva roky by se ZC Velim mohlo pyšnit zbrusu novou halou pro přípravu zkoušek drážních vozidel na alternativní paliva (vodík, CNG apod.). I toto by byl významný krok, protože nikde v Evropě není v jednom areálu možnost připravovat tato vozidla ke zkouškám a zároveň je ihned zkoušet na trati do jejich maximální rychlosti. VUZ bude neustále a neúnavně pracovat na vybudování komplexního zkušebního centra v oblasti dopravy. ◆



2010 – výstavba nového trakčního vedení velkého zkušebního okruhu

2010, 2013 a 2016 – udělení certifikátu systému managementu kvality podle standardu ISO 9001:2008

2011 – dokončení modernizace VZO – stavba haly HPZ II.

2012 – první etapa modernizace zabezp. zařízení - stavba haly HPZ III.

2013 – modernizace haly HPZ I. a do-
stavba haly HPZ II

2014/15 – druhá etapa modernizace zabezpečovacího zařízení (ETCS L2)

1. 12. 2017 – nabytí právní moci Úředního povolení pro provozování zkušební dráhy ŽZO Cerhenice

Lesní duchové a podzimní kouzla

Japonská železnice fascinuje snad každého milovníka vlaků, už jen díky Shinkansenům. Jenže rychlovlaky to teprve začíná. Nadšenci do komplexních městských systémů si na své přijdou jak v Tokiu, tak v regionu Kansai kolem Ósaky a Kjóta, kde by doprava bez vlaků neměla šanci fungovat. Ještě větší zážitek ale čeká na milovníky přírody, hor a romantických lokálek. To je i můj případ.

MATOUŠ VINŠ | FOTO: AUTOR

Hned první den v Japonsku mě překvapilo, kolik tam žije starých lidí. Všiml jsem si toho téměř okamžitě. Japonsko stárne, důchodců neustále přibývá a dětí se rodí málo. Krom spousty negativních stránek to má naštěstí i jednu pozitivní. Japonští důchodci neustále jezdí na výlety. V Praze a Krumlově jich vidíme jen nepatrný zlomek – většina cestuje po Japonsku. A i díky tomu stále může fungovat až překvapivé množství výletních železničních tratí. Na pár z nich se teď podíváme.

Javorový tunel a chrámy Kurama

Většinu času v Japonsku jsem strávil kolem nádherného historického města Kjóta, odkud se také vydáme na první výlet. Blížila se polovina listopadu, podzim pomalu barvil do ruďa všechny kopce, které město obklopují. Lokálku na posvátnou horu Kurama by byl hřích si neprojet v jakékoli části roku, lepší období jsem si ale vybrat nemohl.

Trať Eizan Dentetsu začíná na stanici Demachiyanagi, kde navazuje na další linky městské dopravy v Kyotu. Po několika kilometrech se rozděluje a jedna větev vede do stanice Yase-Hiezanguchi, odkud jezdí výletní lanovka na horu Hiei, druhá se proplétá zalesněným údolím řeky Takano až do mé cílové stanice Kurama. První větev postavili Japonci v roce 1925, druhou dokončili o čtyři roky později. Stejně jako naprostá většina železnic v Japonsku je i Eizan elektrifikovaná. Celkem překvapivě na ní od začátku jezdí soupravy „evropského“ rozchodu 1 435 mm.

Podzim v Japonsku je tak nějak podzimnější. Barevnější, kouzelnější, nostalgičtější, krásnější. Možná to bude i tím, že mu Japonci dost pomáhají. Kde to jde, vysazují stromy, kterým pak na podzim nechcete věřit, že je někdo celý rok nezaléval barvivem. Javory, sakury a spoustu druhů, pro které asi ani nemáme česká jména.

Když pak po cestě vlakem začal průvodčí hlásit, abychom si připravili foťáky, že právě přijíždíme k javorovému tunelu, ničemu jsem se nedivil. Jen jsem na truc foťák nechal v batohu a raději si cestu s otevřenou pusou užíval. Pokud chcete, zadejte si do Googlu „maple tunnel Kjoto“ – snímky, které na vás vyskočí, nejsou nijak dobarvované. Není to třeba. Vlak skutečně projíždí „tunelem“ ze stromů, které hrají všemi barvami podzimu.

Mám pocit, že ty nejhezčí japonské chrámy stojí vždycky na kopci. V Kuramě jsem se mohl alespoň kus svázat lanovkou, do nejvyšší části chrámového komplexu jsem ale stejně musel



po svých. Věděl jsem však, že to bude stát za to, a nemýlil jsem se. Po cestě jsem vystoupal až na pláček, odkud se otevíral výhled na okolní barevné kopce. A pak ještě výš, k tiché lesní svatyni, kde i ptáci přestali zpívat a nikdo z návštěvníků se neodvážil promluvit. Jen pramínek vody, vytékající z doširoka otevřené tlamy měděného draka, plnil nádobu, ve které se Japonci symbolicky očistí před vstupem do svatyně. Celé místo obklopovaly vysoké stromy a jejich kořeny se na zemi proplétaly ve změti připomínající pařáty mystické nestvůry. Možná právě draka?



Japonska



Lesní duchové na hoře Ikoma

Rád si čtu seznam „TOP10“ míst v turistických průvodcích, abych pak jel někam úplně jinam. Právě nenápadná místa většinou přinesou ty nejlepší zážitky. Když jsem na Airbnb hledal pro sebe a sestru bydlení v okolí města Nara, vyskočil na mě dům téměř na samotě, přesto kousek od stanice lanovky, která vede od nádraží v městečku Ikoma. Zjistil jsem si, že Ikoma leží přímo na hlavní trati z Ósaky, spojení s Narou tak bylo velmi dobré a cena bydlení oproti Naře téměř poloviční. První milé překvapení přišlo už ve chvíli, kdy nás hosti-

tel vyzvedl autem u vlaku a ukázalo se, že umí dobře anglicky. To je v Japonsku velká vzácnost, obzvláště mimo velká města. Když nám pak hostitel ukázal náš pokoj, spadla mi brada. Na stylové dřevěné domy, posuvné stěny a dokonale promyšlený interiér jsem si v Japonsku už zvykl. Tady ale byla navíc jedna celá prosklená stěna, za níž se otevíral daleký výhled do celého údolí Nara a na okolní hory. Pozoroval jsem vše včetně lanovky, nádraží a všech tří tratí, které z Ikomy vedou, přičemž na té nejfrekventovanější se interval vlaků blížil pražskému metru. Skoro celý systém železnic v hustě osídleném regionu Kansai vlastně připomíná metro a některé tratě se skutečně v Kjótu či Ósace jako metro využívají.

Nastavil jsem si budík na východ slunce, ale celý výhled halily husté mraky, a tak jsem raději zůstal v teple peřin a doufal, že se později vyčáší. Nevychásl. O několik hodin později to venku vypadalo pořád stejně, navíc začalo pršet. Naštěstí i deštivé dny jsou v podzimním Japonsku tak nějak krásnější. Vyrazili jsme se sestrou prozkoumat lesní chrám, u kterého jsme bydleli, a nedalekou vesnici. Měl jsem pocit, jako by celý les byl živý, plný mystických bytostí a duchů stromů. Možná by stačilo chvíli nemrkat a některého bych zahlédl. Tak jako tak, japonský les je skutečně zvláštní. Po cestě do vesnice jsme se totiž zastavili na hřbitově a mezi náhrobky roztroušenými po lese, potkali místo duchů kraby. Ano, v Japonsku žijí krabi, na které narazíte i ve výšce 600 metrů nad mořem. Stačí trocha deště a pozorné oči.

To nejlepší na hoře Koya

„Jestli budeš kdekoliv kolem Kjóta a Ósaky, rozhodně nesmíš vynechat horu Koya-san,“ přesvědčoval mě před odletem z Čech kamarád, který v Japonsku žil. Málem jsem ho neposlechl a byla by to hodně velká chyba. Dnes totiž všem, kdo míří do Japonska, říkám úplně to samé a pro vás – fanoušky železnic – to platí dvojnásob. Už jen samotná cesta vlakem z Ósaky patří mezi mé nejlepší zážitky z celé návštěvy této fascinující země. Celkem 64,5 kilometru dlouhá železniční trať oficiálně začí-

ná ve stanici Shiomibashi, vlaky ale jezdí ze stanice Ósaka Namba, kam se dostanete mnohem více linkami městské dopravy i dalšími vlaky. Trať patří soukromé společnosti Nankai Electric Railway, čemuž odpovídá i její rozchod 1 067 mm, přičemž první část trati je až do stanice Hashimoto dvojkolejná a jezdí po ní i běžné příměstské linky. Druhá část už jen jako jednokolejná slouží téměř výhradně k výletnímu provozu. Vlakové soupravy napájí stejnosměrný proud a napětí 1 500 V z troleje.

Pro cestu z Ósaky jsem si vybral expres (Kyūkō), kde – na rozdíl od kategorií Rapid Express (Kaisoku Kyūkō) a Limited Express (Tokkyū) není potřeba povinná rezervace. První zhruba dvě desítky kilometrů skrz předměstí Ósaky nejsou ničím výjimečné, zajímavé to začíná být, když se krajina pomalu vlní a zvedá. Stále ubývá domů a přibývá rýžových polí i lesů, rovné koleje střídají oblouky a lidé, kteří míří z Ósaky domů, pomalu vystupují. Za stanicí Hashimoto se železnice krotí po úbočí lesnatých hor a vlak prudce stoupá k cílové stanici.

V době, kdy jsem na Koya-san vyrazil, se již příroda stihla vybarvit snad do všech odstínů, které si nechává v zásobě speciálně na podzim. A protože zdejší lesy jsou z velké části listnaté a hodně vlhké, převládala sytě červená, oranžová a zlatá. Kdybych měl víc času, vystoupil bych někde po cestě a nafotil tu projíždějící vlak. Bohužel mi ale ráno v Kjótu ujel vybraný spoj, který by na ten z Ósaky navazoval, a tak jsem přijížděl až v jedenáct a do setmění zbývalo necelých 7 hodin. Raději jsem tedy v cílové stanici Gokurakubashi rovnou přestoupil na lanovku, která zdolává poslední část prudkého převýšení, a vyrazil objevovat jedno z nejposvátnějších poutních míst celého Japonska.

I když se všude mluví o hoře Koya, ve skutečnosti všichni myslí údolí, které obklopuje celkem osm hor. V roce 819 tu slavný buddhistický mnich Kūkai založil klášter, který se do dnešní doby rozrostl v malé městečko se 120 chrámy a univerzitou. V mnoha chrámech můžete i přespat a alespoň na chvíli tak nahlédnout do života zdejších mnichů, to se mi ale bohužel nepoštěstilo. Vlastně jsem ani nepřišel tolik kvůli chrámům – i když jsou všechny krásné, po nějaké době vám začnou připadat všechny stejné. Mým hlavním cílem byl největší hřbitov v Japonsku, Okunoin.

Jak vypadal? Nekonečná dlážděná cesta lemovaná kamennými lucernami, honosné svatyně i maličké náhrobky s podobiznou Buddha porostlé mechem, a to vše ve stínu majestátních cedrů se stříbrnou kůrou. A k tomu samozřejmě podzimní slunce, prosvítající skrz barevné listy. Těžko si představit větší kýč. Mně se ale mnohem hlouběji do paměti zaryly pocity. Hlavně v místech dál od hlavní cesty, kde už téměř vše porostlo mechem, mi pomalu došlo, že zde skutečně odpočívají desítky generací lidí. Lidí, kteří poznávali svět, válčili, milovali, nenáviděli a zemřeli, aby následně opět dokonale splynuli s posvátnou japonskou přírodou. Tou, která zde byla před nimi, je stále, a doufejme, že ještě dlouho bude. Opět jsem si uvědomil, že jsme její nedílnou součástí. Čím víc ji budeme ničit, tím víc si podřezáváme větev sami pod sebou. Japonci to chápou, možná i proto tolik jezdí vlakem a auto nechávají doma, kdykoli je to jen možné. Pojďme si z nich aspoň v tomto vzít příklad. ◆

Rok 2020: Drážďany – Berlín za 80 minut



Železniční trať Drážďany – Berlín prochází už nějakou dobu rozsáhlou modernizací. Po jejím dokončení by cestovní doba mezi oběma městy měla činit přibližně 80 minut. Modernizace tzv. Dresdner Bahn má stát celkem 575 milionů eur, v přepočtu tedy přibližně 15 miliard korun.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: BAUPROJEKTE.DEUTSCHEBAHN.COM

Od letošního prosince bude na trati obnoven provoz po 16 měsíční výluce zatím maximální rychlostí 160 km/h. Cestovní čas ve směru do Berlína se zkrátí ze současných 2 hodin a 2 minut na 1 hodinu a 46 minut. V roce 2020 se plánuje zapojení zabezpečovacího zařízení ETCS a zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h na 125 kilometrech tratě od Blankenfelde u Berlína až do blízkosti Drážďan. Další stavbou, která má zajistit zkrácení cestovní doby mezi Drážďany a Berlínem na 80 minut, je obnova Drážďanské dráhy na území Berlína. Jízda mezi Prahou a Berlínem by se pak mohla zkrátit na přibližně 3 a tři čtvrtě hodiny.

Bez provozu 16 měsíců

První etapa modernizace odstartovala už v roce 2012 mezi stanicemi Neuhoft a Baruth (Mark) jižně od Berlína. Kompletní přestavbou prošlo také mimoúrovňové křížení Drážďanské dráhy s tratí Roßlau – Horka ve stanici Elsterwerda-Biehla.

V srpnu 2016 pak byla celá trať od berlínského vnějšího okruhu až po odbočku na Riesu a Lipsko u vesnice Kottewitz v Sasku zcela uzavřena a podrobena komplexní modernizaci. Celá stavba byla rozdělena do několika stavebních úseků.

Na nejdelším z nich, 75 kilometrů dlouhém, mezi braniborskými obcemi Baruth (Mark) a Hohenleipisch, dělníci odtěžili 840 000 m³ starého štěrku a zeminy, položili 90 000 no-

vých prachů, 62 kilometrů kolejí, 24 výhybek, zřídili šest moderních elektronických stávek a instalovali 1 800 stožárů trakčního vedení. Zrušeno bylo také 18 železničních přejezdů, které nahradilo 15 mimoúrovňových křížení. Položena byla nová kabeláž sdělovací a zabezpečovací techniky. Ve stanicích a zastávkách se budují 170 metrů dlouhá a 55 nebo 76 centimetrů vysoká nástupiště.

Na saském úseku u vesnice Kottewitz byly kompletně sanovány čtyři kilometry trati včetně sedmi mostů. Na třech místech byly postaveny menší přeložky oblouků tak, aby trať umožnila plánovanou rychlost 200 km/h bez lokálních omezení.

V Berlíně po staronové trati

Na území Berlína se plánuje obnova 16 kilometrů původní Drážďanské dráhy od stanice Südkreuz v souběhu s tratí S-Bahn do Blankenfelde. Původní trať tam po rozdělení Berlína zanikla a zatím nebyla obnovena. Vlaky proto musí stále tento úsek objíždět po vnějším berlínském železničním okruhu k trati Lipsko/Halle – Berlín. Přímá znovu vybudovaná trať na 160 km/h podstatně zkrátí dojezd do centra.

Kromě zrychlení dopravy do Drážďan se díky novým spojkám podaří zajistit rychlé spojení na nově postavené, ale dosud neotevřené letiště Berlin Brandenburg. Tyto shuttle vlaky pojedou každých 15 minut a cesta z hlavního nádraží na letiště jim nepotrvá déle než 20 minut. Plánovači předpokládají, že v roce 2025 bude znovu zřízený úsek Dresdner Bahn v Berlíně

využívat denně 48 vlaků ICE/EC/IC, 160 letištních shuttlů, 39 regionálních expresů a 8 nákladních vlaků.

Více než 140 let v provozu

Dresdner Bahn byla otevřena 17. června 1875 Berlínsko-drážďanskou železniční společností jako o 12 kilometrů kratší konkurence k trati Berlínsko-anhaltské dráhy. Ta spojovala Drážďany a Berlín od roku 1848 přes Röderau a Jüttenberg a při současné modernizaci se využívala jako odklonová. Zprvu měla svá vlastní nádraží v Berlíně i Drážďanech, ale už v 80. letech 19. století byla zaústěna do berlínského Anhaltského nádraží a do nově vybudovaného drážďanského hlavního nádraží. Ve stejné době byla zestátněna pruským a saským státem. Obě státní dráhy si pak až do roku 1905 předávaly vlaky a přepřahaly lokomotivy v Elsterwerde. Společný provoz saských a pruských strojů z Drážďan až do Berlína začal 1. května 1905.

V letech 1936 až 1939 jezdil mezi Drážďany a Berlínem legendární aerodynamický vlak Henschel-Wegmann-Zug s opláštěnou parní tendrovou lokomotivou řady 61. Vlak dosahoval rychlosti až 160 km/h a trať překonal za rekordních 100 minut. Po 2. světové válce byla železnice vážně poškozena, navíc jedna z kolejí byla demontována a odvezena do Sovětského svazu jako válečná reparace. V roce 1952 byla trať svedena na vnější berlínský okruh a zaústěna do východoberlínských stanic. Provoz na Anhaltském nádraží v Západním Berlíně byl ukončen v roce 1952. Úplný dvoukolejný provoz byl obnoven po rozsáhlé rekonstrukci až v roce 1972 a elektrifikace byla dokončena teprve v roce 1983. Po roce 1989 se uskutečnila řada modernizačních prací a v několika úsecích byla zvýšena rychlost na 160 km/h. Cestovní čas se po desetiletích zkrátit alespoň na 2 hodiny. ◆

Pro milovníky modrého dýmu to byla špatná zpráva. To, co léta považovali za naprostou samozřejmost, museli jednou pro vždy oželeť – cigarety jako společníka na cestu. Letos v prosinci to bude přesně 10 let, kdy se všechny vlaky na tuzemských tratích vedené pod hlavičkou Českých drah staly striktně nekuřácké.



Kuřáckým kupé odzvonilo před deseti lety

PETR SLONEK | FOTO: ČD

Dříve to tak nebylo, ale již celé desetiletí si ve vlacích není možné zapálit. Přitom na počátku existence železnice se kouřilo prakticky všude. Samozřejmě i na nástupišťích a v dalších prostorech. Teprve postupem času se přece jen začalo více myslet i na nekuřáky. Například koncem 19. století byla zavedena speciální dámská kupé, aby pánové neobtěžovali dámy dýmem z doutníků. Opatření se do naší země rozšířilo z Německa. Po válce už bylo pravidlem dělení vozů na kuřácké a nekuřácké a podíl částí, kde si pasažéři nemohli zapálit, se stále zvyšoval. A pro kuřáky mělo být ještě hůř...

První zákaz v dálkových spojkách

Na počátku 21. století řada evropských zemí v otázce kouření neustále přitvrzovala. První zemí na světě, která zakázala kouření ve všech uzavřených veřejných prostorech, jako jsou bary, restaurace, nemocnice, úřady či veškerá veřejná doprava, se stalo 29. března 2004 Irsko. Nezáleželo na tom, zda mají kuřácké sekce či ne. O necelý rok později, v lednu 2005, se přidala Itálie, když zakázala kouření ve všech uzavřených veřejných prostorech a na všech pracovištích. V roce 2007 následovala Francie, přičemž o rok později v zemi začal platit zákaz kouření i v restauracích, barech, trafikách a na diskotékách.

Zatímco na kompletní zákaz kouření v restauracích, barech a klubech si Česko muselo počkat až do letošního května, na veřejných

místech, jako jsou nemocnice, autobusové a vlakové zastávky, školy, úřady platil zákaz od ledna 2006. A o rok později došlo i na železnici. Od 1. září 2007 se na území České republiky přestalo kouřit v dálkových mezinárodních vlacích. České dráhy tak následovaly příkladu Německa a Rakouska. Ty na svých územích zakázaly od stejného data kouření ve vlacích EuroCity a InterCity, jež dosud byly z jedné třetiny kuřácké. Stejně to bylo v mezinárodních vlacích jezdících mezi Českem a Slovenskem a sestavených z našich nebo slovenských vozů. I tam se přestalo kouřit na základě oboustranné dohody, dokonce o několik měsíců dříve.

Stopka s novým jízdním řádem 2008

Definitivní konec kouření ve vlacích na sebe nenechal dlouho čekat. České dráhy si nechaly v záležitosti kouření mezi cestujícími zpracovat rozsáhlé šetření. A výsledek? Vcelku jednoznačný. „Celkem 81 procent našich zákazníků v marketingovém průzkumu odpovědělo, že by přivítali, kdyby byly vlaky zcela nekuřácké,“ přiblížila závěry studie ředitelka tehdejšího Odboru osobní dopravy a přepravy ČD Luďka Hnulíková. „Chceme jít stejným směrem jako ostatní evropské země. Když se dnes podíváte do vozu, kde se smí kouřit, zjistíte, že nekuřácká část je plně obsazena a v kuřácké je jen několik cestujících,“ zdůvodňovala před deseti roky rozhodnutí firmy.

Všechny vozy Českých drah proto byly koncem roku 2007 označeny jako nekuřácké a od 9. prosince se zahájením platnosti jízdního

ního řádu 2007/2008 si v nich už nebylo možné zapálit. Kuřácký oddíl se ve vlaku ČD objevoval pouze v některých ze zahraničních společností. Šlo například o maďarské vozy řazené na vlaku EuroCity Hungaria spojující Budapešť s Prahou a Hamburkem. Tyto vozy měly i po tomto datu vyznačené oddíly pro kuřáky, na území České republiky tam ale kouřit i tak nebylo možné.

HISTORIE KUŘÁCKÝCH VOZŮ NA ČESKÉ ŽELEZNICI

- Na počátcích existence železnice se kouřilo ve vlacích všude.
- Bylo nepsaným pravidlem, že pokud přisedl muž k dámě, zeptal se, zda jí nebude vadit, když si zapálí. Pokud muž dámy ve vlaku nerespektoval, obracely se na průvodčího, který kuřákově v přítomnosti dam kouření zakázal.
- Krátce před koncem 19. století byla zavedena speciální dámská kupé, aby pánové neobtěžovali dámy dýmem z doutníků. Tato praxe k nám přišla z Německa. Šlo o speciální kupé, kam směly nastoupit pouze ženy a kde se nesmělo vůbec kouřit.
- Po první světové válce se podíl kuřáckých a nekuřáckých oddílů v železničních vozech ustálil na poměru 2:1 ve prospěch kuřáků, v 30. letech už to bylo přibližně 1:1.
- V 60. letech byly tehdejší dvounápravové vozy, kde se smělo kouřit, označeny cedulkami „Kuřáci“, poměr se ovšem už zvyšoval na 2:1 ve prospěch nekuřáků.
- V 80. letech už jezdily masivně čtyřnápravové vozy, které známe z dnešní doby, a podíl nekuřácké části ve voze se stále zvětšoval, přibližně na 3:1. Ve vlacích začala být naprostá většina vozů nekuřáckých.
- Na začátku 21. století kuřácké vozy postupně mizí. Od 9. prosince 2007 jsou všechny vlaky provozované Českými drahami nekuřácké.

JAK JE TO U NÁS

V Česku platí od ledna 2006 zákaz kouření na některých veřejných místech, jako jsou nemocnice, autobusové a vlakové zastávky, školy, úřady. Netýkal se však restaurací, barů a klubů. Od 31. května 2017 platí úplný zákaz kouření v restauracích, barech, sportovištích, zábavných prostorech (kino, divadlo, koncertní síň, sportovní hala) na základě zákona z prosince 2016 schváleného Poslaneckou sněmovnou, Senátem a podepsaného prezidentem republiky.



POŠTA



Pro zaměstnance ČD na palubě rychlíku mám jen slova obdivu a chvály

Již delší dobu vnímám jednoho výjimečného pana průvodčího (omlouvám se, možná pan není průvodčí, ale zaujímá jinou pracovní pozici – neznám vaši profesi). Je vždy příjemný, ochotný a naprosto profesionální. Dnes (28. 10. 2017) jsem s ním cestovala 2x, a to Ex 115 s odjezdem v 10:22 z Prahy a Ex 140 s odjezdem v 17:43 ze Zábřehu na Moravě. Při večerní cestě jsem byla svědkem řešení složité situace – jedné cestující se udělalo špatně. Pan průvodčí a jeho kolegyně byli k paní nesmírně pohotoví, citliví a lidští. Okamžitě kontaktovali rychlou záchrannou službu, ve vlaku vyhledali mezi cestujícími lékaře, který přišel panel prohlédnout, poslední půlhodinu cesty s kolegyní na střídačku pobývali u dotyčné cestující a pozorně se jí věnovali. Do toho všeho zvládali všechny své pracovní povinnosti. Velice jsem ocenila příjemný lidský přístup obou průvodčích a opravdový zájem o co nejlepší řešení problémů cestující. Už dlouho si myslím (na základě své osobní zkušenosti z cestování s ČD), že je tento pan průvodčí skvělý. Ale dnes byl naprosto úžasný, za což mu patří mé velké poděkování.

ALENA VOŠÁHOVÁ

Pozn. redakce: Jedná se o pana Luboše Mičunka, vlakvedoucího RP ZAP Praha, SVČ Praha hl. n.

Díky za text o československých lokomotivách jezdících v Bulharsku

Se zájmem jsem si v posledním čísle Železničáře přečetl obsáhlý materiál k našim lokomotivám, které jezdily v Bulharsku. Jako bývalý zaměstnanec ČSD jsem věděl, že se na tamních tratích s úspěchem proháněly (a vlastně ještě dále objevují) stroje u nás dobře známé jako Plecháč. Zcela nová však pro mě byla informace, že do země zamířily ještě další lokomotivy. Mám na mysli zmiňovaných dvacet Žehliček, tedy strojů velmi podobných naší řadě 210. Je jen škoda, jak píše autor textu, že v současné době je pro různé závady téměř polovina lokomotiv dlouhodobě odstavena. Nicméně část těchto mašin úspěšně slouží na posunu na několika místech Bulharska doposud. Ba co víc, některé jezdí na lokálních tratích. Skutečnost, že v tuzemsku vyrobené stroje našly uplatnění v zahraničí, svědčí mimo jiné o skvělé práci našich výrobců a konstruktérů. Je proto vcelku logické, že naše stroje vyrobené od počátku šedesátých let minulého století až do současnosti tvoří základ lokomotivního parku Bulharských státních železnic. Díky za skvělý text. Doufám, že se s podobnými materiály na stránkách vašeho časopisu budete moci setkávat i v nadcházejícím roce.

MIROSLAV VAŠÍČEK

Z Prahy do Harrachova by opět měly jezdit rychlíky

Po téměř půlstoletí by se na koleje mělo od jara příštího roku vrátit přímé železniční spojení Prahy s Harrachovem. Liberecký kraj finišuje s Českými drahami na dohodě o zavedení přímých rychlíků z hlavního města do jednoho z hlavních krkonošských středisek. Jednání potvrdil Liberecký kraj i České dráhy. „Můžeme potvrdit, že s Libereckým krajem jednáme o zavedení přímých víkendových vlaků do turistické oblasti Jizerských hor a Krkonoš, konkrétně do Harrachova. Jednalo by se o prodloužení současného spojení Praha – Tanvald o horský úsek Tanvald – Harrachov,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Také mluvčí Libereckého kraje Andrea Fulková potvrdila, že o zavedení rychlíků jednájí. „Je zvažován celoroční víkendový provoz dvou párů přímých rychlíků Praha – Harrachov,“ řekla Fulková. Rychlík by z Prahy měl vyjít kolem půl osmé, do Harrachova by měl přijet kolem jedenácti hodiny. Bude tak pomalejší než přímé autobusy, které cestu zvládají podle jízdního řádu i za 2 hodiny a 15 minut. Důvodem je i stav a trasování železnice vedoucí z Prahy do Jizerských hor a Krkonoš. Kraj a České dráhy počítají s tím, že spoj spustí v dubnu s pravidelnou změnou jízdního řádu. Jedním z cílů rychlíků je oživit zájem o návštěvu Krkonoš. Kraj věří, že přímá jízda přiláká více lidí. Dosud se při cestě do Harrachova musí vždy přestoupit v Tanvaldě.

PRAŽSKÝ DENÍK 25. 11. 2017



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

Krajský úřad získal od ministerstva dotaci na pořízení nových vlaků

Nákup nových krajských vlaků na jižní Moravě získává přesnější obrysy. Alespoň co se způsobu jejich zaplacení týče. Krajský úřad získal od ministerstva dopravy dotaci pět a půl miliardy korun na jejich pořízení. Prozatím jde o předběžné schválení, peníze ještě musí potvrdit orgány Evropské unie. Zbývající peníze, přibližně miliardu, plánují zástupci kraje najít ve svém rozpočtu nebo si vzít úvěr. Kraj už před časem vypsal tendr na pořízení šestatřiceti nových elektrických souprav. Jezdit mají na trasách linek S2 a S3, kde nahradí staré vozy řady Bdmtee a pantografy. „Půjde o úplnou obměnu, ne doplnění stávajících vozů,“ zmínil náměstek hejtmana Jihomoravského kraje pro dopravu Roman Hanák. Zájemců o dodávku vlaků pro jižní Moravu je několik. Podle deníku se přihlásily pizeňská Škoda Transportation, německý Siemens, kanadský Bombardier, švýcarský Stadler a francouzský Alstom. Vyplývalo to z ankety mezi výrobci. „Chceme nabídnout naše soupravy RegioPanter,“ uvedla například mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá. Nové vlaky musí kraj dostat podle pravidel dotace nejpozději do roku 2023. Právě tyto vozy už nyní Jihomoravané na některých tratích v kraji mohou využít.

Břněnský deník 21. 11. 2017

SŽDC stále neví, kudy povede plánovaná rychlotrať na Brno

Kvůli problémům s chráněnými oblastmi zřejmě padne varianta vysokorychlostní trati Praha – Brno vedoucí podél dálnice. Pomalá výstavba rychlotratí v zemi způsobuje, že pro zahraniční dopravce je výhodnější Česko objet. Ministerstvo dopravy plánuje, že by si nechalo na nevytíženějších úsecích platit od dopravců za to, že jim umožní na nich ve vybraných časech jet. Vedení nové vysokorychlostní trati z Prahy na Brno je pravděpodobnější v severní variantě přes Havlíčkův Brod, byť SŽDC původně favorizovala trať souběžnou s dálnicí D1. „Reálněji se nyní jeví severní varianta. Je možno využít současný úsek do Poříčana a jsou tam menší problémy v oblasti životního prostředí,“ uvedl ředitel SŽDC Pavel Surý na Žofínském fóru. Podle něj nebudou v této variantě ani žádné dopravní zábrany a bude možné i napojení Jihlavy. Jižní trasu naopak komplikuje složitější terén a zejména chráněná území, které jsou v cestě. „Problém je například překonání Želivky. A když jsme se pokusili trasou uhnout, objevila se najednou nová chráněná oblast Natura,“ poukázal Surý. „Kdykoli jsme někam uhli, vznikly další Natury,“ stěžuje si. Kdy padne poslední slovo o trase, však není jasné.

iHNed.cz 21. 11. 2017

SŽDC zvažuje další „čtyřkolejku“. Z Lysé nad Labem do Velkého Oseka

Na české železnici může v příštích letech vyrůst nový čtyřkolejný úsek. Správa železniční dopravní cesty připravuje zadání technicko-ekonomické studie, která má ukázat, zda se vyplatí rozšířit až na čtyři koleje úsek mezi Lysou nad Labem a Velkým Osekem a zda je to technicky možné. Mělo by jít pravděpodobně o kombinaci dvou dvoukolejných tratí – stávající a nové. „Čekáme tu v budoucnu velký růst provozu nákladních i osobních vlaků a už teď je zde při dvojkolejném uspořádání problém s kapacitou,“ vysvětlil Radek Čech, ředitel odboru strategie SŽDC. Trať, která je silně využívána nákladní dopravou, je ve špatném stavu a SŽDC tu postupně chystá její modernizaci tak, aby vlaky mezi Prahou a Hradcem Králové mohly jezdit v budoucnu vyšší rychlostí a s přispěním tohoto úseku zvládnou jízdu pod jednu hodinu. To by přineslo zřejmě další nárůst provozu. Úsek mezi Velkým Osekem a Lysou nad Labem je zároveň ještě vytížený silným nákladním provozem, z Nymburka ještě provoz zahušťují vlaky řazené v Nymburce, včetně odbavovaných vlaků Škoda Auto. Osobní provoz může ještě zahustit i zvažovaná varianta vlaků z Prahy do Mladé Boleslavi a Liberce přes Lysou a takzvanou Všejskou spojku.

zdopravy.cz 17. 11. 2017

Ministerstvo plánuje poplatky za vlaky na nevytíženějších tratích

Ministerstvo dopravy zvažuje možnost zavedení koncesního modelu na železnici. Zatímco nyní stát na většině tratí dopravci za provoz vlaků doplácí, na nevytíženějších tratích, kde se provoz komerčně vyplatí, by mohli dopravci za možnost provozovat zde dopravu naopak platit státu. Na Žofínském fóru to řekl náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček. „V současnosti je o tomto principu možné uvažovat pouze na trase mezi Prahou a Ostravou, do budoucna ale přichází v úvahu i spojení mezi Prahou a Brnem,“ uvedl Čoček. Trať z Prahy do Ostravy je prvním spojením v Česku, kde byla zavedena konkurence železničních dopravců. To přineslo zlepšení služeb pro cestující a snížení cen jízdenek, na druhou stranu ale množství vlaků konkurenčních dopravců z trasy téměř vytlačilo nákladní dopravu. Zejména v úseku mezi Prahou a Pardubicemi a Přerovem a Ostravou jsou časová okna pro nákladní dopravu kvůli nedostatku volné kapacity na trati přesouvána do nočních hodin. To působí problémy zejména kvůli překračování hlukových limitů. V osobní dopravě může o přidělení volné kapacity na českých kolejích požádat každý dopravce. SŽDC mu ji přidělí, pokud jeho komerční spoj nekoliduje s jiným vlakem.

ČTK 21. 11. 2017

Pobytové zájezdy
ZIMA 2017/2018
již v prodeji

V nabídce jsou lyžařské pobyty a nově i pobyty v exotických destinacích (Kanárské a Kapverdské ostrovy). Dotace na zimní rekreace poskytují ČD, ČD Cargo i SŽDC.

Těšíme se na vaše objednávky.

Průběžně zveřejňujeme nabídku na léto 2018.

Více na www.cdtravel.cz
nebo tel. 972 243 051-55.

NABÍDKA ČD TRAVEL



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

Vyberte si práci v ČD

strojvedoucí | elektromechanik | posunovač
mechanik kolejových vozidel | soustružník kovů

Nabízíme

- hlavní pracovní poměr
- stabilitu zaměstnání s dlouhodobou perspektivou
- zaškolení, profesní růst
- dobré platové podmínky
- zvýšenou výměru dovolené
- jízdní výhody i pro rodinné příslušníky
- penzijní připojištění
- příspěvek na rekreaci

Náborový příspěvek 50 000 Kč!
(kromě pozice strojvedoucí)

Požadujeme

- vzdělání v technickém oboru nebo zkušenosti v železniční dopravě výhodou
- zodpovědný přístup a bezúhonnost
- technické myšlení
- ochotu vzdělávat se ve svém oboru
- dobrý zdravotní stav

Životopis zašlete na e-mail karieraDKV@gr.cd.cz, do předmětu uveďte název pozice.

www.ceskedrahy.cz/kariera

ČD České dráhy
Národní dopravec



Foto: © Miroslav Necaš

Mikulášským parním vlakem do Kryštofova Údolí

9. PROSINCE 2017

Druhou prosincovou sobotu si můžete udělat romantický výlet do Kryštofova Údolí mikulášským parním vlakem. V čele historického vlaku, který 9. prosince pojedě oběma směry mezi Libercem a Křižany, pojedě parní lokomotiva Kafemlejnek. Z Liberce odjíždí mikulášský vlak v 9:23 h a ve 13:23 h. Na zpáteční jízdu z Křižan se vydá v 11:40 h a v 15:40 h. Rodiny s dětmi se mohou těšit na setkání s Mikulášem a jeho družinou a program plný překvapení a dáreků. Mikulášský vlak zastavuje i v Kryštofově Údolí – horské obci s malebnými domky a chalupami, s pozoruhodným dřevěným raně barokním kostelem sv. Kryštofa a také s naším prvním vesnickým orlojem. V době adventu je v Kryštofově Údolí k vidění také 16 metrů dlouhý venkovní Jíráv betlém s figurami vysokými před dva metry. Bližší informace o parním vlaku a dalších mikulášských jízdách najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Liberec/Kryštofovo Údolí/Křižany ad.



Foto: © Sebastian Thiel/Festung Königstein GmbH

2., 3., 9., 10., 16. A 17. PROSINCE 2017

Historický vánoční trh na pevnosti Königstein

K nejoblíbenějším výletním místům v Sasku patří pevnost Königstein, která se nachází jen 13 kilometrů od česko-německých hranic. O adventních víkendech se tu konají od 11 do 19 hodin historické vánoční trhy. V areálu pevnosti najdete na 70 řemeslných stánků, část z nich v podzemních kasematech, jejichž stěny jsou osvětleny 174 ochrannovskými hvězdami. Chybět nebudou kejklíři, jesličky s živými zvířaty a o nedělich také Mikuláš s pytlím vánočních dáreků. Vstupné na vánoční trhy je součástí vstupenky na pevnost (8€/6€, rodinné pro dvě dospělé a až čtyři děti stojí 21 €). A jak se k pevnosti Königstein dopravíte? Vlakem se svezte do Bad Schandau a odtud pak linkou S1 příměstských vlaků S-Bahn směr Drážďany. Königstein je hned následující zastávka. K pevnosti vás z městečka zaveze tzv. Pevnostní expres (Festungsexpress), který odjíždí od 10 h každou půlhodinu.

Nejbližší železniční stanice:
Königstein (Sächs Schweiz)



Foto: © Radek Hortenský | Dreamstime.com

9. PROSINCE 2017

S párou na Královský advent na hradě Křivoklát

V sobotu 9. prosince odjíždí v 9:40 h z pražského smíchovského nádraží parní vlak tažený lokomotivou Šlechtičnou (475.179), na postrku jí bude pomáhat lokomotiva Brellovec (T 478.3001). Nostalgickým vlakem se můžete svést k hradu Křivoklát (přij. 11:14 h), kde se budou konat tradiční adventní trhy a pestrý program s předvánoční atmosférou. Na hradním nádvoří vystoupí Divadlo Facka, středověkou hudbu předvede skupina BraAgas a Krless, těšit se můžete na tanečnice, kejklíře nebo flašinetáře. Děti si jistě užijí představení loutkového divadla Aleše Bílka. Ve 14 hodin se uskuteční Královská audience s koncertem. Majitelé zpáteční jízdenky historického vlaku získají slevu 20 % ze vstupného na první prohlídkový okruh hradem. Z Křivoklátu odjíždí parní vlak zpět do Prahy v 15:52 h. Kompletní jízdní řád parního vlaku a ceník jízdného najdete na www.cd.cz/nostalgie.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Smíchov/Beroun/Křivoklát/Rakovník



Foto: Veletrhy Brno, a. s.

8. AŽ 17. PROSINCE 2017

Vánoční veletrhy na brněnském výstavišti

Stále ještě nevíte, čím na Vánoce obdarujete své blízké? Přijďte nakoupit dárky do Brna. Na brněnském výstavišti se od 8. do 17. prosince konají Vánoční veletrhy. Na 400 prodejců tu bude nabízet zboží nejrůznějšího sortimentu – textil, koženou galanterii, obuv, spotřební elektroniku, sportovní zboží, knihy nebo třeba hudební nástroje. Na řemeslném jarmarku pořídíte originální dárky ze skla, keramiky nebo bižuterii. Přimo od výrobců nakoupíte farmářské regionální potraviny, včelařské produkty či originální svíčky. Připraven je bohatý doprovodný program, jehož součástí budou koncerty známých umělců, vystoupení folklorních souborů a loutková představení. Letošními novinkami jsou řemeslná dílna, v níž si mohou zájemci vyzkoušet výrobu vánočních ozdob a dalších dekorací, a také kuchyňské studio, kde se budou před zraky návštěvníků připravovat vánoční pokrmy.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n.