

Železničář

28. LISTOPADU 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



24

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Radní a náměstek hejtmanky Karlovarského kraje odpovědný za oblast dopravy **Martin Hurajčík** hovořil nejen o liberalizaci železničního trhu, ale i o možnosti zajištění Pendolina do Karlových Varů. Co dalšího kraj a ČD chystají?

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Za prvních devět měsíců letošního roku využilo služeb Českých drah **137,5 milionu zákazníků**. To je o téměř čtyři miliony více než za stejné období loňského roku. Pokračuje tak dlouhodobý trend.

11–14 TÉMA

Masarykovu nádraží v Praze se díky ČD a jejich partnerům vrací původní noblesní podoba. Mělo by si zachovat statut významného přestupního uzlu mezi vlaky, metrem a tramvajemi.

15 ZAHRANIČÍ

V mnoha státech Evropy bude **nový jízdní řád** ve znamení více spojů, větší kapacity a nových souprav. Plány již zveřejnila německá DB či švýcarské SBB či Lyria, společný podnik SBB a SNCF.

18–19 CESTOPIS

Se Slovenskem máme relativně dlouhou společnou historii. Využili jsme pozvánky na výlet za dějinami s vykutáleným historikem a nechali se alespoň na chvíli vtáhnout do událostí dávno minulých.

PŘEDPLATNÉ NA ROK 2020

Chcete si předplatit časopis Železničář? Přčetli byste si rádi zajímavá témata o dění v rámci Skupiny ČD či o novinkách na tuzemské železnici a v zahraničí? Zajistěte si magazín na celý rok. A pozor: od ledna vás čeká několik novinek. Zásadní změnou je přechod na měsíční periodicitu. K tomuto kroku přistupujeme po důkladné ekonomické rozvaze na základě rostoucích cen vstupů, zejména s ohledem na ceny poštovního a balného České pošty, které budou od 1. 1. 2020 navýšeny o cca 40% oproti roku 2019. Snažili jsme se nezvyšovat cenu pro koncového zákazníka, což zajistíme pouze přechodem na měsíčník. Nabídneme však rozšířený obsah – každé vydání nyní bude mít 40 stran. Změní se také formát, který zůstane časopisecký, s praktičtějšími rozměry A4. Cena předplatného na rok 2020 činí 500 Kč vč. 10% DPH. Předplatitelé získají čtyři oboustranné plakáty zdarma a navíc malý dárek v podobě knižní publikace.

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 stránkách www.cdprovas.cz v sekci předplatné.

Stávající předplatitelé naleznou uvnitř tohoto čísla složenku k úhradě našich periodik pro rok 2020.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Souběžný výjezd osobního a spěšného vlaku ze stanice Martinice v Krkonoších.



A149

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Osobní vůz 1. třídy určený pro dálkovou vnitrostátní a mezistátní dopravu byl vyroben ve východoněmeckém podniku VEB Waggonbau Bautzen v letech 1977–1978. Jde o řadu rychlíkových neklimatizovaných vagonů z vozového parku Českých drah.

Původní nátěr ještě za dob bývalých Československých státních drah (ČSD) byl tmavě zelený, později jej nahradil bílý nátěr se širokým zeleným pruhem přes okna. V současnosti vozy jezdí v modro-bílém nátěru v korporátním stylu Českých drah ze studia Najbrt. Nad okny vždy byl a i v současnosti stále je žlutý pruh značící první třídu. Od roku 2009 vagony procházely postupnou revitalizací, kdy byl u vybraných vozů obměněn interiér v novém designu ČD.

Sedadla mají textilní čalounění, vybavená jsou samostatným podhlavíkem s bočními opěrkami hlavy, na kterém je vyměnitelný látkový potah. Područky cestující najdou po obou stranách sedadel a lze je sklápat. Sedadla jsou posuvná. Nad sedadly v kupé jsou umístěny zavazadlové police s kovovým žebrováním. Pod nimi jsou menší poličky k uložení drobných věcí. Ve voze nechybí dvě standardní toalety. Vstupní dveře do vozu jsou otočně skládací ovládané klikou. Mezi nástupním prostorem a chodbičkou jsou kyvné dveře. Vstupní dveře do oddílů jsou posuvné, ručně ovládané.

V aktuálním jízdním řádu jsou v případě dálkové dopravy nasazeny na linkách Ex4, R8, R9, R10, R17, R20, v regionální dopravě pak v Praze a ve Středočeském kraji. ○

| | |
|----------------------------------|-------------------|
| Číselná řada | 51 54 19-41 xxx-x |
| Počet vozů | 43 |
| Nejvyšší dovolená rychlost | 140 km/h |
| Rok výroby (modernizace) | 1977–1978 |
| Výrobce (zhotovitel modernizace) | Waggonbau Bautzen |
| Míst k sezení (pevná + sklopná) | 54 |
| Oddílů | 9 |
| Hmotnost prázdný/obsazený | 39 t/44 t |
| Délka vozu přes nárazníky | 24 500 mm |



Vážení čtenáři,

železnice má plnit roli páteřní dopravy a její význam nepochybně poroste. Není výmluvnější důkaz, než je kontinuální růst počtu přepravných zákazníků. Jen za první tři čtvrtletí letošního roku jelo našimi vlaky o čtyři miliony cestujících víc než před rokem. To s sebou ale logicky přináší velký tlak na kvalitu služeb. A nejde jen o nová vozidla, wi-fi připojení nebo zásuvky pro nabíjení chytrých telefonů a notebooků, které jsou naprosto automatickými společníky cestujících. Lidé očekávají, že budeme moderní ve všem včetně zákaznický komfortního online odbavení, rychlého a hlavně spolehlivého informování o problémech na tratích nebo délce předpokládaného zdržení a podobně. Řada kroků už byla udělána. Na vylepšování e-shopu i skvělé aplikace Můj vlak budeme pracovat. Aktuálně zavádíme plošné placení kartami ve vlacích, což je další krok vstříc zákazníkům. Ostatně, v mnoha případech to usnadní práci také našim lidem. Už žádné rozměňování tisícovek a shánění drobných. Platební kartu má většina ekonomicky aktivních lidí a automaticky s ní platí i rohlíky.

Uvědomme si, že všechny tyto změny jsou výhodou pro zákazníky i pro naše lidi v provozu. Čím víc cestujících bude například využívat online kanály k získávání informací o jízdě vlaků, případných zdrženích, nehodách na tratích a podobně, tím méně konfliktů budou řešit průvodčí. Ubyde stížností, z nichž mnohé jsou právě o tom, že zákazníci zůstali ve vlaku a neměli základní informace o tom, co se děje. Správné informace samozřejmě musí mít i samotný personál ve vlacích.

Když ale mluvím o sledování trendů, mám na mysli taky digitalizaci vnitřních procesů. Zbavit se těch hromad papírů a spisů, odlehčit provozním zaměstnancům od listování mnohastránkovými dokumenty. Jestliže mi napíše strojvedoucí, že se těší na dobu, kdy dostane podklady elektronicky, a sám navrhuje konkrétní možnosti, tak je to pro mě signál, že uvažuje správně. Zároveň chci takového člověka vtáhnout do procesu, protože jeho názor je klíčový při zadávání požadavků pro přípravu softwaru a procesů. Je to moderní, progresivní uživatel, který může strhnout ostatní a zbavit je strachu z novinek. Přesně takové lidi potřebujeme, aby nám pomohli posunout se dopředu.

Ať chceme, nebo ne, všechno se neustále zrychluje. Ani pro nás by to ovšem nemělo znamenat pouze to, že o pár minut zkrátíme jízdní doby a že snad už brzy vyrazíme po vysokorychlostní dráze třeba do Drážďan.



Václav Nebeský

Předseda představenstva
a generální ředitel ČD

Od rychlostního rekordu Pendolina uplynulo 15 let

V listopadu si veřejnost připomněla nejen 30 let od pádu komunismu v bývalém Československu, ale také jedno čisté železniční výročí. Před patnácti lety, konkrétně 18. listopadu roku 2004, jednotka Pendolino 680.001 dosáhla nového rychlostního rekordu na tuzemské železnici. Na koridoru u Břeclavi mezi Vranovicemi a Podivínem se při testech pomyslná ručička rychloměru zastavila na rychlosti 237 kilometrů za hodinu. Tuto rychlost dodnes v běžném provozu žádný jiný vlak nepřekonal, ačkoli se v minulosti plánovaly s těmito italskými jednotkami ještě rychlejší jízdy. A to především s ohledem na jejich eventuální nasazení v sousedním Rakousku a Německu. Nakonec se tak ale nestalo. Pendolino rekordní rychlosti dosáhlo hned v několika testovacích dnech. Do té doby bylo platným maximem československé a poté i české železnice „pouze“ 219 km/h. Této hodnoty na zkušební okruhu ŽZO v Cerhenicích dosáhl prototyp lokomotivy 124.601 s označením E 469.3030. Stalo se tak v září 1972 a rekord vydržel dlouhých dvaatřicet let, než jej zlomilo právě Pendolino.

(red)



Jihlavské Staré Hory mají dopravní terminál

Cestující mohou od 25. října v jihlavské ulici Na Dolech využívat zbrusu nový dopravní terminál pro železniční, linkovou autobusovou a zároveň městskou hromadnou dopravu. Původní malá vlaková čekárna nedaleko konečné stanice trolejbusů Na Dolech a nácestné zastávce řady linkových autobusů zmizela a místo ní byla blíž ke smyčce městské hromadné dopravy vybudována důstojná zděná čekárna se sociálním zařízením. V čekárně nechybí elektronický informační systém a nezbytný mobiliář, u budovy terminálu jsou pak kromě jízdenkového automatu MHD k dispozici také cyklostojany a speciální cykloboxy. Terminál, jenž leží v těsné blízkosti několika závodů a přílehlé nákupní zóny, slouží i pro obyvatele nedalekého velkého sídliště. Ti si mohou díky vlakům Českých drah výrazně urychlit cestu z jihlavského hlavního nádraží. Regionálním vlakem trvá cesta ze stanice Jihlava do terminálu Staré Hory pouhých pět minut, trolejbusem naopak takřka půl hodiny. Projekt výstavby terminálu na Starých Horách byl spolufinancován ze strukturálních fondů Evropské unie.

(mah)



Tři výpravní budovy září novotou

Výpravní budovy na části Posázavského Pacifiku v Ledečku, Kácově a Zruči nad Sázavou jsou nově zrekonstruované. Správce infrastruktury za opravy zaplatil více než dvacet milionů korun. Stanice Ledečko se díky tomu může pochlubit novou fasádou, střechou a okny. Revitalizační prošli i veřejně přístupné a provozní prostory a zpevněné plochy v blízkosti budovy. Nově jsou k dispozici i veřejná WC a vnitřní i venkovní mobiliář. Nový zevnějšek má i kácovská stanice – pro cestující je k dispozici nová čekárna a pro zaměstnance SŽDC opravené prostory dopravní kanceláře s potřebným zázemím. A stejně jako v Ledečku i zde nahradily původní dřevěné WC nové mobilní toalety se zástěnou z tahokovu. Stejnými opravami si prošla i stanice ve Zruči nad Sázavou. Generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda uvedl, že v plánu je i oprava dalších částí Posázavského Pacifiku včetně výpravních budov. (hol)



Začala rekonstrukce trati z Prahy do Berouna

Opravou úseku Praha-Smíchov – Praha-Radotín odstartovala v polovině listopadu přestavba trati č. 171, resp. spojnice Prahy a Berouna podél řeky Berounky. SŽDC za přestavbu zaplatí více než tři miliardy korun. Díky zvýšení traťové rychlosti se zrychlí cestování vlakem – klasické soupravy zde budou moci po dobudování dálkového zabezpečovacího zařízení jezdit až 130 km/h, soupravy s naklápěcími skříněmi jako Pendolino ještě o 10 km/h rychleji. Rekonstrukce čeká i stanici Praha-Radotín. Kromě modernizovaných nástupišť s normovou výškou 550 mm zde budou nově i výtahy, které zajistí přístup do podchodu. Změn dozná rovněž zastávka Velká Chuchle, která se přesune ke čtyřkolejnému přejezdu blíže k centru městské části. U krajních kolejí SŽDC vybuduje vnější nástupiště s mimoúrovňovým přístupem. Vložení kolejových spolek zde vznikne odbočka. Dosavadní souběh dvou dvokolejných tratí, směřujících do Radotína od Krče a od Smíchova, tak nahradí regulérní čtyřkolejná trať. Namísto samotného přejezdu ve Velké Chuchli správce infrastruktury počítá s výstavbou nadjezdu, který bude součástí druhé etapy stavby. Hotovo by mělo být v průběhu roku 2022. (hol)



Na Žofínském fóru se řešila budoucnost železnice

Aktuálním problémům tuzemské železniční dopravy a jejímu dalšímu rozvoji bylo věnováno už 231. Žofínské fórum, které se uskutečnilo 11. listopadu v Praze. Jednotliví řečníci se věnovali perspektivám osobní a nákladní dopravy, a to i v kontextu s dalšími záměry Evropské unie. České dráhy zastupoval místopředseda představenstva ČD Radek Dvořák. Podle něj se všechny klíčové parametry stále zlepšují. Pozornost věnoval i regionální železnici. Upozornil na fakt, že zatímco na infrastrukturu směřuje dostatek prostředků, samotná obnova vozidel je finančně podhodnocená a kvalita vozového parku v krajích se tak výrazně nezlepšuje. Kraje si totiž na příští období objednaly zcela nové vozy v rozsahu, který tvoří pouhých pět procent regionální flotily. Zmínil však také možnost modernizace těchto vozidel. Aktuálně se plánuje modernizace celkem 332 vozidel. Zároveň upozornil, že ČD obhájily většinu výkonů v regionální dopravě po roce 2019. Investovat ČD pochopitelně hodlají i v oblasti dálkové dopravy. Chystá se například nákup až 65 lokomotiv pro rychlost 200 a 230 km/h a 180 vozů pro rychlost 230 km/h. (red)



ČD - Telematika dodá parkomaty pro České Budějovice

Dceřiná společnost ČD - Telematika uzavřela na základě vítězství ve výběrovém řízení rámcovou dohodu s městem České Budějovice na dodání parkovacích automatů a poskytnutí souvisejících služeb. Podle této dohody pokryje ČD - Telematika další vybrané lokality města České Budějovice parkovacími automaty stejného vzhledu a funkcionalit, jaké mají nedávno instalované parkomaty. Jedná se o shodnou technologii, která je již v tomto městě odzkoušená, což je samozřejmě pro řidiče výhodou. Nově instalované parkomaty budou napájeny solární energií a budou také kompletně připraveny pro napájení ze sítě nízkého napětí. Předmětem smlouvy je i dodávka dohledového centra, které bude datově komunikovat se stávajícím Centrálním informačním systémem pro dopravu v klidu. Rámcová smlouva v hodnotě 23 milionů Kč je uzavřena do roku 2023. (mah)



Hanušovické nádraží čeká kompletní rekonstrukce

Hanušovická nádražní budova prozatím ubírá na kráse nedávno zrekonstruovaným peronům a kolejišti, kde se pravidelně setkávají buď osobní, nebo spěšné vlaky Českých drah na trase ze Zábřehu na Moravě, respektive Šumperka do Jeseníku či Starého Města pod Sněžníkem. Správa železniční dopravní cesty plánuje předimenzovanou a z velké části nevyužitou výpravní budovu kompletně zrekonstruovat. Demoliční čety proto okrajové části nádražní budovy ubourají včetně bývalé restaurace a přístavby plynové kotelny. Zbývající část stavbaři zateplí, vymění veškeré rozvody či ústřední topení, nově by měly být vybudovány i toalety pro cestující. Místo restaurace se postaví parkoviště nejen pro železniční zaměstnance, ale i pro cestující. Proměnou projde také přednádražní prostor, kde by mělo vyrůst autobusové nádraží, čímž vznikne plnohodnotný přestupní terminál. A navíc by se část prostoru měla proměnit v parčík, který v tamních místech býval za dob první republiky. Podle plánů by vše mohlo být hotovo do konce příštího roku. (mah)

Věřím, že se Karlovy Vary Pendolina jednou dočkají

Stát má mít zájem na dobře fungujících a konkurenceschopných Českých drahách a soukromí dopravci by si neměli diktovat, kde jezdit chtějí a kde nikoliv. Tento názor zastává Martin Hurajčík, radní a náměstek hejtmanky Karlovarského kraje odpovědný za oblast dopravy a silničního hospodářství. V rozhovoru pro Železničáře se však zmínil nejen o liberalizaci železničního trhu, ale i o možnosti zajištění Pendolina do Karlových Varů. Co dalšího kraj z ČD chystá?

Josef Holec | Foto: autor

Jakou roli hraje železnice ve veřejné dopravě Karlovarského kraje?

Jsme malým krajem a železniční doprava u nás nehraje prim. Významně se u nás prosazují i další alternativní segmenty dopravy. Byli bychom samozřejmě rádi, kdyby byly vlaky využívány ještě více.

Máte hustou železniční síť, objednávejte stále více spojů. Ani to nepomáhá uvést železnici na první místo?

Zatím ne. V současné době ale pracujeme na tom, aby se dostala do popředí zájmu a vyrovnala se například autobusům. Máme, coby objednatel regionální dopravy, objednáno množství kilometrů na páteřních i vedlejších trasách. Ono to může být i tím, že náš kraj neměl dlouhou dobu jednotný tarif, což se změnilo na začátku října letošního roku. Na jeden jízdní doklad tak můžete cestovat vlakem i autobusy. Předpokládáme, že tento krok bude impulsem k tomu, aby lidé stále více využívali hromadnou dopravu nejen silniční, ale i železniční či je kombinovali. Jízdenka samozřejmě platí i ve vlacích Českých drah. Jízdní doklad je možné nahrát i na kartu IDOK, která funguje i ve vlacích.

Myslím si, že v dnešní době, kdy existuje ekonomická konjunktura, a lidé volí automobily, tím přichází o vysoký komfort cestování. Dnes jsou vlaky stejně pohodlné na regionální i celostátní úrovni. Naším úkolem je jen zvyšovat dostupnost. To platí i pro nákladní dopravu, o které soudím, že by se měla přesunout právě na koleje.

Byli jste průkopníky v liberalizaci železnice. Už řadu let jezdí v kraji i soukromí dopravce. Jak hodnotíte konkurenční prostředí?

Nyní budu hodnotit na základě informací, které mám z minulosti, i na základě zkušeností ze současnosti. ČD i jejich konkurent jsou z našeho pohledu spolehlivými partnery, komunikujeme spolu velmi korektně a i oba dopravci mezi sebou mají rovnoprávný vztah. Respektují se. Jsem tedy rád, že náš kraj může nabídnout služby soukromého i národního dopravce a nechat je, ve prospěch občanů, rozvíjet jejich služby.

A váš názor na liberalizaci železničního trhu?

Na úvod: nemám nic proti liberalizaci, ale nepotěším ty, kteří vytvářeli podmínky pro vstup železnice na otevřený trh. Liberalizace nebyla, podle mého názoru, úplně připravená. Pořádně chyběly mantinely – mohlo dojít ke zvýhodňování některých dopravců. Za-

stávám názor, že na startovní čáře mají mít všichni stejné podmínky, a soukromí dopravci by si neměli diktovat, kde jezdit chtějí a kde nikoliv.

Můžete být prosím konkrétní?

Myslím si, že ČD se musejí vypořádat s mnohem vyššími náklady než soukromí dopravci, a musí je tedy zákonitě promítnout i do cen. Drží i záložní vlaky pro případy, kdy je některý z běžných vlaků neschopný jízdy anebo je stát v ohrožení. Dále jsou nositelem železniční historie a o své dědictví se musí postarat. To stojí peníze, které jiní vynakládat nemusí. Nemusí ani přispívat. Mně by se skutečně velmi líbilo, kdyby všichni měli stejné podmínky.

Z Karlovarska je možné cestovat regionálními spoji i do Německa. Mělo by spojů přibývat? Existuje poptávka?

Jistě. Máme ale problém s elektrifikací. Například ve směru na Schirding je na našem území trať „pod dráty“, ale paradoxně zaspali Němci. A my tím trpíme, když musíme přepřahat. I například možné nasazení hybridních vlaků by bylo daleko dražší než volný průjezd elektrické jednotky či soupravy s elektrickou lokomotivou. Strádá tím nákladní i osobní doprava. Mohla by totiž být realizována ve větší míře. Stále více se také objevují názory, že hlavní tranzit z Čech na Německo má vést přes Furth im Wald, a Karlovarsko se tak neprávem stává přehlíženým krajem. Zvláště nyní, kdy očekáváme vstup našich třech lázeňských center a Krušnohoří pod kuratelou světového kulturního dědictví UNESCO.

Pak by stálo za to elektrifikovat i opětovně provozněnou trať z Aše do Hofu.

Byl bych za to velmi rád. Potěšilo by mě i další fungování pracovní skupiny, která byla vytvořena pro zdvoukolejnění trati z Chebu na Vojtanov a dále k severním mořím. Tudy by se měla otevřít cesta k dopravě kontejnerů. Ulehčilo by se prvnímu koridoru a zavedlo by to příčinu k nasazení více spojů osobní dopravy směrem do Německa. Lidé by jezdili za prací i za turistikou. Je to má vize.

„
Chceme, aby cestující měli ve vlacích, které po našem kraji jezdí, maximální komfort v kvalitní soupravě a aby služby na palubě byly na objednané a placené úrovni. Trváme na dodržení všech standardů.“



MARTIN HURAJČÍK

Vystudoval Střední průmyslovou školu v Ostrově nad Ohří, obor Elektrotechnika a informatika. Po škole nastoupil do soukromého sektoru, později byl podnikatelem. Poté se stal v jedné firmě šéfem obchodu. Dva roky byl Martin Hurajčík místostarostou Mariánských Lázní. V roce 2016 se stal radním a náměstkem hejtmanky Karlovarského kraje zodpovědným za oblast dopravy a silničního hospodářství. Ve volném čase si zahrraje golf či vyjede na kole. Rád se vrací do Českého ráje, na jižní Moravu anebo Skotska.



Nedávno jste s ČD podepsali smlouvu na desetiletý provoz osobních vlaků. Jaké novinky mohou cestující očekávat?

V první řadě od smlouvy očekáváme plnění, ať už jde o komfort cestování, anebo nákup nových jednotek. Máme totiž s dopravcem a Plzeňským krajem smluvně dojednáno, že mezi Plzní, Mariánskými Lázněmi, Chebem a Karlovými Vary vznikne nové spojení spěšnými vlaky. Na linku nasadíme čtyři nové, elektrické jednotky, které jsou nyní ve výrobě. Vyjet by měly v roce 2021. Nahradí z větší části motorové jednotky, které by mohly přejet na jiné tratě, kde jsou nyní nasazeny méně komfortní vlaky. Kraj se také s ČD dohodl, že Pendolino z Chebu a Františkových Lázní bude nasazeno coby rychlík, respektive vyplní jeden takt mezi klasickými soupravami expresů. Třeba i vysoká vytiženost Pendolina bude argumentem pro zajíždění až do krajské metropole.

Jak daleko jsou tedy úvahy nad zajížděním jednotky Pendolino do Karlových Varů?

Diskutuje se o tom asi tři roky. Byl bych šťastný, kdyby naše krajské město mělo kvalitní a přímé spojení se zbytkem republiky. Pendolino končí ve Františkových Lázních a já nevidím důvod, proč by stát neměl podpořit protažení. Zvláště, když máme postavené zcela nové nádraží se vši potřebnou technologií. Nejprve by mohla jednotka jezdit jen v pátek a v neděli, abychom alespoň pokryli potřeby víkendových cestovatelů. Tam by se ukázalo, zda má nové spojení smysl. Nyní vše vážně na finančních prostředcích a otázce, zda se protažení z „Frantovek“ vyplatí. Výsledek se nyní nedá vůbec předjímat. Jednáme a já věřím, že se nakonec všechny strany, tedy kraj, ministerstvo dopravy i ČD, domluví.

Jaké kvalitativní požadavky má váš kraj vůči ČD?

Chceme, aby cestující měli ve vlacích, které po našem kraji jezdí, maximální komfort v kvalitní soupravě a aby služby na palubě byly na objednané a placené úrovni. Trváme na dodržení všech standardů a postupně je budeme chtít i zvyšovat tak, aby zákazník měl cestování rád a rád se do vlaků vracel. Chceme dodržování řazení a jízdního řádu, čistotu nejen na toaletách a další.

Jak funguje In Karta ČD v rámci integrovaného systému IDOK?

Náš systém funguje od začátku října a já věřím, že si lidé najdou cestu právě ke krajské kartě, na niž je možné nahrát i jízdní doklady ČD. Naopak jízdní doklady ostatních, tedy nejen železničních dopravců, může cestující nahrát na In kartu ČD. Na In Kartě bude možné jezdit i v autobusech MHD v Mariánských Lázních a dalších městech, a dokonce i u soukromého železničního dopravce. Považují systém In Karet za velmi výhodný, my jsme s ním plně kompatibilní.

Jak hodnotíte cyklopůjčovny, které jsou společným projektem Českých drah a kraje?

Velmi kladně. Pomáháme tím k rozvoji cykloturistiky v Karlovarském kraji. Jde o stále více využívaný produkt a pevně věřím, že se bude systém anebo celá síť půjčoven rozrůstat. Přispíváme i na provoz cyklobusů. Náš kraj je nádherný, odkudkoliv se vydáte, dojedete do úžasné krajiny. Půjčovna má obrovskou výhodu: kolo si někde půjčíte, dojedete kamkoliv do stanice a tam ho vrátíte. Služba je pro nás i pro ČD přínosná, čísla výpůjček rostou. Přidám i tip na výlet - vyjeďte na kole z Mariánských Lázní na Kladskou anebo se vyjeďte podívat na Krakonoše či Park Boheminium. Cyklostezka Ohře je samozřejmostí. ○

V Šumperku opraví pro ČD trakční motory

Šumperská společnost Pars nova opraví trakční motory pro elektrické lokomotivy Českých drah řad 162, 163, 362 a 363 za více než 140 milionů korun. Historicky největší smlouva na opravy těchto součástí elektrických lokomotiv zavazuje podnik v Šumperku během třiceti šesti měsíců opravit bezmála tři stovky motorů unifikovaných strojů Českých drah.



Martin Harák | Foto: autor

Smlouva, která byla podepsána mezi oběma firmami, hovoří primárně o celkové sumě a době platnosti, počty opravených motorů jsou informativní. Podle Pavla Jurky z obchodního oddělení Pars nova se konkrétní počet motorů bude odvíjet od celkového rozsahu oprav. „Každý motor má jiný druh poškození, a tak se můžeme dostat na minimální, ale naopak i na maximální cenu za celkovou diagnostiku a následnou opravu.“

Opravdu záleží kus od kusu. Jsme ale na celý kontrakt dobře připraveni, protože před čtyřmi lety jsme vyhráli podobnou větší zakázku pro dceřinou společnost Českých drah ČD Cargo. Pro její potřeby jsme opravili během jednoho roku dohromady osmdesát motorů,“ vysvětluje Jurka.

Podle okamžité potřeby

Jak vyplývá z informací šumperské společnosti, smlouva není dogmaticky vázaná přesným harmonogramem, neboť všechno záleží

na tom, kdy a jak se jednotlivé trakční motory porouchají či budou vyžadovat okamžitý zásah. Tento volně nastavený kontrakt má velkou výhodu především v tom, že národní dopravce může reagovat „ad hoc“, a hlavně nemusí dlouhodobě odstavovat kompletní lokomotivy mimo provoz. Vysvětlení je jednoduché. Pokud se některý motor porouchá, zaměstnanci Českých drah ho v depu vymontují a nechají poslat nákladním vozem do Šumperku. Do lokomotivy mezitím mohou zavést nový či opravený motor, který mají v záloze, a stroj je schopný ve velmi krátkém termínu vyjet opět na trať. „Šetří se tím čas i finance,“ dodává projektový manažer Hynek Huf, jenž má problematiku oprav motorů na starosti.

Nejčastěji problémy s izolací

Do Šumperku se tedy naváží trakční motory pouze s konkrétním druhem závad, tedy nikoli na periodické prohlídky – ty si umí zrealizovat jednotlivá depa ve vlastní režii. Podle projektového manažera Hufa se na Šumpersko dostanou trakční motory se špatným izolačním stavem na kompenzačním vinutí či na statoru nebo kotvě, které se pak musí poměrně pracně převíjet. Takových motorů je většina. U zhruba dvaceti procent se pak jedná většinou o výměnu ložisek nebo obnovu izolačního stavu.

Stejnoseměrné motory jak pro jedno, tak i dvousystémové lokomotivy jsou stejného typu, konkrétně řady AL 4542 FIR od firmy Škoda. To usnadňuje celkovou práci díky celkové unifikaci všech zmíněných lokomotivních řad. „Máme veškeré know-how na stejnoseměrné motory typu FIR, přičemž klíčovým pracovištěm je zkušebna. Naši výhodou také je, že můžeme vycházet z naší dlouhodobé tradice oprav elektrických lokomotiv a jednotek, což nám výrazně usnadňuje práci,“ dodává na závěr Pavel Jurka. ○

Cestování vlakem 30 let po revoluci zrychlilo o třetinu

Za uplynulých 30 let se v Česku změnilo cestování vlakem víc než za celé půlstoletí před tím. Na hlavních tratích se zkrátily cestovní doby o třetinu a stovky starých vozů nahradily soupravy s klimatizací a wi-fi připojením.

V roce 1989 trvala cesta vlakem po většině českých železničních koridorů stejně dlouho jako na začátku 50. let. Z Prahy do Ostravy jel nejrychlejší vlak 4,5 hodiny a do Brna se jezdilo bez pár minut za 3,5 hodiny. Jiné to nebylo ani na tehdejších mezistátních linkách. Legendární Vindoboně trvala cesta z Prahy do Vídně pět a tři čtvrtě hodiny, do Berlína to trvalo až 6,5 hodiny a do Budapešti jel další legendární expres Hungaria 8,5 hodiny.

Dnes o třetinu rychleji

Cestovní rychlosti vlaků byly před 30 lety podstatně nižší, než je tomu dnes. Pouze nejrychlejší Slovenská strela dokázala těsně prolomit cestovní rychlost 80 km/hod. Expres Ostravan, který spojoval Ostra-

vu s Prahou a v roce 1989 byl považován za jeden z nejkomfortnějších a nejrychlejších vlaků Československa, dosahoval rychlosti jen kolem 78 km/hod. Průměrná rychlost ostatních expresů a rychlíků se běžně pohybovala jen kolem 50 až 60 km/hod.

Dnes jsou expresy na koridorech až o třetinu rychlejší. Cestovní rychlost se pohybuje kolem 90 až 100 km/hod. a doba jízdy je podstatně kratší. Z Prahy do Brna se dostanete za 2,5 hodiny. O neskutečné 3 hodiny se zkrátila cesta z Prahy do Košic. SC Pendolino Košičan ji urazí za 7 a čtvrt hodiny. Trasu z Prahy do Ostravy ujede Pendolino jen za 3 hodiny rychlostí kolem 120 km/hod. Cestování se nezrychlilo jen na koridorech. Méně času dnes stráví lidé na cestě i na dalších relacích. Kupříkladu cesta z Prahy do Hradce Králové je přibližně o 20 minut kratší

a cesta po Podkrušnohorské magistrále z Ústí nad Labem do Chebu se zkrátila dokonce o hodinu.

Větší komfort

Podstatně vzrostl také komfort a nabídka spojů. V roce 1989 ujely expresy a rychlíky tehdejších ČSD v celém Československu jen 31 milionů kilometrů, zatímco letos to bude jen na území ČR přes 41 milionů kilometrů. Na některých tratích tehdy ještě jezdily vagony s dřevěnými lavicemi a dráhy nedisponovaly vůbec žádnými moderními vagony například s klimatizací. ČD už vypravují na své linky více než 1 200 vozů s klimatizací. Kolem tisícovky vlaků dnes nabízí wi-fi připojení k internetu a podobné množství spojů je vybaveno elektrickými zásuvkami pro dobíjení elektroniky. Kolem pěti tisíc spojů nabízí bezbariérové cestování. S nostalgii na staré časy tak zavzpomínají jen kuřáci. Ti měli v roce 1989 v rychlících a expresech kuřácké vozy. Dnes jsou všechny spoje ČD nekuřácké. (Peš)

| | 1989 | 2019 |
|-----------------|-----------|----------|
| Praha – Ostrava | 4 ½ hod. | 3 hod. |
| Praha – Cheb | 4 hodiny | 2 ¾ hod. |
| Praha – Košice | 10 ¼ hod. | 7 ¼ hod. |

Počet cestujících ČD dál roste

Českým drahám opět přibyli cestující. Statistika prvních devíti měsíců letošního roku se zastavila na čísle 137,5 milionu zákazníků. To je o téměř 4 miliony více než za stejné období loňského roku. Co stojí za výrazným rostoucím trendem? A na které nové služby se mohou lidé těšit?

Radek Joklík, Josef Holec | Ilustrace: Shutterstock

Trend nastartovaný masivními investicemi do vozidel a rozvoje služeb, který před rokem ještě podpořily státní slevy, se projevil i v počtu cestujících Českých drah. V posledních třech kvartálech roku přepravily ČD celkem 137,5 milionu cestujících, což v meziročním srovnání představuje nárůst o zhruba 4 miliony lidí.

„Meziroční růst počtu přepravených cestujících je tříprocentní a státní slevy se na tom podílejí zhruba z poloviny,“ upřesnil Václav Nebeský, generální ředitel a předseda představenstva ČD. Některou ze státních slev využívá 40 procent zákazníků, ze čtvrtiny jsou to lidé nad 65 let, zbytek tvoří studenti, žáci a děti. „Největší zájem je tradičně o vnitrostátní i mezinárodní dálkové spoje a také o příměstské vlaky u velkých aglomerací,“ doplnil Nebeský.

Mladí chtějí on-line

Vlaky v barvách ČD se cestující stále více vypravují i na delší vzdálenosti, rostl totiž i přepravní výkon, a to o 7 procent. Oblíbě jdou České dráhy naproti nákupem nových kolejových vozidel i rozšiřováním služeb. Václav Nebeský v tomto smyslu podotkl, že ČD v novém jízdním řádu vypraví skoro tisícovku vlaků se zásuvkami pro nabíjení elektroniky, stejný počet spojů denně bude mít wi-fi připojení k inter-

netu. Novinkou bude možnost placení kartou ve všech vlacích.

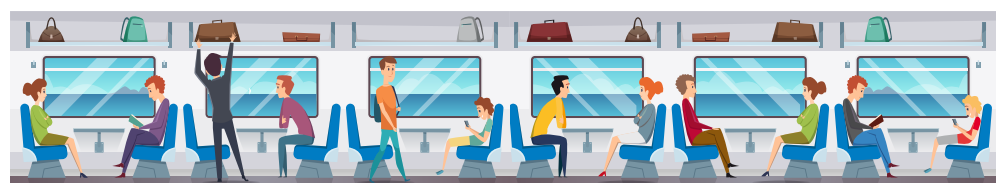
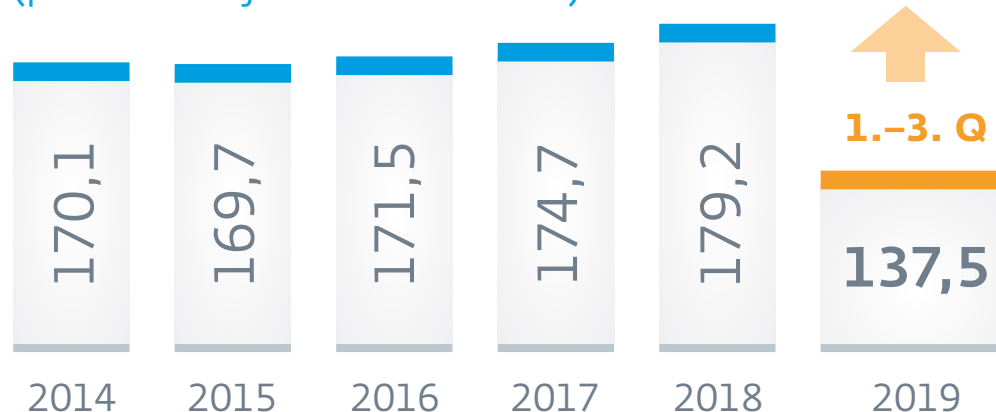
Významně narůstá i podíl on-line odbavení prostřednictvím e-shopu a mobilní aplikace Můj vlak. Tuto možnost využívají hlavně mladí cestující. „Zhruba třetinu tržeb z osobní přepravy dnes realizujeme právě touto cestou,“ vypočítal místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Radek Dvořák. „Tento trend budeme dál podporovat, stejně jako rozvoj služeb, které motivují zákazníky k cestování s námi. Počítáme parkovací plochami u nádraží přes nabíjecí stojany pro elektromobily až po největší síť cyklopůjčoven v republice.“

INVESTICE DO TECHNIKY

Investiční plán Českých drah počítá s tím, že firma v příštích pěti letech nakoupí vozidla za zhruba 40 miliard korun. Desítky nových vozů, ale i ucelených jednotek se již vyrábějí – jde o padesát vozidel pro dálkovou dopravu, kterou dopravci dodá konsorcium Siemens – Škoda Transportation. Stejně tak už je ve výrobě jedenáct elektrických jednotek pro linku spěšných vlaků Plzeň – Cheb – Karlovy Vary, linku Klatovy – Plzeň – Beroun, pro kraj Jihočeský a Vysočinu. Vrcholí také soutěž na dodávku až 60 motorových jednotek DMU 120. Výrobu 26 z nich už mají ČD potvrzenou smlouvami s kraji.

Zdroj: ČD

Osobní přeprava Českých drah (počet cestujících v milionech)



Harrachov hostil 16. ročník obchodní konference ČD Cargo

Rok se s rokem sešel a do Harrachova se opět sjela více než stovka zákazníků a dalších spolupracujících subjektů, aby se zúčastnili již 16. ročníku obchodní konference ČD Cargo. Zahájení konference se tradičně ujal předseda představenstva Ivan Bednárik, který také přivítal vzácného hosta, ministra dopravy České republiky Vladimíra Kremlíka. Ten se ve své zprávě mimo jiné zmínil o významu železniční nákladní dopravy. Účastníky pak dále čekala celá řada zajímavých přednášek týkajících se například ekonomické situace ve světě, implementace ETCS, koncepce seřadovacích stanic nebo programů ministerstva dopravy na podporu intermodality a interoperability.

Výkonný ředitel ČD Cargo Tomáš Tóth ve své prezentaci zhodnotil aktuální situaci v ČD Cargo, informoval o probíhajících i připravovaných investicích a hovořil i o tom, čím a jak zlepšujeme spolupráci se zákazníky. Dalším tématem pak byla digitalizace a spuštění nové verze rozhraní pro zákazníky EROZA. Vraťme se ale k investicím. Na stejném místě padla v loňském roce z úst Tomáše Tótha celá řada slibů týkajících se především obnovy vozidlového parku. O tom, že to nebyla jen planá slova, se již mohla přesvědčit řada zákazníků využívajících například nové cisternové vozy nebo vozy pro systém InnoFreight. Zkušební jízdy nových nebo modernizovaných lokomotiv svědčí o tom, že to myslíme vážně. Přesvědčit se můžete i v animaci (viz QR kód), která zpestřila letošní konferenci ČD Cargo.

Michal Roh

Svoje sliby plníme, přesvědčte se →



Foto: Lukáš Růžička

Vzdělávání zaměstnanců DVI finančně podpořila EU

Dopravní vzdělávací institut (DVI), dceřiná společnost Českých drah, získal unijní dotaci na vzdělávání svých zaměstnanců. V rámci projektu má každý zaměstnanec DVI předepsáno absolvování minimálně 40 hodin vzdělávacích kurzů. Pro vedoucí pracovníky je připravená i vícedenní manažerská akademie, která je například zaměřená na řízení týmu nebo komunikaci na pracovišti.



Kateřina Smrčková | Foto: Shutterstock

Letos v srpnu uspěla společnost DVI s žádostí ve výzvě Operačního programu Zaměstnanost. Ve velké konkurenci získal projekt Rozvoj profesních dovedností zaměstnanců společnosti Dopravní vzdělávací institut dotaci na vzdělávání zaměstnanců ve výši 1,36 milionu korun z prostředků EU.

Projekt navazuje na program Molek (MONitoring LEKtorů), který na přelomu roku mapoval práci, motivaci a potřeby lektorů DVI. Jedním z hlavních doporučení externích hodnotitelů bylo věnovat se dalšímu vzdělávání a rozvoji lektorů.

V rámci podpořeného projektu má každý zaměstnanec společnosti DVI na následující dva roky předepsáno absolvování minimálně 40 hodin vzdělávacích kurzů. Pro lektory jsou připravené kurzy lektorských dovedností, netradičních výukových metod a osobnostního rozvoje. „Lektoři jsou naší nejpocetnější skupinou zaměstnanců, jsou v každodenním styku s posluchači a zákazníky. Proto jsme pro ně sestavovali plány kurzů zvláště pečlivě. Chce-

me-li držet krok s moderními trendy ve vzdělávání, musíme se i my odpovídajícím způsobem dále vzdělávat,“ uvedla Blanka Havelková, předsedkyně představenstva DVI.

Akce ušity na míru

Pro vedoucí pracovníky je připravena vícedenní manažerská akademie, která je zaměřena na řízení týmu, komunikaci na pracovišti, delegování úkolů, motivaci zaměstnanců a poskytování zpětné vazby. Vedoucím pozicím jsou určeny kromě soft skills vzdělávání i kurzy odborné, například právní minimum, kde jim budou prezentovány aktuality z pracovně-právní legislativy, smluvního práva, GDPR a informační bezpečnosti.

„Díky příznivému nastavení výzvy, kde byly lépe bodově hodnoceny ty projekty, které počí-

taly s co největším zapojením všech zaměstnanců v dané společnosti, můžeme tentokrát proškolit i pozice, na jejichž vzdělávání běžně mnoho zdrojů nezbývá,“ popsala Blanka Havelková. Na vzdělávací akce se tak mohou těšit mimo jiné i provozní zaměstnanci Dopravního vzdělávacího střediska v České Třebové, na které čekají kurzy prozákaznického přístupu, komunikačních dovedností a první pomoci, a zaměstnanci Svářečské školy.

Vzdělávací aktivity budou z velké části řešeny uzavřenými vzdělávacími akcemi na míru, o jejichž dodavateli bude rozhodovat vybrané výběrové řízení. Jednou z podmínek poskytnuté podpory byla povinnost realizovat školení mimo území hl. m. Prahy, všechny akce se tak uskuteční v regionech, kde má DVI svá Regionální vzdělávací centra. Harmonogram projektu počítá se zapojením 111 osob v průběhu let 2020 a 2021. „Věřím, že právě vzdělávání zaměstnanců je cesta, která přispěje k ještě vyšší kvalitě služeb, které DVI nabízí,“ uzavřela Blanka Havelková. ○



Nejkrásnějším nádražím roku jsou Rozsochy na Vysočině

Titul Nejkrásnější nádraží letos získala stanice Rozsochy v Kraji Vysočina. Převzala tak štafetu od loňského vítěze, stanice Blížedvly na Českolipsku. Druhé místo z celkem deseti finalistů obsadily Čelákovice ve Středočeském kraji, třetí pozici zaujalo nádraží ve Slezských Rudolticích v Moravskoslezském kraji. Výsledky 13. ročníku soutěže vyhlásili 12. listopadu v sídle Senátu v reprezentativních prostorách Valdštejnského paláce pořadatelé ankety z Asociace Entente Florale CZ - Souznění.

Lidé letos navrhli na titul Nejkrásnější nádraží 2019 dohromady 67 stanic. Do finále postoupily Božejovice, Čeladná, Čelákovice, Frýdlant nad Ostravicí, Harrachov, Kouty nad Desnou, Kynšperk nad Ohří, Rozsochy, Slezské Rudoltice a Železná Ruda-Alžbětín. Rozsochy vyhrály s 2 578 hlasy, Čelákovice dostaly 1 882 a Slezské Rudoltice 1 758 hlasů. Losováním z hlasovacích archů byli vybráni výherci cen od partnerů soutěže Českých drah či Království železnic.

Podle pořadatelů ankety jsou Rozsochy představitelem typického vesnického nádraží v malebné krajině Vysočiny. Leží na trati ze Žďáru nad Sázavou do Tišnova. Do soutěže je přihlásil Miloš Stloukal, který sám v budově přes deset let bydlí. Výpravní budova nádraží v Čelákovicích nabízí po nedávné rekonstrukci nové provozovny, dva podchody spojující město i cyklověž. Stanice Slezské Rudoltice je na osoblažské úzkokolejce z Třebešné do Osoblahy. Loni prošla celkovou rekon-



strukcí a díky tomu získala prvorepublikovou podobu pamatující vznik této trati.

Cenu generálního ředitele SŽDC převzala stanice Karlštejn z rukou generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody. Letos byla poprvé udělena cena Osobnosti ročníku. Získala ji výpravčí Milena Vyčítalová za mnohaletou péči o květinovou výzdobu středomoravských stanic, kde působila. Pořadatelé předali také Cenu souznění za spolupráci a výjimečné počiny při obnově nebo provozu objektů. Získaly ji zastávka Černošice a stanice Nižbor a Podbořany.

První ročník soutěže se uskutečnil už v roce 2007. Podle ředitelky Asociace Entente Florale CZ a iniciátorky projektu Drahomíry Kolmanové je prezentací dobrých příkladů péče o železniční nádraží, stanice a zastávky. „Soutěž přináší viditelné výsledky, a to jí dává smysl. Vážíme práce lidí na železnici a touto soutěží jim za ni děkujeme,“ uvedla Kolmanová. (red)

Masaryčka se stane centrem dění

Masarykovu nádraží se díky Českým drahám a jejich partnerům vrací původní noblesní podoba. Mělo by se stát centrem nově vznikajícího bloku moderních budov a zároveň si zachovat statut významného přestupního uzlu mezi vlaky, metrem a tramvaji. Vše doplní nové Železniční muzeum NTM. Počítá se i s tím, že se sem v budoucnu přesune část pracovníků Generálního ředitelství ČD.

Josef Holek | Foto: archiv ČD, Wikipedia, vizualizace Penta, NTM

Rekonstrukce zastřešení hlavní odjezdové haly včetně jejího průčelí, nová podlaha haly, opravená fasáda, nová trafostanice v suterénních prostorách, toalety pro cestující a repase historicky hodnotných dveří do prostor bývalé celnice a postupná obměna obchodních jednotek, které nabízejí cestujícím očekávaný standard i nedávno otevřené pokladny Českých drah. To je výčet novinek na pražském Masarykově nádraží. Tím ale postupná přeměna díla architekta Antonína Jünglinga a stavitelů Lanny a bratří Kleinů z roku 1845 zdaleka nekončí. Naopak. Radikální změnou projde nejbližší okolí i díky společnosti Masaryk Station Development (MSD), v rámci které České dráhy spolupracují s investiční skupinou Penta. A dílem se přidá také Národní technické muzeum (NTM).

„Zatím největší změny je možné vidět přímo v příjezdové hale. Je to místo, jímž denně projdou desetitisíce lidí, veškeré práce se musely dělat s maximálním ohledem právě na ně,“ potvrdil Pavel Streblov, ředitel pro komerční výstavbu společnosti Penta Real Estate, která má, ve spolupráci s ČD, obří přestavbu na starosti. „Většina cestujících dnes ani neregistruje kompletně zrekonstruované zastřešení příjezdové haly, nové podlahy či obchody. Masaryčka je součástí běžného života, na změny k lepšímu si lidé přivyknou rychle.“ Do historické budovy nádraží Penta nainvestovala téměř 200 milionů korun.

Oblékne nový kabát

Nejdůležitější část rekonstrukce místa je téměř hotová. Obchodní pasáž podél Hyberské ulice včetně velké restaurace na rohu ulic Hyberské a Holečkovy stavbaři dokončí během dvou let. Téměř všechny veřejné prostory tak budou zrekonstruované. Část nádraží s výpravní budovou se ale chystají opravovat i ČD, respektive společnost Masaryk Station Retail (část závodu MSD byl převeden na sesterskou projektovou společnost Masaryk Station Retail – MSR, která byla založena společností MSI – akcionářem MSD). Pokladny se záměrem už jsou několik měsíců v provozu, nyní se dělníci věnují vybudování nové čekárny a informací.

A jaké další záměry ČD mají? „Regionální správa majetku ČD v Praze připravuje rekonstrukce svých provozních ploch v nadzemních podlažích výpravní budovy B včetně efektivnějšího využití jejího podkroví. To povede ke snížení zátěže ČD od nájemného za užívání prostor v ostatních výpravních budovách patřících SŽDC,“ sdělil Petr Král z odboru správy a prodeje majetku ČD. Objekt B se myslí trakt v blízkosti křižovatky ulic Havlíčkovy a Na Florenci, u vstupu do metra. ČD nedávno získaly stavební povolení k rekonstrukci, která nebude vzhledem k podmínkám památkové ochrany a poloze budovy jednoduchá. Omezující podmínky se promítají do zahajovaného výběrového řízení na zhotovitele stavby. Pokud půjde vše hladce, předpokládá se zahájení prací na jaře příštího roku. Přibližně do roka by se mohli první zaměstnanci odboru Zákaznický personál stěhovat do nového. Nový stan-



NOVÉ REKLAMNÍ POUTAČE ČD

České dráhy počítají v chodbě u Hyberské ulice s instalací sedmičky reklamních poutačů typu CLV (City Light Vitrine). Podle plánů půjde o pět kusů pětapadesátipalcových LCD obrazovek s rozlišením 3 840 x 2 160 pixelů a ochranou proti povětrnostním vlivům a dvě standardní vitríny pro velkoformátové plakáty. Nosiče budou použity výhradně pro reklamní sdělení dopravce – nabízené služby, produkty a aktuální kampaně. Barva zařízení je mosazná, bude tak ladit s okolním prostředím. Novými nosiči ČD vybaví i prostor před vstupem k pokladnám pražského hlavního nádraží. Zde budou k prezentaci sloužit dva LCD monitory o velikosti 75 palců, navíc instalované v ochranném boxu.



Archeologický průzkum v místě zamýšleného komplexu Zaha Hadid →

dard kanceláří a podkrovních nocležen ocení více než 200 zaměstnanců ČD.

Na revitalizaci okolního území, tedy změně územního plánu a přípravě výstavby na pozemcích obklopujících kolejiště, pracují ČD v rámci angažmá v MSD, přičemž náklady ne- se majoritní akcionář společného podniku. ČD budou dále pokračovat v poskytování součinnosti k dosažení změny územního plánu oblasti u autobusového nádraží Florenc za magistrálou, obdobně jako se konstruktivní spoluprací podařilo vypořádat pozemky s Českou poštou, jež má sídlo v traktu u Hyberské ulice. Dokončením této transakce se významně urychlilo naplnění vize stavebního překročení kolejiště z budov jej obklopujících. U připravované novostavby hotelu u Hyberské ulice bude jedno z nástupních míst k platformě.

Toto plánované zastřešení nástupišť významně zlepší spojení Masaryčky a hlavního nádraží. Na projektu MSD spolupracuje s investorem – SŽDC. Kromě toho, že vznikne zelená relaxační plocha přístupná z jednotlivých nástupišť, dojde také ke snazšímu spojení Florenc a Karlína s hlavním nádražím. Ze samot-



Podoba Masarykova nádraží v roce 1845

ného zastřešení pak bude možné projít pasáží v novém hotelu přímo do ulice U Bulhara a poté na hlavní nádraží. „To výrazně zkrátí nynější pěší propojení, pro lokalitu to bude určitě obrovským přínosem. Paralelně s tím ještě město uvažuje o možnosti protažení tramvajové trati až před samotné nádraží,“ upřesnil Strelbov.

Další věž pro Prahu

Pro Pentu i ČD je důležité, aby bylo jedno z nejstarších pražských nádraží dokonale opravené. Je tedy zároveň žádoucí, aby perfektně zapadlo do hypermoderního projektu, který Penta připravuje se studiem slavné architektky Zahy Hadid. V místě budoucí stavby ale zatím zeje obří jáma po archeologickém průzkumu. Za průtahy se začátkem stavby hledíme byrokracií. „Podle společnosti Deloitte, která zkoumala procesy povolenacích řízení pro stavby ve zhruba 190 státech světa, je Česká republika téměř na konci seznamu. Co jinde trvá rok, tady trvá osm let. Objektivně ale musím dodat, že se v našem případě jedná o střed metropole, těsně vedle Starého Města plného historických památek, o území s velkou dopravní zátěží. Veškeré posuzování moderní výstavby je o to důkladnější a časově náročnější,“ vysvětlil Strelbov. Pro první fázi, kterou představuje budova podél ulice Na Florenci, má Penta hotový zmíněný archeologický průzkum a finalizuje pod-

klady pro územní řízení. „Stavět bychom chtěli začít do konce příštího roku.“

Pak by měly v okolí Masaryčky vyrůst budovy se 100 000 m² nových ploch s kanceláři, byty, obchody, službami, kavárnami a restauracemi a v Hyberské ulici se zmíněným hotelem. Přesný počet lidí, kteří budou v místě pracovat

anebo žít, nelze přesně odhadnout. Hovoří se však až o osmi tisících. Do jisté míry tak půjde o malé město ve středu metropole. Přímo u nádraží zmizí parkoviště, vznikne malé náměstí s dostatkem zeleně a odpočinkových ploch. Dnešní vstupy do stanice metra Náměstí Republiky dostanou novou podobu, celý veřejný prostor křižovatky ulic Havlíčkova a Na Florenci projde kompletní přeměnou. Součástí náměstí bude i dominanta projektu Zahy Hadid – stěna se zlatým reliéfem, která vytvoří další pražskou věž.

Z historie nádraží

Masarykovo nádraží je po zboření těšnovského nádraží jedno z posledních pražských neprůjezdných, terminálových, hlavových nádraží. Slouží především regionální dopravě směřující do metropole z východu a severu. Umístění nádraží i kolejíště navrhl v roce 1842 Jan Perner, budovy architekt Antonín Jüngling. Podle jeho projektu stavěly firmy Vojtěch Lanna a bratři Kleinové v letech 1844–1845 jako součást trati z Prahy do Olomouce. Bývalé nádraží státní dráhy vyrostlo původně na periférii města, poblíž hradeb, které musely být kvůli jeho napojení proráženy a tunely opatřeny branami, jež se na noc zavíraly. Samotné nádraží bylo postaveno u Hyberské a Jezdecké ulici (dnešní Havlíčkova) a je nejstarší nádražní stavbou v Praze a nejstarším provozovaným koncovým nádražím v Evropě. Od poloviny 20. století se opakovaně uvažovalo o jeho zrušení. Překážkou, kterou kolejíště představovalo pro povrchovou dopravu, vyřešilo přemostění Masarykova nádraží severojižní magistrálou v 70. letech.

Zdroj: Wikipedia

Pro dopravu klidnější

Zůstaneme-li u řešení dopravy, je jistě žádoucí, aby se lokalita ještě více nezahltila auta. „Těžko dokážeme vyřešit dopravní zátěž na magistrále, nechceme však zbytečně navyšovat množství aut u samotného projektu. Celá lokalita je jedním z klíčových dopravních uzlů – stojí tu dvě vlaková nádraží, protínají se zde dvě linky metra, míří sem řada linek tramvají i autobusů. Už dnes tak má místo vynikající dostupnost,“ zhodnotil Strelbov. „Budeme se proto snažit o to, aby se doprava v ulici Na Florenci co možná nejvíce zklidnila a stávající parkovací plochy nahradily výrazně širší chodníky a aleje stromů. Nezbytně nutný počet parkovacích míst vznikne v podzemí, kam se bude vjíždět u magistrály, hned na začátku ulice Na Florenci.“

Kdy by mělo být hotovo? Těžko říci. V ideálním případě v roce 2025, termín se však může protáhnout. Zaha Hadid totiž připravila pouze urbanistickou studii, tedy možnou podobu celého rozvojového území – i mimo pozemky Českých drah. Byl to rozumný požadavek Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. „Proto území řešíme po etapách, první konkrétní projekt je podél ulice Na Florenci, další bude u magistrály. Teprve potom budeme reálně řešit území



Zastřešená dvorana plánované expozice železničních vozidel v prostorách bývalého lokomotivního depa

za magistrálou u autobusového nádraží. Pro všechny dílčí etapy pak musíme samostatně získat potřebná povolení. I když se snažíme připravit části jednotlivých etap s předstihem, těžko můžeme časově odhadovat samotné finále," nechal se slyšet Pavel Střelov. Penta počítá, že se celkové náklady na výstavbu vyšplhají k částce 10 miliard korun.

Moderní muzeum

Radikální změny dozná i prostor bývalého depa. Tady totiž do roku 2028 vyroste zcela nové Muzeum železnice a elektrotechniky pod kuratelou Národního technického muzea (NTM). Letos bylo usnesením vlády na vznik muzea alokováno zhruba 1,7 miliardy korun. „To je velmi podstatný moment, neboť v roce 2000, kdy se poprvé počítalo se zřízením, mělo muzeum stát tři sta milionů korun,“ uvedl Michal Novotný, ředitel Železničního muzea NTM s tím, že nové prostory vzniknou na základě usnesení vlády č. 53 ze dne 21. ledna 2019 na realizaci programu Péče o národní kulturní dědictví I.

„Nové moderní muzeum, které vznikne v prostorách nejstaršího nádraží v Praze, bude jistě velkým lákadlem pro návštěvníky. Těšit se mohou na železniční expozici s názvem Dvě století železnice, která je kromě významných kolejových vozidel seznámí s vývojem české železnice od počátku do současnosti. Druhou sa-

ZAJÍMAVOSTI NOVÉHO MUZEA

- **NTM počítá s velkými prostory pro děti. Budou se moci vzdělat interaktivní formou.**
- **Vstupovat se bude směrem z centra, tedy od železniční stanice, zastávky metra a tramvaje. NTM se podařilo vyjednat i protažení chodníku od křižovatky U Bulhara (z ulice Husitské) přes klesající rampu směrem k muzeu.**
- **Parkoviště vznikne, nicméně především jen pro odbavení návštěvníků přijíždějících autobusy. Hlavní dopravní spojení je předpokládáno veřejnou dopravou.**
- **Nová výšková budova bude stavebně připravená na náročné okolní podmínky, kdy bude v sevření dopravních tepen. Přestavěny budou i budovy depa.**
- **Ve starých objektech zůstane i dno starého ocelového vodojemu. Bude restaurován a stane se součástí expozice.**

mostatnou expozicí bude Svět v sítích, kde bude prezentován vývoj v oblasti elektrotechniky, a to jak silnoproudé, tak i slaboproudé. Přestože by mělo muzeum být založeno na cenných originálních exponátech, bude interaktivní včetně organizování odjezdů historických par-

ních vlaků z Masarykova nádraží,“ doplnil generální ředitel NTM Karel Ksandr. Stálé železniční napojení tak například dopomůže ke spojení Masaryčky, ČD Muzea v Lužné u Rakovníka a depozitáře NTM v Chomutově.

Do pěti let staví

Nyní je na ministerstvu kultury ve schvalovacím řízení studie proveditelnosti, vycházející z plánů NTM. Poté vznikne harmonogram prací tak, aby se v roce 2028 otevíraly brány. „Když vše dobře půjde, stavební část je naplánována od roku 2023. Projektová dokumentace ještě neexistuje, to je otázkou dalších let, včetně vydání stavebního povolení,“ upřesnil Novotný.

„Nyní nás čeká papírování, příprava, precizace zadávací dokumentace a scénářů.“

Většina finančních prostředků padne na stavební úpravy, zbytek na restaurování sbírkových předmětů a realizaci expozic. Projekt bude respektovat aktuální stav, NTM chce techniku prezentovat v původních, ale pro potřeby muzejní expozice přizpůsobených opravených prostorech. „Vlakům má sloužit celá zastřešená, skleněná dvorana,“ zmínil Adam Horký, kurátor sbírky Železničního muzea NTM.

Chomutov stále depozitářem

Snahou je vyprávět dějiny a příběh železnice v celospolečenském kontextu. Tudiž zde najdete technický vývoj od koněspřežky přes „páru“ až po elektrické lokomotivy. Vystaveny tak budou exponáty, které byly v daných trakcích zásadní (například E 499.0, T 478.1, M 131.1), nebo jsou naopak zcela výjimečné (322.302 Donnersberg, 404.003 Zubačka). Chybět nebudou ani osobní vozy, v expozicích například své místo zaujme i salonní vůz arcivévodý Františka Ferdinanda d'Este řady Aza 1-0086 z roku 1909. „Kolejová vozidla, byť budou nevyhnutelně tvořit osu expozice, však nesmí zastínit celou řadu dalších témat a fenoménů pojících se ke světu železnice,“ doplnil Horký.

S kolejovými vozidly, jež stojí v budově na pražské Letné, muzeum manipulovat nehodlá. Do nového muzea poputují především exponáty z Depozitáře NTM v Chomutově. „Jemu však zánik nehrozí, exponátů máme více než dost. Jde o sezonně otevřený depozitář a obě dvě instituce budou koexistovat. V Praze umístíme plnohodnotně restaurovaná vozidla,“ vysvětlil Novotný. ○



Vnější podoba plánovaného muzea

Jízdní řád 2020 v Evropě: Více spojů a nová technika

V mnoha státech Evropy bude nový jízdní řád 2020 ve znamení více spojů, větší kapacity a nových souprav. Své plány již zveřejnila například německá DB nebo švýcarské SBB či Lyria, společný podnik SBB a SNCF zajišťující dopravu mezi Švýcarskem a Paříží.

Petr Štáhlavský | Foto: DB AG, SBB

Německá dráha posílí své spoje na nové rychlodráze Erfurt – Norimberk. Přibude další pár spojů z Berlína do Mnichova a celková kapacita vlaků se zvýší o 10 %. Více vlaků zastaví například v Coburgu a nově bude organizována obsluha měst na trase, jako jsou Wittenberg, Bitterfeld nebo Bamberg. Denně pojedou také více vlaků mezi Berlínem a Frankfurtem nad Mohanem, a to jak přes Halle a Erfurt, tak přes Kassel.

Největší změna ve švýcarských jízdních řádech představuje spuštění největšího mezinárodního systému S-Bahn v Ženevě pod názvem LemanExpress.

Další vlaky ICE 4 a IC 2

Další změny čekají na cestující mezi Kolínem nad Rýnem a Hamburkem a také mezi Drážďany, Berlínem a Rostockem. Mezi Kolínem a Hamburkem nahradí zbývající rychlé spoje IC nově rychlovlaky ICE. Od června 2020 pak plánují DB nahradit nejstarší generaci vlaků ICE 1 za nové ICE 4 na mezinárodních linkách Hamburk – Chur a Berlín – Interlaken.

Mezi Drážďany a Berlínem bude konečně zaveden hodinový interval dálkových vlaků. Spoje EC Praha – Drážďany – Hamburk doplní nová linka IC 17, která bude z Berlína pokračovat do Rostocku a obsluhovat další braniborská města jako například Oranienburg. Její provoz zajistí jednotky KISS odkoupené od rakouského Westbahnu.

Zlepšit se má také doprava mezi Berlínem a Varšavou. Dosavadní čtyři páry vlaků EC Berlin-Warszawa-Express budou doplněny o pátý pár s odjezdem z Varšavy ráno a návratem z Berlína v odpoledních hodinách.

Příští rok se budou muset cestující v Německu obrnit značnou trpělivostí. Společnost DB Netz plánuje rozsáhlé výluky včetně několika-měsíčních kompletních uzavírek důležitých



trati. Vysokorychlostní trať Mannheim – Stuttgart bude uzavřena od dubna do konce října a trať Berlín – Halle/Lipso v úseku Ludwigsfelde – Jüteborg od října do začátku prosince.

V Ženevě startuje LemanExpress

Největší změnu ve švýcarských jízdních řádech představuje spuštění největšího mezinárodního systému S-Bahn v Ženevě pod názvem LemanExpress. Bude otevřena nová podzemní trať pod městem s názvem CEVA a lépe propojena švýcarská a francouzská železniční síť. Do nového systému LemanExpress bude zapojeno šest linek, 45 stanic, 230 km tratí a 240 spojů denně.

Do provozu budou nasazeny také další moderní vlaky. Trať z Curychu a Basileje do Ticina a během příštího roku až do Milána ovládnou nové rychlovlaky Giruno. Právě dodávané jednotky FV-Dosto (Twindexx Swiss Express) se nově objeví na lince IC3 Basel – Zürich – Chur a do provozu začnou zasahovat první modernizované jednotky IC 2000.

Ovšem i Švýcaři se musí připravit na řadu výluk, které cestujícím zkomplikují jízdu. Až do prosince roku 2020 bude uzavřena trať Zug – Art-Goldau, po které jezdí vlaky Zürich – Ticino/Milano, a odklon si vyžádá až čtvrt hodinové prodloužení cestovních časů. Omezení čekají také na cestující na frekventované trati Basileje – Olten kvůli zvýšení kapacity v oblasti Liestalu a přestavbě železnice na čtyřkolejný úsek.

Do Paříže patrovým TGV

Modernizace trati zkomplikuje a o půl hodiny prodlouží také cestu z Bernu do Paříže rychlovlaky TGV provozovanými společným podnikem SBB a SNCF po názvem Lyria. Dojde k úplnému zrušení přímých vlaků z Bernu do Paříže a cestující budou muset přestoupit v Basileji. Na druhou stranu bude jízdní řád vlaků TGV mezi Švýcarskem (Zürich, Basel, Lausanne, Genf) nově organizovaný v pravidelném taktu a nasazeny budou modernizované patrové jednotky. Ty zvýší kapacitu vlaků ze současných 355 na 507 míst. Celkově se zvýší nabízená kapacita vlaků Lyria o 30 % oproti současnosti a budou zavedeny nové služby, například bezplatné wi-fi připojení k internetu. ○



Zkušební stav: Fascinující ocelové město

S Výzkumným Ústavem Železničním, dceřinou společností Českých drah, je vedoucí Jiří Soukup spjatý prakticky od dětství, kdy sledoval provoz zajímavých železničních vozidel na cerhenickém okruhu. Vystudoval dopravní fakultu, nastoupil do VUZ a před třemi roky se stal vedoucím Dynamického zkušebního stavu (DZS). Co dokážou specialisté vyzkoušet a jaké podmínky k tomu potřebují?



Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD

Josef Holek | Foto: autor a archiv Jiřího Soukupa

Železnice byla a je v rodině Jiřího Soukupa, vedoucího cerhenického Dynamického zkušebního stavu Výzkumného Ústavu Železničního, tématem číslo jedna. Už jeho otec byl specialistou a šéfem odboru správy VUZ a Jiří coby malý kluk miloval cerhenický okruh. Díval se na projíždějící vlaky, fascinovala ho doprava. Pozoroval lokomotivy i jednotky, které jinde nejezdily. „A také tu byl první počítač, který jsem viděl. Byla to dva-osm-šestka,“ zasmál se Jiří Soukup nad první vzpomínkou. Byl to začátek devadesátých let a další příjemné zážitky jen přibývaly.

Jeho další směřování předurčila až vysoká škola. „Mám obor Dopravní prostředky a kolejová vozidla na Dopravní fakultě Jana Pernera v Pardubicích.“ Pak se naskytla příležitost být vedoucím zkoušek na DZS VUZ a Soukup neváhal. To se psal rok 2007. „Díly, včetně rámu nebo náprav, zkoušíme podle různých specifikací a norem. Měl jsem pak na starosti celý projekt od A do Z. Pracoval jsem manuálně na stavu, připravoval technické zprávy. Dostal jsem se do reality, která byla úplně jiná než teorie ve skriptech. Používal jsem měřicí systémy, k nimž bylo vždy nutné doprogramovat uživatelské rozhraní v prostředí LabView na míru každé zkoušky. To vás nikde nenaučí. V hlavě mi utkvěl hned první projekt, kdy jsme zkoušeli rám podvozku pro italského zákazníka. Nic složitějšího jsem v životě neviděl. Neměli jsme s tím zkušenosti, a tak jsme se učili všichni.“

Natáhnout a roztrhnout

V roce 2016 se stal Soukup vedoucím celého DZS. Z haly, kde je stav instalovaný, tedy přesídlil do kanceláře a místo zkoušení začal jednat se zákazníky. „Jme schopni vyzkoušet prakticky všechny části kolejových vozidel únavově, staticky i dynamicky. Dále jsme schopni měřit všechny možné veličiny, zejména na rámech podvozků a jejich částech včetně ložiskových komor a příčníků. Dále například provádíme únavové zkoušky kol, náprav nebo brzdových rozpor,“ vyjmenoval Soukup s tím, že VUZ má v portfoliu služeb i zkoušky infrastrukturních prvků. „Zkoušíme životnost pražců, kolejnic i jejich svarů,“ zmínil pár příkladů. Pro tyto



Vedoucím celého Dynamického zkušebního stavu se Jiří Soukup stal v roce 2016.

účely jsou normou dané speciální únavové zkoušky, kdy se měří, kolik toho jednotlivé prvky vydrží. „Neděláme testy materiálu, ale simulujeme provozní odolnost,“ vysvětlil vedoucí.

V obří žluté hale, která je součástí cerhenického areálu VUZ, umí specialisté – zjednodušeně řečeno – roztrhnout i masivní kovové díly (háky či šroubovky). „Disponujeme pulsátorem, který umí vyvinout sílu až 250 tun. To už je možné roztrhnout prakticky cokoli. Měříme tedy, při jaké síle a natažení díl povolí. Přitom zkoumáme i výchylku, takže dokážeme sestavit trhací diagramy daného materiálu.“ Do rukou se lidem okolo Jiřího Soukupa dostává nepřeberné množství různých prvků pro kolejová vozidla různé jakosti.



Ve volném čase se rád vydá s přáteli na vodu.

Nejdříve defektoskopie

Vyrobít kvalitní díl je dnes poměrně složité, byť se už v přípravné fázi využívá počítačová modelace. „Udělat například rám podvozku není nic jednoduchého. Vše se spočítá na počítačovém modelu, ale do analýzy nelze zakomponovat lidský um nebo kvalitu svaru. Výsledný rám se

tedy od počítačového modelu mírně odlišuje. Naše zkoušky pak ověří finální produkt.“ Obecně vzato leckteří výrobci už mají systém vyladěný. Jde zejména o ty renomované. Dokázali si dát dohromady výsledky zkoušek a testů a daří se jim. Jiní se naopak ještě učí.

VUZ každý rok otestuje 3-4 rámy podvozků, desítky kol a další řadu prvků včetně systému upevnění kolejnic k pražcům. „Například nedávno jsme prováděli únavu železničního monoblokového kola pomocí rezonančního stendu, tedy ohyb za rotace. Při této zkoušce je kolo připevněné k bloku a nad ním je nalisované ložisko s nevývažkem. Ložisko roztáčím a nevývažek, jak je umístěn na jedné straně, začne nápravu ohýbat více a více při stále vyšší rotaci. Když dosáhnu určité meze, ustálím rotaci. Třeba na 16 otáček za sekundu. Já pak sleduji mechanické napětí, které proces vyvodí na kole. To kolo musí vydržet deset milionů na určité hladině namáhání cyklů. Zkouška trvala zhruba osm dní, nonstop,“ zmínil Soukup zajímavost.

Rádně natlakovaná hydraulika

Jak ale celý proces zkoušky vypadá? Nejdříve vše musí odpovídat dokumentaci. Následuje vstupní defektoskopie (NDT metodou, tj. nedestruktivním zkoušením), zda na výrobku nejsou už z výroby vady. Pokud existují, jsou označeny. Na řadu přijdou i tenzometry, snímače mechanického napětí a při specifikovaných stavech zatížení specialisté sledují chování rámu. „Měříme mechanické napětí. Z toho poté dovodíme, zda je vůbec nutné dávat kus na dynamickou zkoušku, zda má předpoklady ji vydržet. Dále je rám zatěžován dynamickým, většinou sinusovým zatížením. Jednoduše řečeno simulujeme jízdu vlaku při daných podmínkách. Například při průjezdu obloukem nebo výhybkou,“ popsal Jiří Soukup.

Takový rám ale při zkoušce stojí. Pracují však hydraulické válce, jež simulují síly, které na rám působí v reálném provozu. Válce jsou k rámu připojené a zatížení vnáší do předem určených míst. Celý proces nemá přesně dané časové předěly, zkoušky jsou různě dlouhé, záleží na složitosti konstrukce. Vždy se ale bavíme o rozmezí od dvou do čtyř měsíců. Nejtěžší rámy jsou pro lokomotivy, lehčí pro osobní vozy a nejlhčí je standardní, typizovaný rám Y25 pro nákladní vozy. „Nejtěžší jsou naopak třínápravové, lokomotivní. Těžké jsou nejen na zkoušení, ale i na váhu – jejich hmotnost se pohybuje okolo pěti tun,“ potvrdil Jiří Soukup.

Hlavní jsou fakta

„I když je zkouška dokončena v plném rozsahu nebo je ukončena dříve z důvodu například vzniku únavové trhliny, sepíše se v poslední fázi protokol o zkoušce. Není to ale konečná v celém procesu. Rám se musí schválit. Pokud napíšu protokol, že trhlina vznikla po X milionech cyklů, pouze konstatuji to, co se stalo. Na vyhodnocení už výrobce použije jiný certifikační orgán. My dáme jen číslo, fakta a víme, při kolika cyklech by trhlina vzniknout neměla, a když, tak jaké velikosti. Na kladný průchod při schvalování jsou sestavené normy, a pokud je například rám splní, může jít do světa,“ rozhodl šéf zkušebního stavu.

Reálně to tedy v hale vypadá tak, že na jednom stavu je testován rám, vedle jsou zkoušeny systémy upevnění nebo samotná kola.

„Máme systém čtyř hydraulických agregátů, které napájí necelou třicítku počítačem řízených válců. Ty mohou naskládat po celé hale a je na nich možné provádět různé druhy zkoušek. Teoreticky lze dělat až třicet zkoušek najednou,“ vyzdvihl Soukup. „Hydraulický, vysokotlaký okruh, který pohání válce, disponuje provozním tlakem 28 MPa,“ dodal technický údaj. Technologie se neustále vyvíjí a VUZ na ně dokáže reagovat. Často tak do inovací DZS investuje.



Rodinná pohoda je pro Jiřího Soukupa velmi důležitá.

Důraz na bezpečnost

Podlahu v hale tvoří gigantická, odpružená železobetonová deska s upínacím polem. Proč? Při kmitání u zkoušek vznikají parazitní frekvence a tyto vlivy zatížení by měly negativní vliv na konstrukci celé stavby. Aby po čase hala nespadla, je nutné mít „pracovní plochu“ oddělenou. Když se ale testují ložiskové jednotky na speciálním zkušebním stavu, funguje opačný princip. Tento stav je odpružený proto, aby parazitní frekvence z ostatních probíhajících zkoušek neovlivňovaly výsledky testů těchto jednotek. „Necítíte to, ale při dlouhodobém počínání už by vibrace vliv mít mohly,“ řekl Soukup.

Během provozu zkoušek je také nastaveno určité bezpečnostní opatření přímo na elektrohydraulickém systému. Počítač kontinuálně hlídá veškeré měřené a řízené signály vstupující do zkoušky a porovnává je s limitními hodnotami, které pokud jsou překročeny z důvodu například vzniku praskliny na zkoušeném prvku, tak PC automaticky odstavuje přísun vysokotlakého oleje z hydraulických válců a vypíná zkoušku. V takovém případě systém posílá sdělení pracovníkům na mobilní telefon.

Konečná fáze, tedy doba, kdy má být zkoušený prvek instalován na určité vozidlo, vypadá různě. Když velcí výrobci začnou vyrábět vozidlo, dobře vědí, co budou potřebovat, jak mají jednotlivé díly zkonstruovat a vše například vyzkouší na hotovém stroji. Pokud vykazuje díl vady, upravuje se přímo. „Většinou to není tak, že by kompletní rám podvozků mu-

ŘEKLI O JIŘÍM SOUKUPOVI

Zdeněk Malkovský

generální ředitel, VÚKV



Jiřího Soukupa znám díky únavovým zkouškám rámu podvozků kolejových vozidel. Ty vyžadují hlubokou znalost teorie únavové pevnosti i praktické dovednosti při využívání moderních elektrohydraulických zatěžovacích válců. Důležitá je i osobní zodpovědnost za správný průběh a objektivní hodnocení. V osobě Jiřího Soukupa je toto zaručeno, a proto s ním rád spolupracuji.

Daniel Los

vedoucí železničního zkušebního okruhu Cerhenice, VUZ



Jirku jsem poznal již při studiích na dopravní fakultě v Pardubicích, resp. jejím dislokovaném pracovišti v České Třebové. Jeho ročník byl výjimečný množstvím výborných studentů, kteří se později stali špičkami v oboru železniční dopravy, a Jirka rozhodně nebyl výjimkou. Považuji jej za jednoho z největších odborníků na statické a únavové zkoušky rozličných komponentů železničních vozidel v hale Dynamického zkušebního stavu.

Prof. Bohumil Culek

DF Jana Pernera, Univerzita Pardubice



Jiří Soukup patří k lidem, kteří zůstali ve své profesní dráze prakticky věrni tomu, co vystudovali. To je v racionalitě jeho působení v praxi na DZS VUZ a v přínosu pro celou společnost VUZ velké plus. Pod jeho vedením drží pracoviště DZS vysokou profesionální úroveň standardních zkušebnických činností. Akce, na kterých má pan Soukup podíl, vytvářejí předpoklad úspěšného kolaborativního výzkumu DZS VUZ i v dalších letech.

Miloš Klofanda

provozní ředitel zkušebnictví, VUZ



Jiří Soukup nastoupil do VUZ po ukončení VSD v roce 2007. Hned po nástupu byl zařazen do ZC Velim zkušebny Dynamického zkušebního stavu. Po zapracování se v krátké době stal vedoucím zkoušek a od roku 2010 byl zástupcem vedoucího, kde se průběžně seznamoval s úkoly a potřebami tohoto střediska. Vzhledem k dobrým referencím od našich klientů a výsledkům jeho práce byl v roce 2016 jmenován vedoucím Dynamického zkušebního stavu. Má velmi dobré odborné technické znalosti, je dobře jazykově vybavený a vnímá potřeby a úkoly, které jsou na něho kladeny.

sel být vyhozen, pokud se něco stane během zkoušek, ale například stačí udělat nějaké drobné konstrukční úpravy, které problém vyřeší. Nicméně takový prvek musí projít znovu zkouškami,“ uzavřel Jiří Soukup. ○

V železných šlépějích slovenské historie

Se Slovenskem máme relativně dlouhou společnou historii. Využil jsem pozvánky na výlet za dějinami s vykutáleným historikem a nechal se alespoň na chvíli vtáhnout do událostí dávno minulých, v nichž nemalou roli hrála i železnice, a za kterými se i dnes, po desítkách let, Slováci rádi ohlíží. Co je možné na středním Slovensku vidět?

Josef Holek | Foto: autor

Není to tak dávno, co mě kamarád Vlado vylákal na střední Slovensko. Mohl jsem tušit, co mě bude čekat, zvláště u něj, milovníka historie specializujícího se na druhou světovou válku. Jistě, půjdeme po stopách Slovenského národního povstání (SNP). Z výkladu mám ještě dnes hlavu jako pátrací balon, ale na druhou stranu i já jsem si našel na výletě to své. Nemá cenu hovořit o návštěvě Dukelského průsmyku a postavení válečníků v bitvě a následný rozbor celé operace. Zaměřil jsem se na techniku a vlaky. Proto naše putování nezačnu na východě Slovenska, ale rovnou v Banské Bystrici, kousek od nádraží, u Muzea Slovenského národního povstání.

Už při přejezdu z Košic přes Vrútky do mě Vlado hustil vše, co bych si měl zapamatovat a jak se vlastně celé národní povstání zrodilo, co mu předcházelo a jak skončilo. Mně už ale po výstupu z rychlíku Fatra třeštila hlava, a proto jsem odmítl návštěvu památníku, který připomíná rozlousknutý ořech, a šel o pár desítek metrů dál obdivovat skanzen. Ačkoliv můj lehce barbarský postoj vůči historii nezůstal bez povšimnutí, sluší se říci, že obrovská a nezvykle tvarovaná betonová budova památníku stojí nedaleko banskobystriického centra od roku 1969. Památník a Muzeum SNP jsou symbolicky rozdělené na dvě části spojené mostem, přičemž v pietní síni, při hrobě neznámého vojáka, plápolá věčný oheň. Muzeum se specializuje na dokumentování vývoje společnosti za druhé světové války a jeho expozice obsahují materiály o protinacistickém boji a SNP. Věřím, že Vlado ocení můj alespoň mizivý zájem o historii a nechá mě odejít do khaki skanzenu techniky, který se rozprostírá opodál.



Nehlídá nás rotvajler

Ačkoliv jde spíše o menší, městský park, který je běžně veřejnosti přístupný a na jednom místě je soustředěno množství houfnic, děl a tu a tam na vás zpoza křoví vykoukne sovětský tank T-34, lehký tank vzor 38 či německé obrněné transportéry, zdržím se tady poměrně dlouhou dobu. Nacházím tu zbraně československé, německé i sovětské výroby i vozy improvizovaného pancéřovaného vlaku Štefánik. Ale pěkně popořádku.

Současná podoba pancéřového vlaku Hurban ve Zvolenu

V Banské Bystrici najdete i vozy jiného vlaku – Štefánika.

Vím, že lézt na techniku není zrovna úplně košer, ale říkejte to zvědavci, do kterého už dva dny hučí slovenštinou „nějaké“ dějiny člověk, jenž historii vystudoval, ale techniku, a vůbec tu železniční zná pramálo. Ale už chci mít klid, a tak se prostě do zkoumání techniky nořím více, než by bylo kurátorům milé. Jsem tu zatím sám a i ten dvoumetrový pořizek s impozantně působícím rotvajlerem coby zdejší ochranka již našťestí odešel neznámo kam.

Technika v parku

Mě už ale zajímá zmiňovaný československý, lehký tank vzor 38 (LT-38), který úspěšně zasahoval do bojů v úseku Strečno – Dubná Skala

Banská Bystrica



Mezi exponáty skanzenu nechybí ani letadla.

zabezpečoval 4. gardový Gomelský bombardovací letecký sbor a 5. Oreľský bombardovací letecký sbor; v letadlech Li-2 byla na pomoc SNP přepravena i 2. československá parašutistická brigáda).

Ovšem raritním banskobystrickým exponátem budiž kulometný vůz z improvizovaného pancéřového vlaku IPV-II Hurban ze zvolenských železničních dílen. Pancéřák Hurban pomáhal při obraně povstalců mezi Hronskou Dúbravou a Žiarem nad Hronom, Banskou Bystricí a Diviaky a Breznom a Červenou Skalou.

Maskovaná rez

Obrazně řečeno se s Hurbanem dostáváme do nedalekého Zvolenu, kam se s Vladem vypravujeme osobním vlakem ZSSK. Jen pár stovek metrů od nádraží, v parku Ing. Vyšňovského a na dohled místního zámku, se tu na slunci vyhřívá kvalitně vyrobená filmová replika pancéřového vlaku, který bojoval při SNP. Zaujímou dělové věže z tanku T-34 i parní lokomotiva a řada mocně vyzbrojených, nákladních vozů. Dlužno podotknout, že na první pohled bych nepoznal rozdíl. Stačí se však podívat pozorněji a z výrobních štítků, které našťastí ještě ni-



– Priekopa. Podle popisu posiloval obratnost příslušníků II. taktické skupiny 1. Československé armády. Zaujala mě i polní houfnice, vzor 14/19, která jako základní, dělostřelecký, palebný prostředek zasahovala do bojů na všech úsecích povstalecké fronty. Dále tu najdete střední tank Pz.Kpfw. IV Ausf. J, útočné dělo StuG. 40 Ausf. C, pěchotní vozvy Sd.Kfz. 250, Sd.Kfz. 251 Ausf. D a německou, na Slovensku velmi využívanou 10,5cm houfnici M 18/40. Sovětskou dobovou techniku reprezentuje například zmíněná „těčko“, 57mm protitankový kanon vz. 43, 76,2mm divizní kanon vz. 42, houfnice i protiletadlový kanon vzor 44. Nejenom pozornost zaujalo dopravní a bombardovací letadlo Li-2, které podle dostupných zdrojů poskytlo leteckou pomoc SNP (vzdušný most



Jeden z vystavených artefaktů. Na relativně malé ploše tu stojí velké množství vojenské techniky.

kdo neukradl, je patrné, že vozy poprvé spatřily světlo světa na konci čtyřicátých, respektive na začátku padesátých let. Slabé, železné desky kryjí i lokomotivu (nejspíše řady 320.2). Jen-

ŠOTOINFO

Z České republiky je dobré vyrazit brzy ráno. Využijte expres Českých drah EC 273 Metropolitan mířící do Bratislavy (loko řady 380, vozy řad Bmz, Bdmz, Bdpee Bbdgme, WRmee, Apee). V metropoli přestupte na rychlík R 835 Tekov do Zvolenu (loko 362 a vozy ř. Bd, Bgee, Beer, Bdgmeer, Aeer). Ze Zvolenu do Bystrice jezdí řada osobních vlaků Os 73xx (loko ř. 754, vozy ř. Apeer, Bdgmeer, Bpeer). Zpět použijte stejnou cestu, vyjde to nejrychleji (cesta cca 7 hodin).



Památník SNP v Banské Bystrici nelze přehlédnout.

že pod krásnou, čerstvě natřenou, maskovanou tvář se skrývá už jen rzi napadená konstrukce.

Nad Zvolenem se smráká, usedáme s Vladem do rychlíku Urpin směr Bratislava, kde přesedáme na spoj EC 272 Metropolitan do Prahy. Komfort expresu, doušek borovičky i silné myšlenkové pochody vyčerpaly Vlada natolik, že za posledními výhybkami bratislavské „hlavní stanice“ začal chrápat jako pořádný karpatský medvěd. V Praze jen Vladovi poděkuji za poučný výlet, kde jsem se dozvěděl nejen všechno o SNP, ale zabrousili jsme i díky jeho tuhému spaní i do říše divé zvěře. ☺

ŠTEFÁNIK ZRENOVÁN

Myšlenka zrekonstruovat a zprovoznit povstalecký pancéřový vlak Štefánik vznikla před řadou let. Při přípravě plánů oslav 65. výročí SNP s ní přišli pracovníci Muzea SNP a nadšenci z Klubu historické techniky při lokomotivním depu Zvolen. (...) Projekt „Oživilí sme Pancierový vlak Štefánik“ byl nejdéle trvajícím projektem Muzea SNP a v průběhu šesti let jej vidělo zhruba 280 tisíc návštěvníků. Stal se najdlhší trvajícím projektem Muzea SNP. (...) Od roku 2010 vlak najezdil více než 2 000 kilometrů po železnici a více než 3 000 kilometrů po silnicích a dálnicích na plošinách kamionů. V neposlední řadě úspěšně reprezentoval Slovensko v Nizozemsku. V roce 2014, po letech strávených na cestách a na bojových ukázkách, se IPV Štefánik vrátil zpět do Banské Bystrice.

Zdroj: Muzeum SNP Banská Bystrica



Pozoruhodný kolejový systém na Mostecku a Litvínovsku

Starobylé královské město Most prošlo za dobu svého vývoje velkými změnami hlavně v 19. století, kdy se začala rozvíjet těžba hnědého uhlí. Na přelomu posledních dvou dekad předminulého století putovalo obyvatelstvo v silně průmyslové oblasti Mostu a Litvínova za prací především pěšky. Proto roku 1893 začaly mostecká a litvínovská radnice jednat o stavbě parní tramvaje. Návrh nezískal potřebnou podporu, a tak z projektu sešlo a meziměstské tramvajové dopravy se tamní obyvatelstvo dočkalo až o deset let později. Tentokrát již v podobě elektrické dráhy o rozchodu 1 000 mm.

Martin Harák, Jaroslav Malý

Foto: Martin Harák a jeho sbírka, archiv města Most

Nedaleké Teplice zahájily roku 1895 provoz elektrické malodráhy, a proto se i Mostečtí a Litvínovští začali opět zajímat o tento druh dopravy, tentokrát již v podobě progresivní elektrické tramvaje. A tak 12. března roku 1900 získala městská rada v Mostě koncesi na stavbu úzkorozchodné elektrické malodráhy od rakouského ministerstva železnic z Mostu do Horního Litvínova, přičemž stavbu zadala berlínské firmě AEG Union. Během jediného roku byla postavena 13 kilometrů dlouhá trať, která dokonce spojila nejen obě významná města, ale současně i Hamr a Janov. Slavnostní zahájení provozu se odehrálo 7. srpna 1901, kdy vyjelo osm ověřených tramvajů s elektrickou výzbrojí AEG Union, jež byly finalizovány ve va-

gonce ve Štýrském Hradci. K tomu bylo navíc dodáno sedm vlečných vozů.

Samotná trať začínala u mosteckého nádraží Ústeckoteplické dráhy (Brüx, Bahnhof), odkud po jednom kilometru dosáhla Kopistské ulice, kde se nacházela vozovna malodráhy. Odtud pokračovala do Kopist (Kopitz), Růžodolu (Rosenthalu) a Dolního Litvínova a následně Horního Litvínova (Nieder a Ober Leutendsdorfu). Z Horního Litvínova úzké tramvajové koleje směřovaly do Chudeřína (Bettelgrünu) a Janova (Johnsdorfu), kde byla konečná u hotelu Weber. Součástí této trasy byla také kolej pro návoz uhlí do elektrárny. Náklady na stavbu byly tehdy 7 364 000 rakouských korun.

Součástí sítě vlečky

V roce 1903 byla postavena průmyslová vlečka o délce 150 metrů pro spojení hlavní trati s do-

lem Habsburg (později Minerva) pro odvoz uhlí od násypky, což bylo původně hlavním cílem stavby elektrické malodráhy. Uhelny vlaky se skládaly vždy z jednoho motorového osobního vozu (!) a jednoho či dvou nákladních vozů, což musela být poněkud netypická souprava... V roce 1907 byla v Hamru nedaleko před konečnou v Janově zprovozněna další důlní vlečka pro odvoz uhlí k dolu Himmelfürst. O deset let později začal provoz vlečky k mosteckému dolu Julius II, která se používala na odvoz škváry z továrny na cementové zboží. Svoji vlečku obdržel v roce 1939 i pivovar v Mostě. Ve stejném roce vznikla kolej k nákladové rampě na mosteckém hlavním nádraží kvůli zvýšené překládce uhlí. Za dob druhé světové války byly ještě zřízeny další dvě průmyslové vlečky v oblasti Kopist.

Kromě hlavní trati z Mostu do Litvínova vzniklo vnitroměstské propojení mezi mostec-

kým nádražím a Čepirožskou výšinou. Nový úsek o délce 3,2 kilometru byl zprovozněn 12. prosince 1917 a na více než dvacet let se nic zásadního v mostecko-litvínovské elektrické malodráze neudálo. V závěru druhé světové války, konkrétně 22. března 1945, byla bombardována oblast chemických závodů v Záluží a důlní oblasti u Mostu, čímž došlo ke zničení takřka dvou kilometrů tramvajové trati. Provoz byl z toho důvodu rozdělen na úsek Janov – Litvínov – Kopisty a na vnitroměstskou trať od nádraží na Čepirožskou výšinu v Mostě. Znovuobnovení kompletního tramvajového provozu se odehrálo až 29. října 1945, ovšem po zcela nově vybudované dvoukilometrové trase, která vedla v severní části Mostu poněkud jiným směrem. Následujícího roku byla pak mírně prodloužena trať vedoucí k dolu Minerva až před východní bránu areálu chemických závodů. Stejně tak byl otevřen úsek k dolu Julius III pro občasnou osobní dopravu.



24. březen 1961 – poslední den provozu úzkorozchodných tramvají na Mostecku

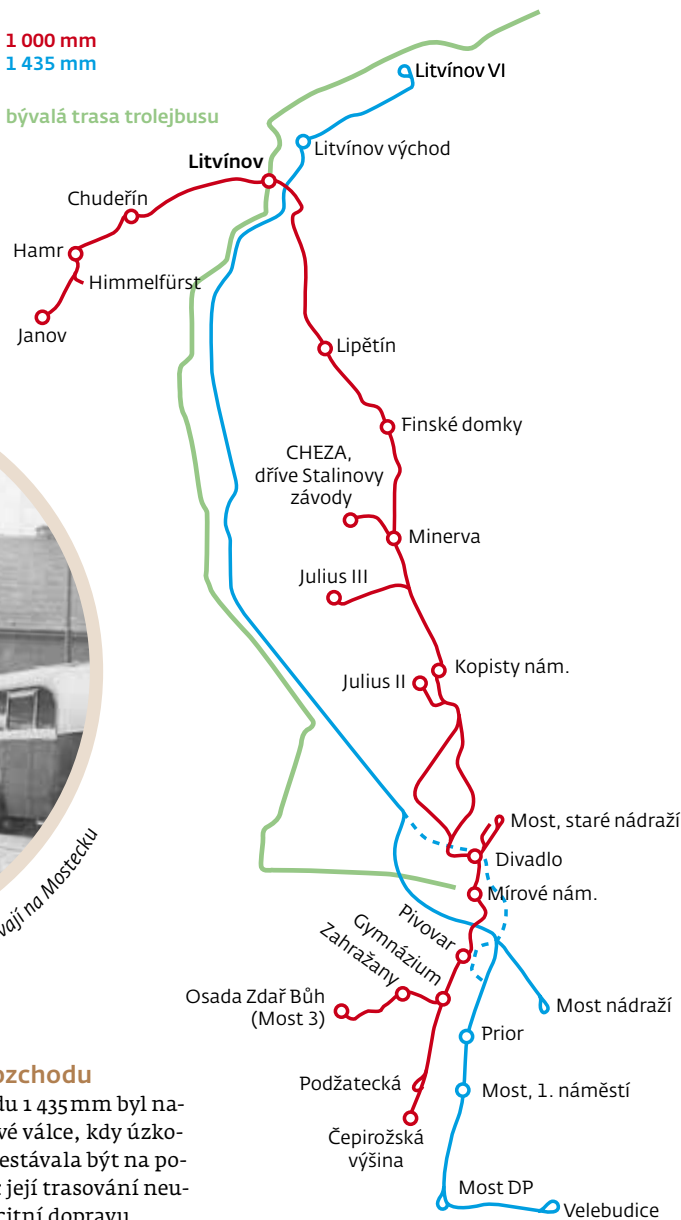


Úzkorozchodná tramvajová souprava v červenci roku 1927 v centru starého Mostu

Vrchol v roce 1949

Největší slávy dosáhla mostecká úzkorozchodná síť v roce 1949, kdy mimo otevření nové smyčky u nádraží byla dána do provozu kratší trať od gymnázia k hornické osadě Zdař Bůh (později Most 3), a tím dosáhla úzkorozchodná síť svého délkového maxima, tedy 18,8 kilometru. Úpadek úzkorozchodných tramvají začal v roce 1955. V tomto roce byla otevřena nová smyčka Podžatecká, čímž byla trať na Čepirožskou výšinu o něco zkrácena, ale především došlo k zastavení provozu mezi Janovem a Dolním Litvínovem. Rušení pomalu pokračovalo tak, že v roce 1959 zůstaly v provozu jen vnitroměstské linky v Mostě. Prvního listopadu 1960 se však na sklonově náročné trati u mosteckého gymnázia stala tragická nehoda, kdy tramvaj vypadla z kolejí a převrátila se. Po tomto neštěstí byl provoz ihned zastaven a nadále udržován jen autobusy. Poslední úzkorozchodná linka od nádraží na Podžateckou jezdila ještě do 24. března 1961, kdy byl provoz definitivně zastaven. Následujícího dne už do jižní části starého Mostu vyjely tramvaje standardního rozchodu 1 435 mm, ale začaly na Mostecku jezdit již v roce 1957 na trase mezi Litvínovem a Zálužím, konec „úzkých“ však znamenal jejich další rozvoj.

1 000 mm
1 435 mm
bývalá trasa trolejbusu



Nástup standardního rozchodu

Vznik standardního rozchodu 1 435 mm byl nastartován již po druhé světové válce, kdy úzkorozchodná tramvajová síť přestávala být na potřebné technické výši. Navíc její trasování neumožňovalo dostatečně kapacitní dopravu k chemickým závodům v Záluží. V roce 1949 byl představen projekt na stavbu rychlodrážní tramvajové trati mezi Janovem, Litvínovem a Mostem, který měl být doplněn trolejbusovými tratěmi z Litvínova do Loučného a Mostu. To se také na pár let podařilo zrealizovat. Tramvajová trasa standardního rozchodu byla po různých peripetiích a změnách v projektu položena nejprve na pětikilometrové trati v oblasti Litvínova, kam byly dodány moderní tramvaje typu Tatra T1, později následované „té dvojkami“ a legendárními vozidly typu T3. Tramvajová rychlodráha dosáhla 30. prosince 1957 až po starý Most, v dalších letech byla tato trasa prodlužována jak v Litvínově, tak pochopitelně Mostě do nových sídlišť. Rychlodráha projela naposledy celým starým Mostem, který padl za obět bezhlavé důlní činnosti, 21. dubna 1978 a po nezbytných výlukách, kdy byla tramvaj nahrazena autobusy, byl 12. května zahájen provoz s cestujícími po novém společném kolejovém koridoru se železnicí. ○



Neobvyklý záběr prototypové tramvaje Tatra T5 s vozem T1 v listopadu 1974 na smyčce v Litvínově VI

Bez peněz na Slovensko nelez

Břetislav Buchta

Příběh se stal zhruba před čtyřiceti lety. Jenda byl veliký milovník. Ne však dívčích a ženských tělesných partií, to přišlo až v pozdějších letech. Zbožňoval cestování a pěší turistiku. Zvláště rád jezdil vlakem, hlavně díky skutečnosti, že jeho otec dělal u dráhy a on mohl s režijkou cestovat za pár korun po celé republice. Třeba taková jízdenka z Ostravy do Košic stála pět korun a dvacet haléřů plus rychlíkový příplatek osmdesát haléřů.

Jenda absolvoval pár dálkových pochodů a hromadu pěších túr, když jednoho dne narazil na velké lákadlo. Časopis Zápisník pořádal dálkový etapový pochod přes celé tehdejší Československo z Tachova až na Duklu. Neváhal. První části přechodu z Tachova do tehdejšího Gottwaldova se zúčastnit nemohl, ale druhé části z Gottwaldova na Duklu už ano. Měla mít šestnáct etap s celkovou délkou trasy 592 kilometrů.

Jenda tehdy neměl s několikadenními akcemi zkušenosti, a tak balení batohu byl pro něho menší oříšek. Co bude potřeba a co naopak by zbytečně tahal s sebou? Bokem si dal pláštěnku a druhou peněženku s finanční rezervou pro případ nouze. O těchto dvou věcech měl jasno, že je musí za každou cenu vzít. Ostatní přebíral, až nakonec vybrané věci uložil do batohu. Nedopatřením se však stalo, že právě pláštěnka a peníze nakonec zůstaly doma.

Jenda si vychutnával každou etapu, všechny vedly krásnou krajinou, prošli Nízkými i Vysokými Tatrami a jedna etapa vedla i na vrchol tatranských Rysů. Počasí poutníkům přálo, takže Jenda zapomenutou pláštěnku nepotřeboval. Horší už to bylo s penězi. Ty se z peněženky kutálely rychleji, než si Jenda představoval. Zhruba od poloviny pochodu už musel zva-

žovat každý výdaj, nekupoval žádné suvenýry, neušil si labužnický jako někteří účastníci pochodu, stravoval se takřka asketicky. Ráno a večer čaj a chleba s paštikou nebo sýrem, na oběd převážně polévku s pečivem. Žádné pivo, čokoláda, pořádný oběd, jen výjimečně sušenka. Ale i tak byl Jenda spokojený.

Závěrečná etapa ze Svidníku po vozovce už nebyla tak krásná, ale na Dukle přišel blažený pocit, že zvládl těch takřka šest set kilometrů a nebyl ani moc unavený. A měl i štěstí, že narazil na partu, která jej přibrála do auta a odvezla do Humenného. Autobus z Dukly už byla pro něj finančně zapeklitá situace, jelikož na cestu zpět mu moc peněz nezbylo.

V Humenném měl Jenda čas na vlak do Košic, proto se rozhodl poohlédnout se alespoň kolem nádraží. Najednou jeho zrak spočinul na otevřeném okénku, z něhož blondatá slečna prodávala zmrzlinu. Navíc zrovna byla v nabídce jeho oblíbená kombinace vanilková – kakaová. Rychle si udělal propočít, zda mu po koupi zmrzliny zůstane na cestu domů. Zjistil, že by to mělo vyjít. „Jednu míchanou,“ houkl Jenda do okénka, na skleněný tácek položil minci a přidal úsměv. Dívka zřejmě vytyčila Jendovu ohromnou chuť a natočila mu plnohodnotnou porci. Podala kornoutek Jendovi a na tácek mu položila několik drobných mincí.

Jenda levou rukou převzal zmrzlinu a pravou rukou sáhl po mincích. Už je měl v ruce a chystal se je strčit do kapsy, když mu jedna z nich vyklouzla z ruky a spadla na zem. Jenda se instinktivně sehnul, aby ji sebral, ale až pozdě si uvědomil svoji zbrkllost. Kornoutek v levé ruce se lehce naklonil ke straně, ale i to stačilo, aby zmrzlina z něj vypadla na zem.

Jenda strnul a vzal spadlou minci. Zvedl se, strčil ji s dalšími do kalhot a smutně vzhledl



Digishock

k blondýnce. „To sa občas stáva. Všetci si kúpte ďalšiu,“ konejšila jej dívka se soucivným pohledem. „Já už na další nemám peníze. Mám tak akorát na cestu domů,“ vzdychl Jenda a spolehl, že se holka nad ním smiluje a do kornoutku mu grátis natočí alespoň menší porci.

Výraz dívky se však náhle změnil. Ne že by byl vyloženě pohrdavý, ale k výrazu nějaké účasti měl hodně daleko. Prostě vyjadřoval něco jako: „bez peněz na Slovensko nelez“.

Když obsluha zmrzlinového stroje posléze pokrčila rameny, Jenda pochopil, že žádné mílosrdenství a pomoc bližnímu se konat nebudou. Vydal se nazpět ke stanici. Po cestě pomalu snědl kornoutek, na kterém ulpěl alespoň kousíček zmrzliny.

Domů do Ostravy nakonec Jenda šťastně dorazil – se čtyřiceti haléři ve své peněžence. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Nákup jízdenek ve vlacích kartou nabídnou ČD i další dopravci

Když výletníci nastoupí do vlaku na malém nádraží, kde není otevřená pokladna, nebudou už muset řešit, že jim v peněžence cinká jen pár drobných. Pokud s sebou na cestu přibalí i platební kartu, budou si u Českých drah i dalších dopravců moci koupit nově jízdenku u průvodčího. Státní dopravce následuje například Českou poštu, která zavedla od letošního července bezhotovostní platby na všech pobočkách. Pro České dráhy nepůjde o žádnou postupnou akci. Od 15. prosince vybaví průvodčí více než 1 600 mobilními terminály. „Jde o další krok, kterým cestujícím usnadňujeme nákup jízdenek. Placení kartou bude možné ve všech vlacích, kde je průvodčí, i bezkontaktně. V novém grafikonu budeme vypravovat průměrně 6 854 spojů denně a v drtivé většině bude tato platba možná,“ řekl generální ředitel ČD Václav Nebeský. Řadu let ubývá v Česku nádraží, kde si lidé mají možnost koupit jízdenku. Třeba tam, kde je dříve prodávali výpravčí. Nově ubudou desítky dalších stanic. **LN 21. 11. 2019**

Dvourychlostní železnice v Česku. Regionální trati dostanou méně peněz

Stále intenzivnější diskuse o omezování exhalací oxidu uhličitého umožňují tuzemské železnici získávat z evropských dotací na rozvoj výrazně více peněz než mnohem špinavější silniční doprava. Z obnovení zájmu o ekologičtější transport ale nebude těžit celá železniční síť. Pro hlavní tahy budou peníze i v následujícím sedmiletém období. Regionální spojení, kterým se trend návratu cestujících patrný z posledních let spíše vyhybal, zůstanou stranou. „Je cítit tlak na mezinárodní železniční síť. V případě tratí, které na síti evropsky významných spojení nejsou, se budou dotace blížit nule,“ uvedl náměstek ministra dopravy pro oblast ekonomiky a zdrojů EU Tomáš Čoček. Česko by na výstavbu dopravní infrastruktury mohlo po roce 2021 získat z evropského Operačního fondu doprava přibližně sto miliard korun – tedy o pětinu méně, než kolik čerpá v dosavadním sedmiletém období. ČR musí rovněž počítat s výrazně vyšším podílem vlastních peněz, které bude nutné na financování programů přidávat. **iDnes 15. 11. 2019**

ČD koupí až 22 lokomotiv pro rychlost 230 km/h, chtějí full service

České dráhy upřesnily, jak si z hlediska rychlosti představují skladbu desítek nových lokomotiv, jejichž nákup již delší dobu chystají. Výběrové řízení bude vypsáno na maximálně 65 lokomotiv, z toho má být 43 kusů pro rychlost 200 kilometrů za hodinu a 22 pro rychlost 230 km/h. Samotný tendr se ale neustále odkládá. ČD místo vypsání soutěže nejprve v dubnu přikročily k tržním konzultacím s tím, že tendr bude vypsán v září. Nestalo se tak. Místo toho ČD nyní vyhlásily druhé kolo tržních konzultací. „Zadavatel uveřejnil dne 29. 4. 2019 první sérii otázek. Po vyhodnocení odpovědí se zadavatel rozhodl uskutečnit druhé kolo předběžných tržních konzultací,“ píše se v dokumentaci. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského zvažuje dopravce vůbec poprvé nákup hnacích vozidel i s kompletní údržbou. „Proto se druhé kolo tržních konzultací týká právě možnosti zajištění full servisu u těchto zcela nových strojů,“ uvedl Štáhlavský. Dodány by měly být tři roky od vypsání tendru. **zdopravy.cz 19. 11. 2019**

Slovensko

Spojte si lyžování a wellness

Kombinace hotelů ve Vysokých Tatrách (Urán, Titris, Trigan) nebo Nízkých Tatrách (Marmot, SNP) a hotelu v Bešeňové dle vašeho výběru.



Sami si určete počet nocí a pořadí hotelů! Vše je s polopenzí, v Bešeňové s neomezenými vstupy do vodního parku, pojištěním a vlastní dopravou.

Cenu dle kombinace hotelu a počtu nocí vám sdělíme na vyžádání v CK.

Kontakt: Jana Handrejchová, mob. 723 811 984 nebo pevná linka 972 243 055

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

Hledá se síťový dispečer osobní dopravy

Co budete dělat

Vaší hlavní činností bude řešení nepravidelností a mimořádností v provozu vlaků dálkové dopravy. Budete komunikovat s provozními zaměstnanci ČD a externími partnery. Obsluhovat budete provozní informační systémy a systémy pro informování veřejnosti.

Od uchazeče požadujeme

- Středoškolské vzdělání s maturitou (obor železniční dopravy výhodou)
- Odbornou praxí min. 1 rok v provozních profesích na ČD (strojmistr, komandující)
- Znalost práce se služebními pomůckami a provozními informačními systémy, orientace v organizaci provozu, znalost kolejových vozidel a železničního zeměpisu
- Uživatelskou znalost práce s PC považujeme za samozřejmost, práce převážně s MS Word a Excel
- Uvítáme znalost německého jazyka
- Hledáme samostatného a zodpovědného uchazeče s kombinačními a komunikačními dovednostmi, asertivní osobu odolnou vůči stresovým situacím s dobrým úsudkem a rychlým rozhodováním
- Vhodný uchazeč má kladný přístup k práci, je týmový hráč a je ochotný na sobě stále pracovat

Co nabízíme

- Práci v oddělení síťového dispečinku osobní dopravy
- Dobré platové podmínky
- Práci v turnuse, nepřetržitý provoz
- Umožníme vám na sobě stále pracovat – další vzdělávání
- Široký balíček zaměstnaneckých benefitů (jízdni výhody i pro rodinné příslušníky, příspěvek na stravování, na penzijní pojištění, příspěvek na rekreaci, jazykové vzdělávání apod)
- 5 týdnů dovolené



Informace o pozici

Místo pracoviště: Křížíkova 552/2, 186 00 Praha-Karlín

Typ pracovního vztahu: Práce na plný úvazek

Typ smluvního vztahu: Pracovní smlouva

Délka pracovního poměru: Na dobu neurčitou

Mzda: 30 000–33 000 Kč/měsíc

Benefity: Flexibilní začátek/konec pracovní doby, příspěvek na vzdělání, vzdělávací kurzy, školení, dovolená 5 týdnů, bonusy/prémie, příspěvek na dopravu, příspěvek na dovolenou, příspěvek na penzijní/životní připojištění, příspěvek na sport/kulturu/volný čas, mobilní telefon, stravenky/příspěvek na stravování

Požadované vzdělání: Středoškolské nebo odborné vyučení s maturitou

Požadované jazyky: Němčina (mírně pokročilá)

Odpovídejte prostřednictvím webových stránek ceskedrahy.jobs.cz



7. prosince 2019

Oslavte s námi 120 let trati Dolní Lipka – Štítý

První prosincovou sobotu máte jedinečnou příležitost svést se parním vlakem z Letohradu do Štítů a zpět. Nostalgická jízda se koná u příležitosti 120 let od zprovoznění trati Dolní Lipka – Štítý. Vlak potáhne parní lokomotiva 423.009 (Velký bejček) a soupravu budou tvořit historické vozy, tzv. Rybáky, a také bufetový vůz. Vlak odjíždí v sobotu 7. prosince z Letohradu ve 13:35 a do Štítů s ním přijedete v 16 hodin. Na zpáteční jízdu ze Štítů se vydá v 17 hodin a do Letohradu dorazí minutu před 19. hodinou. V úseku Mlýnický Dvůr – Štítý pojedou historický vlak po železniční trati, kde běžně osobní vlaky nejezdí. Těšit se můžete nejen na vlakový doprovod v dobových stejnokrojích, ale i na výstavu o historii trati nebo promítání historických filmů ve Štítých a další doprovodný program. A kolik zaplatíte za jízdu? V parním vlaku platí běžný tarif ČD (včetně tarifních výhod, například sleva 75 % pro děti, studenty a seniory) ve spojení s doplňkem na historický vlak ve výši 40 Kč, který zaplatí každý cestující s výjimkou dětí do 6 let. Doplátky na historický vlak pořídíte ve všech pokladnách ČD nebo pak přímo ve vlaku. Ve vlaku neplatí tarif IREDO. Bližší informace na www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejbližší železniční stanice: Letohrad/Dolní Lipka/Štítý ad.



7. a 8. prosince 2019

Plnou parou s Mikulášem a čerty

Svezte se mikulášskými vlaky po Pardubickém kraji! V sobotu 7. prosince potkáte Mikuláše a jeho družinu v parním vlaku mezi Letohradem a Dolní Lipkou, v neděli 8. prosince pojedou mikulášské parní vlaky na trati Choceň – Vysoké Mýto – Litomyšl, jeden dopoledne a druhý odpoledne. Děti se mohou těšit na nadílku a všichni dohromady na příjemně strávený zimní den. V mikulášských parních vlacích platí běžný tarif ČD ve spojení s doplňkem na historický vlak v ceně 40 Kč. Více informací včetně jízdních řádů najdete na www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejbližší železniční stanice:
Letohrad/Dolní Lipka/Choceň/Litomyšl ad.



6. až 8., 13. až 15. a 20. až 22. prosince 2019

Do Lysé nad Labem na vánoční trhy

Stále nevíte, co nadělíte svým blízkým pod stromeček? Přijďte se inspirovat na Polabské vánoční trhy do Lysé nad Labem. Od 6. do 8. prosince se tu konají Mikulášské trhy, o týden později od pátku do neděle Stříbrné trhy a víkend před Vánoci můžete zavítat na Zlaté trhy. Na výstavišti najdete více než dvě stě vystavovatelů s nejrůznějšími sortimentem včetně hraček. Na vánočních trzích můžete také obdivovat při práci tradiční řemeslníky a pro děti budou přichystány řemeslné dílničky. Vánoční trhy jsou otevřeny od 9 do 17 hodin a vstup je zdarma.

Nejbližší železniční stanice:
Lysá nad Labem



30. listopadu a 1., 7., 8., 14. a 15. prosince 2019

Adventní prohlídky zámku Hořovice

Víte, co jsou to roráty, kdy se v Čechách objevil první vánoční stromeček nebo adventní věnec? To všechno a ještě mnohem víc se můžete dozvědět na předvánočních prohlídkách zámku Hořovice, které se konají o víkendech od 30. listopadu do 15. prosince. Kromě výkladu o původu některých vánočních tradic se můžete těšit i na exkurzi o magii a pověrách, které se vážou ke Štědrému dni. A pokud budete mít po prohlídce vánočně vyzdobených knížecích prostor chuť na něco dobrého, zajděte do zámecké kavárny Café Hanau. Otevřena je stejně jako zámek.

Nejbližší železniční stanice:
Hořovice

Foto: Josef Vendolský, archiv NPÚ, Výstaviště Lysá nad Labem

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 10 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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