

Železničář

12. PROSINCE 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



25

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Nejen o novinkách a změnách, které s sebou přinese jízdní řád pro rok 2020, jsme hovořili s ředitelem odboru regionální dopravy Českých drah **Jiřím Ješetou**. Zmínil se i o požadavcích jednotlivých krajů.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Bezmála **25 kilometrů dlouhý tunel** spojí Smíchov se středočeským Berounem. Stavět se má začít v roce 2028. V praxi by to mělo znamenat výrazné zkrácení jízdních dob z Prahy na západ Čech.

11–15 TÉMA

Počínaje půlnocí 15. prosince začíná na železnici platit **nový jízdní řád**. V krajích se změně tarify, změn dozná i jízdní řád a řada pokladen se uzavře. Přinášíme přehled nejvýznamnějších novinek.

18–19 CESTOPIS

Vyrazit z **Košic na Ukrajinu motorákem**? Reálné obrysy této myšlenky dala novinka v železničním spojení našich východních sousedů. Ze Slovenska se dá na Ukrajinu pohodlně dojet přímým vlakem. Autor cestopisu to vyzkoušel na vlastní kůži.

20–21 HISTORIE

Německé hanzovní město **Stralsund** bylo nejvýznamnějším baltickým střediskem Předního Pomořanska a zároveň vstupní bránou na ostrov Rujana. Připomeňme si kolejovou dopravu města u příležitosti výročí příjezdu prvního vlaku.

Přednosta Drahorád odešel do lokomotivního ráje

Ve věku 71 let zemřel 1. prosince autor tří pohádkových knih o přednostovi stanice Záhoříce Robert Drozda. V roce 1966 absolvoval SVVŠ v Plasích. O tři roky později opustil lékařskou fakultu v Plzni a nechal se zapsat do kurzu výpravčích u ČSD. Autorizoval v červnu 1970 jako první absolvent kurzu s výtečným prospěchem. U železnice za 41 let prošel téměř všemi provozními profesemi. Byl přednostou stanice, hlavním kontrolorem dopravy, revizorem bezpečnosti, na ředitelství Jihozápadní dráhy náčelníkem odboru kontroly, vrchním inspektorem Drážní inspekce, přednostou Regionálního inspektorátu Generální inspekce ČD. Pohádkové prázdniny u přednosta Drahoráda přepsal jako scénář na divadelní představení, v němž si zahrál přísného kontrolora Wagnera. Od května 1980 denně natahoval a udržoval věžní hodiny v Plasích. Do lokomotivního ráje odešel sedm dní po derniéře pohádky.



TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek
Začátek zimy na Vysočině



B²⁴⁹

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Osobní vůz 2. třídy s kupé určený pro dálkovou vnitrostátní a mezistátní dopravu byl podobně jako další vagonů řady B vyroben v letech 1979 až 1985 ve východoněmeckém podniku VEB Waggonbau Bautzen. Jde o řadu rychlíkových, neklimatizovaných vozů ČD s maximální rychlostí 140 km/h, a ačkoli jsou již zastaralé, vzhledem k rostoucímu počtu spojů jsou stále nepostradatelné.

Ve vozech se nachází deset oddílů se dvěma čtyřmístnými lavicemi s koženou. Některé byly již přečalouněny látkovým potahem. Uprostřed je jedna sklopná područka. Nástupní dveře jsou zalamovací a vybavené blokováním za jízdy a centrálním zavíráním, vnitřní přechodové do jednotlivých oddílů jsou posuvné, ovládané rovněž ručně. Vozy mají polospouštěcí

okna. Samozřejmostí jsou dvě standardní toalety. Nad sedadly v kupé jsou umístěné zavazadlové police s kovovým žebrovaním.

V roce 2007 byl upraven interiér šestnácti vozů B²⁴⁹ pro nasazení na expresech mezi Prahou a Brnem. Lavice dostaly látkový potah a na bočnicích vozů se objevil nápis Brněnský expres. Další modernizace vozů B začala o dva roky později. V rámci ní technici vylepšili interiér, sedačky byly opět přečalouněny modrým potahem. Opravená je také podlaha a vymalovány stěny vozu. Cena revitalizace jednoho vagonu činila zhruba milion korun.

Některé vozy byly od roku 2012 vybavené 18žilovým UIC kabelem pro provoz ve vratných soupravách s řídicím vozem Bfhpvee²⁹⁵. Koncem roku 2012 bylo rovněž upraveno několik vozů B²⁵⁶ na B²⁴⁹ s ohledem na pronájem polskému dopravci Koleje Śląskie. ○

Číselná řada	51 54 20-41 xxx-x
Počet vozů	232
Nejvyšší dovolená rychlost	140 km/h
Rok výroby (modernizace)	1979–1985
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Waggonbau Bautzen
Míst k sezení (pevná + sklopná)	80
Oddílů	10
Hmotnost prázdný/obsazený	39 t/45 t
Délka vozu přes nárazníky	24 500 mm



Vážení čtenáři,

vydání Železničáře, které právě držíte v rukou, je svým způsobem přelomové. Naposledy na jeho titulní straně najdete číslovku vyšší než 12 a stejně tak na poslední straně uvidíte číslovku 24. Vypadá to možná jako hádanka, ale její rozluštění není složité: od roku 2020 bude Železničář měsíčníkem o rozsahu 40 stran. Změní se jeho vizáž i rozměry, které se zmenší na formát A4. Reagujeme tak na připomínky některých čtenářů, že atypický formát je sice působivý, ale nepraktický. Poté, co se nám do redakce vrátilo několik výtisků, které prošly „standardním“ doručovacím procesem, jsme museli uznat, že je to námitka oprávněná, neboť míra jejich poškození byla zarážející.

K měsíční periodicitě přistupujeme ze dvou důvodů. Prvním je ekonomická rozvaha po zveřejnění cen poštovního a balného České pošty, které se zvýšilo o cca 40 %. Pokud bychom Železničáře ponechali v režimu čtrnáctideníku, znamenalo by to navýšení ceny předplatného. My jsme však nechtěli zvyšovat náklady předplatitelům, proto jsme se rozhodli investovat spíše do rozšíření počtu stran každého vydání než do dopravy. Druhým důvodem je reálná aktuálnost, která byla asi posledním argumentem pro udržení Železničáře jako čtrnáctideníku. Ta totiž v době rychlých on-line informací zcela postrádá svou původní hodnotu a tištěný titul dnes už v žádném případě nedokáže moderním kanálům konkurovat. Chceme se proto soustředit více na kvalitu a hodnotu přinášovaných témat a informací. Zároveň budeme mít dostatek prostoru vyjít vstříc vašim dalším prosbám - rozšířit nejčtenější rubriky a publikovat více obrazového materiálu.

Protože lednovým číslem Železničáře oslavíme už 26 let od jeho vzniku, máme opravdu pádný důvod toto jubileum oslavit a ocenit naše věrné čtenáře. Každý předplatitel od nás proto získá v průběhu roku publikaci se železniční tematikou, nevynecháme ani oblíbené plakáty a máme ještě jedno překvapení. V každém čísle najdete soutěž o opravdu zajímavé ceny!

Osobně jsem přesvědčený, že tento vývoj Železničáře je krok správným směrem a půjde o podobný kvalitativní posun, jako tomu bylo v roce 2016 při přechodu z novinového na časopisecký formát i strukturu. A pevně věřím, že vám, našim čtenářům, se bude další podoba tohoto časopisu líbit, jakkoli si na ni budete určitě zvykat jako na vše nové. To důležité se totiž nezmění: Železničáře budou stále tvořit lidé, kteří mají železnici rádi a chtějí toto nadšení šířit dál.

Mějte krásné Vánoce a rok 2020 ať se odehraje přesně podle vašich představ.



Václav Rubeš

vedoucí oddělení tištěných a internetových periodik

Do Štítů zamířil speciální parní vlak z Letohradu

Stodvacáté výročí traťového úseku z Dolní Lipky v Pardubickém kraji do Štítů, které leží v kraji Olomouckém, se důstojně oslavilo jízdou speciálního parního vlaku v čele se strojem 423.009. V sobotu 7. prosince vyrazil zcela zaplněný vlak s více než dvěma sty cestujícími z Letohradu a přes stanice Lichkov a Králíky dorazil do koncové stanice ve Štítech okolo čtvrté odpolední. Připomeňme si, že na trať z Dolní Lipky do Štítů vyjel první vlak 30. prosince roku 1899. Důvodem tehdy byla snaha podnikatelů a obyvatel města Králíky přivést do města kolejovou dopravu a trať propojit se Zábřehem na Moravě nebo Hoštejnem. Nakonec koleje skončily před městem Štíty a k prodloužení dráhy do Hoštejna, potažmo Zábřehu či do Lanškrouna nikdy nedošlo. Celý sobotní program připravily s Českými drahami dva zájmové kluby – Letohradský železniční klub a Moravská pohraniční. Pro nadšence do železnice byla dozajista velkým zážitkem jízda v úseku Mlýnský Dvůr – Štíty, kde je již rok a půl zastavená osobní doprava.

(mah)



ČD se představily studentům

České dráhy uspořádaly na konci listopadu v českovelenické železniční stanici prezenční den pro studenty zdejší střední školy. Jedenadvacet studentů studijních oborů Obchod, doprava a služby a Komerční pracovník v dopravě si přišlo prohlédnout zázemí pokladny a nedávno rekonstruované Středisko vlakových čet ČD a provozní prostory SŽDC. Cílem akce bylo zaujmout možné budoucí zaměstnance ČD, ať už v řadách Zákaznického personálu (ZAP), nebo jinde ve struktuře skupiny ČD. A podle ohlasů se řada mladých studentů chystá o místo u ČD ucházet. Zájem je zejména o profese strojvedoucí a vlakvedoucí. O doprovod se postarali dozorcí osobní přepravy a supervizoři z českobudějovického regionálního pracoviště ZAP a zaměstnanci SŽDC. Prezenční den nepožádal budějovický ZAP poprvé. Už v červnu pozval do Klatov na podobnou akci studenty plzeňské Střední průmyslové školy dopravní.

(hol)



Do Netolic opět vyjel osobní vlak ČD

Dvě spojené motorové jednotky řady 814 Českých drah vyjely coby zvláštní Lucerničkový vlak z Českých Budějovic do Netolic. Podle Pavla Kosmaty z českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD si více než dvě stovky cestujících, zejména pak rodiny s dětmi, vyjely vychutnat předvánoční atmosféru tohoto malebného jihočeského městečka. Návštěvníci se mohli těšit například z tradičního řemeslného jarmarku, příjezdu Paní Zimy, přiletu anděla a použití balonků s přáníčky Ježíškovi. Lucerničkový vlak zároveň vyjel na úsek z Dívčic do Netolic, kde není provozovaná pravidelná osobní doprava více než osm let. Ani v nadcházejícím jízdním řádu se s návratem vlaků nepočítá. (hol)





Břeclavské nádraží začalo po opravě sloužit cestujícím

Nedávné otevření nové odbavovací haly břeclavského nádraží plynule navázalo na již dříve zprovozněné osobní pokladny Českých drah a ČD Lounge. Tyto prostory slouží veřejnosti již od letošního jara. Kompletní rekonstrukce břeclavského nádraží, důležitého mezinárodního železničního uzlu ležícího na česko-slovensko-rakouské hranici, skončila po delší době letos v listopadu. Vlaky jezdí do Břeclavi již od roku 1839. Do tehdejšího Lundenburgu první vlak dorazil z Vídně a směrem do českého vnitrozemí dráha pokračovala až později. Výpravní budova břeclavského nádraží byla při letošní rekonstrukci navíc uvedena do původního historického stavu, který evokuje její přestavbu z přelomu 19. a 20. století. Cestující mohou využívat nově vybudovanou prosklenou chodbu a malou čekárnu, kde lze pohodlně počkat na spoje integrovaných regionálních i městských autobusů, které zajišťují na moderní terminál vybudovaný přímo u nádraží. Tím pádem odpadne složité a nepříjemné přebíhání z prvního peronu k autobusovým stáním.

(mah)



DVI pozval děti z domovů na výlet

Speciálním vlakem Čertohráček vyjela o prvním adventním víkendu sedmička dětí z dětského domova v Ledcích. Na výlet z Prahy na Karlštejn je v rámci středočeských jízd Mikulášských vlaků pozval Dopravní vzdělávací institut (DVI), dceřiná společnost ČD. Malí cestující využili služeb soupravy, jindy označované jako Cyklohráček, opravdu dosyta. Zejména vůz plný barevných kuliček byl v permanentním obležení malých výletníků. Příjemné odpoledne pro děti bez rodičů, zakončené návštěvou cukrárny, zafinancoval DVI v rámci společenské odpovědnosti. Členka představenstva DVI Radka Drápelová upřesnila, že s dětmi se ještě zástupci setkají na akci před Vánocemi a zřejmě jim připraví překvapení pod stromeček. Institut s ledeckým domovem nespolupracuje poprvé. Už v srpnu zaplatil desítky dětí tábor v rekreačním středisku v Prudké na Tišnovsku.

(hol)



V Plzni jednali zástupci Asociace krajů ČR

Jednání Asociace krajů České republiky se na konci listopadu zúčastnil Radek Dvořák, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro obchod. V plzeňském Park hotelu při své prezentaci shrnul výsledky jednání s jednotlivými krajskými úřady o zajištění dopravní obslužnosti a dále informoval o hlubším zapojení ČD do krajských integrovaných dopravních systémů. Při svém vystoupení připomněl i téma modernizace vozidel pro regionální dopravu a nákup zcela nových. V případě obnovy techniky navíc upozornil, že i přes velký investiční apetit ČD jsou počty objednávek nových vozidel poměrně nízké. Kraje je zkrátka nepožadují. Krátce se zmínil i o investicích do vozidel určených pro dálkovou dopravu – hovořil například o aktuálně vyráběných 50 osobních vozech. Prezentace se dotkla i dalšího, pro cestující velmi významného tématu – odbavení. Dvořák zdůraznil, že v tomto směru udělaly ČD velký krok vpřed, a připomněl, že firma používá nejmodernější technologie, například velmi oblíbenou mobilní aplikaci Můj vlak.

(hol)

ZSSK spustila nový web, je už v ostrém provozu

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) spustila koncem listopadu po předcházejícím veřejném testování do ostrého provozu novou internetovou stránku www.zssk.sk. Web přináší řadu technologických vylepšení. Navíc slovenský národní dopravce odstartoval integraci s jinými systémy, které budou pokračovat v dalších fázích rozvoje webu. Ten je postavený na redakčním systému CMS Wordpress, který byl současně přepracovaný podle požadavků ZSSK. Zástupci vedení firmy upřesnili, že si nejprve provedli analýzu, které stránky webu jsou nejvíce navštěvované, a naopak které jsou méně atraktivní. Nový slovenský web dokáže vyhledávat intuitivně v kterékoli jeho části, což podstatně zrychlí vyhledávání a orientaci na stránce. Nespornou zajímavostí zůstává, že největší část zájemců o slovenský železniční web tvoří ženy ve věku 25 až 35 let, a naopak nepřekvapí, že takřka šedesát procent návštěvníků stránku aktivuje pomocí mobilních telefonů.

(mah)



Nejvýznamnějším regionálním dopravcem zůstávají ČD

Co kraj, to jiný svět. Tak by se dal shrnout stav po začátku platnosti nového jízdního řádu. Kraje mají rozdílné priority v rámci odbavení cestujících, v případě tarifů i co se týče vozidel. Někde budou regionální osobní dopravu provozovat výhradně České dráhy, jinde se cestující setkají až s pěti dopravci. Nejen o novinkách a problémech s rozdělením železniční sítě do více než čtyřiceti provozních souborů jsme hovořili s ředitelem odboru regionální dopravy ČD Jiřím Ješetou.

Josef Holek | Foto: Jan Chaloupka

Od poloviny letošního prosince nastanou největší změny v systému zajištění regionální dopravy za posledních 10 let. Jak dlouho se na tento zásadní zlom ČD připravují?

České dráhy zhruba poslední tři roky jednají s regionálními objednateli o zajištění dopravní obslužnosti po letošním prosinci. Z toho poslední zhruba rok a půl jednáme velmi intenzivně a vše spolu s partnery ladíme do nejmenších detailů. Od rozsahu dopravy přes použitou vozbu až po tarifní řešení.

Jak celý proces od výběru dopravce až k podpisu smlouvy probíhá?

V řadě krajů se uskutečnily tržní konzultace s více dopravci a posuzovaly se jednotlivé nabídky, nikoliv ale v rámci nabídkového řízení. Často tedy bez pravidel, bez jasného zadání předmětu a rozsahu zakázky, jasných požadavků na kvalifikaci a vybavenost dopravců, pravidel hodnocení, porovnání nabídek a možnosti řádné obrany v případě diskriminace. Jinde kraj dopravce určil již na počátku procesu – v přímém zadání jde o výsostné právo objednatele, a dále jednal s vybraným dopravcem o co nejlepších podmínkách. To je podle nás správné užití přímého zadání. Jinde byly pokusy vybrat dopravce v nabídkových řízeních. Z nich se v posledním roce a půl podařilo dokončit jediné, a to Plzeňskému kraji na 15 let s ČD na linku P2 Beroun – Plzeň – Klatovy. Nicméně po roce 2023 už jiné smlouvy než ty postavené na vítězství v nabídkovém řízení nebudou moci být podepsány. Čeká nás tedy již brzy řada řádných nabídkových řízení pro zajištění dopravní obslužnosti.

Které požadavky slýcháváte od krajů nejčastěji?

Kraje mají rozdílné priority. Některé chtějí nová vozidla, jiné modernizovaná a ostatním postačují stávající ve snaze mít dopravu co nejlevnější, tedy bez investic a finančních nákladů. Jedni chtějí rozhodovat o tarifu a jeho podmínkách, druzí žádají tarify dopravců. Některé kraje zlepšují dopravní nabídku novými dopravními modely, například s dvousegmentovou regionální obsluhou nebo s větší provázaností na ostatní veřejnou dopravu, jinde jsou spokojeni se stávajícím stavem. Do procesu vstupují i integrované systémy, které jsou postavené na odlišných základech dopravních, odbavovacích, karetních i tarifních. Některé regiony chtějí primárně odbavovat ve stanicích, jiné ve vlacích. Některé kraje kladou vysoký důraz na úroveň palubních služeb a jejich rozvoj, jiné považují i wi-fi již za přežitek. Pro některé je prioritou krajská síťovost, jednotnost a provázanost, jiné naopak kraj rozdělují na řadu větších či menších souborů, jež jsou pro menší dopravce přístupnější.

Se kterými kraji už mají ČD uzavřené smlouvy?

Většina krajů již má s Českými drahami smlouvy podepsané anebo projednané a potvrzené. Aktuálně uzavíráme poslední smlouvy s kraji Ústeckým, Libereckým a Plzeňským a Hlavním městem Prahou. Jde o devět posledních nových smluv z téměř 40 kontraktů, na základě kterých bude regionální doprava vlaky ČD po prosinci 2019 zajištěna.

Kolik procent trhu, v rámci regionální dopravy, ČD uhájily?

I v roce 2020 budeme realizovat více než 98 % stávajícího rozsahu regionální dopravy. Meziroční pokles je pouhých 1,6 %. Jsou regiony, kde nám výkon klesá i o desítky procent, například v Ústeckém nebo Zlínském kraji, jinde ovšem svůj výkon v regionální dopravě zvyšujeme, typicky v Jihočeském kraji nebo na Vysočině. Celkový podíl ČD na veškeré drážní regionální dopravě bude od roku 2020 zhruba 89 %.

Kolik procent provozu ztratíme na Liberecku, Ústecku či Zlínsku, kde začnou jezdit i soukromí dopravci?

Na Liberecku budeme nadále provozovat zhruba 77 % stávajícího rozsahu. Zajistíme dopravu na provozním souboru Jizerskohorské železnice (JIHOŽ, např. linka Liberec – Tanvald – Harrachov, podle stávající smlouvy platné do roku 2026 – pozn. red.). Zabezpečíme také výkony provozního souboru LK-Východ a DMU 120, což jsou především tratě o80 a o86. V součtu jde o zhruba 2,5 milionu vlkm ze stávajících 3,9 milionu. Na Ústecku aktuálně zajišťujeme necelých 7,5 milionu vlkm ročně, nově to bude necelých 6,2 milionu. V Ústeckém kraji budeme tedy i nadále operovat na více než 80 % stávajících výkonů. Podařilo se nám tam obhájit dopravu v šesti provozních souborech z celkových devíti. Podobně na Zlínsku budeme nadále provozovat dopravu na třech provozních oblastech z celkem čtyř oblastí, což je zhruba 70 % stávajícího rozsahu.

Kompletně uzavřené ještě není ani Plzeňsko...

Spoje dál zajistíme na trati č. 180 podle stávající smlouvy na základě dodatku pro další období. V tomto případě budeme jezdit s vozidly řady 844, která jsme pořídili s podporou dotací. Dále jezdíme na základě smlouvy z prosince 2018 na lince P1 Jih z Plzně do Horažďovic-předměstí a připravujeme se od roku 2021 i na provoz nové linky z Plzně přes Cheb do Karlových Varů. Ostatní výkony v kraji budeme zajišťovat na základě tzv. Dočasných smlouvy na 3 roky, která byla bohužel ze strany objednatele k jednání předložena jako poslední ve velmi pozdním termínu a riziko jejího neuzavření bylo ze všech nejvyšší. Také již máme uzavřenu smlouvu na linku P2 z Berouna přes Plzeň do Klatov. V tomto případě budeme jezdit 15 let od prosince 2021.

Ve zbytku Plzeňska budete dopravu provozovat tři roky na překlenovací smlouvu – do doby výběru nových dopravců v rámci nabídkových řízení. Proč kraje tento systém využívají?

Některé kraje mají v plánu hledat nové navazující dopravce a na to potřebují získat čas. Minimálně 2 až 3 roky, u soutěže přes nabídkové řízení spíše o 1 rok více. Některé smlouvy s ČD jsou tedy jen dočasné, prakticky prodlužují stávající stav. Obvykle jde o příhraniční regiony, kde jsou více aktivní alternativní zahraniční dopravci anebo dopravci se zahraniční podporou. Ti mají obvykle k použité nebo modernizované technice snazší a rychlejší přístup než ČD, a to díky zahraniční podpoře nebo opravárenskému zázemí v příhraničí.

Velké změny se odehrály v Jihomoravském kraji. Co jste vyjednali?

V Jihomoravském kraji je to pro cestující takové tarifní řešení, které alespoň částečně zmírní původně dost radikální řešení Jihomoravského kraje, kvůli kterému by nebylo v on-line prostředí ČD možné



zakoupit jízdenky na cesty uvnitř Jihomoravského kraje. Nakonec bude možné jízdenky IDS JMK na vnitrokrasné cesty zakoupit v e-shopu ČD a také v oblíbené aplikaci Můj vlak. Také máme dohodu na integraci vybraných rychlíků do IDS JMK a usměrněný nástup cestujících nebude zaveden plošně v celém kraji, ale zatím pilotně jen na linkách S2 a S3.

Kdy se dozvíte, jakým způsobem se bude vybírat dopravce pro následující období?

Brzy. Už nyní se některé kraje rozhodují, zda se uskuteční regulérní zákonná nabídková řízení, anebo tržní konzultace, které jsou jakýmsi neoficiálním výběrovým řízením bez řádných pravidel. Na základě těchto tržních konzultací si kraje předvybírají dopravce pro následná přímá zadání. Aktuálně žádná nabídková řízení vypsaná nejsou a ani již oznámené „tržní konzultace“ ještě nebyly zahájeny. Nicméně výkony, které bude v budoucnu nutné nově zasmluvnit, jsou již objednateli postupně notifikovány, tedy jsou již vydávána předběžná oznámení o budoucích záměrech objednatelů.

Doposud byly všechny smlouvy v netto režimu, tedy riziko výběru tržeb bylo na dopravci. Jak je to nyní?

Riziko tržeb bylo dosud výhradně na straně dopravce. Nyní je šest krajů – Plzeňský, Ústecký, Zlínský, Olomoucký, Jihomoravský a Liberecký, které uzavírají smlouvy v brutto režimu. ČD budou uhrazeny celé náklady a veškeré tržby od cestujících realizované a alokované na předmětných výkonech se použijí na snížení výdajů kraje. To bude v Jihomoravském a Zlínském kraji, které v souvislosti s novým systémem nepovolují aplikaci tarifu dopravce pro vnitrokrasné cesty, znamenat, že jízdenky ČD zakoupené v rámci tarifu dopravce TR10, kromě sjednaných výjimek, nepůjde využít uvnitř kraje ve vlaku ČD objednaném daným krajem. Tzv. brutto kraje mají zájem na co největším výběru tržeb, a proto jsou aktivnější ve stanovování tarifu, v odbavovacích systémech nebo třeba v integraci či v činnosti vlastních revizorů, kteří budou nově i ve vlacích zabraňovat únikům tržeb.

Jak jsou smlouvy nastavené, co se týče například sankcí?

Sankce jsou většinou častější a vyšší, často i významně. Je to logické, kraje požadují po svých dopravcích vyšší kvalitu, chtějí více a častěji kontrolovat, jaký rozsah a jakou úroveň služby za své prostředky dostávají. Často výrazně roste i počet smluvních povinností a na ně navázané výkaznictví. Tím se zvyšuje i administrativní náročnost a celý systém se tak komplikuje a zdražuje. Jinak řečeno: kde jsme museli nyní sledovat a reportovat deset nebo dvacet věcí, nyní jich musíme vykazovat stovky a v kratších intervalech, měsíčně či kvartálně, nikoliv jen ročně. Nejen za nesplnění sjednaných standardů vozidel, palubních či staničních služeb, ale také i za samotné neposkytnutí či chybné poskytnutí předepsaných výkazů nyní hrozí sankce, které ve výsledku mohou negativně ovlivnit ekonomiku jinak finančně vyrovnaných smluv.

Jak to bude vypadat s mezikraskými výkony?

Opět kraj od kraje různě. Někdo je objednáva jen na svém území, ale některé kraje se dohodly na přejezdech do hlubokého vnitrozemí sousedních regionů. Záleží i na územních obvodech a platnosti jednotlivých IDS. Mezi kraji vzniká zhruba 20 smluv, které řeší, kdo komu a co zaplatí, jaké budou na těchto výkonech platit standardy, tarify apod. Způsob mezikraského vyúčtování je věcí objednatelů, nikoliv dopravců. Budeme se snažit, aby cestující všechny tyto změny postihly co nejméně, nicméně i tak nastanou situace, kdy podmínky jednoho kraje budou platit i na území sousedního kraje, a to odlišně od místně obvyklých podmínek v tomto sousedním kraji. Podstatná tedy bude dobrá a včasná komunikace a z počátku i jistá již většinou domluvená tolerance při přechodu na tyto novinky v regionální dopravě, jejichž zavedení nás již brzy čeká. ○

Z Prahy do Berouna pojedou vlaky tunelem

Bezmála pětadvacet kilometrů dlouhý tunel spojí pražský Smíchov se středočeským Berounem. Studii proveditelnosti prověřující novou trasu nedávno schválila Centrální komise ministerstva dopravy. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) současně pokračuje v přípravě staveb v rámci optimalizace stávající trati. Stavět se začne nejdříve v roce 2028.



Josef Holek | Vizualizace: SUDOP

Výrazné zkrácení jízdních dob z Prahy na západ Čech by měl přinést plánovaný tunel začínající na pražském Smíchově a ústící až u Berouna. Centrální komise ministerstva dopravy totiž vybrala pro novou spojnici variantu C-I zahrnující novou trasu v celé dél-

ce úseku Praha-Smíchov – Beroun, s odbočkou pro nákladní dopravu do Malé Chuchle a napojením na Branický most v rámci železničního nákladního průtahu pražským uzlem. Podle SŽDC bude celková délka nové trasy činit 26,3 km (včetně odbočky pro nákladní dopra-

DVA ROKY PRÁCE

Studie proveditelnosti byla zadána v roce 2017. Zaměřila se především na vypracování návrhů zvýšení kapacity trati Praha – Plzeň, a to v projektových variantách řešících především nejkritičtější úsek Praha – Řevnice – Beroun. Hlavním cílem bylo nalezení ekonomicky obhajitelného technického řešení nejen pro cílový rozsah osobní, ale především nákladní dopravy. Kromě dalších očekávaných přínosů návrhu, například ve zkrácení jízdních dob, museli její autoři minimalizovat dopady na životní prostředí (řešené lokalitě dominuje CHKO Český kras), zároveň však bylo cílem snížení hlukové zátěže při průchodu hustou okolní zástavbou v údolí Berounky.

Zdroj: SŽDC

vu), přičemž 24,8 km bude vedeno tunelem pod Českým krasem.

„Varianta C-I respektuje po léta známý návrh, ale až nyní se podařilo pro takto náročnou investici nalézt dostatek obhajitelných přínosů, podmíněných rovněž elektrizací a zkapacitněním trasy ze státní hranice ve směru na Norimberk,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Regionální vlaky u Berounky

Do nového tunelu má být svedena především dálková osobní doprava. Například vlaky kategorie Ex by tak měly zvládnout cestu ze Smíchova do Plzně za 44 minut (nyní 66 min.) V období přepravních špiček by měly dvěma autobusy jezdit až čtyři rychlíkové spoje za hodinu (obdobla linek R16 a R26), přičemž jízda úsekem Praha-Smíchov – Beroun by měla trvat zhruba 12 minut (nyní 29 min.). Regionální linky zůstanou na stávající trase v údolí Berounky, při zvýšené spolehlivosti dosažené zahájenou rekonstrukcí by mohly osobní vlaky pendlovat mezi Prahou a Řevnicemi v desetiminutovém intervalu.

Nákladní doprava už nebude zpomalována vyčkáváním na volné kapacity na stávající trati č. 171. SŽDC počítá s tím, že tyto vlaky pošle nově přes údolí řeky anebo tunelem. „V období dopravní špičky bude na nové trase pro nákladní dopravu k dispozici volná kapacita zhruba každou půlhodinu,“ informovala mluvčí SŽDC Nela Friebová. „Existence nové trasy má rovněž velký význam pro možné provážení rychlé osobní a nákladní dopravy v případě výlukových stavů či mimořádností na staré trati, pro které v současnosti neexistuje odpovídající alternativa,“ doplnila.

Zahájení stavby je s ohledem na její rozsah a technickou náročnost plánováno na rok 2028. Nová trať bude přizpůsobena smíšenému provozu osobní a nákladní dopravy, což ovlivnilo nejen sklonové parametry trasy, ale i maximální traťovou rychlost, která zde činí 200 km/h. Pro každou traťovou kolej bude jednokolejný tubus. ◉

Drážní úřad informuje



Počet strojvedoucích

V listopadu 2019 byla překročena hranice deseti tisíc vydaných licencí strojvedoucích, které opravňují k řízení železničních vozidel. Celkem jich bylo k poslednímu listopadovému dni evidováno 10 064, což znamená oproti říjnu nárůst o 88 licencí. Během listopadu prošlo zkouškami 139 uchazečů, z nichž uspělo 86 osob. K tomu, aby mohli držitelé licence strojvedoucího usednout do kabiny hnacího vozidla, musí ještě u dopravce projít zaškolením na konkrétní řadu hnacího vozidla a seznámit se s tratěmi, po kterých budou jezdit.

Movember

Podařilo se! Zaměstnanci Českých drah, Správy železniční dopravní cesty a Drážního úřadu a příznivci skupiny „Drážňáci“ (<http://moteam.co/draznaci>) vybrali na charitu Movember celkem 11 912 Kč, čímž o 801 korun překonali stanovený cíl. Všem příspěvatelům, ale i lidem, kteří se symbolicky zúčastnili celoměsíčním růstem kníru, děkujeme. Výtěžek poputuje společně s dalšími vybranými penězi akce Nadačnímu fondu Muži proti rakovině, který pomáhá mimo jiné třeba s vybavením přístrojového zařízení onko-urologických pracovišť vybraných nemocnic.



Spojů z jihu Moravy do Vídně přibude

Od poloviny prosince zabezpečí devět párů regionálních vlaků dopravu mezi Znojmem a Vídní. Mezi Břeclaví a Vídní pojedou expresy či regionální spoje ve špičkách dokonce každou půlhodinu. Při porovnání s dnešním stavem jde o zásadní navýšení mezistátních vlaků mezi Českou republikou a sousedním Rakouskem.

Martin Harák | Foto: autor

Úvodem je nutné upřesnění pro všechny, kteří vlastní nové jízdní řády SŽDC v tištěné verzi. U trati 248 Znojmo – Retz s pokračováním do Vídně je nesprávně uvedený hodinový takt, s nímž se sice původně na ose Znojmo – Vídeň počítalo, ale po řadě složitých jednání mezi rakouskou a českou stranou byl nakonec zvolen kompromis v podobě dvouhodinového intervalu.

Velice důležitou se na začátku listopadu stala dohoda na vzájemném finančním vyrovnání mezi objednateli, kdy byl původní návrh

hodinového taktu „zavržen“ a kompromisním jednáním se dospělo ke dvouhodinovému intervalu. Podle informací Regionálního obchodního centra Českých drah v Brně nebudou regionální vlaky na této trati objednávat Jihomoravským krajem, ale přímo rakouským ministerstvem dopravy u dopravce ÖBB (Rakouské spolkové dráhy), které si provede finanční vyrovnání napřímo s Jihomoravským krajem. Zvýšení rozsahu dopravy iniciovala rakouská strana, což je praktické především proto, že například zmizí ostudná čtyřhodinová dopolední „mezera“ v jízdním řádu, kdy

na trati mezi Znojmem, Šatovem a Retzem nejel žádný vlak.

Do Retzu české posádky

ČD se tak vlastně stávají pro ÖBB jakýmsi „subdodavatelem“ neboli dopravcem po českém území od státní hranice po Znojmo a zpět. Rakouské spolkové dráhy totiž veškerou vozbu na trase Vídeň – Znojmo a zpět zabezpečují svými patrovými soupravami Wiesel, neboli lasička, které jsou vedeny elektrickými jednosměrnými lokomotivami Taurus řady 1116 či staršími stroji 1144 na trakční napětí 15 kV 2/3 Hz. Na trati není potřeba žádných dvousystémových strojů, neboť rakouský napájecí systém je zavedený až po Znojmo. Lokomotivy, resp. řídicí vozy obsluhují na celé trase rakouští strojvedoucí z ÖBB, výjimku tvoří posádky vlaků, které jsou v úseku Znojmo – Retz a zpět výhradně v režii českého personálu ZAP Brno. Oproti jízdnímu řádu 2019, kdy byl první a poslední pár ranních a večerních vlaků tvořen tuzemskými jednotkami RegioNova, budou jezdit na všech spojích výhradně rakouské patrové vlaky. Tím se navíc ulehčí a zjednoduší přímé spojení Znojma s rakouskou metropolí, kdy nebude nutné přestupovat v Retzu.

Ve špičkách po půlhodině

Trochu jiná situace je na ose Břeclav – Vídeň, kde je již dnes poměrně hustá osobní doprava. Ta se v novém jízdním řádu ještě vylepší na komfortní půlhodinový až hodinový takt. Cestující, kteří využívají vlaků Českých drah, resp. ÖBB budou mít od ranních pěti hodin až do desáté večerní možnost využít kteréhokoli regionálního nebo expresního spojení mezi Břeclaví a Vídní, podobně jako to funguje již nějakou dobu mezi Bratislavou a Vídní. Díky objednavce rakouské strany se navyšuje počet regionálních vlaků směřujících od Vídně tak, že v některá, zvláště špičková období pomohou snížit interval mezi oběma destinacemi na pouhé půl hodiny. Pokud někomu například ujede ve Vídní či Břeclavi railjet či EuroCity, bude mít stále další možnost pohodlného spojení komfortním patrovým regionálním vlakem ÖBB, jenž má jízdní dobu delší než dálkové spoje o pouhou půlhodinu. ○

Hala v ČD Muzeu v Lužné prochází velkou rekonstrukcí

Správkárenská hala v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka se letos dočkala kompletní rekonstrukce. České dráhy do opravy objektu, který byl postaven na začátku 80. let minulého století, investovaly zhruba 15 milionů korun. „Během uplynulých let byly prostředky vloženy do údržby stavby minimální a tomu odpovídal i její stav,“ konstatoval ředitel Centra historických vozidel ČD Miloslav Kothera. „Skelet byl poškozený korozí, ochrana proti únikům tepla byla minimální, uvnitř byly v průběhu let prováděny zásahy i do elektrických rozvodů a topení,“ upřesnil.

Stavební firma v průběhu podzimu opravila střešní konstrukci, vyměnila rozvody elektřiny, vody a vzduchu. Nové budou i obvodové stěny včetně zateplení. „Výrazně zvýšíme komfort zaměstnanců, kteří v hale pracují a pečují o historická vozidla, a snížíme náklady na vytápění,“ zmínil ředitel hlavní cíle s tím, že rekonstrukce se opravovaných vozidel nikterak nedotkne. Jsou totiž odstavená mimo halu, například v rotundě.



Rozšíří se kolejíště

Rekonstrukce začala letos v říjnu a podle plánu by měla skončit ještě do konce tohoto roku. A protože se venku již ochladilo, nejsou pracovní pod-

mínky správkařů Českých drah po přechodnou dobu optimální. „Smekám před nimi, počasí relativně dobře snáší,“ zhodnotil Kothera. V jiném období však bohužel nešlo opravu s ohledem na provozní dobu muzea realizovat.

České dráhy se však v areálu muzea letos nepustily jen do opravy haly. Vyměněná je rovněž výhybka a kusá kolej u točny či přejezdy, novotou září i hala pro odstavení vozidel. A co chce vedení ČD Muzea do dubnového otevření stihnout? „Rádi bychom zapracovali na vzhledu modelového kolejíště. Chtěli bychom současně zredukovat počet vozidel v areálu, u kterých nyní ani v blízké budoucnosti neplánujeme opravu. Odvezeme je do depozitářů mimo muzeum a doufám, že se nám podaří na začátku příštího roku dokončit opravu kolejíště v okolí točny tak, abychom zvýšili kapacitu pro vystavené exponáty,“ uzavřel Miloslav Kothera.

(hol)

České dráhy opět vypravily Mikulášské vlaky

Do všech koutů republiky vyjely o prvních adventních víkendech speciálně vypravené Mikulášské vlaky Českých drah. S tradičními postavami se mohli lidé setkat v okolí Prahy, Plzně, Křivokláta, Liberce, na Bechyňce, Pardubicku, Brněnsku a také na trase z Olomouce do Domašova. O slovo se často přihlásila i parní trakce.

Josef Holek, Martin Harák | Foto: autoři

Speciální jízdy odstartovaly na první adventní víkend z pražského smíchovského nádraží, odkud ČD spolu s organizací ROPID a SŽDC po oba dva dny postupně vypravily zvláštní parní vlaky v čele s lokomotivou 475.179 na Karlštejn po tratích v rámci Prahy a do blízkého okolí, například do Čelákovic, Hostovic a Nučic. Kromě věhlasné Šlechtičny vyjel i oblíbený vlak Cyklohráček, jenž se pro tyto účely proměnil v Čertohráček. V obou soupravách se pohybovaly mikulášské družiny, které hodným dětem rozdávaly drobné dárky. „Tradičně nejatraktivnější byla podvečerní sobotní jízda po pražských tratích. Jejím vrcholem byl ohňostroj na nádraží v Praze-Krči,“ uvedl Jakub Goliáš, ředitel pražského Regionálního obchodního centra ČD (ROC) s tím, že předvánoční akci si nenechalo v Praze a okolí ujet několik tisíc lidí. „Atmosféru všem zpříjemnil i maskot ČD, slon Elfík.“

Na Bechyňce s Bobinkou

Nerolučná parta zavítala i na trať z Tábora do Bechyně. Dopravce vypravil historickou soupravu dvou vozů řady BDpx a lokomotivou E 422.0003. „Jako vždy, vlak byl zcela zaplněn. Nechyběla ani nadílka,“ upřesnil Jiří Jeřeta, ředitel odboru regionální dopravy ČD.



Na Moravě se vydaly s čerty a Mikuláši na svoji pouť dva parní vlaky. V sobotu 30. listopadu vypravily České dráhy historickou soupravu v čele s párou 433.001 z brněnského dolního nádraží do Oslavan, kde byl na tamním zámku pro návštěvníky připravený bohatý program. Děti mohly plnit čertovské úkoly, rodiče ocenili tradiční jarmark či zabijačkové speciality. Pochutiny bylo možné zapít medovinou či svařákem. V místě zaujala i výstava betlémů.

O týden později vyjel speciál i z Olomouce do Domašova v čele se strojem 464.202. Tato jízda se uskutečnila pod záštitou olomouckého hejtmána Ladislava Okleštky. Vlak současně za přítomnosti krajské reprezentace svezl malé i velké účastníky malebným údolím Bystřičky. Podobně jako na jižní Moravě i na Hané

vlak navštívila Mikulášova družina s nadílkou od ČD. Jako bonus byla umožněna návštěva Depa historických vozidel ČD v Olomouci.

Z Plzně na hrad

Ve stejný den vyjel i speciál z Plzně na hrad Křivoklát. Tentokrát se o trakci vlaku s kapacitou 450 míst postaral Brejlovec. „Umožnili jsme návštěvu tradičních adventních trhů s programem anebo prohlídkou hradu. Cestu tam i zpět zpříjemnila osvědčená kapela a na zpáteční cestě anděl spolu s čerty rozdál svou nadílku,“ informoval ředitel plzeňského ROC ČD Vladimír Kostelný, který se stejně jako v předešlých letech stal andělem.

Nadílku na kolejích si užili i malí cestující mezi Letohradem a Dolní Lípou či Chocní a Litomyšlí. Mikulášský vlak z Letohradu do Dolní Lípky a zpět vyjel už pojednatřicáté – tentokrát s historickou soupravou a s parní lokomotivou 423.009. Podle stejného scénáře se vše odehrálo i na trase z Chocně do Litomyšle. ○

Projekt Příští stanice odstartoval Štramberským expressem

Moravskoslezský kraj, společně s Českými drahami a koordinátorem integrované dopravy, společností KODIS, rozjíždí nový projekt nazvaný Příští stanice. Podstatou projektu je rychlejší, komfortnější a „chytřejší“ jízda vlakem než doposud. Jako první vlašťovka byl v pátek 6. prosince zástupcům médií a samospráv představen Štramberský expres. Ten od 15. prosince propojí krajské město Ostravu s Příborem, Kopřivnicí a Štramberkem.

Nové přímé vlaky

Uvedení spoje do provozu předcházelo slavnostní přestřižení pásky ředitelem Odboru regionální dopravy Českých drah Jiřím Jeřetou, náměstkem moravskoslezského hejtmána pro dopravu a chytrý region Jakubem Unuckou a jednatelem společnosti KODIS Alešem Stejskalem. Na trase mezi ostravským hlavním nádražím a Štramberkem budou od nového jízdního řádu 2020 v pracovní dny v provozu čtyři páry přímých spěšných vlaků, z čehož

hož jeden z nich bude provozován směrem ze Štramberka na Ostravu i o sobotách a v opačném směru o nedělích. Soupravy tvoří modernizovaný motorový vůz řady 842 a jeden přípojný vůz řady Bdtⁿ⁷⁵⁷ Českých drah, který umožňuje přepravu jízdních kol a kočárků. Až doposud museli cestující minimálně jednou přesezat a celá cesta tak trvala zhruba šedesát minut, nové přímé spoje trasu ujedou za necelých padesát minut. Jak zdůraznil náměstek moravskoslezského hejtmána pro dopravu a chytrý region Jakub Unucka, v některých případech lidé na Štramberském expresu nově ušetří až půl hodiny čistého času.



Návaznost zajištěná

U spěšných vlaků z Ostravy je zabezpečena návaznost ze Štramberka směr Veřovice, a od spěšného vlaku 1641 s odjezdem ze Štramberka čtyři minuty před šestou ranní bude ve Studénce v pracovní dny a sobotu zajištěn okamžitý přípoj na expresní vlak 548 Ostravan s odjezdem v 6.22 hodin směrem na Olomouc a Prahu. Podobně pak večer zpět v pracovní dny a neděli bude zajištěn přípoj od expresu 549 Ostravan z Prahy s příjezdem několik minut po půl desáté večer na nový osobní vlak 23138 směrem do Štramberka. Odpolední přímé spojení z Ostravy do Příbora, Kopřivnice a Štramberku bude díky nově navázaným přípojům ve Studénce doplněno v pracovní dny o dva další spoje s rychlým přestupem. Konkrétně půjde o vlaky vyjíždějící z ostravského hlavního nádraží ve 14.50 a 16.50 hodin, na které bude čekat ve Studénce návazný přípoj Českých drah.

Martin Harák

Regionální doprava v JŘ 2020: Co se změní?



347.7

Počínaje 15. prosincem letošního roku se na tuzemské železnici odehraje velká rošáda. V krajích se výrazně změní tarify, změn dozná i jízdní řád a řada pokladen na nádraží se uzavře. České dráhy mají také v plánu leckde výrazně omladit vozidlový park. Co vše se mění a na co se při cestování vlakem připravit? Přinášíme přehled nejvýznamnějších novinek.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Cestující zažijí s platností jízdního řádu 2019/2020 největší změny za posledních několik let. Krajské samosprávy, coby objednatelé dopravní obslužnosti v regionech, totiž přichystaly řadu novinek. A České dráhy na ně zareagovaly. Jednotlivé regiony však mají rozdílné priority a změn v každém z nich je obrovské množství. Lidé budou moci například ve většině krajů využívat integrovaných dopravních systémů, které jsou, jak uvedl ředitel odboru regionální dopravy ČD Jiří Jeřeta, postavené na odlišných dopravních, odbavovacích, karetních i tarifních základech. Změny se odehrají i ve vozidlovém parku Českých drah. Kromě toho do hry nově vstupují i soukromí dopravci. ○

Tarif

Informace platné pro kraje Středočeský a hl. m. Prahu, Pardubický, Královéhradecký, Karlovarský, Vysočinu, Jihočeský a Moravskoslezský. Zde platí neto smlouvy, tedy ČD nesou rizika nákladů i tržeb.

- Ve vlacích ČD se bude jezdit Podle tarifu TR 10 ČD i integrovaných dopravních systémů (IDS). K vnitrokrájskému cestování bude možné využívat všechny linky dálkové dopravy, a to s jízdenkou ČD. V integrovaných spojích kategorie R dálkové dopravy i s tarifem IDS.
- V celém Karlovarském kraji i v přeshraničních vlacích do sousedních krajů platí TR 10. V rámci integrované dopravy (IDOK) platí tarif IDOK – nově odbavení pomocí In Karty ve všech pokladnách ČD v regionu a u všech průvodčích reg. vlaků v Karlovarském kraji.
- Na Vysočině existuje předpoklad spuštění IDS na jaře 2020. I nadále mohou cestující využívat tarify IDS příslušných krajů jako doposud. Nově se rozšíření zapojení vlaků ČD do IDS očekává na Vysočině na jaře 2020.
- Jiný dopravce nebude uznávat jízdenky ČD. V případě, že cestující přestupuje z vlaku ČD na spoj jiného dopravce, musí mít dva doklady – jízdenku ČD na úsek vlaku ČD a jízdenku jiného dopravce. Popřípadě může cestovat na tarif IDS, který uznávají všichni dopravci integrovaní v IDS.

V ostatních krajích ČD uzavřely brutto smlouvy, tj. dopravce nese pouze nákladové riziko, tedy případné zvýšení výdajů, které musí dopravce vynaložit na zajištění provozu. V Olomouckém, Libereckém, Plzeňském, Ústeckém, Jihomoravském a Zlínském, jsou tarify nastavené vždy odlišně a převážně zde platí krajské tarify, byť někdy – na vyžádání – dostanete i jízdenku ČD. Viz infoboxy.

Uzavřené pokladny ČD

Pokladny uzavřené k 15. 12. 2019*

Adamov zastávka, Bojkovice, Brno-Chrlice, Bylnice, Dobronín, Hovězí, Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov, Humpolec, Hustopeče u Brna, Chuchelná, Křenovice horní nádraží, Křižanov, Kunovice, Kynšperk nad Ohří, Louny, Milevsko, Moravská Nová Ves, Moravský Písek zastávka, Nová Role, Okříšky, Ostrožská Nová Ves, Paskov, Pelhřimov, Postoloprty, Příbryslav, Střelice, Šumice, Tlumačov, Valašské Klobouky, Valtice město, Velké Karlovice, Záhorovice, Žabčice, Žatec

* objednatelé si jejich servis neobjednali

Nákup jízdenky

- V případě, že ve výchozí stanici nebude pokladna, nákup jízdenky je stále možný ve vlaku, bez přírážky.
- Jízdenky s tarify jednotlivých krajů bude obvykle možné zakoupit v pokladnách ČD a u průvodčích ČD na území integrovaných dopravních systémů (IDS). V případě Libereckého kraje navíc v jízdenkovém automatu.
- Jihomoravský kraj: Na linkách S2 a S3 je od 1.1.2020 zaveden usměrněný nástup cestujících. Nemáte-li jízdenku, je nutný nástup do označeného vozu. Jízdenky s tarifem IDS JMK je možné zakoupit na pokladně ČD a u průvodčích (na území IDS JMK), a také v mobilních aplikacích Poseidon a Můj vlak.
- Plzeňský kraj: Jízdenky s tarifem IDP je možné do 30. 6. 2020 zakoupit v pokladně ČD v Plzni hl. n., od 1. 7. 2020 lze očekávat rozšíření možností prodeje IDP na pokladny ČD a zařízení u průvodčích ve vlaku.



Nová anebo modernizovaná vozidla

České dráhy pořídí nová vozidla pro Prahu a kraje Středočeský, Vysočina, Jihočeský, Plzeňský a Moravskoslezský (bližší info v přehledech). V následujících třech až čtyřech letech tak na železnici přibude více než 60 regionálních jednotek. K tomu dopravce doplní dalších více než 200, v cílovém stavu pak více než 300 modernizovaných vozidel, nicméně v různých stupních modernizace, protože každý kraj má zcela jinou preferenci a priority. Jediný Jihomoravský kraj si za dotační podpory programu OPD 2 nakoupí vlastní vozidla elektrické trakce. Motorová trakce v kraji ale zůstává bez jediné investice.

Názor Jiřího Jeřety, ředitele odboru regionální dopravy ČD

Obnova vozidel v regionální dopravě bohužel nemá, nejen díky rozdílným přístupům samosprávných krajů, jednotnou koncepci a je z pohledu kvality a stáří vozidel významně podhodnocená. Finanční možnosti krajů i dopravců jsou logicky limitované a koncepční a finanční podpora státu v rámci dopravní a finanční politiky prakticky až na výjimky (dobíhající OPD 2) neexistuje – téměř vše v obnově regionálních vozidel je aktuálně výsledkem obchodních jednání a odvahy a vůle jednotlivých objednatelů. Věc úplně neřeší ani dobrá finanční kondice ČD, které jsou připravené do obnovy vozidel investovat desítky miliard korun, nicméně kraje nemají dostatek prostředků pro budoucí úhradu z toho plynoucích odpisů či ostatních finančních nákladů.



Přehled změn

Olomoucký kraj (IDSOK)

Tratě

ČD opustí pouze trať 025 Hanušovice – Dolní Lipka (víkendový provoz).

Vozidlový park

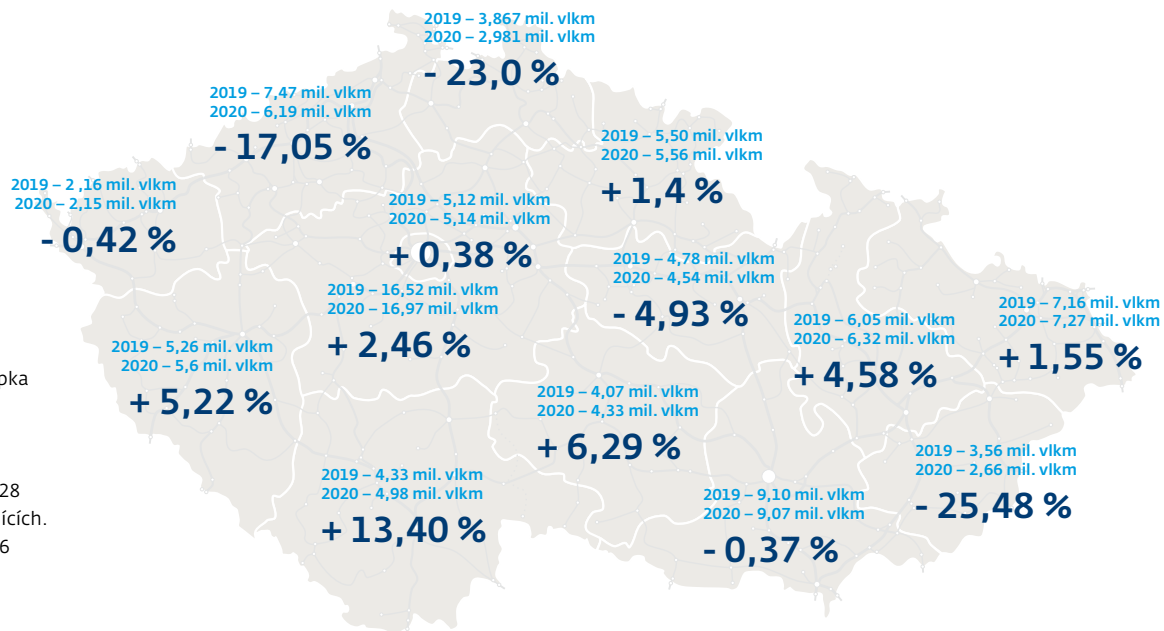
- ČD předpokládají, že od roku 2022 nasadí až 28 nových, elektrických jednotek pro 240 cestujících.
- Modernizace: 8x ř. 810, 5x ř. 814, 12x ř. VT 646 (2019–2022).

Tarif

- Cestující bude odbaven podle krajského tarifu IDSOK nebo podle tarifu dopravce TR10 (volba podle požadavku cestujícího).
- Dálkové vlaky ČD bude možné využívat k vnitrokrajskému cestování – vybrané spoje budou integrovány do IDSOK (linky R12, R13, R18, R27, Ex2 a doplňkové spoje R640+641 Olomouc-Hranice na Moravě a doplňkové spoje Ex 524+ Ex 525) v úseku Přerov – Zábřeh na Moravě.
- S jízdenkou ČD (podle tarifu TR 10 ČD) bude možné cestovat i v mezikrajských regionálních vlacích ČD (Os, Sp).
- Jiný dopravce nebude uznávat jízdenky ČD. V případě, že cestující přestupuje z vlaku ČD na spoj jiného dopravce, musí mít dva doklady – jízdenku ČD na úsek vlaku ČD a jízdenku jiného dopravce na úsek jiného dopravce. Popřípadě může cestovat na tarif IDSOK, který uznávají všichni dopravci integrovaní v IDSOK.
- V rámci integrovaných spojů s použitím dokladu IDSOK je možný přestup. Jízdenka ČD je však platná pouze ve vlacích ČD a při přestupu na jiného dopravce je nutný jeho doklad.

Jízdní řád

- Možnost odbavení podle tarifu IDSOK až do Břestu a Hulína.
- Víkendový pár spěšných vlaků Olomouc hl.n. – Jeseník pojedou o 1 hodinu později.
- Ranní spěšný vlak ze Šumperka ve 4:49 bude pokračovat z Olomouce do Brna hl.n. jako rychlík R 916.
- V pracovní dny ve 20:56 pojedou z Olomouce hl.n. spěšný vlak do Šumperka (přij. ve 21:41), který bude přímým pokračováním rychlíku R 915 z Brna hl.n. (odj. v 19:18).



Regionální výkony v krajích (vlkm) v roce 2019/2020 a procento změny

Karlovarský kraj (IDOK)

Tratě

Provoz beze změn

Vozidlový park

ČD plánují pořízení 4 el. jednotek pro 160 cestujících (Karlovy Vary – Cheb – Plzeň).

Tarif

V celém kraji i v přeshraničních vlacích do sousedních krajů platí TR 10. V rámci integrované dopravy (IDOK) platí tarif IDOK. Nově odbavení pomocí In Karty v pokladnách a vlacích ČD v kraji.

Jízdní řád

Nově zaveden v pracovní dny osobní vlak z Karlových Varů (odj. v 17:13) do Chebu (přij. v 18:04). Výrazné změny JŘ včetně navýšení vlkm nastanou po zavedení společné linky Karlovarského a Plzeňského kraje.

Pardubický kraj (IREDO)

Tratě

- ČD opouští trať 024 Ústí n. Orlicí – Mlýnický dvůr včetně odbočky do Miedzylesie (PL) a 025 Dolní Lipka - Hanušovice.
- Odsouhlaseny čekací doby nejen v Ústí nad Orlicí. Soukromý dopravce bude čekat na pozděně rychlíky obvykle 5 minut. Stejná čekací doba je plánovaná i u ostatních vlaků ČD.

Vozidlový park

- ČD nakoupí 7 motor. jednotek pro 120 cestujících (2022).

- Modernizace pro trať 238 Pardubice – Havl. Brod: 16x ř. 814, 8x ř. 810, 16x ř. Bdmtee, 7x ř. Bfhpvee. Od roku 2021 konverze el. jednotek ř. 440 na ř. 640.

Jízdní řád

Rozšíření nabídky spěšných vlaků na trati 020 z Chocně na Náchodsko s návazností na rychlíky z/do Brna. Navýšení objednávky os. vlaků mezi Českou Třebovou a Letovicemi.

Jihočeský kraj (IDS JK, JIKORD)

Tratě

Beze změn

Vozidlový park

- ČD nakoupí 10 el. jednotek pro 160 cestujících a 7 motor. jednotek pro 120 cestujících. Zároveň chtějí pořídit vhodné vozidlo pro Bechyňku.
- Modernizace 7 jednotek ř. 814, 4 vozy ř. Bdmteeo.

Jízdní řád

- Nové spojení Blatná – Beroun.
- Nové vlaky v Č. Bud. – Zliv – Dívčice.
- Rychlé spojení Č. Bud. a J. Hradce rozšířenou nabídkou spěš. vlaků.
- Nové spěš. vlaky (Tábor – Strakonice v prac. dny).

Moravskoslezský kraj (ODIS)

Tratě

Beze změn

Vozidlový park

- ČD nakoupí až 16 el. jednotek pro 240 cestujících a dvě el. jednotky pro 160 cestujících (2023). Pořídí i pět netrakovních push-pull souprav ř. 842 + Bdtm.
- Modernizace: 12x ř. 471, 14x ř. 810, 14x ř. 814, 6x ř. 842, 10x ř. BDTax.

Jízdní řád

- Zavedení Štramberského expresu v úseku Štamberk – Ostrava hl.n. (4 páry spěš. vlaků).
- Dalším výrazným zlepšením je zavedení spěšného vlaku Sp 1602 již z Třince do Ostravy hl.n.
- Až do Ostravy hl.n. pojedou i vybrané spěšné vlaky z Českého Těšína, resp. Návší.
- z Ostravy-Svinova denně ve 23:07 nový vlak do Havířova (23:30).

Kraj Vysočina (VDV)

Tratě

Beze změn

Vozidlový park

- ČD nakoupí 6 el. jednotek pro 160 cestujících a 9 motorových jednotek pro 120 cestujících (2023)
- Modernizováno bude 10 motor. jednotek ř. 814.

Jízdní řád

- Přímé vlaky Havlíčkův Brod – Leděč nad Sázavou. V Leděči nad Sázavou vznikne nový přestupní bod na vlaky Leděč nad Sázavou – Zruč nad Sázavou – Čerčany.
- Přímé vlaky Jihlava – Tábor a vložené vlaky v úseku Pelhřimov/Pacov až Tábor. Dva páry vlaků v ranní a odpolední špičce pojedou v pracovní dny přes Jihlavu až do Dobronína.
- Od hranic kraje do Počátků-Žirovnice – obsluha pouze dvěma páry osobních vlaků v pátek a třemi páry o víkendech s konečnou stanicí Počátky-Žirovnice.
- V úseku Počátky-Žirovnice – Horní Cerekev dochází k úplnému zrušení osobní regionální dopravy.
- V úseku Horní Cerekev – Jihlava pojedou v prokladu s dálkovými vlaky ve dvouhodinovém intervalu přímé osobní vlaky Tábor – Jihlava a vlaky Horní Cerekev – Jihlava. Rychlíky zde nově obsluhují i stanici Batelov a zastávku Dolní Cerekev.
- Úsek Jihlava – Havlíčkův Brod bude nově obsluhován celodenně v hodinovém taktu.
- Přímé vlaky v úseku Havlíčkův Brod – Kostelec u Jihlavy – Telč (– Slavonice).
- Trať 240 (Brno –) hranice kraje – Náměšť nad Oslavou – Okříšky – Jihlava se dělí na obsluhované úseky: V úseku od hranic kraje po Rapotice bude obsluha zajištěna celodenně v hodinovém taktu. V úseku Rapotice – Náměšť nad Oslavou pojedou vlaky celodenně ve dvouhodinovém taktu.

Královéhradecký kraj (IREDO)

Tratě

- ČD přestávají provozovat osobní vlaky na trati 030 Liberec – Stará Paka a vybrané spoje na trati 046 Stará Paka – Lomnice n. Popelkou, kde zůstanou dva páry vlaků.
- Návaznost na ostatní vlaky (vč. soukromých dopravců) bude zajištěna.

Vozidlový park

- ČD plánují v roce 2023 nasazení nových čtyř el. jednotek pro 240 cestujících. Výhledově pak 11 motor. jednotek pro 120 cestujících a 4 el. jednotky pro 160 cestujících.
- ČD modernizují 16 jednotek ř. 814, 18 ř. 854. 16 Bdt n a 8 Abfbrdtn. Od roku 2021 je plánovaná konverze jednotek ř. 440 na ř. 640.

Jízdní řád

- Sp vlaky Dobruška zajišťující přímé spojení Broumovska a Náchodska s krajským městem ve špičkách prac. dnů. 5 párů Sp vlaků Náchod – Choceň.
- Sezonní víkendové posílení dopravy na trati 047 Teplice nad Metují – Adršpach (int. 30 min.).

Jihomoravský kraj (IDS JMK)

Tratě

Beze změn

Tarif

- Jízdné bude výhradně vypočítané z tarifu IDS JMK.
- K vnitrokrajskému cestování bude možné využít i dálkové vlaky ČD (linky R9, R11, R12, R13, R19).
- V mezikrajských relacích bude možné cestovat na jízdné s tarifem TR10 ČD, na jízdní doklady IDS JMK pouze na území IDS JMK, které na vybraných územích přesahuje do jiných krajů.



- Na vlak jiného dopravce je přestup možný, ale pouze s jízdenkou IDS JMK.

Vozidlový park

V rámci ČD beze změn. Kraj nakoupí vlastní vozidla elektrické trakce.

Jízdní řád

- Znovuzavedení dopravy na trati Hrušovany u Brna – Židlochovice.
- Zavedení spěš. vlaků Znojmo – Okříšky.
- Více osobních vlaků z Břeclavi a Znojma do Vídně.

Liberecký kraj (IDOL)

Tratě

Os. vlaky ČD nebudou jezdit v úsecích Semily – Stará Paka a Plavy – Železný Brod. Návaznost je garantovaná vždy v Liberci, Turnově, Železném Brodě a České Lípě.

Tarif

- Cestující se budou přednostně odbavovat podle tarifu IDOL, ale uznávána bude na požádání cestujícího také jízdenka ČD.
- Dálkové vlaky ČD bude možné využívat k vnitrokrajskému cestování – vybrané spoje budou integrovány (linky R14a a R14b).
- S jízdenkou ČD (dle tarifu TR 10 ČD) bude možné cestovat i v mezikrajských reg. vlacích ČD (Os, Sp).
- Jiný dopravce nebude uznávat jízdenky ČD. V případě, že cestující přestupuje z vlaku ČD na spoj

jiného dopravce, musí mít dva doklady – jízdenku ČD na úsek vlaku ČD a jízdenku jiného dopravce na úsek jiného dopravce. Popřípadě může cestovat na tarif IDOL, který uznávají všichni dopravci integrování v IDOL.

- V rámci integrovaných spojů s použitím dokladu IDOL na kartě OPUSCARD je možný přestup bez omezení. Papírová jízdenka ČD je však platná pouze ve vlacích ČD a při přestupu na jiného dopravce je nutný jeho doklad.

Vozidlový park

beze změn

Jízdní řád

- Přímé spojení Os Mladá Boleslav hl.n. – Rumburk v 2hodinovém taktu (dosud jen Ml. Boleslav – Svor).
- Ztráta přímého spojení Praha – Harrachov.

Ústecký kraj (DÚK)

Tratě

- ČD opouští tratě 123 (Most – Žatec západ), 124 (Lužná u Rakovníka – Chomutov), 126 (Most – Rakovník), 131 (Ústí nad Labem – Úpořiny – Most), 137 (Chomutov – Vejprty – Cranzahl).
- Na trati 073 zůstává jeden ranní vlak (4:50 z Děčína do Litoměřic), na trati 133 jeden pár – přímý školní spoj z Jirkova do Kadaně.

Tarif

- Cestující se budou přednostně odbavovat podle tarifu DÚK, ale uznávána bude i jízdenka ČD.



- Dálkové vlaky ČD bude možné využívat k vnitrokrájskému cestování – vybrané spoje budou integrovány do DÚK (linky R14b, R15, R20, R23).
- S jízdenkou ČD (podle tarifu TR 10 ČD) bude možné cestovat i v mezikrajských reg. vlacích ČD (Os, Sp).
- Jiný dopravce nebude uznávat jízdenky ČD. V případě, že cestující přestupuje z vlaku ČD na spoj jiného dopravce, musí mít dva doklady – jízdenku ČD na úsek vlaku ČD a jízdenku jiného dopravce na úsek jiného dopravce. Popřípadě může cestovat na tarif DÚK, který uznávají všichni dopravci integrovaní v DÚK.

Vozidlový park

ČD kvůli změně napájecí sítě počítají s konverzí el. jednotek ř. 440 na ř. 640. Dále plánují modernizaci 8 ks osobních vozů ř. Bdt.

Jízdní řád

- Vlaky vedeny el. trakcí až do Litvínova.
- V úseku Ústí nad Labem – Chomutov – Klášterec nad Ohří navýšení počtu Sp vlaků linky U51 v pr. dny.
- Navýšení počtu víkendových Sp vlaků linky T8 (jeden pár pojede z Děčína).

Středočeský kraj a hl. m. Praha (PID)

Tratě

ČD nebudou provozovat reg. dopravu na tratích č. 124 (Lužná u Rakovníka – Žatec – Chomutov), 126 (Rakovník – Louny – Most). Veškeré přípoje operativně řeší dispečink PID.

Vozidlový park

- Obnova parku je průběžná. ČD plánují nákup čtyř elektrických jednotek pro 160 lidí (2022), dále nákup až 44 motorových jednotek pro 120 cestujících (od 2022). Výhledově je v plánu pořízení až 22 el. jednotek pro 240 cestujících a až 60 el. jednotek pro 400 cestujících.
- ČD modernizují 16 motor. vozů ř. 810, 49 jednotek ř. 814.2 a vybrané přívěsné vozy. Od roku 2020 postupně zmodernizuje 71 jednotek ř. 471.

Jízdní řád

- 2 nové spěšné vlaky Praha – Mladá Boleslav hl. n.
- Osobní vlaky Beroun – Březnice – Písek budou v Březnici rozlomeny a rameno bude Beroun – Březnice – Blatná (případně až Strakonice), ve směru Protivín bude v Březnici zajištěn přípoj.

Zlínský kraj (TZK)

Tratě

- ČD opouští regionálními spoji tratě č. 280 v úseku Vsetín – Horní Lideč – Střelná, č. 282 Vsetín – Velké Karlovice, č. 283 Horní Lideč – Bylnice a č. 341 Uherské Hradiště – Vlárský průmysk (Újezdec u Luhačovic – Luhačovice).
- Přípojové vazby regionálních vlaků tvoří jeden celek a vlaky na sebe čekají dle stanovených čekacích dob.

Tarif

- Uvnitř kraje budou uznávány jízdenky výhradně podle tarifu TZK.
- V dálkových vlacích ČD budou uznávány jízdenky ČD. Vybrané spoje dálkové dopravy budou od 15. 12. 2019 integrovány do Dopravního systému Zlínského kraje (DSZK) na území DSZK a bude v nich uznáván také tarif TZK – linky R13, R18, Ex2.
- S jízdenkou ČD bude možné cestovat ve vlacích ČD (podle Tarifu TR 10 ČD) i v mezikrajských relacích. Pokud cestující přestupuje při mezikrajské cestě uvnitř kraje z vlaku ČD do vlaku jiného dopravce, musí mít dva doklady – jízdenku ČD na úsek vlaku ČD a jízdenku jiného dopravce.
- Přestup na vlaky jiného dopravce je možný v rámci železničních spojů zařazených do TZK.

Vozidlový park

Obnova vozidlového parku ČD v tomto kraji nenastane.

Jízdní řád

- Většina vlaků pojede denně.
- Zavedení nových vlaků ve špičce i ve večerních hodinách.
- Nové vlaky pojedou v relaci Přerov – Zlín nebo Přerov – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou a zpět.

Plzeňský kraj (IDP)

Tratě

- Na trati 186 (Svojsín – Bor) nadále není objednáno žádný vlak ČD (objednávka nebyla už ani vloni).

Tarif

- Budou uznávány jízdenky především podle tarifu IDP, od 15. 12. 2019 existují pouze časové jízdenky IDP, od 1. 7. 2020 plánuje kraj zavést i jednotlivé jízdné IDP. Uznávány budou také jízdenky ČD (jednotlivé i časové, síťové). Do 30. 6. 2020 budou platit všechny jízdenky ČD na všech relacích, od 1. 7. 2020 pouze vybrané, respektive všechny na mezikrajské relace.
- Dálkové vlaky ČD s jízdenkou ČD bude možné využívat i k vnitrokrájskému cestování (linky R11, R16, Ex6 – větve na M. Lázně).
- V mezikrajských relacích je uznáván vždy tarif TR 10 ČD nebo tarif IDP (pouze v obvodu IDP na území sousedních krajů).
- V rámci integrovaných spojů s použitím dokladu IDP je přestup možný. Jízdenka ČD je platná pouze ve vlacích ČD a při přestupu na jiného dopravce je nutný doklad jiného dopravce.

Vozidlový park

ČD průběžně omlazují vozidlový park (např. nákup jednotek ř. 650), plánují další nákup jedenácti elektrických jednotek pro 160 cestujících (2021).

Jízdní řád

- Nově vedeny některé Os vlaky jako průjezdné ze směru v trase Beroun – Plzeň – Klatovy a zpět.
- Nové vlaky Pobežovice – Staňkov – Holýšov a zpět jako přípoje na/z Západního expresu
- Zaintegrované vlaky IC Plzeň – Mar. Lázně.

City Airport Train: z centra na letiště za pár minut



Zatímco Praha už více než pětadvacet let diskutuje o stavbě rychlodráhy z centra města na Letiště Václava Havla v Ruzyni a ještě řadu let bude trvat, než bude toto spojení zprovozněno, Vídeň letos oslavila už 15 let provozu expresní linky City Airport Train, zkráceně CAT. Do provozu byla uvedena v jízdním řádu pro rok 2004. Prvně tedy na trať vyrazila už 14. prosince 2003.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Wikipedia

Za účelem přípravy a realizace projektu založily v únoru 2002 spolkové železnice ÖBB (49,9%) a firma Flughafen Wien AG (50,1%) společný podnik City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. Cílem bylo nabídnout nové rychlé a komfortní spojení mezi centrem Vídně a letištěm ve Schwechatu včetně odbavení na let už ve městě. Za tím účelem byl zřízen na stanici Wien-Mitte, dnes v areálu obchodního centra The Mall, pod kterým se nádraží nachází, moderní letecký odbavovací terminál. Tam se lze přímo odbavit až na 80% letů včetně zavazadel.

Za patnáct let 16 milionů cestujících

Cestující pak využijí upravené příměstské patrové soupravy o třech vozech, z toho je jeden řidič. Interiér je speciálně upravený pro zvláštní účely leteckých cestujících: nabízí 243 míst k sezení, velké prostory pro uložení zavazadel, je vybavený wi-fi připojením k internetu, elektrickými zásuvkami nebo zábavním portálem. Další služby poskytuje společnost na terminálech. Trakci zajišťují lokomotivy Taurus. Vlaky jezdí od rána přibližně od půl šesté téměř do půlnoci v půlhodinových intervalech a mají jízdní dobu 16 minut.

Navzdory poměrně vysoké ceně 11 nebo 12 eur podle místa nákupu - zvýhodněný je nákup online a dražší pořízení v automatu - a mnoha možnostem cestování na vídeňské letiště je projekt považován za úspěšný. Loni dosáhl nejlep-

šího hospodářského výsledku v historii s tržbami 13,3 milionu eur a EBIT ve výši 2,8 milionu eur. Počet cestujících stoupl z počátečních 600 tisíc za rok až na 1,6 milionu a celkově bylo za 15 let přepraveno 16 milionů klientů. Projekt hodnotí pozitivně i spolkový ministr dopravy Norbert Hofer. „CAT je úspěšný model z hlediska veřejné dopravy. Je to pohodlné spojení z města na letiště. Tím je skutečnou pobídkou využít veřejnou dopravu místo auta.“

CAT má přitom velmi silnou konkurenci. Vedle taxi a několika letištních autobusů z různých míst Vídně lze cestovat i dalšími dvěma železničními systémy. Městskou rychlodráhou a dálkovými vlaky.

Na letiště jezdí také S-Bahn a railjety

Vídeňská Schnellbahn, jež dnes používá v německy hovořících zemích obvyklou zkratku S-Bahn, vznikla v roce 1962 a postupně byla rozšiřována na tratě ve Vídni a v jejím okolí. Na letiště zamířila už v 70. letech minulého století a v roce 1977, v souvislosti s výstavbou nové pří-



ZJEDNODUŠENÉ ODBAVENÍ

City Airport Train (CAT) je vlak spojující mezinárodní letiště ve Vídni s centrem města (s dopravním terminálem Wien Mitte) za pouhou čtvrt hodinu jízdy. Nabízí četné doplňkové služby jako City Check-In s odbavením zavazadel. Jednotlivé spoje ze City Air Terminal vyjíždějí v pravidelném intervalu 30 minut denně od od 6:09 do 23:39 hodin. Pokud je vybrána letecká společnost odbavena na terminálu, cestující mohou po předložení platné jízdenky pro CAT odevzdat zavazadlo a dostanou palubní lístek. Tím odpadá check-in a odbavení zavazadel na letišti a lidé mohou jít přímo na bezpečnostní kontrolu. Vlaky CAT nabízí široké uličky, dostatek zavazadlového prostoru, bezplatné wi-fi, elektrické zásuvky a televizní obrazovky ve vlaku, které zákazníkům poskytují informace o Vídni. Ve vlaku a na stanicích jsou zdarma k dispozici různé německé a anglické noviny a časopisy. CAT je poháněn trakčním proudem s nulovými emisemi ze 100% obnovitelné energie (92% vodní energie, 8% větrná energie).

stávací a vzletové dráhy, byla část trasy přeložena do nového tunelu a železničního terminálu. Od té doby byl zaveden také hodinový interval S-Bahn do města.

V současnosti tuto trasu obsluhuje linka S7, která kopíruje trasu CAT mezi centrem Vídně a letištěm. Na severu města pokračuje do Florisdorfu, Mistelbachu, a některé spoje zajíždí až do Laa an der Thaya na hranicích s naší republikou. Na opačnou stranu pokračují některé spoje do Wolfsthalu nedaleko Bratislavy.

Cesta linkou S7 trvá z centra města na letiště 23, respektive 25 minut podle směru jízdy a oproti CAT je podstatně levnější. S-Bahn přijde pouze na 4,20 euro včetně celé veřejné dopravy na území velké Vídně. Za tuto cenu tak lze dojet z jakékoliv části rakouské metropole až na letiště ve Schwechatu.

Nejmladší možností je cestovat vlakem přímo mezi hlavním vlakovým nádražím a vídeňským letištěm. Zde jsou k dispozici každou půlhodinu rychlovlaky railjet, které pokračují po Westbahn ve směru Linec, Salcburk a případně ještě dál na západ. Cesta mezi letištěm a městem jim trvá pouhých 15 minut a na hlavním nádraží jsou zajištěny přípoje i na další vlaky, například do Villachu.

Zvláštností těchto vlaků je i code-sharingový provoz mezi ÖBB a Austrian Airlines, kdy vlaky railjet jsou mezi Salcburkem, Lincem a vídeňským Schwechatem vedeny také jako letecké spoje provázané s dalšími lety. Stejný spoj s odjezdem ze Salcburku v 6:01 hodin a příjezdem na letiště ve Vídni v 8:57 hodin najdete v letovém řádu Austrian Airlines jako „let“ OS 3548 a v jízdním řádu ÖBB jako vlak rjx 761. Podobná spolupráce funguje i u dalších leteckých a železničních společností například v Německu, Francii nebo v Belgii a ukazuje na trend intermodální dopravy vlak-letadlo při cestách na kratší, několik set kilometrů dlouhé trasy. ○



Švýcarské železnice řeší, jak dál s ETCS

Švýcarský Spolkový drážní úřad (BAV) letos všem provozovatelům dopravní cesty a dopravcům předložil obsáhlý výklad k jednotnému vlakovému zabezpečovači ETCS. Švýcarsko je v zavádění ETCS v Evropě na špici. Díky jeho plošnému rozšíření může být celá síť standardního rozchodu od roku 2018 pojížděna již jen s jedním vlakovým zabezpečovačem v úrovni 1, tedy se zachováním návěstidel. Další postup při vybavování vozidel na úroveň 2 má být v příštím roce znovu posouzen s ohledem na technologický vývoj.

Martin Hájek | Foto: Martin Harák

Ve strategii zavádění ETCS z roku 2011 Spolkový drážní úřad původně předpokládal, že celá švýcarská železniční síť bude úspěšně převedena na úroveň 2, tedy se signalizací na stanoviště strojvedoucího bez vnějších návěstidel, k roku 2025. Podmínkou bylo, aby do té doby byla všechna vozidla vybavena mobilní částí zabezpečovače ETCS. Proto musí nově dodávaná vozidla od roku 2014 být vybavována zabezpečovačem ETCS na úroveň 3 (nejméně verze 3.4.0). Zabezpečovač v úrovni 2 je nyní využíván na nově postavené tratě Rothrist – Mattstetten, v základnových tunelech Lötschberg a Gotthard a také tunelu Ceneri, který je nyní ve výstavbě, a to včetně přílehlých tratí a některých dalších úseků.

Pro další rozvoj ETCS je však nutné, mimo jiné kvůli nesplněným očekáváním, přepracovat dosavadní provozní postupy a posoudit technologické možnosti všech předpokládaných inovací. S ohledem na úspěšné celoplošné vybavení sítě v úrovni ETCS 1 a rychle se měnící technické specifikace rozhodl Spolkový drážní úřad BAV provést obsáhlý rozbor. V roce 2020 má rozhodnout o dalším postupu ve strategii zavádění ETCS. Do tohoto rozhodnutí nebudou činit žádné kroky v rozšiřování



ní tratí na úroveň 2. Výjimkou jsou úseky tratí, kde to nepovede k dodatečným požadavkům na vybavení vozidel, neboť povinnost vybavit všechna vozidla mobilní částí ETCS do roku 2025 byla zastavena. Je proto nutné na evropské úrovni řešit náhradu drážního komunikačního systému GSM-R systémem FRMCS (Future Railway Mobile Communication System). Navíc se švýcarská železniční odborníci zabývají programem SmartRail 4.0, který prověřuje další technologické možnosti na železnici. Teprve poté Spolkový drážní úřad posoudí, jak bude dále pokračováno v programu SmartRail 4.0, a rozhodne o dalším rozvoji ETCS ve Švýcarsku.

Stav na konci roku 2018

Na evropské úrovni je náhrada GSM-R novým systémem FRMCS již v přípravě. Jsou pro to dva důvody. Prvním je, že dodavatelé GSM-R budou podporovat technologie druhé generace (2G) pouze do roku 2030, a druhým, že technologiemi 2G nemohou být pokryty budoucí požadavky digitalizace. Převzetí požadavků komunikačního systému FRMCS do specifikací Řízení, zabezpečení a signalizace vlaku (TSI CCS) se předpokládá v roce 2022. V té době vstoupí v účinnost opět nová úroveň ETCS. Spolkový drážní úřad vychází z toho, že odpovídající zařízení, tedy mimo jiné vlakové komunikátory a mobilní části ETCS, budou k máni zhruba od roku 2025. V rámci programu SmartRail 4.0 hledají Švýcarské spolkové dráhy řešení pro náhradu důležitých a podstatných dopravních systémů, jako jsou například stavědla, řídicí systémy nebo vybavení vozidel. Aby se zabránilo neefektivním finančním nákladům v souvislosti s dalším vývojem ETCS a zaváděním FRMCS, rozhodlo se, že vozidla nevybavená mobilní částí ETCS nemusejí být do roku 2025 dovybavena na úroveň 3, nesmějí však být nasazována na tratích vybavených v úrovni zabezpečení 2. Navíc nově dodávaná vozidla musí být i nadále vybavena pro úroveň ETCS 3. ◉

(Zdroj: Eisenbahn-Revue International 4/2019)

Z Košic do Mukačeva motorákem

Vyrazit z Košic na Ukrajinu obyčejným motorákem? Ne, není to nápad nudícího se cestovatele, který už jen z čirého rozmaru hledá další nevšední zážitky, jimiž by se mohl chlubit kamarádům. Reálné obrysy této myšlenky v létě dala novinka v železničním spojení našich východních sousedů a někdejších partnerů ve společném státě. Ano, ze Slovenska se skutečně dá na Ukrajinu pohodlně dojet přímým vlakem. Rozhodl jsem se jej vyzkoušet na vlastní kůži.

Petr Kuneš | Foto: autor, Shutterstock

V palubním časopisu Českých drah ČD pro vás mě letos v létě zaujala informace, že slovenské železnice zahájí provoz na trati z Košic do Mukačeva. Připomnělo mi to, jak mi otec kdysi vyprávěl, že ve 30. letech cestoval až na nejvýchodnější konec tehdejšího Československa – do Jasine, mezi válkami součásti Podkarpatské Rusi (dnešní Zakarpatské Ukrajiny). Cesta dlouhá 1 053 km mu tehdy trvala 18 hodin 20 minut – tenhle údaj jsem našel v zajímavém článku časopisu Železničář z roku 2013. Podle otcových vzpomínek cestovali účastníci zájezdu 3. třídou „na sedačku“, tedy zřejmě na dřevěných lavicích.

Po stopách otce

Zpráva o vlakovém spojení do druhého největšího města Zakarpatí mě inspirovala k nápadu podívat se tak trochu po tatínkových stopách.

Na Zakarpatské Ukrajině jsem sice byl začátkem 80. let, ale v podstatě jen v Užhorodu. Stopy předválečného Československa tam bylo ale vidět všude: nemocnice a školy s výrazným stylem československých architektů té doby. Provázela nás tehdy průvodkyně, která s láskou vzpomínala na české učitele v předválečném místním gymnáziu.

Rozhodl jsem se tedy vyzkoušet vlakové spojení do Mukačeva z Košic a velmi krátký, pouze třídní výlet spojil s návštěvou východoslovenské metropole, kde jsem také nebyl už mnoho let. Musím konstatovat, že Košice v průběhu let doznaly značných změn k lepšímu – krásné historické centrum dnes vítá návštěvníky v tom nejlepším světle. Přenocování v hotelu mi navíc dodalo sílu k pokračování cesty.



Hrad Palanok je nejvýznamnější památkou Mukačeva.



Pohled na jeden z kostelů v centru města

Čtyři hodiny v motoráku

Regionální rychlík Železničnej spoločnosti Slovenska RR 960 odjíždí z Košic přes Čiernou nad Tisou a Čop do Mukačeva v 9 hodin ráno. Jízdní řád si ponechává na cestu dlouhou přibližně 150 km téměř 4 hodiny. Jde o motorovou jednotku řady 813-913 – dva propojené vozy. Na slovensko-ukrajinské hranici se odehrává korektní pasová a celní kontrola obou stran, celník ostatně tuší, že několik takových „bláznů“ jako já nevezve žádný kontraband. Mezi cestujícími převládají čeští a slovenští turisté směřující hlavně do Koločavy: slavný román Ivana Olbrachta o loupežníkovi Nikolu Šuhajovi, jehož podle pověsti nezranila žádná kulka, zná zřejmě i mladší generace. Během cesty

na ukrajinském území projíždí vlak obcí Baťovo. Její název byl v éře bývalého SSSR změněn a vrátil se až po vzniku samostatné Ukrajiny před 30 lety. V místě se zachoval Baťův dům a další stavby vybudované z prostředků sponzorů ve 20. až 30. letech minulého století.

Zajistíte-li si předem v cíli výletu – Mukačevu – ubytování, můžete najít dobrý hotel s cenou noclehu výrazně nižší než v našich podmínkách. Kurs ukrajinské hryvny vůči euru je nyní přibližně 28 hryven za euro a 25 za USD. Poměr k české koruně je téměř 1:1, mírně ve prospěch koruny. Samo město je symbiózou rodinných domků, nám pochopitelně velmi dobře známé panelové výstavby a převážně nově vybudovaných pravoslavných kostelů s pozlacenými, do daleka svítícími báními. Hlavní pamětihodností města je zdaleka viditelný hrad Palanok, vzdálený asi půl hodiny cesty z města do kopce. Navštěvují ho prý hlavně Maďaři – je totiž spojený s jejich historií. Ve městě najdeme i ulici pojmenovanou po partnerském Prešovu (Prjašivka), v České republice je partnerským městem Pelhřimov.



Mukačevská radnice v centru města. Novogotická stavba byla dokončena v roce 1904.

Pro našince jsou místní ceny nadmíru přijatelné. Najít restauraci s proslulým ukrajinským borščem se mi bohužel nepodařilo, zato na nábřeží řeky Latorice funguje slušná gruzínská hospoda. Komu se nechce chodit po městě pěšky, může využít taxi za ceny opravdu lidové. Ve městě se lze domluvit nejlépe ruštinou, kterou zná téměř každý, ale ani čeština nebo slovenština nejsou problém: snad každý druhý obyvatel,

s nímž se dostanete do kontaktu, pracoval či pracuje u nás. V důsledku odchodu hlavně mladých klesl počet obyvatel Mukacheva v posledních letech podle statistik pod 80 tisíc.

Zpět starou Karosou

Třetí den jsem pro zpáteční cestu do Košic zvolil z časových důvodů ukrajinský linkový autobus – byla to stará Karosa. Cena jízdného se téměř shodovala s vlakem s místenkou, tedy 8 eur. V Užhorodě je plánovaná půlhodinová přestávka, během které si cestující mohou zakoupit občerstvení a využít WC – autobus také má zařízení pochopitelně nemá. Na hranice Užhorod/Vyšné Nemecké – tedy do Evropské unie – je to už co by kamenem dohodil, ale pasažery tu čekalo půldruhé hodiny dlouhé čekání a důkladná prohlídka zavazadel slovenskými celníky, hledajícími cigarety či alkohol, které se tu dost často pašují. Tomu už jsme v schengenském prostoru dávno odvykli! Podle svědectví mladých spolucestujících z východu Slovenska, kteří tu jezdí častěji, odbavení osobních aut prý trvá až čtyři hodiny.

A jsme šťastně zpět v Košicích. Turistu z Česka čeká ještě cesta pohodlným vlakem směr Praha. Z vlastní zkušenosti doporučuji Pendolino, které zdolá cestu za sedm hodin a má bufetový vůz s velkým výběrem i teplých jídel za příjemnou cenu a také bezplatnou nabídku českých i slovenských novin.

Kdo ještě na Zakarpatské Ukrajině nebyl, ať neváhá. Nechte si ale na výlet více času než autor těchto řádek. ○



Skupinka turistů, s nimiž otec autora tohoto textu cestoval ve 30. letech 20. století až do Jasiny.

NEJZÁPADNĚJŠÍ OBLAST UKRAJINY

Zakarpatská Ukrajina je nejzápadnější administrativní oblastí Ukrajiny, v podstatě je totožná s někdejší Podkarpatskou Rusí. Obyvatelé jsou převážně Ukrajinci a Rusíni, jejichž jazyk jako svébytný země neuznává, na rozdíl třeba od Slovenska. Žije tu i početná maďarská menšina. Sousedí s Polskem, Slovenskem, Maďarskem a Rumunskem. Území bylo po celá staletí součástí uherského království – i dnes je tu maďarská menšina výrazná. Za zlatou éru je považováno dvacetiletí v rámci meziválečného Československa, po další více než čtyřicetiletí byla spíše periferií tehdejšího Sovětského svazu až do jeho rozpadu. Příslušníci početné židovské komunity převážně zahynuli za 2. světové války.



Spojení zajišťují motorové jednotky řady 813-913.

OBYVATEL UBÝVÁ

Mukačevo leží v údolí řeky Latorica v Zakarpatské oblasti na západě Ukrajiny, v období meziválečného Československa bylo součástí Podkarpatské Rusi. Je administrativním centrem okresu Mukachevo, který jej obklopuje. Samotné město však tvoří samostatnou správní jednotku. V roce 1989 ve městě žilo 85 000 obyvatel, při sčítání roku 2001 to bylo 82 346 lidí, údaje z roku 2004 počet obyvatel uvádí číslo 77 300. Obývají ho především Ukrajinci a Rusíni, kteří ale nejsou na Ukrajině uznáváni jako samostatná menšina. Je zde také četná maďarská minorita, Židé, Němci a Romové. Mezi nejvýznamnější památky patří hrad Palanok, který sehrál důležitou roli v protihabsburských povstáních. Dále je zde možné navštívit klášter ze 14. století. Mukachevo je silničním uzlem Zakarpatské oblasti a významnou stanicí na železniční trati Lvov – Stryj – Čop spojující Lvov se Slovenskem a Maďarskem.



Úzkorozchodné parní vlaky. Právě kvůli nim se jezdí na Rujánu. Na snímku speciální parní vlak pro cyklisty veze na plošinovém voze i parní lokomotivu z opravy.

Z dějin Stralsundu aneb vstupní brána na Rujánu

Německé hanzovní město Stralsund bylo nejvýznamnějším baltským střediskem Předního Pomořanska a stalo se jakýmsi pomyslným „hlídačem“ spojení s ostrovem Rujána (Rügen). Přes toto přímořské město jezdívalo na Rujánu do konce 80. let minulého století i mnoho turistů z bývalého Československa, aby okusili studené vody Baltského moře. My si připomeneme kolejovou dopravu tohoto města k nedávnému výročí příjezdu prvního vlaku.

Jan Dvořák | Foto: autor a jeho sbírka, Wikipedia

Založení Stralsundu se datuje do roku 1234 na místě starší slovanské osady Stralow. Zdejší slovanské osídlení připomíná i název pět kilometrů vzdálených malých přímořských lázní Devín. Později se sem začali stěhovat němečtí obchodníci. Stralsund od počátku 14. století obchodoval s mnoha městy v západní, severní i východní Evropě a již od 17. století měl pravidelné lodní spojení se Švédskem. Od třicetileté války až do roku 1815, kdy připadl Prusku, patřil skoro 200 let Švédům.

Ze středověkého opevnění se dochovaly brány Kniepertor z počátku 14. století v severní části starého městského jádra a Kütertor z roku 1446 na západním okraji starého města. V jejich okolí přečkaly části hradeb s domky jejich ochránců, ve starém městě pak množství hrázděných domků, stavby pobaltské gotiky z červených cihel, několik kostelů, rekonstruované komplexy měšťanských domů a v ulici



Tramvaj typu LOWA vjíždí do starého města středověkou bránou Kniepertor z počátku 14. století a jede na konečnou Frankendamm v zimě roku 1963.

Fährstrasse i rodný dům Karla Wilhelma Scheela (1742–1786), objevitele kyslíku a dusíku.

Rujána s rozlohou 927 km² je největší německý ostrov se značně členitým pobřežím s četnými zátokami a zálivy. Okolo ní je 31 ostrovů a ostrůvků. Samotná Rujána vznikla během mnoha tisíciletí postupným napláváním půdy k několika původně samostatným ostrovům, jež se nakonec propojily. Byla osídlena již v době kamenné a ve 4. až 6. století zde vládl slovanský kmen Ránů. Podle něho byl ostrov nazýván Rana.

Přijíždí první lokomotiva

Slavnostní parní vlak s pruským králem Wilhelmem I. přijel z Berlína přes Angermünde do Stralsundu 26. 10. 1863. Od 1. listopadu toho roku byla zavedena pravidelná doprava. Tím se začal ve městě a okolí ještě více rozvíjet průmysl, což znamenalo zprovoznění dalších železničních tratí. Jednoduchá přízemní železniční budova přestávala stačit požadavkům dráhy, a proto byla 29. 3. 1905 otevřena nová stavba ná-



Parní lokomotiva řady 03.0010-3 z roku 1939 přestavěná v roce 1965 na vytápění olejem pro rychlost 140 km/h. Na snímku z května 1980 pózuje na jedné z točen depa Stralsund.

dražní budovy v novogotickém slohu od Alexandra Rüdella (1852–1920) v nadčasovém stylu.

Vznikaly nové vlečky do průmyslových závodů a do přístavu; průmysl loďařský, strojírenský, nábytkářský, konzervářský a rybný potřeboval vyvážet své produkty do světa po železnici, a tak se během 20. století tady postavilo velké lokomotivní depo pro desítky lokomotiv. Rychlíkovým, nákladním a posunovacím parním lokomotivám sloužily tři točny a tři rotundy.

Po 2. světové válce až do roku 1990 patřil Stralsund pod Německou demokratickou republiku (NDR). Byla to doba, kdy vrcholila parní trakce na východoněmeckých kolejích. Parní lokomotivy tu sloužily ještě začátkem 80. let, to už ale rotundy depa okupovaly i dieselové lokomotivy a motorové vozy. Elektrické stroje se tady objevily v ranních hodinách 17. 12. 1988, kdy byl zahájen elektrický provoz v železničním uzlu Stralsund.

Dorazila i tramvaj

Průmyslový a společenský rozmach města na konci 19. století zavalil důvod i ke zprovoznění městské elektrické malodráhy o rozchodu 1 000 mm. Dne 15. 6. 1899 začala výstavba této malodráhy ve městě, které tehdy bylo sídlem

okresní vlády v pruské provincii Pomořansko. Tři linky začaly jezdit od 25. 3. 1900 na jednokolejnou síť dlouhé téměř 6 km. Obyvatelé města, kde tehdy žilo 31 000 obyvatel, mohli používat sedm elektrických vozů a čtyři vleky. Tramvaje jezdily ke hřbitovu, k nádraží, přes staré město a skrz středověkou bránu do severního předměstí, jezdily ke skladištím či k přístavu. V roce 1936 byla zprovozněna železniční doprava na ostrov Rujána a tramvaj k přístavu se zrušila.

Po leteckém útoku na Stralsund 6. 10. 1944 na konci 2. světové války musela být tramvajová doprava přerušena, a to až do 23. 12. roku 1947. V 50. letech sice bylo zakoupeno šest nových tramvají, ale pro rostoucí provoz v úzkých ulicích starého města úřady rozhodly o jejich postupném rušení. V létě roku 1960 přestaly jezdit k Hlavnímu nádraží a poslední linka č. 1 v délce 3,7 km byla naposledy ze severního předměstí přes centrum na jižní předměstí po jednokolejné trati s výhybnami 7. 4. 1966. Od této doby zajišťují městskou dopravu pouze autobusy.

Město na seznamu UNESCO

Na přelomu 70. a 80. let minulého století žilo ve Stralsundu 75 000 obyvatel. Po politických

a ekonomických změnách, a hlavně po spojení východního a západního Německa v jednu spolkovou republiku, se začal v 90. letech počet obyvatel snižovat odchodem místních lidí na západ. Dnes zde žije 60 000 obyvatel a jejich město se může pyšnit, že je od roku 2002 zapsáno do seznamu světového dědictví UNESCO v kategorii kulturních památek. Předmětem ochrany je 811 historických budov, většina okolo Alter Marktu (Staré tržiště). Další zdejší atrakcí je Ozeaneum (otevřeno v červenci 2008) ve stralsundském přístavu, které představuje mořský život.

Bohužel krásný dojem z města kazí přístupová cesta po železnici od jihu. Z kdysi prosperujícího lokomotivního depa zbyly trosky, což je následek ekonomického a politického spojení východního a západního Německa. Tři mohutné rotundy s točnami zarůstají stromy. V jiných částech bývalé NDR, které postihl podobný osud, se podařilo něco z lokomotivních dep zachránit v podobě muzeí v rotundách (ve městech Gera, Halle či Löbau).

Nejen mnozí Čechoslováci, kteří ve druhé polovině 20. století odjížděli třeba na Rujánu, vzpomínají na Stralsund jako na tehdejší levnou možnost dovolené. Natáčel se zde i jeden z dílů normalizačního televizního seriálu Třicet případů majora Zemana (20. díl Modrá světla v roce 1974). Nejen po Stralsundu, ale i po Rujáně (imitují filmový Hellborn) se procházeli Regina Rázlová, Josef Bláha, Jiří Holý, Rudolf Jelínek, Svatopluk Matyáš a další herci.

I já mám nostalgickou vzpomínku na Stralsund. Poprvé jsem sem přijel s rodiči jako žák základní školy jenom pár měsíců po zrušení tramvajového provozu. Všude v ulicích byly v dláždění koleje a výhybky. V paměti mi uvízl obrázek člověka, který po kolejích projížděl po vlastnoručně dělané drezíně ze šlapacího jízdního kola. Bylo to jistě poslední vozítko, co pojíždělo tuto úzkorozchodku. Při mé další návštěvě v roce 1971 již byly koleje vytrhané a nahrazené dlažebními kostkami, ale i tak se někde železné žlábkové koleje zachovaly v ulicích města až do 21. století.

Co říct závěrem? Rozhodně mohu tuto oblast doporučit železničním fandům, neboť zde uvidí muzeum s kolejovou dopravní technikou v Proče na Rujáně. Obdivovat lze rovněž provozuschopné úzkorozchodné parní vlaky na ostrově a v neposlední řadě i částečně hlavové a částečně průjezdní Hlavní nádraží ve Stralsundu s kresbami města i ostrova na zdech vestibulu. ○



Hlavní nádraží ve Stralsundu na pohlednici začátkem 20. století. Zvenčí se staniční budova za 110 let téměř nezměnila.



Regionální vlak opustil po starém otevíracím mostě z roku 1936 Rujánu a vjíždí do nádraží Stralsund-Rügendamm na cestě do Rostocku v květnu roku 2009.

Cyklisté

František Tylšar

Představte si, že jste návštěvníci z jiné galaxie a rádi byste zjistili, co nebo kdo je cyklista. Věřte mi, není to vůbec snadný úkol. Najít definici tohoto pojmu je i nad síly slavného vyhledávače s nádherně znějícím názvem Google. Jeho méně slavná sestra Wiki zvaná Wikipedie zná jen několik slavných jmen cyklistů a ani ostatní encyklopedie na tom nejsou lépe. Zaryté mlčí. Prostě tak jednoduchou otázku považují za zbytečnou. Mnohem lépe je na tom internet při vyhledávání obrázků. Těch naleznete miliony. Síť je plná obrázků cyklistů malých, větších, mladých i starších, hubených i těch, kteří na postavu příliš nehledí.

Pozorný návštěvník z vesmíru by si určitě všiml, že všichni mají jednu věc společnou – kolo! Vlastně kola dvě a k tomu rám a taky nějaké další drobnosti jako brzdy, sedlo, někdy i blatníky či světlo. Stěží by už ale pochopili, že tahle „kola“ poměrně často nakládáme na jiná kola – kola dopravních prostředků – například vlaků, a převážíme své bicykly z místa na místo.

My ale víme, že přes veškerou mimozemskou logiku jsou cyklisté a jejich kovová společníci v modrých vlacích národního dopravce vítáni. Jsou zde pro ně vyhrazena speciální místa, někdy i samostatné vozy. A cyklisté to také vědí. Proto jsou častými uživateli našich služeb. Jeden z nich se rozhodl cestovat „mým“ vlakem.

Bylo nádherné letní odpoledne. Klimatizovaná souprava našeho modrého RegioPantera lákala ke sezení. Tentokrát z Brna do Olomouce. Vyjeli jsme a vše šlo jako po másle. Cestující spokojeni, žádný černý pasažér ani jiná mimořádnost. Prostě paráda! Až téměř na konci sou-



pravy viselo zavěšené na háku překrásné závodní kolo. Proto jsem se všech okolo zeptal, komu patří. Nikdo se ale jako majitel nepřihlásil. „To se asi někdo snaží ušetřit za přepravné,“ pomyslel jsem si. „Jen počkej, já si tady na tebe počkám a zúčtujeme spolu.“

Břeclav – nic, Hodonín, Hulín – zase nic, to už bylo divné. Pomaličku jsem přemýšlel, jak budu kolo odevzdávat v Olomouci jako nalezenou věc. Až v Přerově jsem se dočkal. Ke kolu se přihnál student, sedící o pár míst vedle. Přes sluchátka na uších neslyšel moje předchozí výzvy a i nyní jsem ho musel poklepat po rameni, aby vůbec zareagoval. „To je vaše kolo?“ „Je, a co má být?“ „Tak to vás poprosím o doklad o zaplacení přepravného,“ chystal jsem se vybrat příslušnou částku. „Jaký doklad, jaké přepravné, já vám nic nedám, já nikdy neplatím!“ rozkřičel se cyklista.

„Tak dnes to bude za padesát korun, platit musí každý!“ rozběhla se klasická slovní nechupe mezi průvodčím a cestujícím, který nechce zaplatit... A jak to dopadlo? Po peroně příběhla

jeho máma. „Co se to tu děje?“ „Nechce zaplatit za kolo!“ říkám. „A proč by platil?“ brání se máma. „Má přece režijku!“

Takže i železničáři jsou často cyklisté. Někteří jezdí svých sto kilometrů pravidelně, jiní mají kolo jen k tomu, aby se dostali na druhý konec naší dlouhé stanice. A věřili byste tomu, že mezi nimi naleznete i držitele cyklistických rekordů? Ano, jmenuje se Rostislav Gregor a nad jeho cyklokousky zůstává rozum stát.

Rostá své kolo miluje, a když to na něho přijde, vstane brzy ráno a vyrazí z domovské Karlovačky. Třeba na sever. Šlape, šlape a najednou zjistí, že je poledne, ale to už mu zbývá jen pár metrů na vrchol Ještědu. Chvilí se zde pokochá nádherným rozhledem a hurá domů. Večeří už opět v Rečici. Tak to je Rostá Gregor – železničář a cyklista celým svým srdcem. A Rostá nejen jezdí, ale také o výletech píše nádherné knížky...

Jiným druhem cyklisty je můj kamarád Míra. Ten jezdí sice denně, ale maximálně dvacet, třicet kilometrů. To proto, aby, jak říká, „vyvětral psa“. I Míra se ale jednou málem zapsal do dějin cyklistiky. Jel si takhle svým tempem „na pohodu“ v mírném kopci, když ho začal předjíždět peloton závodníků s barevnými dresy, propagujícími naše české tekuté zlato, jedoucí na těch nejlepších kolech.

„No tohle vám nedaruji,“ řekl si v duchu a naplno zabral. Málem vypustil duši a celý závod předjel. Když už myslel, že se mu vysílením zastaví srdce i mozek, uviděl před sebou odpočívadlo, a tak z kola sesedl. Po pár vteřinách ho skupina opět dohnala a všichni závodníci zastavili. Jejich vedoucí přišel k Mírovi a s údivem říká: „Sakra, chlape, kdo vy vlastně jste?“

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Stát podepsal s ČD desetiletou smlouvu o provozu 19 linek

Stát uzavřel s Českými drahami smlouvu o desetiletém provozu šesti expresních a třinácti rychlíkových linek. Podle MD se na některých linkách zvýší počet spojů a přibude nové spojení mezi Prahou, Třeboní a Českými Velenicemi. Smlouva stanoví konkrétní termíny, do kdy musí být vlaky dovybaveny informačními systémy, zásuvkami i wi-fi připojením, a zavazuje dopravce pořízovat nové soupravy a modernizovat ty stávající. Celkově by se doprava měla navýšit proti současnosti o 7,6 procenta. Smlouvy podle ministerstva nastavují také pravidla pro přepravu osob se zdravotním postižením, například zajištění vyškoleného personálu, zpřístupněním webových stránek pro osoby se zrakovým a sluchovým postižením nebo umožnění nákupu jízdenek pro zdravotně postižené ve vlaku bez přírůžky. Kontrakt dále zahrnuje služby ve stanicích a pravidla při využívání systému jednotného tarifu. Doba platnosti smlouvy je u jednotlivých linek odlišná. Pro část platí do roku 2029. U dalších bude kontrakt ukončován podle liberalizace dopravy. ČTK 29. 11. 2019

Na vlaky v Praze půjde více než miliarda, soutěžit se má linka S9

Pražští radní schválili desetiletou smlouvu s Českými drahami na provoz vlaků na území hlavního města v síti Pražské integrované dopravy. Za rok má Praha ČD poprvé zaplatit více než miliardu korun. Vedení města chce nově během deseti let čtvrtinu výkonů nabídnout k soutěži i dalším dopravcům. Smlouvu musí schválit ještě zastupitelé, k podepsání tak dojde na poslední chvíli před platností jízdního řádu. Praha čekala, až stejný kontrakt podepíše Středočeský kraj, kde většína linek do Prahy v rámci PID začíná či končí. Praha letos platila za vlaky Českým drahám 962 milionů korun, příští 1,015 miliardy korun. Smlouva s ČD má být uzavřena přímým zadáním bez soutěže, na trhu není tak velká firma, která by byla rychle schopná převzít železniční dopravu v Praze. Kromě ČD provozuje v pražské síti ještě motoráky do Čakovic bez soutěže KČD Doprava. Radní chtějí začít provozovatele vlaků soutěžit. Materiál do Rady mluví o lince S9 z Prahy do Benešova v kombinaci s dalšími linkami v dieselové traci, například do Rudné. zdopravy.cz 3. 12. 2019

VRT na Ruzyni nakonec nebude, trať by vyšla draž než do Brna

SŽDC opouští myšlenky tlačené Hospodářskou komorou na trasování vysokorychlostní železnice z Prahy do Drážďan přes Letiště Václava Havla. Důvodem jsou extrémně vysoké náklady. Na konferenci k vysokorychlostním tratím to uvedl ředitel odboru strategie SŽDC Radek Čech. Podle něj územně-technická studie, kterou SŽDC nechala zpracovat na podnět Hospodářské komory, ukázala náklady na stavbu ve výši přes 200 miliard korun. „Jen samotná podzemní stanice v centru Prahy vyšla na zhruba 55 miliard korun. Taková investice by se nikdy nevrátila,“ řekl Čech. Spojení centra Prahy s Ruzyní rychlovlak by vyšlo draž než chystaná vysokorychlostní trať do Brna. U ní SŽDC odhaduje náklady na 150 miliard korun. Hospodářská komora prosazovala podzemní trať s uzlovou stanicí Opera nedaleko dnešního hlavního nádraží. Příprava vysokorychlostní trati do Drážďan je zatím ve všech budoucích rychlých spojení nejdál. Definitivní vyškrtnutí ze seznamu možných tras nastane ale zřejmě až později. zdopravy.cz 29. 11. 2019

Žádosti o příspěvek na dovolenou v roce 2020 budou potvrzovány od 8. ledna 2020. Všichni zájemci si již mohou vybírat na webu ČD travel, a to v sekci „BĚŽNÝ UŽIVATEL“. Dne 8. ledna se nabídka objeví i v sekci „ZAMĚSTNANEC“, kde bude cena již snižená o dotaci. Nově je v popisu hotelu u každého termínu funkce „KALKULAČKA“, kde je možné spočítat cenu pro všechny osoby (po 8. lednu i cenu po dotaci). Následně bude možné automaticky vytvořit formulář žádosti.

Do nabídky roku 2020 jsme vedle již tradičně osvědčených vlastních zájezdů nově zařadili prověřené hotely od cestovních kanceláří, se kterými spolupracujeme (CK Eximtours, Fischer, Blue Style, Nev-dama), a poznávací zájezdy. Celkově je v nabídce 358 hotelů a tisíce termínů.

Po krachu cestovní kanceláře Thomas Cook a potažmo i CK Neckermann jsme hrdí na to, že s námi klienti nejenom vycestují, ale zároveň se i bezpečně vrátí zpět. Jsme jedinou cestovní kanceláří v České republice, která poskytuje klientům v ceně KAŽDĚHO zájezdu i komplexní cestovní pojištění včetně storna v hodnotě 600 Kč za osobu.

Děkujeme, že s dovolenou od ČD travel volíte i jistotu.



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

Předplatné měsíčníku Železničář

Darujte sobě nebo svým blízkým roční předplatné Železničáře za 500 Kč.

Součástí předplatného jsou také 4 oboustranné plakáty formátu A2 s železniční tematikou. Objednat si můžete také výhodný balíček společně s magazínem ČD pro vás za 720 Kč, kdy za obě periodika získáte slevu přes 20%. Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese info@cdprovas.cz, telefonicky na čísle **720 797 020** nebo na stránkách www.cdprovas.cz/predplatne.

Železničář
500 Kč

ČD pro vás
360 Kč

ČD pro vás
+ Železničář
720 Kč



Železničář

1	03. 01.	
2	06. 02.	
3	05. 03.	s plakátem
4	02. 04.	
5	07. 05.	
6	04. 06.	s plakátem
7	02. 07.	
8	06. 08.	
9	10. 09.	s plakátem
10	08. 10.	
11	29. 10.	
12	03. 12.	s plakátem
1	07. 01. 2021	

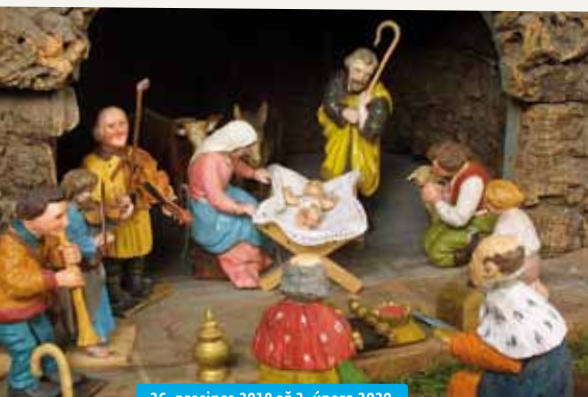


21., 22. a 23. prosince 2019

S dětmi za pohádkou na pražské hlavní nádraží

Zkrajte dětem čekání na Vánoce a vydejte se s nimi na pohádkové představení Nejlokomotivovatější lokomotiva. Kam a kdy? O víkendu 21. a 22. prosince nebo v pondělí 23. prosince na pražské hlavní nádraží – do kulturního sálu ve 2. patře Fantovy budovy. První díl pohádky začíná v 10:00 h, druhý díl v 15:00 h. Cena vstupného je pro děti a seniory 150 Kč, pro dospělé 250 Kč. V nabídce jsou i výhodné rodinné vstupenky. Doporučujeme rezervaci předem (na tel. 607 436 956 denně od 7 do 19 hod.). Inscenace pohádky vznikla na motivy představení jednoho ze zakladatelů divadla Husa na provázku, režiséra Zdeňka Pospíšila, který s ní kočoval v letech 1983–88 po městech Francie, Itálie, Belgie a Švýcarska. Scénář, hudba a režie představení Nejlokomotivovatější lokomotiva, které je určené pro děti od 4 do 11 let, je ale pouze z dílny ProDivadla. Kromě herců Jiřiny Vackové, Martina Bohadla a Kryštofa Nohýnka ze Studia Ypsilon se můžete těšit i na sedm krásných marionet a osm unikátních vlakových souprav značky Lehmann (LGB), které budou jezdit po kolejišti oddělovacím jevišti a hledišti. Bližší informace o představení a kompletní ceník vstupného najdete na www.prodivadlo.cz.

Nejbližší železniční stanice: Praha hl. n.



26. prosince 2019 až 2. února 2020

Betlémskou cestou po Třešti

Na přelomu roku se vydejte do Třeště a nechte se okouzlit více než dvousetletou tradicí stavění betlémů v místních rodinách. Od 26. prosince do 2. února umožňují některé rodiny v Třešti, aby si zájemci prohlédli jejich rodinný poklad – betlém – přímo u nich doma. Plánek Betlémské cesty si vyzvedněte v infocentru v Schumpeterově domě. V něm je k vidění do začátku února ve stálé expozici betlémů také tradiční vánoční výstava. Otevřena je denně od 9:30 do 16:30 hodin (25. 12. a 1. 1. od 13 do 16:30) a zakoupit si na ní můžete i vánoční ozdoby.

Nejbližší železniční stanice:
Třešť město



27. až 29. prosince 2019

V Třeboni zažijete knížecí Vánoce

Schwarzenbergové získali Třeboň roku 1660 a šlo o jejich první panství v Čechách. Od druhé poloviny 19. století se treboňský zámek stal jejich hlavním zimním sídlem a o Vánocích se do Třeboně sjížděla za knížetem Adolfem Josefem a kněžnou Idou celá početná rodina. Od 27. do 29. prosince na zámku pořádají kostýmované hrané prohlídky, které návštěvníkům přiblíží, jak se v Třeboni slavily první knížecí Vánoce v roce 1895. Prohlídky se konají od 13 do 19 h a jednotné vstupné stojí 180 Kč. Rezervace se přijímají na e-mailu zamek.trebon@seznam.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Třeboň lázně



do 1. března 2020

Za Popelkou opět na zámek Moritzburg

Na zámku Moritzburg se v zimní sezoně tradičně koná výstava Tři oříšky pro Popelku, věnovaná oblíbenému filmu z roku 1973. Vystaveno je na sto exponátů z legendární pohádky včetně plesových šatů nebo třeba originální paruky zlé macechy. Popisky u exponátů na výstavě jsou i v češtině a k dispozici je také český audioprůvodce. Vstupenky na výstavu si raději předem rezervujte přímo na konkrétní časový úsek. Z vlaku vystupte na nádraží Dresden-Neustadt a dále pokračujte autobusem č. 477 směr Radeburg. Více informací na www.schloss-moritzburg.de.

Nejbližší železniční stanice:
Dresden-Neustadt

Foto: Foto: ProDivadlo, archiv Města Třešť, archiv státního zámku Třeboň, U. Köhler, Schlosserland Sachsen

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. 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, nábř. 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., ZČ Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002