Železničář

ČÍSLO 1 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 12. LEDNA 2012 | CENA 12 KČ

Jízdenkové automaty nové generace už klepou na dveře

RYCHLE A VÝHODNĚ. Automaty, které budou od příštího roku instalovány ve stanicích, nabídnou cestujícím kompletní odbavení. FOTO **MICHAL MÁLEK**

Osmdesát nejvýznamnějších stanic Českých drah čeká v letech 2013 až 2015 významná změna v odbavování cestujících. Objeví se v nich celkem 340 stacionárních jízdenkových automatů nové generace s komplexní obsluhou, které mají nastartovat novou odbavovací éru – samoobslužnou.

Platíme kartičkou z plastiku s malým čipem, spojení si vyhledáváme na internetu, množí se nám virtuální účty, elektronické peněženky vnímáme jako samozřejmost a vůbec nám to nepřijde nijak zvláštní. Přesto 98 procent všech zákazníků Českých drah je dnes odbaveno s lidskou pomocí, u přepážek osobních pokladen a ČD center. Proto chtějí České dráhy nabídnout plnohodnotnou alternativu ke známým výdejním přepážkám, a tak si cestující zanedlouho bude moci vybrat, jestli si při koupi jízdenky vše vyťuká na dotykové obrazovce jízdenkového automatu s intuitivním ovládáním, nebo si radši popovídá s pokladníkem u klasické přepážky.

Elektronický prodejce a informátor v jednom

Jízdenkové automaty nejsou pochopitelně u Českých drah novinkou, přesto by měla nová generace tohoto způsobu odbavení přinést zásadní změnu skladby dostupných jízdních dokladů i způsobů plateb. „Automaty nabídnou cestujícím prakticky kompletní odbavení. Umožní vyhledat spojení a zakoupit nejvhodnější typ jízdenky pro konkrétního zákazníka. V nabídce budou fakticky všechny vnitrostátní doklady Českých drah ve stejném rozsahu jako u pokladní přepážky, a to i včetně rezervací. Počítáme i s funkcionalitou nabízení místně příslušných jízdních dokladů integrovaných dopravních systémů," popisuje budoucí novinku Vladimír Peléšek, ředitel Odboru produktů a obchodu.

Podobně inteligentní bude možnost úhrady vybraných služeb. Samozřejmostí budou mince a bankovky, automat však bude podporovat také bezhotovostní transakce platební kartou nebo elektronickou peněženkou. Pouze při nákupu jízdního dokladu do zahraničí se bude muset zákazník obrátit na klasickou mezinárodní pokladnu. Takové jízdenky totiž automat vydávat nebude.

Důležitým dopadem zavedení nových automatů bude odchod 425 osobních pokladních v letech 2013 až 2019, což přinese Českým drahám úsporu ve výši 271 milionů korun. Tato částka je již po odečtení provozních nákladů na automaty. Pořizovací cena všech 340 kusů nových automatů zatím není známa.

Pokladní u drah zůstanou i v příštích letech

Nové automaty se v rámci zkušebního provozu objeví ve druhém čtvrtletí 2013 v počtu 68 kusů. Aby byla zaručena plynulost odbavení, jednu klasickou pokladnu nahradí dva automaty. Po vyhodnocení zkušebního provozu, který se zaměří na jejich funkčnost i na skutečnost, zda si zákazníci k automatům vybudují dostatečnou důvěru, se v letech 2014 a 2015 objeví v dalších dvou letech vždy 136 nových automatů dohromady v osmdesáti stanicích.

Na těch nejvýznamnějších nádražích – měřeno počtem cestujících – pokladní přepážky určitě zůstanou. Ne každý cestující totiž bude chtít automaty používat. Předpokládá se, že si k jízdenkovým automatům najde cestu spíše mladá a střední generace. Naopak většina seniorů bude z pochopitelných důvodů dále preferovat klasický způsob odbavení.

VÁCLAV RUBEŠ

PRŮBĚH ZAVÁDĚNÍ AUTOMATŮ

2012			2013		2014	2015
1. Q	3. Q	4. Q	2. Q	4. Q		
Vyhlášení veřejné zakázky	Vývoj prototypu	Dodávka a testování prototypu	Zahájení pilotního provozu 68 automatů	Vyhodnocení zkušebního provozu	Dodání a instalace dalších 136 automatů	Dodání a instalace dalších 136 automatů s finálním stavem 340 kusů

ZKUŠENOSTI ZE ZAHRANIČÍ

Ze šesti tisíc stanic obsluhovaných Deutsche Bahn nalezneme prodejní automaty na jízdenky ve čtyřech tisících, z toho ve 3 600 stanicích jsou pouze automaty bez osobních pokladen. DB prodavají prostřednictvím automatů zhruba 190 milionů jízdních dokladů ročně, což činí asi 30 procent tržeb z jízdného. Podle zkušeností nejen z Německa, ale i z Rakouska, Velké Británie a Nizozemska, nasazují dopravci automaty v malých stanicích jako hlavní zdroj prodeje, ve velkých stanicích jako doplněk osobních pokladen. Trendem u automatů je využití dotykových obrazovek pro snadnější navigaci zákazníků.

SLOUPEK

Růst tarifů o 2,4 % je rozumný kompromis

České dráhy zaměstnávají přes 16 tisíc lidí a řadí se tak k nejvýznamnějším zaměstnavatelům v republice. Jen stěží bychom přitom našli jinou společnost, kde působí hned 10 odborových centrál. Souhlasím proto s názorem některých odborářů, že jednání o obsahu Podnikové kolektivní smlouvy ČD, a.s., na letošní rok byla mimořádně náročná. Jednak s ohledem na pesimistické prognózy hospodářského vývoje s očekávaným dopadem do ekonomiky ČD, jednak kvůli změně zákonů, ale také díky různým představám o výsledku kolektivního vyjednávání ze strany odborových centrál.

Pavel Švagr
náměstek gen. ředitele ČD pro personální záležitosti

Po téměř třech měsících vyčerpávajících jednání se nicméně podařilo v závěru loňského roku dospět k dohodě. Je třeba ocenit, že oproti loňské kolektivní smlouvě byla ta letošní podepsána všemi odborovými centrálami, takže mohla k 1. 1. 2012 vstoupit v platnost. Vážím si konečné shody s 24 zástupci odborových centrál, kteří vedli kolektivní vyjednávání a původně požadovali minimálně pětiprocentní meziroční růst mezd. Dohodnutý nárůst tarifů o 2,4 procenta považuji za rozumný kompromis. Navzdory složité ekonomické situaci jsme s ním souhlasili, protože chceme motivovat naše zaměstnance k vyšší produktivitě práce a zkvalitňování zákaznického servisu. Pro všechny zaměstnance je dobře, že jsme do nového roku vstoupili s jasnými mzdovými a sociálními pravidly. V době, kdy tisíce lidí přicházejí o práci, zůstávají České dráhy i pro rok 2012 stabilním a spolehlivým zaměstnavatelem.

Kdo vyhrál ve vánoční soutěži

V posledním loňském čísle Železničáře jsme vyhlásili vědomostní soutěž. Otázky byly tentokrát dost těžké. Celkem nám přišlo 80 e-mailů, přičemž 65 soutěžících dokázalo odpovědět správně. Hlavní cenu – zájezd pro dvě osoby z nabídky cestovní kanceláře ČD travel v ceně do 9 tisíc korun – získal Josef Sobotka z Prahy.

Na knížky Fenomén ČME 3 a Stroje na stavbách se mohou těšit Miloš Povolný z Havlíčkova Brodu a Michal Jura z Brna. Dvě třetí ceny spočívaly v publikacích Severočeská transverzálka a Tramvaje T3 – 50 let služby hlavnímu městu. Knihy vyhráli Miroslav Kříž z Rapšachu a Karel Jáně ze Sudkova. Čtvrté ceny v podobě Malého železničního pitavalu 5 a Malého atlasu lokomotiv 2011 poputují do rukou Anny Arnoldové z Krásné Lípy, Viléma Trdlicy z Prahy a Vojtěcha Berana z Havlíčkova Brodu. Pro úplnost uvádíme správné odpovědi: 1B, 2C, 3A, 4B, 5C, 6A, 7B, 8B, 9B, 10A, 11A, 12B, 13B, 14A, 15C, 16B, 17B. Všem výhercům blahopřejeme!

PETR HORÁLEK

Ladislav Špaček učil o etiketě v byznysu

V předvánočním čase měli zaměstnanci Českých drah v rámci projektu ČD Akademie možnost dozvědět se něco o etiketě a společenském chování nejen ve sféře byznysu. V úterý 20. prosince 2011 se uskutečnila již pátá přednáška projektu kladoucí si za cíl zlepšení povědomí zaměstnanců v klíčových pozicích o různých oborech. Drobné nuance umění zvládat správně společenské situace přišla přiblížit Naďa Labanová, lektorka a konzultantka specializující se na business etiketu.

Česká mediální ikona etikety (vpravo) při působivém výkladu. FOTO **AUTOR**

Hned v úvodu posluchače pochválila, že přišli na přednášku dle ideálního dress codu, tedy správně oblečeni. Do jejího hledáčku se dostal zejména ředitel KCOD Brno Pavel Karšulín, a proto se stal „sparring partnerem" při demonstraci představování. Hostem lektorky byl český guru v oblasti etikety Ladislav Špaček. Ve velmi poutavém výkladu přítomným vysvětlil, že etiketa není jen uměním vycítit správný okamžik a intuitivně využívat její alespoň základní pravidla, ale také uměním distingované lži. **(rub)**

Prolongace jízdních výhod železničářů
Za jakých podmínek si prodloužíte aplikaci železniční průkazka? Poradíme vám.
STRANA 2

Evropská organizace s českým šéfem
Od ledna usedl do křesla ředitele železniční asociace CER Libor Lochman.
STRANA 3

Rok 2011 přinesl rekord v modernizaci vozidel
V loňském roce uzavřely ČD smlouvy za 11,2 miliardy korun na obnovu vozidlového parku.
STRANY 6–7

Zabezpečení vlaků pomocí satelitů
České know-how může brzy přinést významnou úsporu kabelových tras na železnici.
STRANA 8

Strojvedoucí, který se proslavil jako modelář
Emil Urbánek se svou téměř 21 m dlouhou maketou pronikl mezi pelhřimovské celebrity.
STRANA 11

FOTO MICHAL MÁLEK

Pravidla prolongace jízdních výhod železničářů

Přinášíme vám souhrnný přehled pravidel pro prolongaci a využití jízdních výhod spojených s aplikací železniční průkazka na In-kartě pro rok 2012. Výhody se týkají především současných i bývalých zaměstnanců Českých drah a jejich rodinných příslušníků.

Tak jako vždy přichází na začátku kalendářního roku povinnost uhradit prolongační částku pro všechny uživatele In-karty s aplikací železniční průkazka. Lhůta k zaplacení je stanovena od 1. ledna do 29. února 2012, dokdy současně platí prolongační částka za rok 2011. Prolongaci je možné uhradit na pokladní přepážce ČD s UNIPOK (tzn. pokladna v železniční stanici) nebo prostřednictvím eShopu ČD. Při platbě prostřednictvím eShopu ČD se provede úhrada pomocí platební karty nebo systémem PaySec na webové adrese www.cd.cz/eshop. Následně je nezbytná aktualizace In-karty na UNIPOK se čtečkou nebo na příslušném personálním útvaru dle evidence držitele jízdních výhod.

Kolik zaplatíte

S účinností od 1. ledna 2012 jsou stanoveny Tarifem jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy, prolongační částky roku 2012 pro kategorie držitelů železničních průkazek takto:

Zaměstnanci ČD a externích společností	500 Kč
Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři)	500 Kč
Pozůstalí (tj. vdovy, vdovci, vyjma sirotků)	500 Kč
Důchodci (bývalí zaměstnanci)	300 Kč
Děti do 26 let (tj. děti zaměstnanců, důchodců a sirotci)	300 Kč

Pokud během roku dojde u držitele aplikace železniční průkazka ke změně kategorie (např. rodinný příslušník se stane zaměstnancem), nebude se měnit výše prolongační částky, tzn. držitel jízdních výhod uhradí pouze částku podle kategorie v době prolongace.

Časový doplatek do 1. vozové třídy (týdenní, měsíční, čtvrtletní nebo roční) je možné zakoupit u pokladní přepážky ČD s UNIPOK, ovšem až po uplynutí platnosti předešlého doplatku. Pokud na In-kartě dosud nebyl časový doplatek nahrán, lze provést dokoupení kdykoliv. Aktuální ceny doplatků jsme zveřejnili v č. 41/2011.

Aktualizace a kontroly In-karty

Před jízdou na Slovensko (ZSSK) doporučujeme ověřit na pokladní přepážce ČD, která je vybavena zařízením UNIPOK se čtečkou, nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel v evidenci jízdních výhod, zda po úhradě prolongační částky byla In-karta s aplikací železniční průkazka aktualizována. Aktualizaci In-karty stačí provést po úhradě prolongační částky pouze jednou.

Kontrolu aktualizace své In-karty si může držitel ověřit též na veřejně přístupných internetových stránkách www.cd.cz v odkazu na volbu „In-karta“ a dále „Moje In-karta“ (nebo přímo na moje.inkarta.cz). K tomu však musí požádat o bezplatné vydání hesla na pokladní přepážce UNIPOK nebo u svého příslušného personalisty. Pro přístup na uvedenou stránku je nutné uvést číslo In-karty a heslo.

Pomocí hesla je také umožněno provést blokaci In-karty v případě ztráty nebo odcizení. In-karty s aplikací železniční průkazka, u nichž je uvedena platnost (tedy údaj zaznamenaný vizuálně na lícní straně karty vpravo dole u položky „Platnost:“) s datem 12/09 a pozdějším, nebudou fyzicky nahrazovány pokračovacími In-kartami. To znamená, že jejich platnost je prodloužena na neurčito.

Zasílání potřebných potvrzení

Potvrzení o pobírání invalidního důchodu do věku 65 let a u pozůstalých potvrzení o pobírání vdovského, vdoveckého nebo sirotčího důchodu musí být vystavená s platností pro rok 2012. Upozorňujeme, že je nezbytné na potvrzení o pobírání sirotčího důchodu, která budou zasílána na Evidenční centra jízdních výhod, uvést jméno a příjmení oprávněné osoby, datum narození, příp. rodné číslo. Držitel jízdních výhod předkládá (doloží osobně nebo zašle doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenované e-mailem) potvrzení na Evidenční centrum jízdních výhod podle svého výběru. (Doporučujeme kontaktovat to centrum, které je nejblíže místu bydliště, a se svými požadavky se vždy obracet pouze na toto jedno pracoviště.) Kontakty na evidenční centra naleznete na webových stránkách podle boxu „Kde lze získat další informace“.

Pokud držitel nedoloží požadované potvrzení a ani nepožádá o úschovu jízdních výhod, bude automaticky po ukončení prolongačního období nárok na jízdní výhody odebrán do dne začátku prolongačního období pro rok 2013. V případě, že by tento držitel dodal potvrzení v průběhu roku, je toto možné, ovšem po úhradě manipulačního poplatku 200 korun (tzv. dodatečné dodání potvrzení) za každou osobu, které byly jízdní výhody odebrány.

Odlišná pravidla pro slevu Rail plus

S účinností od 11. prosince 2011 se zlevněná cena místenky SC neváže na slevu (logo) Rail plus na In-kartě, ale na platnou zákaznickou aplikaci IN 25, IN 50, IN 100, IN senior nebo IN business. Držitel aplikace železniční průkazka nemá na zlevněnou cenu místenky SC ani na akční ceny místenek podle vyhlášky PTV A 81/49-50/2011 nárok. Sleva Rail plus tedy již nezakládá nárok na nákup zlevněných místenek, ale i nadále bude sloužit pro nákup zlevněných jízdních dokladů pro cesty do zahraničí.

Pokud byla k In-kartě s aplikací železniční průkazka dokoupena sleva Rail plus za 900 korun, je možné v termínu do 29. února 2012 požádat o vyplacení částečného návratku za nevyužité dny. Výpočet návratku bude vždy proveden ke dni 11. prosince 2011 a musí být minimálně za celý měsíc nevyužití. Žádost o návratek je nutné zaslat písemně na adresu Generální ředitelství ČD, a.s., odbor 28, obálku viditelně označit nápisem Rail plus. Do žádosti je nezbytné uvést jméno, příjmení, číslo karty a číslo účtu, na který bude návratek zaslán. Na žádost nebude písemně odpovídáno, vypočtený návratek bude přímo poukázán na číslo účtu uvedené v žádosti. Kartu si žadatel ponechá u sebe.

Průkazy pro bezplatnou jízdu

Průkazy pro bezplatnou jízdu jsou poskytovány pouze zaměstnancům ČD, a.s., a důchodcům ČD, a.s., v souladu s předpisem ČD Ok 9. Příjem požadavků o vystavení těchto průkazů probíhá od 2. ledna 2012. Průkazy vydané s vyznačeným rokem 2011 jsou platné až do 29. února 2012 bez ohledu na to, zda je uhrazena prolongační částka pro rok 2012 či nikoliv. Průkazy vydané s vyznačeným rokem 2012 platí od 2. ledna 2012.

Základní cena průkazu při zapsání jedné až čtvrté osoby včetně činí 250 korun celkem, při zapsání páté a každé další osoby (maximálně sedm osob) se základní cena průkazu zvyšuje vždy o 125 korun za každou takto zapsanou osobu (cena průkazu je včetně DPH). Potvrzení o zaplacení průkazu pro bezplatnou jízdu lze zakoupit na pokladní přepážce ČD, která je vybavena zařízením UNIPOK.

Zaměstnanec ČD žádá o vystavení průkazu na příslušném personálním útvaru podle své evidence. Důchodce ČD, a.s., žádá o vystavení průkazu na pracovišti Center personálních služeb – Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce. Po obdržení průkazu držitel připevní k průkazu potvrzení o zaplacení v příslušné ceně. Přímo do tohoto potvrzení vyplní držitel ručně číslo vydaného průkazu (tj. číslo, které je předtištěné v levé horní části průkazu) a takto předloží při kontrole ve vlaku. Bez přiloženého potvrzení není průkaz platný! Při prvním použití průkazu vlakové čety potvrdí kontrolu na přiloženém potvrzení razítkem. Toto potvrzení lze použít pouze jedno prolongační období – tzn. potvrzení vydané v roce 2011 nelze použít k průkazu vydaném v roce 2012!

Podmínky prolongace průkazů

Průkazy na 1. třídu vozovou je možné čerpat až po úhradě prolongační částky pro rok 2012 a po automatickém zápisu této úhrady do příslušného informačního systému. Informace o úhradě prolongační částky na pokladní přepážce ČD je do příslušného informačního systému automaticky přenesena nejpozději do druhého dne. V případě výdeje průkazů na 1. třídu vozovou pro důchodce ČD, a.s., se rozumí důchodcem ČD, a.s., bývalý zaměstnanec, který ukončil pracovní poměr u ČD, a.s., 1. ledna 2003 a později!

Při žádosti o průkaz dle bodů 35, 36 ČD Ok 9 (v případě, kdy důchodce není držitelem In-karty s aplikací železniční průkazka, ale má vydán pouze průkaz/y) je nutné v případě požadavku o vepsání dítěte staršího 16 let do průkazu doložit potvrzení o studiu na školní rok 2011/2012. Při žádosti o průkaz dle bodu 38 ČD Ok 9 (rehabilitované osoby) je nutné doložit originál či kopii potvrzení o pobírání invalidního důchodu (do věku 65 let) platného pro rok 2012 a dále rozhodnutí rehabilitační komise na základě opatření ministra dopravy a spojů ČSSR č. j. 9/1990-O50 o přiznání jízdních výhod. Průkaz může použít k jízdě zaměstnanec/důchodce společně s rodinnými příslušníky nebo některý z oprávněných rodinných příslušníků, kteří jsou na něm uvedeni, a to bez nutnosti přítomnosti zaměstnance.

ŠÁRKA PUPÍKOVÁ

KDE LZE ZÍSKAT DALŠÍ INFORMACE

1. Na personálním útvaru podle své evidence (zaměstnanci).
2. Důchodci a pozůstalí obdrží informace k prolongaci na Evidenčních centrech jízdních výhod.
3. Na veřejně přístupných webových stránkách www.cd.cz: O firmě – Kariéra – Zaměstnanecké výhody – Aktuality.
4. V prostředí intranetu ČD na adrese http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor – Databáze – Otevřít/server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GŘ – dokumenty personální.

JAKÁ BUDE CENA V LETECH 2012–2014

Cena aplikace železniční průkazka bude mít v následujících letech tuto hodnotu:

Pro zaměstnance, rodinné příslušníky zaměstnanců a důchodců (vyjma dětí):

- 500 korun v roce 2012
- 750 korun v roce 2013
- 1 000 korun v roce 2014.

Pro důchodce a děti:

- 300 korun v roce 2012
- 400 korun v roce 2013
- 500 korun v roce 2014.

Upozorňujeme také, že In-kartu s aplikací železniční průkazka nelze využít při cestování zvláštními a historickými vlaky Českých drah.

ŽELEZNIČNÍ PRŮKAZKA NA SLOVENSKU

Dne 21. prosince 2011 byl podepsán dodatek č. 11 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami, a.s., a Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s., pro rok 2012. Tímto dodatkem dochází od 1. ledna 2012 k následujícím změnám. Všechny In-karty s nahranou aplikací železniční průkazka opravňují jejich držitele ve vlacích ZSSK k:

- bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy v příslušné vozové třídě (dle předpisu ČD Ok 10)
- použití vlaků EC bez uhrazení příplatku
- použití vlaků IC (na základě úhrady – tedy s doplatkem – ve smyslu osobního tarifu ZSSK určeného pro vlaky mimo rámec Smlouvy o dopravních službách ve veřejném zájmu)
- bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice, Ozubnicové železnice.

Nadále platí, že při cestě po Slovensku nebudou uznávány průkazy pro bezplatnou jízdu a služební traťové jízdenky vydané podle předpisu ČD Ok 9. Dále upozorňujeme všechny držitele In-karty, že před jízdou na Slovensko musí být In-karta aktualizována! Aktualizaci stačí provést po úhradě prolongační částky pouze jednou. Doplatek do 1. třídy vozové podle tarifu TR 10 neplatí ve vlacích cizích železničních správ včetně Slovenska.

Z Prahy do Bruselu

aneb Čech v srdci Evropské unie

Po vstupu do EU před téměř osmi lety jsme si postupně zvykali na to, jak zástupci České republiky získávají důležité funkce ve vedení evropských institucí. Posledním úspěchem v tomto směru je, že od ledna 2012 řídí vlivnou železniční asociaci CER Libor Lochman, který dříve šéfoval VUZ.

Společenství evropských železničních společností, zkráceně CER, patří mezi významné organizaci ovlivňující legislativu Evropské unie v oblasti železniční dopravy. Tato asociace, která se v originále nazývá Community of European Railway and Infrastructure Companies, zastupuje více než 70 členů ze zemí Evropské unie, Chorvatska, Makedonie, Turecka (kandidátské země usilující o vstup do EU), západního Balkánu, Norska a Švýcarska. Valná hromada CER loni v září rozhodla, že funkci výkonného ředitele bude od 1. ledna 2012 vykonávat Libor Lochman, kterého jsme při této příležitosti požádali o rozhovor.

Koho CER zastupuje a čí zájmy tedy hájí?
Tato organizace zastupuje zájmy evropských železničních operátorů a infrastrukturních společností. Našimi členy jsou manažeři infrastruktury, velcí i malí operátoři, členové, kteří původně byli státními dopravci a vlivem restrukturalizací působí jako integrované společnosti nebo společnosti orientované na osobní nebo nákladní dopravu.

Proč sídlíte právě v Bruselu?
Protože tam se tvoří evropská legislativa, která má zpětně vliv a dopady na provoz, infrastrukturu i drážní dopravu v jednotlivých členských zemích. Už v procesu tvorby evropské legislativy vstupuje CER do přípravy návrhů. Předkládáme vstupní názory, jsme ve styku s konzultanty, kteří pro Evropskou komisi připravují primární studie, dáváme k tomu příklady, argumenty. Připomínkujeme jednotlivé legislativní návrhy, které Evropská komise produkuje a které pak předkládá Evropskému parlamentu a Radě k finálním připomínkám a schválení. Celý legislativní proces je relativně dlouhý, málokdy se dostane pod dva, tři roky.

Nyní, pokud vím, žijete přípravou tzv. čtvrtého železničního balíčku. Co přinese národním dopravcům?
V něm se budou upravovat směrnice existující v prvním až třetím balíčku takovým způsobem, aby železnice rychleji dospěla k cílům Bílé knihy, čili aby zajišťovala páteřní způsob dopravy ekonomicky udržitelný v rámci celé Evropy, aby nabízela obchodní příležitosti pro jednotlivé subjekty, které mají zájem na železnici podnikat. V rámci čtvrtého železničního balíčku se bude projednávat otevření domácího trhu v osobní dopravě, úloha národního a případně evropského regulátora, podmínky oddělení železniční dopravy od manažerů infrastruktury a budou tam i dále specifikovány podmínky, za nichž by mohla Evropská železniční agentura účinněji působit v procesu autorizace železničních vozidel.

V jaké fázi je příprava balíčku?
Evropská komise připravuje první podklady pro legislativní návrhy a jako vstupní bod si zadává studii u konzultantů ke zpracování analýzy dopadů jednotlivých návrhů. My už jsme v této době se svými členy v kontaktu, připravujeme stanoviska na základě názorů členů tak, aby opravdu reflektovala zájem většiny, a budeme je předávat jak Evropské komisi, tak konzultantům, aby už ten první návrh evropské legislativy vyjadřoval náš postoj, tedy evropských železničních společností. Jakmile Evropská komise představí návrhy a předá je Evropskému parlamentu, budeme jednat s poslanci o pozměňovacích návrzích.

FOTO AUTOR

LIBOR LOCHMAN
výkonný ředitel CER

Vystudoval Žilinskou univerzitu, získal doktorát v oboru Elektronika na Západočeské univerzitě Plzeň. Působil jako ředitel Výzkumného Ústavu Železničního, dceřiné společnosti Českých drah. Později pracoval v mezinárodní organizaci CER jako zástupce ředitele a vedoucí technických záležitostí (2007–2011). Od ledna 2012 je výkonným ředitelem CER.

Jaké čekáte těžkosti při schvalování?
Myslím, že tam budou dvě třecí plochy: liberalizace trhu v domácí osobní dopravě a oddělování dopravce od železniční infrastruktury. První bod je pozitivně přijímán společnostmi finančně dobře zajištěnými, které chtějí expandovat. Na druhou stranu už ne společnostmi, které jsou finančně slabší a musí pracovat se zastaralým parkem kolejových vozidel. Otevřít trh proto v každém případě ano, ale za stanovených podmínek. Obecně by společnosti měly mít stejné podmínky při vstupu na trh. V každém případě je to citlivé téma rozporně vnímané společnostmi střední a východní Evropy, které se obávají vstupu velkých západních, dobře etablovaných společností.

Když jsem se připravoval na rozhovor, dočetl jsem se, že CER chce vyváženým způsobem regulovat všechny druhy doprav, zajistit spravedlivou a efektivní konkurenci. To mi přišlo poměrně proklamativní. Jak můžete ovlivnit legislativu jiné než kolejové dopravy?
Jde o to, že evropská legislativa není nastavena korektním způsobem a nepůsobí stejně na všechna dopravní odvětví. Lze to vidět jednoznačně v případech, které by měly být automaticky harmonizované, jako třeba v právech cestujících. Nejpřísnější na kompenzace spojů při zpoždění jsou železnice, což pokládáme za nevyvážené a znevýhodňující. Jednáme s Evropskou komisí a parlamentem, vysvětlujeme, že do budoucna by byla optimální jednotná evropská legislativa pro všechny druhy dopravy. A to minimálně ta vrcholová, pro základní daňová pravidla, pro zpoplatňování dopravní cesty, internalizaci externích nákladů, práva cestujících. Každému je jistě známo, že železniční společnosti povinně platí za každý vlakokilometr dopravní cesty. Pro silnici takto nastavený princip není uplatňován.

Železnice je chápána jako služba, i když jsou dopravci obchodními společnostmi. Letecká doprava byla plně liberalizována už dřív, ta se bere jednoznačně komerčně. Na železnici je pořád nahlíženo dvojím způsobem. Když nějaká jiná doprava nefunguje, od železnice se očekává, že zákazníky převezme – bere se jako služba. Na druhou stranu se po železnici žádá, aby se chovala tržně a relativně snadno se na ni navalily balíky legislativních opatření, která by u jiných doprav byla těžko průchodná. Rozumnější by přitom bylo atomizovat legislativu a vyváženě zpoplatnit všechny dopravní mody.

Mají podle vás vysokorychlostní tratě v našich podmínkách smysl?
Vysokorychlostní tratě i u nás budoucnost nepochybně mají, dříve nebo později k jejich budování musí dojít. Tato síť umožní uvolnit kapacity konvenční železnice pro nákladní dopravu a zlepšit služby pro cestující ve spojení hlavních měst na straně druhé. Směry k Německu jsou zřejmé: Berlín, Norimberk, Mnichov. Bohužel ale na německé straně nejsou v rámci prioritních staveb uvedeny. Tam je ještě třeba hodně zapracovat na politické mezivládní úrovni, jinak se Česko stane určitým ostrovem obtékaným dopravními proudy okolo českého území. Dojde-li ke zrychlení mezinárodní osobní dopravy na 250–300 km/h, může železnice nahradit letecká spojení mezi Prahou a Berlínem či Vídní. Dráze by to přivedlo nové zákazníky i ze vzdálenějších destinací.

MARTIN NAVRÁTIL

PRO VÁS

Psychologická pomoc po mimořádnostech

Zaměstnanci v provozu i členové odborových organizací se na nás obracejí s požadavkem na zajištění psychologické podpory po mimořádné události, jíž byli účastníky. Nově vám tedy Odbor personální GŘ ČD ve spolupráci s Dopravním vzdělávacím institutem nabízí možnost konzultace s psychologem. Bezplatná konzultace je určena všem, kteří byli přímými účastníky nehody, přepadení, napadení ve vlaku a podobných mimořádných událostí v souvislosti s výkonem svého povolání. Veškerá evidence poslouží pouze lékařským a fakturačním účelům. Zaměstnanec, který využije psychologickou konzultaci, nemusí o této skutečnosti informovat své nadřízené. Konzultace je zcela dobrovolná a nesouvisí nijak s mimořádným psychologickým vyšetřením, na které zaměstnance vyšle vedoucí.

Ludmila Beránková
ředitelka Odboru personálního

A jak v těchto případech postupovat? Zaměstnanec si z důvodu diskrétnosti sám domluví schůzku na těchto kontaktech:
Mgr. Daniela Dudová, 725 530 541, daniela.dudova@dvi.cz
Mgr. Jitka Dobřická, 724 630 846, jitka.dobricka@dvi.cz
PhDr. Jiří Popelka, 606 796 087, jiri.popelka.@dvi.cz

Kontakty na psychology budou k dispozici také v organizačních složkách, v centrech personálních služeb a u odborových organizací. Věřím, že nová služba přispěje k lepšímu zvládnutí stresových situací, do kterých se člověk dostane v pracovním procesu u ČD.

NABÍZÍME

Kalendář s původními tratěmi Liberecka

Krajský úřad Libereckého kraje vydal na rok 2012 zdařilý stolní kalendář. Obrazové reprodukce v kalendáři podávají informace o historii jednotlivých železničních tratí Libereckého kraje. Každý týden je tak k dispozici unikátní historický záběr

nádraží, tratě nebo některé železniční stavby. Celá řada leckdy neznámých dobových záběrů na starých pohlednicích (nejstarší ještě z konce 19. století, většina je z prvních let 20. století) zachycuje původní stav po zprovoznění jednotlivých tratí. Kalendář je sice neprodejný, ale pro prvních dvanáct zájemců, kteří se nám ozvou na e-mail zeleznicar@cd.cz, ho máme připravený v redakci k předání nebo zaslání. **(mh)**

Pětidenní výlet ostravských žáků za poznáním

Žáci Střední školy technické a dopravní Ostrava-Vítkovice navštívili od 7. do 11. listopadu Brusel. Získali tak jedinečnou možnost, jak si rozšířit své znalosti a porovnat českou železnici a její fungování s tou zahraniční. Za doprovodu manažerky projektu Kateřiny Vtípilové z Českých drah, koordinátorky aktivit SOŠ Ivety Martináskové a dalších zástupců ČD Blanky Havelkové a Petry Biache se žáci vydali na pětidenní zahraniční exkurzi.

Stalo se tak v rámci projektu Inovativní formy spolupráce škol a firmy České dráhy v Moravskoslezském kraji realizovaného z Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost Evropské unie. Projekt je konkrétně financován z Evropského sociálního fondu a také státního rozpočtu České republiky. Jeho účelem je zatraktivnění železniční profese u žáků základních škol.

Žáci během návštěvy Evropského parlamentu. FOTO AUTOR

Žáci se do Bruselu přepravili vlakem, tedy několika vlaky, včetně jednotky ICE-3 Deutsche Bahn, která dokáže jet až 300 km/h. První den v Bruselu žáci absolvovali odbornou přednášku v Evropském parlamentu o fungování EU a návštěvu Pražského domu. Podívali se také na nejvytíženější nádraží v Belgii Gare du Centrale, které je každodenně schopné odbavit až 150 tisíc pasažérů.

Následující den žáci navštívili Český dům, kde sídlí Stálé zastoupení ČR při EU. Zde na ně mimo jiné čekala přednáška v angličtině o projektu PPP Diabolo. Tento projekt řešil propojení bruselského letiště s železnicí pomocí rozšíření stávající železniční sítě. Forma realizace PPP znamená, že do projektu státního sektoru vstoupí soukromý subjekt, který zajistí realizaci a financování. Na závěr dne následovala prohlídka nádraží Gare du Luxembourg (z let 1854–1855) a Gare du Midi, jež je napojeno na mezinárodní vysokorychlostní tratě vlaků Eurostar a Thalys.

Třetí den v Bruselu (a čtvrtý den celé exkurze) pro žáky začal přednáškou Libora Lochmana a Matteo Mussiniho o organizaci CER. Dalším přednášejícím byl Karel Firla, jenž působí na pozici Senior Advisor v rámci mezinárodní skupiny Interel, která zastupuje v Bruselu mimo jiné i zájmy Českých drah. Žáci se také vypravili vlakem do rekonstruovaného terminálu Antverpy, který je přezdíván železniční katedrálou a vlaky zde jezdí ve třech úrovních.

Poslední den byl vyhrazen pro cestu domů, která proběhla opět po kolejích. Žáci odjeli z Bruselu v 6.25 h ráno a do Ostravy přijeli ve 22.11 h. Vzhledem k nadšení všech zúčastněných se nebojím tvrdit, že se celá akce zdařila na výbornou a splnila svůj účel: informovat mladé talenty o železnici jako dopravě budoucnosti.

ADAM ZIVALA

OMU

Opava
9. prosince
V dopoledních hodinách mezi odbočkou Moravice a dopravnou Hradec nad Moravicí se na železničním přejezdu v km 4,981 střetl nákladní automobil Volvo s osobním vlakem 23458, kterým byl motorový vůz 809.209-0. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc korun.

Chodov
11. prosince
Odpoledne v žst. Chodov se na železničním přejezdu v km 195,154 střetl osobní automobil Suzuki Vitara s osobním vlakem 7015, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 242.230-1. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 70 tisíc korun.

Bohumín
12. prosince
V odpoledních hodinách v žst. Bohumín vykolejily při posunu dva nákladní vozy řady Eaos přes výkolejky Vk602 a Vk603. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 450 tisíc korun.

Liberec
14. prosince
Po poledni v obvodu libereckého depa vykolejil motorový vůz 843.015-9 přes výkolejku Vk2. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 15 tisíc korun.

Ratboř – Bečváry
14. prosince
Ve večerních hodinách mezi žst. Ratboř a Bečváry se na železničním přejezdu v km 11,326 střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 22214, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.140. Řidič automobilu byl lehce zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 210 tisíc korun.

Nové Sedlo u Lokte
14. prosince
Ve večerních hodinách mezi žst. Nové Sedlo u Lokte a dopravnou Loket najel motorový vůz 810.041-4 osobního vlaku 27132 na spadlý strom v km 16,320. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

Třebíč
15. prosince
V podvečerních hodinách v obvodu žst. Třebíč se na železničním přejezdu v km 50,530 střetl osobní automobil Škoda Fabia s nákladním vlakem Mn 82724, v jehož čele byla motorová lokomotiva 742.098-4. Řidič automobilu byl těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 70 tisíc korun.

Kladno-Dubí
16. prosince
Ve večerních hodinách mezi žst. Kladno-Dubí a Brandýsek najela motorová jednotka Regionova 814/914.056 osobního vlaku 9828 na spadlý strom v km 8,773. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 25 tisíc korun.

Vyšlo nové číslo Vědeckotechnického sborníku ČD

Třicáté druhé číslo Vědeckotechnického sborníku Českých drah, které je k dispozici všem zájemcům v elektronické podobě, obsahuje jedenáct příspěvků různého zaměření.

NOVINKY NA KOLEJÍCH. Jeden z příspěvků se podrobně zabývá také řídicími vozy Bfhpvee Českých drah. FOTO **MICHAL MÁLEK**

Na stránkách www.cd.cz bylo v prosinci zveřejněno další číslo Vědeckotechnického sborníku ČD. Naleznete ho pod heslem O firmě /Tiskové centrum a dále Magazíny a periodika. Vědeckotechnický sborník Českých drah je sborník prací z oblasti železniční dopravy, jehož cílem je umožňovat publikování původních odborných prací řešících technické a technologické problémy a zásadní otázky z oblasti řízení, ekonomiky a ekologie ve vztahu k železniční dopravě.

1. Ztráty v napájecí soustavě; doc. Ing. Karel Hlava, CSc. – Ing. Jaromír Hrubý
V příspěvku jsou analyzovány energetické ztráty jak pro železniční soustavu 3kV DC, tak i pro jednofázovou soustavu 25 kV/50 Hz. Je věnována pozornost problému provozu více hnacích vozidel v napájeném úseku. Jsou připoje-

ny diagramy závislosti měrných energetických ztrát na počtu odběrů v napájeném úseku.

2. Modernizace motorových vozů řady 842; Ing. Karel Kobza
V článku se čtenář seznámí se základními fakty modernizace 37 ks motorových vozů řady 842 nezávislé trakce provozovatele ČD. Cílem modernizace je prodloužení efektivního života, zlepšení trakčních vlastností a dosazení nového systému řízení umožňujícího využití ARR a AVV. V neposlední řadě zlepšení přepravních podmínek cestujících dosazením vakuového záchodu a dosazením vizuálního a akustického informačního sytému.

3. Mobilní sítě 3G a železniční bezdrátová přenosová síť; Ing. Miloslav Macháček, Ph.D.
Článek se zabývá vyhodnocením vlastností veřejných mobilních sítí 3G (T-Mobile, Telefónica a Vodafone) na základě experimentálního měření a možností využití pro podporu ICOM v prostředí ŽBPS.

4. Studie regionálního železničního provozu s akumulátorovým vozem a solárním napájením v podmínkách ČR; Ing. Ladislav Mlynařík – prof. Ing. Jaroslav Novák, CSc.
V článku jsou uvedeny postupy a závěry modelových energetických a trakčních výpočtů systému s akumulátorovými vozy a fotovoltaickým napájením pro regionální železniční trať v České republice. Výsledky výpočtů poskytují přehled o dimenzování hlavních trakčních a energetických komponent a o základních ekonomických parametrech provozu.

5. Snížení hluku z železniční dopravy jako jedna z cest k udržitelné dopravě; doc. Ing. Bc. Kristýna Neubergová, Ph.D. – Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.
Příspěvek je zaměřen na problematiku hluku z železniční dopravy. Úvodní část je věnována udržitelné dopravě. Dále následuje stručné shrnutí zdrojů hluku ze železniční dopravy. Stěžejní je část třetí, ve které jsou charakterizována jednotlivá opatření vedoucí ke snížení železničního hluku. V závěru je pak shrnutí jednotlivých protihlukových opatření.

6. Automatizace řízení železniční dopravy; Ing. Vlastimil Polach, Ph.D.
Řízení železniční dopravy z jednoho centrálního dispečerského pracoviště zajišťuje vysokou kvalitu řízení provozu. Výpravčí mohou řešit dopravní konflikty v širších souvislostech, protože mají přehled o dopravní situaci na celé trati. Díky tomu je provoz plynulejší a je dosaženo lepšího využití kapacity tratě. Kromě nových zabezpečovacích zařízení slouží výpravčímu i informační a řídicí systémy, které mu pomáhají v řešení konfliktních dopravních situací. Jedna z jejich funkcí je automatické stavění vlakových cest. Tento článek se zabývá možnostmi implementace ASVC v České republice.

7. Nová vozidla ŠKODA VAGONKA pro regionální železniční dopravu; Ing. Jiří Segeťa

Příspěvek popisuje regionální vozidla vyráběná ve společnosti ŠKODA VAGONKA. V první části se zabývá elektrickými patrovými jednotkami určenými pro dopravu cestujících v okolí velkých aglomerací. Jsou uvedeny některé parametry a obsaditelnost cestujícími. V další části je uveden podrobný popis elektrické jednopodlažní jednotky pro České dráhy, která je vyvíjena v různých provedeních pro dopravu v regionech. Jsou uvedeny základní parametry a popsáno provedení konstrukčních skupin. Text je doplněn obrázky exteriéru, interiéru, hrubé stavby a montáže prvního prototypu.

8. Možnosti přizpůsobení železničního spojení na trase Valašské Meziříčí – Ostrava současným požadavkům na moderní a konkurenceschopnou železnici; Ing. Stanislav Solánský
Článek popisuje možnosti takových úprav drážní infrastruktury a reorganizaci provozu na trati z Valašského Meziříčí do Ostravy, které by v co největší míře zefektivnily provoz na této trati a zatraktivnily železnici na úkor ostatních druhů dopravy. Relevantnost stavebních zásahů do infrastruktury a konstrukce jízdního řádu je z technologického hlediska ověřena a doladěna pomocí počítačové simulace na modelu.

9. Řídicí vůz Bfhpvee; Ing. Ivo Soukup
Řídicí vůz řady Bfhpvee je určen pro dálkové ovládání elektrických a motorových lokomotiv vratných vlakových souprav. Příspěvek je zaměřen především na technický popis všech částí a zařízení vozu. Obsah je členěn podle jednotlivých konstrukčních skupin vozu. V úvodu článku je malé historické ohlédnutí za používáním řídicích vozů na území bývalého Československa. V závěru článku je zmíněn současný stav zkoušek a schvalování vozu.

10. Nezávislé posuzování rizik vybraných změn na infrastruktuře železniční dopravní cesty; Ing. Miroslav Šídlo
Příspěvek popisuje celý proces nezávislého posuzování od jeho zahájení přes obecně uplatňované postupy posuzování až po vypracování zprávy o nezávislém posouzení. Součástí příspěvku je uvedení oblastí, které Technická ústředna dopravní cesty posuzuje, metody, které při posuzování používá, a seznam prostředků, které k posuzování využívá.

11. Model poptávky po železniční osobní dopravě Českých drah, a.s. na tuzemském přepravním trhu; Ing. Lenka Zahradníková
Článek se zabývá modelováním poptávky železniční osobní dopravy akciové společnosti České dráhy na tuzemském železničním přepravním trhu. K modelování jsou použity regresní a korelační analýzy, které zkoumají závislost objemu přepravy cestujících na změnách jednotlivých druhů cen.

JANA MARKOVÁ

RSM: Výrazná proměna budov v lázeňském kraji

U končení velkých stavebních akcí a budování železničních koridorů znamená pro cestující, ale i dopravce značný pozitivní posun v kvalitě a kultuře cestování, zklidnění jízdy vlaků, ale i v celkovém zrychlení železniční dopravy. Obdobně je tomu tak po dokončení další části železničního koridoru mezi Plzní a Chebem.

Standardem pro cestující by tak měl být celkově rekonstruovaný zákaznický prostor, tedy zajištění bezbariérové obslužnosti přístupů k nástupištím, nová nástupiště se základními přístřešky, informační systémy, rozhlas – prostě vše, co k zajištění základní obslužnosti železniční dopravní cesty v rámci interoperability patří. Proto by při rekonstrukci koridorů nemělo dojít ke stavu, kdy rekonstruovaná nástupiště doplňují nedotčené výpravní budovy Českých drah.

Při samotné realizaci zmiňovaného zvyšování úrovně cestování je nyní nutné ze strany Českých drah přijmout fakt, že vyčleněné finanční prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury jsou bohužel vkládány pouze do majetku ve vlastnictví státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Českým drahám tak nezbývá jiná cesta, než nalézt finanční prostředky pro návazné stavební aktivity z vlastních zdrojů. Aby se cestující a náš zákazník dočkal evropského standardu, České dráhy a Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, již v období plánování rozsahu investiční výstavby velmi těsně spolupracují. Jedině tak lze zajistit celkový pozitivní obraz dokončených staveb před cestující veřejností a účelné vynaložení mnohdy nemalých finančních prostředků.

Budovu stanice Lázně Kynžvart zdobí fasáda v barvě léta. FOTO **AUTOR (2x)**

S výstavbou části třetího tranzitního koridoru mezi Plzní a Chebem, která byla dokončena v létě loňského roku, tak již byla v letech 2009 a 2010 koordinována významná rekonstrukce historické výpravní budovy železniční stanice Mariánské Lázně, která je součástí partnerské spolupráce mezi Českými drahami a italskou společností Grandi Stazioni, ale také rekonstrukce výpravní budovy v železniční stanici Lipová u Chebu. V úseku mezi Mariánskými Lázněmi a Chebem se v roce 2011 také dostalo na dílčí rekonstrukci výpravních budov v železniční stanici Lázně Kynžvart a železniční stanici Dolní Žandov. V rámci optimalizace tratě byly v roce 2010 v těchto objektech provedeny vnitřní dispoziční úpravy a protihluková opatření. V následujícím roce pak Regionální správa majetku Ústí nad Labem zajistila u těchto objektů dokončení nové fasády a v případě Dolního Žandova i opravu již nevyhovující střešní krytiny.

Dolní Žandov se může pochlubit vizáží odpovídající kráse západních Čech.

Práce na těchto objektech byly dokončeny na samém počátku loňského léta, a tak o prázdninových měsících, krátce po znovuzprovoznění tratě tyto stanice již přivítaly cestující a turisty důstojným prostředím, které je podpůrným argumentem pro to, aby železnice byla při jejich výběru způsobu cestování první volbou. **PATRIK KONOPÁSEK**

Autor je ředitelem RSM Ústí nad Labem.

OTEVŘENÁ MYSL. Frekventanti kurzu pro strojvedoucí musí věnovat výkladu velkou pozornost. Šest týdnů výuky obsáhne celou motorovou trakci. FOTO **AUTOR (3x)**

Českotřebovská vlajková loď DVI

V Dopravním vzdělávacím středisku v České Třebové se na své povolání nepřipravují jen strojvedoucí, ale i další železniční profese. Loňský podzim nejmodernější školicí centrum praskalo ve švech a na svou kariéru se tu připravovali také první ze stipendistů programu ČéDés.

Kdyby byl nad vchodem do rekonstruované budovy nedaleko českotřebovského nádraží jeden z nejznámějších Leninových výroků „Učit se, učit se, učit se“, řada návštěvníků by se asi pousmála. Přesto tento výrok velmi přesně vystihuje podstatu místa, kam se sjíždějí frekventanti odborných kurzů z celé republiky. Kupříkladu nového strojvedoucího tady teoreticky připraví za pouhých sedm týdnů. Pokud vám to připadá jako krátká doba k tomu, aby člověk porozuměl množství, byť zpočátku jen motorových řad, pak věřte, že intenzita výuky je opravdu extrémní. Na druhou stranu zde ale mají jak posluchači, tak i jejich lektoři prvotřídní zázemí.

Školička za 35 milionů

Do listopadu 2007 to byla jen jedna z nocležen, kde zaměstnanci Českých drah pobývali mezi směnami. Před čtyřmi lety se ale budova v Sadové ulici proměnila nákladem 35 milionů korun v moderní výukové centrum, kde probíhá vzdělávání, stravování i ubytování posluchačů pod jednou střechou. Lokalita Česká Třebová byla vybrána nejen v duchu tradic známého města železničářů, ale zejména kvůli faktu, že je zeměpisně situována výhodně pro frekventanty jak z Čech, tak z Moravy a Slezska.

Dopravní vzdělávací středisko (DVS) nabízí zázemí pro 70 klientů, kteří jsou vyučováni ve dvou učebnách po třiceti místech s moderní počítačovou audiovizuální technikou. Kvalitu výuky podporuje také interaktivní elektronická tabule. Dvě počítačové učebny jsou využívány pro menší počty školených osob. Za moderní výukou ale nezaostává ani ubytování. „Poskytujeme ubytování hotelového typu a pokoje jsou vybaveny novým nábytkem a vlastním sociálním zařízením. Jeden pokoj je koncipován jako zcela bezbariérový,“ přibližuje ubytovací část provozní DVS Pavel Hruša, který se o chod celé budovy stará. Stravování zabezpečuje kuchařský tým a večer mají frekventanti kurzů možnost posedět u baru nebo ve společenské místnosti.

Pod jednou střechou mají frekventanti k dispozici kompletní zázemí.

Budova bývalé nocležny se v roce 2007 změnila v nové školicí centrum DVI.

BUDOUCÍ STROJVEDOUCÍ Z ČÉDÉSU

Základním kurzem strojvedoucích pro motorovou trakci procházeli v listopadu 2011 také jedni z prvních absolventů zařazených do Stipendijního programu ČéDés. Jindřich Hrdina z Kopřivnice a jeho kolega Jiří Oblouk z Přerova (oba studovali na břeclavské dopravní průmyslovce) v České Třebové pokračovali ve své cestě na stanoviště lokomotivy. Stále stejně natěšení na vysněnou profesi ocenili zejména jistotu zaměstnání, kterou jim ČéDés poskytl. Jen klid středoškolských lavic vzal v DVS za své. Při studiu řady 843 došlo i na tato slova: „V Třebové je to záhul.“

Know-how dodávají zkušení lektoři

V době naší návštěvy v DVS probíhaly kurzy zbrusu nových strojvedoucích a celá budova byla naplněna doslova po půdu. Skutečnost, že DVS rozhodně nezahálí, potvrzuje i Jaromír Špaček, manažer Centra technického vzdělávání (CTV), které zajišťuje školení a sídlí v budově DVS v České Třebové: „Jen v roce 2010 jsme organizovali celkem 27 odborných internátních kurzů a vyškoleno bylo téměř 700 nových zaměstnanců pro odborné zkoušky Drážního úřadu a k dalším zkouškám různých dopravců. Skladba kurzů samotných byla velmi rozmanitá od základních pro strojvedoucí a výpravčí přes přeškolovací pro strojvedoucí jednotlivých trakcí M, E1, E2 a E3 až po další školení a semináře. Naším hlavním partnerem jsou České dráhy, ČD Cargo a SŽDC, ale školíme i zaměstnance řady dalších dopravců.“

Takový nápor přináší i otázku, kdo a jak bude frekventanty školit. I na to ale znají v České Třebové odpověď. „Pro výuku v kurzech strojvedoucích jsou na technickou část přizváni i odborníci z provozu s praxí a vysokými technickými znalostmi. Například jméno Františka Faista, který se podílel na zprovoznění rodiny modernizovaných Brejlovců z CZ LOKO a zároveň je technicko-bezpečnostním komisařem Drážního úřadu na těchto řadách, je zárukou té nejvyšší odborné úrovně výuky,“ chválí Jaromír Špaček spolupráci s externím lektorem. Sedmnáct stálých lektorů CTV tak doplňuje zhruba čtyřicítka specializovaných externistů.

DVI má nejen v budově DVS, jejím vedení, ale zejména v umění a zkušenostech lektorů zvládnout kantorskou práci skutečnou vlajkovou loď nejdůležitější části svého portfolia vzdělávání. „Pochopitelně bychom se rádi dále rozvíjeli a zvyšovali úroveň našich služeb. Jednou z cest je i zřízení moderního lokomotivního simulátoru pro budoucí, ale i stávající strojvedoucí, ale zatím je to hudba – doufám – blízké budoucnosti,“ uzavírá manažer Špaček.

VÁCLAV RUBEŠ

Kozlovka v Jihlavě jde do toho po hlavě

Jihlavská nádražní restaurace s vžitým dlouholetým názvem Kozlovka se už od jara chlubí novým slušivým hávem. K radosti všech, kteří podnik navštěvují, dělá personál v čele s novým provozovatelem Stanislavem Smolíkem a s kuchaři Markem Vokounem a jeho kolegou z protisměny všechno možné, aby přilákal zájem hostí. Kromě nového kabátku, který se podílí na útulnosti lokálu, zde nabízejí i další příjemné prožitky. Ať už je to znamenitá jedenáctka Ježek z jihlavského pivovaru nebo zdařilé chuťové kreace z kuchyně.

Týdenní obědový lístek je věru lákající, objevíte na něm kupříkladu uzené s křenovou omáčkou nebo krůtí kostky na smetaně se šunkou a žampiony. To věru není špatná nabídka! „Totéž si myslím i já, navíc čekám, kdy si hosté všimnou jednoho mimořádně zajímavého faktu, že za cenu stogramových porcí tu dáváme maso na sto padesát. Tohle určitě zabere,“ komentuje současné snahy Stanislav Smolík. „Zavedli jsme i rozvážku jídel po okolí, jen počty jídel rostou pomalu, ale doufáme, že naši snahu zákazníci brzy ocení. Škoda jen, že z města je to k nádraží trošku dál a cesta MHD tam a zpět zabere vlastně čas pro oběd,“ posteskl si provozovatel. Ale šedesátka obědů denně pro začátek není zdaleka špatný výsledek.

V jihlavské nádražní restauraci prodají asi 60 jídel denně. FOTO **AUTOR**

MENU

Houskový knedlík s vejcem (3 ks), okurka	30 Kč
Fazolová polévka s klobásou	20 Kč
Kuřecí plátek pana Lipa, obloha (česnek, šunka, niva)	85 Kč
Rybí filé zapečené se sýrem a vejcem, obloha	65 Kč
Mašinfírův mls, obloha (vepřový plátek, kapie, kečup, česnek, feferonka)	85 Kč
Restovaná játra, hranolky, tatarka	69 Kč
Španělský ptáček, rýže/houskový knedlík	70 Kč
Hrachová kaše, uzené, okurka, chléb	67 Kč

Hospoda znovu otevřela po krachu minulého provozovatele. Několik měsíců tu bylo zavřeno. „Věřím, že se stálí hosté vrátí nebo přijdou noví. Podnik má svá pozitiva a na ty sázíme,“ to jsou slova šéfkuchaře Vokouna. Mezi pozitiva určitě patří útěšlivý, náladotvorný interiér, kvalita výstupů z kuchyně a od výčepu, útulná nekuřácká místnost a kulečník. V pravidelných hodnoceních společnosti ČD Restaurant vychází tato restaurace vždy s velmi dobrým hodnocením – zkrátka v hospůdce na jihlavském hlavním nádraží je na čem stavět. Snaživý personál restaurace budoucnost černě nevidí a v čele se Stanislavem Smolíkem dělají všichni maximum pro znovuvzkříšení vydařené společné investice s Českými drahami. **MILAN BALLÍK**

Autor patří mezi známé české gourmet-kritiky.

OMU

Frýdlant v Čechách
16. prosince

Odpoledne mezi žst. Frýdlant v Čechách a Raspenava najel motorový

vůz Regio-Shuttle 840.001-2 osobního vlaku 6317 na spadlý strom v km 185,570. Škoda byla předběžně vyčíslena na 535 tisíc korun.

Železný Brod
18. prosince

Dopoledne mezi žst. Železný Brod a Velké Hamry se na železničním přejezdu střetl osobní automobil Renault Clio s rychlíkem 1138, v jehož čele byl motorový vůz 854.001-5. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! Škoda byla předběžně vyčíslena na 30 tisíc korun.

Velké Březno
18. prosince

Po poledni mezi žst. Velké Březno a Boletice nad Labem najela lokomotiva 372.006-7 nákladního vlaku Pn 49354 do prověšeného trakčního vedení, na které spadl strom. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

Lenora
19. prosince

Dopoledne v dopravně Lenora vykolejil za jízdy osobního vlaku 8100 motorový vůz 810.417-6 na výhybce číslo 2. Škoda byla předběžně vyčíslena na 55 tisíc Kč.

Valašské Meziříčí
21. prosince

Po poledni mezi žst. Valašské Meziříčí a dopravnou Střítež nad Bečvou se na železničním přejezdu v km 7,234 střetl osobní automobil Fiat Punto s osobním vlakem 13215, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.063. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 70 tisíc korun.

Sedlice – Blatná
21. prosince

V odpoledních hodinách mezi dopravou Sedlice a žst. Blatná se na železničním přejezdu v km 22,692 střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 17915, kterým byl motorový vůz 810.210-5. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 156 tisíc korun.

Letohrad
22. prosince

Odpoledne v žst. Letohrad vykolejil při posunu motorový vůz 810.471-3 přes výkolejku Vk1. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 30 tisíc korun.

Bystřice p. Hostýnem
28. prosince

V odpoledních hodinách v obvodu žst. Bystřice pod Hostýnem se na železničním přejezdu střetl osobní automobil Škoda Felicia Pick-up s osobním vlakem 3926, v jehož čele byla motorová lokomotiva 742.046-6. Řidič automobilu byl těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením, které bylo v době střetnutí v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 21 tisíc korun.

Bohumín
29. prosince

V podvečerních hodinách v žst. Bohumín najel lokomotivní vlak Lv 72523, kterým byla elektrická lokomotiva 130.039-1, na zarážky položené na dopravní koleji číslo 602. Škoda byla předběžně vyčíslena na 80 tisíc korun. **(MirKo)**

Rekordní rok v modernizaci kolejových vozidel Českých drah

Stadlery, rakouské vozy řady Bmz nebo další Regionovy a CityElefanty. Nová vozidla ČD, která vyjedou na koleje, jsou konkrétním výsledkem sedmi modernizačních či výrobních kontraktů, které uzavřely České dráhy v loňském roce.

České dráhy ukončily rok s historicky rekordním rozsahem uzavřených kontraktů na modernizaci svých vlakových souprav. V rámci sedmi kontraktů se šesti partnery v hodnotě 11,249 miliardy korun uzavřely zásadní projekty modernizace regionálních elektrifikovaných i neelektrifikovaných tratí i vozidel pro dálkovou dopravu. Velmi významný je rozsah investic v dálkové dopravě. Ta totiž dosud zaostávala v tempu obnovy za regionální dopravou.

V posledních třech letech přitom padaly doslova rekordní hodnoty v objemu uzavřených kontraktů na modernizaci vozidel Českých drah. Souhrnná částka kontraktů dosahuje hodnoty téměř 28,5 miliardy Kč. A tyto investice jsou již patrné také ve vlastním provozu.

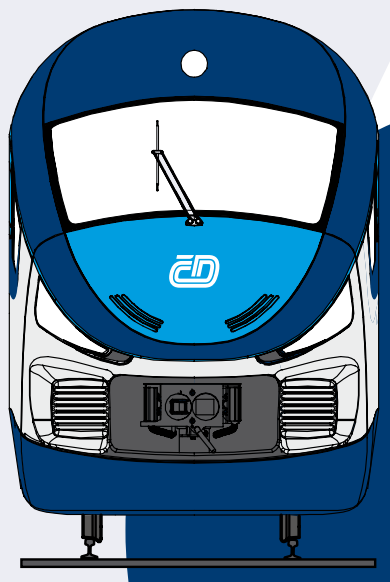
V příměstské dopravě v okolí Prahy zůstávají staré pantografy řad 451 a 452 prakticky na vedlejších výkonech, zatímco moderní CityElefanty pokrývají nejen příměstskou dopravu v Praze, ale zajíždějí i do Ústí nad Labem, Pardubic a dále nově až do Svitav, České Třebové nebo Lichkova.

Desítky Regionov pak zvýšily kulturu cestování na mnoha regionálních spojích v celé republice. Díky jim se stává železniční doprava také snadno dostupná pro osoby se sníženou schopností pohybu, ať jde o seniory, maminky s kočárky nebo vozíčkáře.

Mezi největšími novinkami je pak zahájení provozu zcela nových motorových vozů Regio-Shuttle RS1 od švýcarské společnosti Stadler, a to řady 840 v Libereckém kraji a řady 841 v Kraji Vysočina. Nové řídicí vozy pro klasické soupravy, u kterých se vžila přezdívka Sysel, začaly být využívány na vlacích mezi Lysou nad Labem a Ústím nad Labem. Byla představena první souprava z rodiny vlaků RegioPanter, které by měly jezdit na jihu Čech. Kontrakt na tyto soupravy byl uzavřen v polovině února roku 2011 a prototyp byl představen již loni v listopadu.

V dálkové dopravě byla uvedena do provozu celá série modernizovaných vozů pro expresy a spoje IC a EC a revitalizované rychlíkové vozy typu Y provozované na různých rychlících.

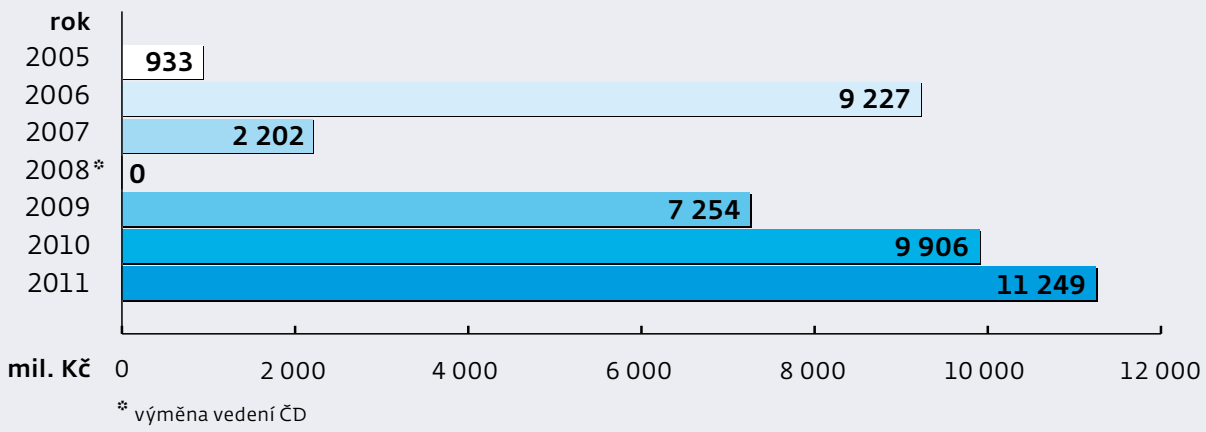
PETR ŠŤÁHLAVSKÝ

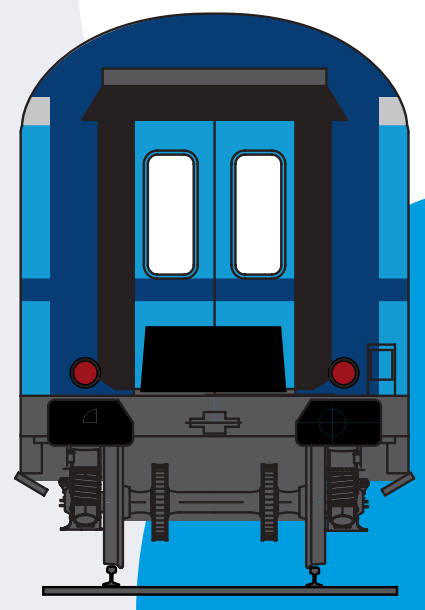


LINK II

Dvoudílné motorové jednotky LINK II polského výrobce Pojezdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA by měly díky výkonu 2 × 390 kWh dosahovat maximální rychlosti 120 km/h. Kapacita jedné jednotky o délce 43 730 mm je 120 míst (z toho část míst je v 1. třídě). Nízkopodlažní soupravy uspořádání pojezdu Bo' + 2' + Bo' budou klimatizované. Jejich motor splňuje normu EURO IIIB, dosazen bude integrovaný systém kontroly a diagnostiky pojezdu. Cestujícím bude v jednotkách sloužit moderní informační systém. Počítá se, že jednotky budou nasazeny do regionální dopravy v Karlovarském, Plzeňském, Ústeckém a Zlínském kraji. Smlouva je uzavřena na 31 kusů.

VÝVOJ INVESTIC – UZAVŘENÉ KONTRAKTY



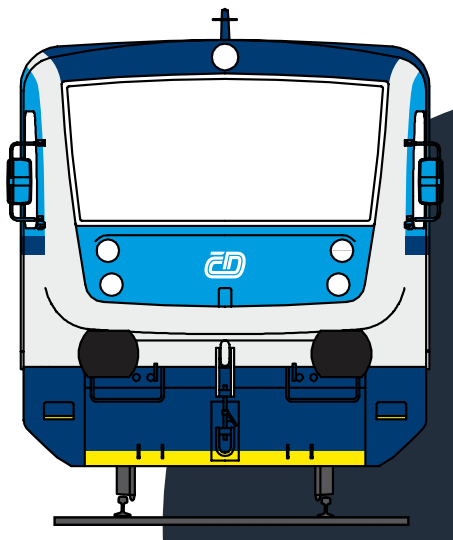


BDbmsee/ BDhmsee

Vozy s maximální rychlostí až 160 km/h vyráběné v letech 1987 a 1988 ve východoněmecké vagonce v Bautzenu ve své době patřily mezi nejmodernější vagony a mezi první bezbariérového typu v tehdejším východním bloku. Jejich přestavba v ŽOS Trnava zahrnuje kompletní přestavbu interiéru vozu, kde bude zachováno několik klasických oddílů se 6 místy, oddíl pro vozíčkáře i bezbariérová toaleta, která bude nově vybavena uzavřeným systémem. Dodána bude klimatizace a rekonstrukcí projdou i celky, které zvýší bezpečnost, například podvozek GP 200 S a brzdy, jež budou upraveny pro činnost tzv. EP brzdy s možností přemostění záchranné brzdy.

Přehled vozidel ze smluv uzavřených v roce 2011

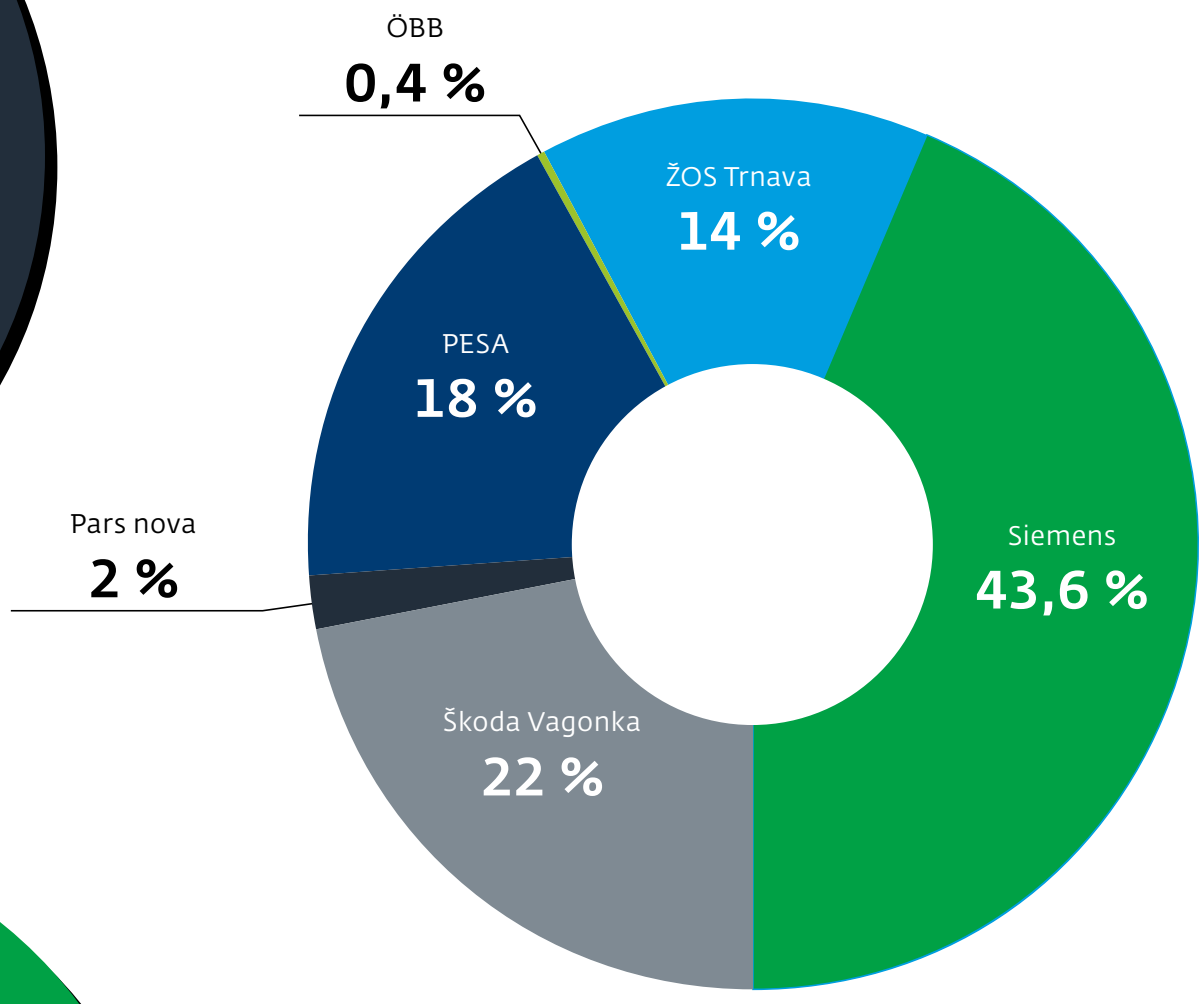
Vozidlo	Počet	Dodavatel	Cena	Předpokládané nasazení
Dvouvozový RegioPanter	4	Škoda Vagonka a.s.	448 mil. Kč	regionální doprava v Jihočeském kraji
Třívozový RegioPanter	15	Škoda Vagonka a.s.	2 064 mil. Kč	regionální doprava v Ústeckém, Královéhradeckém, Pardubickém a Olomouckém kraji
Motorová jednotka LINK	31	Pojezdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA	1 988 mil. Kč	regionální doprava v Karlovarském, Plzeňském, Ústeckém a Zlínském kraji
Osobní vozy Bmz ex ÖBB	32	ÖBB Personenverkehr AG	45 mil. Kč	dálková vnitrostátní doprava
Regionova (814)	11	Pars nova a.s.	280 mil. Kč	regionální doprava ve Středočeském, Pardubickém a Moravskoslezském kraji
Modernizace osobních vozů BDbmsee/ BDhmsee	64	ŽOS Trnava a.s.	1 523 mil. Kč	mezistátní a vnitrostátní dálková doprava
Netrakční jednotky Viaggio Comfort (Railjet)	16	Siemens AG Österreich	4 900 mil. Kč	mezistátní spoje vyšší kvality z ČR do Německa, Rakouska, na Slovensko a do Maďarska

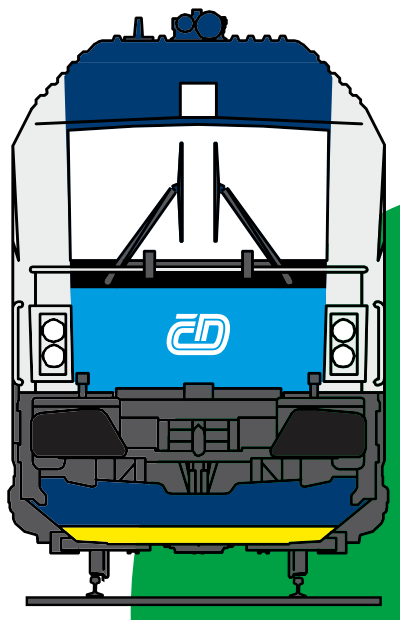


Regionova

Dalších 11 kusů dvoudílných motorových jednotek 814/914, které není třeba představovat. Pars nova je vyrábí od roku 2005 z motorových vozů 810 (rok výroby 1975–82) a přípojných vozů 010. V interiéru místo pěti míst na šířku vozu jsou nově instalována pouze čtyři místa se sedačkami potaženými textilem a s opěrkami hlavy, celkem 84/105 míst. Část vozidla je nízkopodlažní, v ní je umístěno také bezbariérové WC s uzavřeným systémem. Soupravy jsou vybaveny audiovizuálním informačním systémem. Mají vyšší výkon 242 kW, motor TEDOM umožní rychlost 80 km/h. Jedenáct jednotek poslední série nabízí některá zlepšení oproti předchozím.

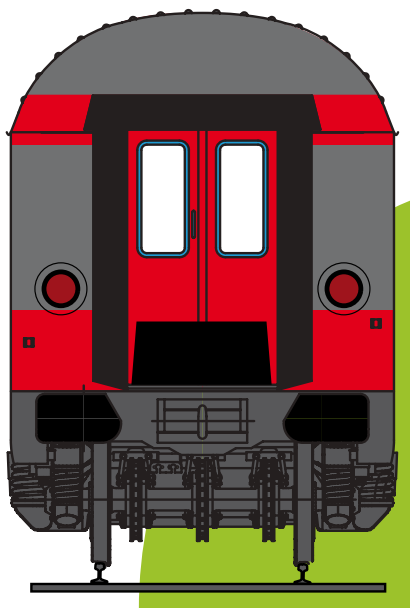
PODÍL DODAVATELŮ NA SMLOUVÁCH UZAVŘENÝCH V ROCE 2011





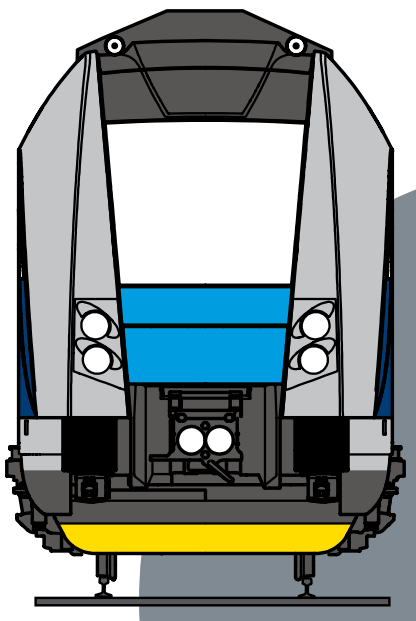
Viaggio Comfort

Netrakční vlaková souprava typu Viaggio Comfort, v Rakousku jezdící pod obchodním názvem Railjet, má 185 metrů délky (bez lokomotivy), 330 tun váhy, nabízí 408 sedadel a smí jezdit maximální rychlostí 230 km/h. Vozy mají vzduchově vypružené vysokorychlostní podvozky SF400, tlakotěsné vozové skříně s odlehčenou ocelovou konstrukcí s přechody krytými měchy a rovněž v tlakotěsném provedení. Celá souprava je vybavena klimatizací a podrobným informačním systémem. Na obou koncích je jednotka vybavena standardním spřahovacím a narážecím ústrojím a propojkami dle UIC.



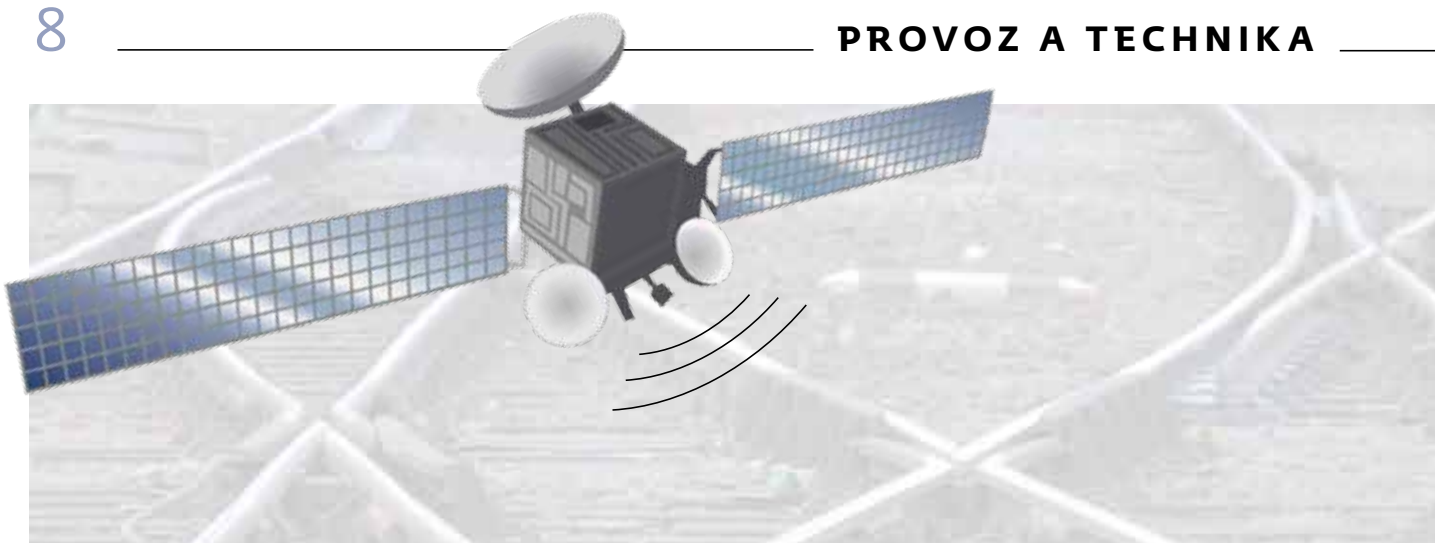
Bmz ex ÖBB

Vozy typu Z1 Bmz číselného intervalu 21-70 500 až 594 ÖBB byly vyrobeny v letech 1980 až 1982 v rakouské vagonce SGP a byly zakoupeny jako použité od ÖBB. Jsou určeny pro provoz rychlostí až 160 km/h. První série po opravě je už v provozu v DKV Praha a jezdí převážně na rameni Praha – Vsetín/Veselí nad Moravou. Ostatní se po vysoutěžení opravce podrobí modernizaci včetně obnovy interiéru a dosazení korporátních barev. Vozy, které byly co nejrychleji zařazeny do provozu, jezdí dočasně ve starším barevném řešení správy ÖBB a s rakouskou registrací. Vozy mají pohodlné textilem čalouněné polohovatelné sedáky umístěné po šesti v kupé.



RegioPanter

Nízkopodlažní a bezbariérové elektrické soupravy řady 650/440/640 jsou vyvíjeny jako dvouvozové (147 míst k sezení, z toho 138 míst ve 2. třídě, 9 míst v 1. třídě) a dále třívozové (241 míst k sezení, z toho 232 míst ve 2. třídě, 9 míst v 1. třídě), které budou jednak dvousystémové (3 kV ss, 25 kV/50 Hz) a jednak jednosystémové pro stejnosměrné napájení. Maximální rychlost je 160 km/h, výkon podle typu 2 040/1 360 kW. Součástí bezbariérového řešení bude také WC s uzavřeným systémem.



1 Bezdrátový přenos informací o funkci zabezpečovacího zařízení

2 Ovládání přejezdových zabezpečovacích zařízení bez kabeláže

3 Informace o pohybu zaměstnanců i hnacích vozidel v reálném čase

4 Detekce polohy výhybek a výkolejek s bezdrátovým přenosem obsluze

5 Sledování pohybu nákladních vozů i nákladu samotného

FOTO IVAN SKULINA, AŽD PRAHA, VÁCLAV RUBEŠ (2x), MARTIN NAVRÁTIL

Čeká naši železnici bezdrátová satelitní budoucnost?

S moderními technologiemi se setkáváme denně v běžném životě. Mobily, bezdrátové přenosy, navigace do kapsy. A česká železnice? V tomto ohledu zatím nic moc. Vše by se ale mohlo v dohledné době změnit.

Přestože se železniční infrastruktura dočkala v posledních letech modernizace, některé její celky zatím využívají spíše konvenčních řešení. Komunikace jednotlivých celků zabezpečovacího zařízení probíhá téměř výhradně po kabelu a o nějaké lokalizaci konkrétního vozu či dokonce zaměstnance v provozu pomocí satelitních systémů si můžeme nechat jen zdát. Technologickým novinkám přitom vládnou bezdrátové přenosy a navigační družice. Je potěšující, že právě čeští odborníci přišli s projektem, který může přinést revoluci v železničních zabezpečovacích i komunikačních technologiích. Celé kouzlo se skrývá pod termínem radiofrekvenční identifikace a zkratkou RFID. Princip je podobný funkci bezpečnostních rámů v obchodech, které odhalí zloděje. Čipy ukryté ve zboží také využívají technologii RFID.

Úspěch českých hlav v mezinárodním klání

Představte si jednoduchý čip, který umí kontrolovat polohu a přestavení výhybek, uvést přejezd do výstrahy před jedoucím vlakem nebo přenášet informace o tom, kde se nachází lokomotiva, vůz nebo konkrétní zaměstnanec s přesností několika metrů. To všechno bez drahých kabelů, jen přenosem rádiového signálu. Sdružení firem Immobiliser Central Europe, Eurosignal (dceřiná společnost AŽD Praha), COMINFO a VPRON si ho představovat nemusí, protože právě s tímto know-how uspělo v mezinárodní soutěži European Satellite Navigation Competetion 2011. Ta je zaměřená na ideové návrhy a projekty využívající satelitní navigaci v různých oborech lidské činnosti. Na poli dopravních projektů šlo o nejzajímavější využití moderních technologií.

Vývojáři přicházejí s „univerzálním čipem“, na jehož rozhraní lze připojit jak zabezpečovací zařízení, tak konstrukční celky drážních vozidel, které umí předávat informace rádiovým přenosem dalšímu zařízení. „Jde o technologii rádiové komunikace, která zajišťuje jakousi domluvu mezi jednotlivými systémy používanými na železnici. Součinnost s družicovou navigací navíc do přenášených informací vnáší polohu železničního vozidla, nákladu na vlaku či personálu. Pro tento účel bude využívat evropského satelitního systému Galileo, který nabízí rozšířené funkcionality pro bezpečné aplikace,“ přibližuje podstatu novinky Vladimír Kampík, ředitel Eurosignálu.

Jeden malý čip může zjednodušit komunikaci i zabezpečení na železnici.

TLIGS – unisexové know-how

Konkrétním výsledkem využití RFID na železnici je systém TLIGS (Tran Logistic and Integration GNSS System) právě z dílny čtyřlístku zmiňovaných firem. Kromě primárního cíle, kterým je dohledově-logistický systém pro sledování vlaků, vozidel či osob v reálném čase, se této technologii otevírají dveře v dalších aspektech možného využití. „Nabízí se možnost zjišťování celistvosti vlaků na vedlejších tratích s výrazným zvýšením bezpečnosti bez nákladného budování infrastruktury. Systém by také pomohl rychlejšímu rozvoji zařízení Radioblok RBA-10 od AŽD Praha tím, že by bylo možno jednodušeji kontrolovat i pohyb nákladních vlaků,“ vysvětlují spoluautoři systému Stanislav Srb z Eurosignalu a Jaroslav Jansa ze společnosti Cominfo.

Velmi vyhledávaným využitím TLIGS by se mohla stát aplikace do přejezdových zabezpečovacích zařízení. „Efektivita je dána téměř nulovou kabelizací. Detekce vlaku blížícího se k přejezdu může proběhnout přímou komunikací hnacího vozidla a spouštěcího majáku, který vyšle bezdrátově signál centrální jednotce přejezdu. Další možností je využití kombinovaného otřesového a feromagnetického čidla na stojině kolejnice, které opět rádiově vyšle tuto informaci centrální jednotce, která spustí výstrahu na přejezdu,“ říká Vladimír Kampík. Technologie umožňuje i zpětný přenos návěsti „uzavřený přejezd“ na přejezdníky nebo přímo strojvedoucímu na hnací vozidlo. Také monitoring polohy výhybek a jejich přestavníků je další oblast, kde by tato technologie mohla najít své uplatnění.

Jedním z největších problémů je přenést informaci bezpečně a včas. Technicky se jedná o velmi náročný vývoj miniaturní elektroniky, kde je nezbytné odpovídající technologické zázemí a náklady se počítají v desítkách milionů korun. Přesto ale původci technologie předpokládají, že při masové výrobě bude cena hardwaru opravdu nízká. Možná tak nízká, že moderní technologie pošle do historie klasické kabely a železnice se octne v budoucnosti vpravdě bezdrátové.

VÁCLAV RUBEŠ

CZ LOKO si nadělilo halu pro točivé elektrické stroje

V době největší nákupní horečky vánočních dárků se v České Třebové už nadělovalo. Jeden z důležitých obchodních partnerů Českých drah, společnost CZ LOKO, si ve čtvrtek 15. prosince pod pomyslný stromeček dala zbrusu novou výrobní halu, kam soustředila výrobu a opravy elektrických točivých strojů. Hala je vybavena nejmodernějšími technologiemi, zkušebnou, specializovanými pracovišti a logistickým centrem.

A přece se točí!

Stavební práce začaly v lednu 2011 demolicí starých objektů a zatímco na první etapu stavby bylo potřeba dvaceti týdnů, na druhou už jen o čtyři týdny méně. Tak velká a rozsáhlá investice, která navíc vznikla na místě zbouraných starých objektů, mívá mnohá úskalí. „Rozhodování proto muselo být rychlé, ale správné, protože taková stavba chyby neodpouští. Díky dodavatelům a stavebnímu dozoru se nám vždy podařilo problémy řešit či eliminovat a stavbu zvládnout podle smlouvy,“ řekl Josef Bárta, generální ředitel CZ LOKO, a dodal: „Jde o významnou, strategickou investici, která nám umožní plnohodnotně rozvíjet nový výrobní program, jímž jsou právě opravy a produkce lokomotivních motorů. Tedy obor, který je nezbytnou součástí nové výroby, modernizací a oprav kolejových vozidel. Opravám a výrobě elektrických točivých strojů se věnujeme řadu let, ale na nejmodernějších strojích bude naše produkce spolehlivější, kvalitnější a rychlejší.“

Nová hala výrazně zlepšila nejen technologii, ale i prostředí. FOTO AUTOR

Celý projekt, jehož realizace dosáhla zhruba 200 milionů korun, byl spolufinancován z evropských fondů. První část zahrnující výstavbu výrobního objektu byla spolufinancována z Operačního programu Podnikání a inovace (Nemovitosti). Druhá část, zahrnující vybavení objektu sofistikovanými technologiemi, byla spolufinancována z programu Inovace.

Vznikly desítky pracovních příležitostí

Podle Bárty nová výrobní kapacita umožní významně rozšířit strukturu zakázek a objem produkce elektrických točivých strojů, jako jsou alternátory, trakční motory, motory pomocných pohonů a další stroje. Díky této investici a dalšímu rozšiřování zakázek vzniklo několik desítek nových pracovních míst. Zejména pro elektrotechniky, svářeče a strojní zámečníky.

„Pamatuji dobu před asi dvaceti lety, kdy jsem do dnešní firmy CZ LOKO, tehdejších Železničních opraven a strojíren, jezdil osobně s lokomotivami do opravy. Mohu tak potvrdit, že se v těchto dílnách od té doby úplně všechno od základů změnilo. Jediné, co se nezměnilo, je blízkost českotřebovského nádraží. Naše společnost plánuje další obnovu kolejových vozidel, a to nejenom lokomotiv, ale i vozů a jejich interiérů, včetně zařízení pro servis vozidel. To vše bude na odpovídající úrovni pouze tehdy, pokud budeme spolupracovat s firmami, jako je například CZ LOKO, kde se současně domluvíme na požadované kvalitě, pochopitelně za přiměřenou cenu,“ uvedl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek, který byl otevření nové haly přítomen.

Společnost CZ LOKO, jejímiž nejvýznamnějšími zákazníky jsou České dráhy se svojí dceřinou společností ČD Cargo, je jednou z největších středoevropských firem zaměřených na výrobu, modernizace a opravy lokomotiv. Její loňský obrat překročil dvě miliardy korun. Sídlem firmy s více než 700 zaměstnanci je Česká Třebová. Další provozovny se nacházejí v Jihlavě a Nymburku.

MARTIN HARÁK

Ruka státu na americké železnici má jméno Amtrak

Američané historicky neměli velké zkušenosti se státními společnostmi na železničním trhu. V zemi, kde se klade silný důraz na podnikání a iniciativu jednotlivce, dominovaly i na kolejích soukromé firmy. Posledních čtyřicet let to ale už není tak úplně pravda.

NA DOBRÉ CESTĚ. Státem vlastněná společnost Amtrak výrazně investuje do vozidel i do infrastruktury. FOTO **WIKIPEDIA**

Počet cestujících, kteří použijí vlaky americké společnosti Amtrak, každým rokem roste. Může za to změna tarifní politiky (snížení cen) a nasazení více souprav na nejvytíženějších tratích. Své udělaly i investice do infrastruktury a nových vozidel. Amtrak jako státem vlastněná firma obsluhuje asi pět stovek nádraží ve 46 státech USA (s malým přesahem do Kanady). Po čtyřiceti letech existence se ukázalo, že rozhodnutí o jejím založení bylo více než správné.

Stále vyšší rychlostí

Hlavním úkolem společnosti Amtrak je zajištění osobní přepravy na severovýchodním koridoru USA, kde se provozuje více jak polovina z celkových 310 vlaků společnosti. Tento koridor spojuje newyorskou Penn Station a Trenton, NJ. Je to nejfrekventovanější železniční koridor, na němž jsou denně v provozu stovky osobních vlaků New Jersy Transit a Amtrak. Během osmdesátých let minulého století díky velkým investicím byla vybudována infrastruktura, na které se provozuje doprava mezi městy Washington, D.C., a New York s rychlostí 200 km/h. V devadesátých letech byla ukončena další etapa rozvoje infrastruktury a její elektrizace, což umožňuje provoz s maximální rychlostí 240 km/h.

Zahájení provozu vlaků Acela Express s maximální rychlostí 240 km/h a Northeast Regional s rychlostí až 200 km/h znamenal obrovský zájem cestujících o tento druh přepravy a v dnešní době Amtrak přepraví v této části USA tolik cestujících, kolik všechny ostatní druhy dopravy, tj. vodní, silniční a letecká. Zároveň roste zájem o dálkovou dopravu. V letech 2002 až 2010 se přepravní objem zvýšil o 41 procent. Společnost Amtrak současně přišla s novou vizí s názvem „Příští generace vysokorychlostních železničních služeb“ na severovýchodním pobřeží USA. Má doplnit stávající Northeast Corridor a výrazně snížit cestovní dobu mezi Bostonem a Washingtonem, D.C. Tratě by měly být dokončeny v roce 2040.

Investice z federálního i státních rozpočtů

Neustále stoupající poptávka po mezinárodní železniční dopravě si v minulosti vynutila změnu priorit v dopravní politice USA. Z federálních fondů po dlouhá léta šly finance do silničního stavitelství na úkor stavby železniční infrastruktury. To se změnilo teprve v roce 2008, kdy byl přijat zákon o financování osobní železniční dopravy. Na základě tohoto zákona je železniční osobní doprava nyní financována vládami jednotlivých států. I když společnost Amtrak od sedmdesátých let dostávala dotace od jednotlivých států, nyní je zároveň financována i z federálních zdrojů.

V rámci dalšího ekonomického rozvoje USA a zlepšení ekologie klade vláda velký důraz na rozvoj právě osobní železniční dopravy. Především se jedná o rozvoj meziměstské dopravy. Do tohoto druhu dopravy se předpokládá investovat asi 9 miliard dolarů. Asi třetina z těchto investic je určena na stavbu vysokorychlostních tratí ve státech Florida a Kalifornie. Zbytek je určen na rozvoj běžných železničních tratí v jiných státech. Cílem tohoto projektu je zvýšení cestovní rychlosti a zkrácení jízdní doby. Plánují se i investice do dalších let a například v roce 2011 to byla miliarda dolarů.

Podle plánů společnosti Amtrak se rozvoj osobní železniční dopravy bude ubírat dvěma směry. Prvním je rozvoj vysokorychlostní dopravy s rychlostí 300–350 km/h v koridorech mezi velkými městy. Zároveň se bude rozvíjet již existující infrastruktura, která zajisti optimalizaci provozu a jeho efektivitu. Mezi nejúspěšnějšími tratěmi je například Chicago – Milwaukee.

Po modernizaci jsou na řadě nákupy vozidel

Společnost Amtrak dlouhou dobu prosazovala politiku úspor, pozornost se věnovala údržbě již existujícího vozidlového parku a železniční infrastruktury, přitom se opomíjel rozvoj nových technologií. Díky státem přiděleným grantům ve výši 1,4 miliardy dolarů, které byly použity na modernizaci stávajícího vozidlového parku, si Amtrak po roce 2002 nepořizoval žádné nové vozy ani lokomotivy. Průměrné staří vozidlového parku činí asi 25 let. Byla vypracována nová strategie, která předpokládá nákup asi 1 400 nových vagonů a 320 nových lokomotiv. Během následujících 20 let se plánuje kompletní výměna vozidlového a lokomotivního parku.

V roce 2006 tehdejší generální ředitel Amtraku prohlásil, že za pět až deset let objem osobní přepravy společnosti vzroste o polovinu. Protože se neustále zvyšují ceny benzinu, roste i zájem o železniční dopravu. Například jízdenky na spoj New York – New Orleans nebo Seattle – Vancouver se v letních měsících rezervují měsíc i více dopředu. Měsíční nárůst tržeb činí asi 15 procent a přepravní objem stoupá každý měsíc více jak o deset procent. **HALINA MARŠÁLKOVÁ**

STRUČNĚ O SPOLEČNOSTI

Jméno: The National Railroad Passenger Corporation, zkráceně značka Amtrak (ze slov America, track)

Doba působení: od roku 1971

Sídlo: hlavní město Washington

Rozsah služeb: ve 46 státech USA a ve třech provinciích Kanady, vlaky obsluhují asi 500 stanic

Délka linek: 34 tisíc km (společnost vlastní asi 1 200 km tratí)

KRÁTCE

VELKÁ BRITÁNIE

Hispánci bojují o britské franšízy

Španělské dráhy Renfe projevily zájem o účast v nabídkovém řízení pro nákup práv na provoz železniční dopravy v Británii. Renfe usiluje i o prestižní trasy jako East Coast a Great Western. Společnost se o proniknutí na britský trh snažila i dříve, ale nikdy nepostoupila ani do užšího výběru. Renfe chce tímto krokem získat zkušenosti s liberalizovaným trhem. Pokud uspěje, má šanci podílet se na výstavbě a provozování druhé vysokorychlostní trasy známé jako High Speed 2.

MAKEDONIE

Dobudování eurokoridoru vázne

Na setkání zástupců ministrů dopravy Bulharska a Makedonie přislíbil makedonský ministr Tehir Hani, že se jeho země vynasnaží odvést svůj díl prací, aby se mohl realizovat osmý evropský železniční koridor. Bulharsku chybí už jen 2,5 km dlouhý úsek, makedonské straně podstatně více. Bulharsko se ale zdráhá zahájit své práce, dokud protistrana nezahájí svoji část. Makedonský ministr věří, že spojení mezi oběma státy je jeho země schopna dokončit během pěti let. Osmý koridor by měl nabídnout nejkratší možné spojení západní Evropy s východní a střední Asií po kolejích.

NĚMECKO

Z Kolína do Frankfurtu místo letadla vlak

Lufthansa zrušila letecké spojení mezi Kolínem a Frankfurtem a místo toho má k dispozici celý jeden vůz ve vysokorychlostním ICE. Každý den je vypraveno třináct spojů v každém směru mezi zmíněnými městy. Cestující na této trase mají bezobslužný servis, jejich – na letišti odbavené – zavazadlo je automaticky naloženo do vlaku, který je na této trase spolehlivější a dochvilnější než letadlo. Celková doba jízdy mezi Frankfurtem a Kolínem je 57 minut. Za příplatek 5 eur získá pasažér i wi-fi.

FRANCIE

Objízdnou trasou si zkrátí jízdní dobu

Zahájení provozu na 140 km dlouhé vysokorychlostní trati Mulhouse – Dijon na východě Francie zkrátilo od prosince cestování ze Švýcarska do Paříže o půl hodiny. Jedná se o zajímavou objízdnou trasou Švýcarska. Ačkoli to nemusí být z mapy patrné, může být pro cestující ze Švýcarska výhodná. Tak například z Curychu přes Basilej do Lyonu trvá cestu 4 hodiny 22 minut, což je o půl hodiny méně než kratší cestou přes Bern (4 hodiny 50 minut). Nová vysokorychlostní trať také umožní vlakům TGV objíždět Paříž, což prospěje okolním oblastem.

ŠVÝCARSKO

Nákup jízdenky ve vlaku jen s přirážkou

Stoupající počty cestujících a často krátké cestovní doby vedou k tomu, že vlakový doprovod nestíhá zkontrolovat všechny cestující. Z tohoto důvodu se Švýcarské spolkové dráhy rozhodly, že s příchodem nového jízdního řádu nebudou prodávat jízdenky ve vlacích. Podle odhadu se to dotkne asi dvou tisíc cestujících denně, kteří tuto službu dosud využívali. Od 11. prosince musí pasažér bez jízdenky zaplatit minimální přirážku 90 franků (necelé dva tisíce korun). To se ale netýká změny vozové třídy.

KATAR

Německým drahám se v Perském zálivu daří

Strategické partnerství Deutsche Bahn s katarskými železnicemi se díky podpisu smlouvy o poskytování technických služeb posunuje do další fáze. Deutsche Bahn jsou (prostřednictvím dceřiné společnosti DB International) důležitým strategickým partnerem při vývoji a výstavbě dopravní sítě emirátu Katar v Perském zálivu. Důležitým prvkem je plánovaná výstavba metra v Dauhá. Metro by mělo spojit letiště s centrem a fotbalovými stadiony, které budou vybudovány pro mistrovství světa v kopané v roce 2022. Experti společnosti DB International pracují v Kataru již od roku 2008.

(mez, sh)

Uherský jízdní řád podle staronových not

V polovině prosince začal platit nový jízdní řád i v Maďarsku. Změny oproti stávajícímu jízdnímu řádu ve vnitrostátní dopravě jsou jen malé, ovšem v mezinárodní dopravě dochází k několika zásadnějším úpravám. Jak se již stalo pravidlem, i v roce 2012 zavedou MÁV letní jízdní řád, který bude platit od 15. června do 26. srpna.

Ve vnitrostátní dopravě stojí jízdní řád na léta fungující taktové dopravě. Hlavním pilířem železniční dopravy v zemi je nadále síť InterCity vlaků jedoucích z/do Budapešti. Vnitrostátní IC vlaky spojují hlavní město se všemi významnými krajskými. Z Keleti a Nyugati pu. odjíždí ve dvouhodinovém taktu takzvané okružní IC vlaky spojující Budapešť s městy Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen, Szolnok, a to v obou směrech. Ve dvouhodinovém taktu z jižního nádraží v Budapešti (Déli pu.) odjíždí IC vlaky do jihomaďarského města Pécs, jeden spoj veze také přímé vozy do bosenského Sarajeva. Ze západního nádraží v Budapešti vyjíždí pak v hodinovém taktu IC vlaky do Szegedu. Ve směru Győr – Sopron – Szombathely je také vytvořen dvouhodinový takt s odjezdem z východního nádraží v Budapešti (Keleti pu.). Jsou to spojené IC soupravy do Sopronu s přímými vozy do stanice Szombathely.

V mezinárodní přepravě je novinkou přímé denní spojení Budapešti se švýcarským Curychem soupravami Railjet, tedy vlaky nejvyšší kvality. Do Vídně zůstává nabídka spojů na stejně dobré úrovni: ve dvouhodinovém taktu z Keleti pu. jedou Railjety střídavě do Mnichova či Salcburku. Naopak přímý vlak Venezia do/z Benátek byl zrušen z důvodu nevýhodné nabídky od italských železnic. Do této destinace je nově možné se dopravit pouze s přestupem ve Vídni. Mezi Budapeští a Prahou došlo k doplnění denního dvouhodinového taktu EC vlaků (prodloužení EC 274/275 Slovan až z/do Budapešti).

Od nového grafikonu je zaveden noční vlak Istria do chorvatského města Pula a zpět v letním období, a to v úterý a pátek. Do chorvatského Splitu zůstanou zachovány přímé vozy (také v letním období). Mezistátní rychlík Dacia mezi Vídní, Budapeští a Bukureští jezdil ve vánočním a novoročním období a cestující ho použijí znovu během léta. Ve zbývající části roku bude nahrazen rychlíkem Muntenia v úseku Budapešť – Bukurešť a zpět. V letním období bude zajištěno spojení Budapešti s bulharským Burgasem dvakrát týdně (úterý a pátek) vlakem Nesebar, v sobotu pak s Varnou vlakem Albena. **GABRIEL KORCSMÁROS**

Největší změny v grafikonu se týkají mezistátní dopravy. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ (2x)**

Povídání o mašinkách

mapuje uplynulých 170 let v Přerově

Novodobá historie města Přerova je nerozlučně spjata s vlaky. Nebýt železnice, nebylo by se ze zchudlého provinčního městečka stalo významné hospodářské středisko. Onen historický přelom z roku 1841 přibližuje výstava, na které se podílely i České dráhy.

MIKÁDO. Předválečná legendární lokomotiva byla pro přerovské tratě typická. FOTO ARCHIV MUZEA KOMENSKÉHO V PŘEROVĚ (3x)

Dnem 1. září 1841, kdy do Přerova z Uherského Hradiště přijel první vlak, a poté také 17. říjnem, kdy byl velkolepou slavností zahájen provoz na novém úseku Severní dráhy z Uherského Hradiště do Přerova a také Olomouce, započala nová éra dějin města a nové dějiny železnice na Moravě. Připomínání tohoto památného data a následných významných událostí na železnici se stalo v Přerově již tradicí. Vždyť Přerov byl držitelem několika domácích i mezinárodních železničních primátů, jakými bylo vybudování podzemního podchodu k nástupištím, instalace elektrodynamického zabezpečovacího zařízení či třeba zřízení spádoviště. I proto otevřelo Muzeum Komenského v Přerově za významného přispění Českých drah a dalších firem i jednotlivců rozsáhlou výstavu, která obsadila více než 350 čtverečních metrů výstavních prostor v přerovském zámku.

Život i zajímavosti přerovského uzlu

Návštěvník se může seznámit s počátky železniční dopravy, významnými událostmi z dějin železnice v regionu, vývojem zdejší stanice a ostatních drážních služeben, fungováním drah na příkladu velkého železničního uzlu, jakož i s dalšími zajímavostmi. Seznamování s těmito poznatky usnadní dioramatické instalace drážních objektů, hojnost obrázků a fotografií a celá řada hmotných exponátů, jakými jsou propracované modely lokomotiv či vagonů, návěstidla, sdělovací technika, elektromechanické či elektrodynamické zabezpečovací zařízení, železničářské uniformy a další větší či menší drobnosti patřící k železnici.

Na výstavě jsou k vidění exponáty zapůjčené pro tuto příležitost kupříkladu z bohatých sbírek železničního oddělení Národního technického muzea, muzea v Malé Morávce či sousedního Vlastivědného muzea v Olomouci, ale také od četných železničních nadšenců z řad specializovaných spolků, jakými jsou třeba Nadace Okřídlené kolo či Kroměřížská dráha, a také jednotlivců, jejichž sbírky veřejnost může spatřit jen velmi zřídka. Významnou součástí je i prezentace železničního modelářství sestavená za spolupráce Klubu železničních modelářů Přerov. Další částí výstavy je jakási galerie nejzajímavějších fotografií zachycených kolem dráhy objektivem nadšeného fotografa železnice Jana Dostála, jinak též předsedy místního klubu železničních modelářů.

Exponáty pro pohled i ohmatání

Výstava je rozdělena do čtyř tematických celků. Ve velkém výstavním sále naleznou návštěvníci exponáty v atraktivním prostředí dioramatických instalací nejrůznějších zákoutí na železnici. Stručně a výstižně se zavítavší obecenstvo dozví, co to vlastně ta železnice je, kdy a proč vznikla a proč si zaslouží vlastní výstavu. Galerie přerovského zámku přibližuje vývoj lokomotiv, signálního a zabezpečovacího zařízení, železničářských uniforem, profesí na dráze, elektrifikaci i ledacos jiného. K vidění i ohmatání tu jsou patřičné exponáty a modely.

Ve výstavním sále v zámecké kapli si přijdou na své příznivci modelové železnice. Modely lokomotiv, vagonů, celých vlaků, staveb a krajinek dokazují zručnost nadšenců. Informace ze zákulisí modelaření zpestřují i funkční kolejiště. K odlehčení slouží projekce filmů v malém výstavním sále pod věží. Tak jako kdysi na prvním peroně přerovského nádraží si mohou i návštěvníci výstavy odpočinout sledováním snímku z železničářského prostředí.

KRISTINA GLACOVÁ

S přispěním Petra Sehnálka a Kateřiny Tomeškové

Na výstavě můžete vidět řadu historických snímků s železniční tematikou.

KAM A KDY NA VÝSTAVU

Na obsahu výstavy „Povídání o mašinkách. 170. výročí příjezdu prvního vlaku na střední Moravu" v Muzeu Komenského v Přerově se podílely České dráhy, Nadace Okřídlené kolo, Klub železničních modelářů a další desítky firem i soukromých sběratelů. Výstavu můžete vidět na přerovském zámku do 26. února 2012. Otevírací doba je úterý až pátek od 8 do 17 hodin, v sobotu a neděli od 9 do 17 hodin. Vstupné činí 60 korun, pro děti od 6 do 18 let, studenty a důchodce 30 korun. Rodinné vstupné – dva dospělí a dvě až čtyři děti do 15 let – činí 150 korun. Další informace na www.prerovmuzeum.cz.

ČD travel, s.r.o., Na Příkopě 31, tel. 972 243 051, 972 243 057, 972 243 055. E-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cd.travel.cz, web: www.cdtravel.cz
Pobočky: Na Příkopě 31, tel. 972 243 071 • Praha hl. nádraží 972 241 861 • Brno hl. nádraží 972 625 874 • provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Česká republika

Liberec – hotel Babylon ****

AKČNÍ NABÍDKA JEN PRO KLIENTY ČD TRAVEL
Cena: 2 690Kč/os./2noci, dítě do 13,99 let ZDARMA v doprovodu dospělé osoby.
Cena zahrnuje: ubytování, polopenzi, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin.

Slovensko

Piešťany – hotel Park *** **POBYT PRO SENIORY 55+**

Cena: 4 999 Kč/5 nocí/polopenze/v termínu: 8. 1.–5. 2. 2012
Cena zahrnuje: orientační vyšetření lékaře, 1x klasickou masáž částečnou, 1x parafango zábal (bahno + parafín) nebo 1x individuální léčebný tělocvik s fyzioterapeutkou,2x oxygenoterapii s vitaminovým nápojem, volný vstup do krytého bazénu a fitness, večerní zábavu s hudbou, denně šálek kávy a dezert, župan.

Zájezdy na staré FIP

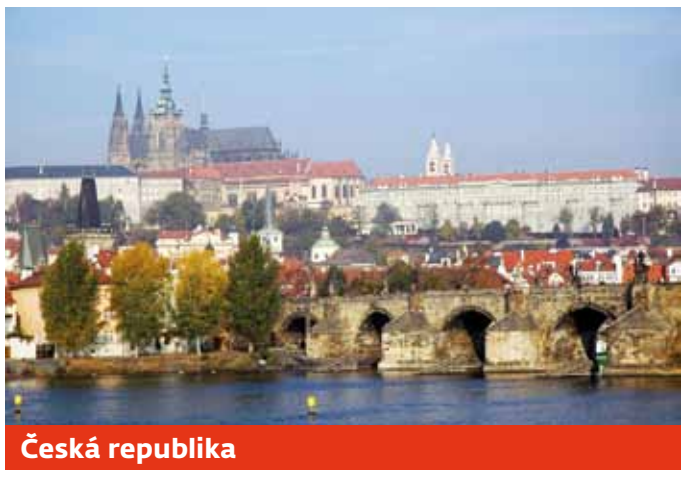
Za poznáním Neapolského zálivu

19.–25. 3. 2012, 7 290 Kč. Ubytování s polopenzí ve **** hotelu na ostrově Ischia. Hotel s vlastními termálními bazény na panoramatickém místě nad pláží Citara! Prohlídka Neapole a výlet do Caserty v ceně zájezdu! Možnost fakultativních výletů za poznáním Neapolského zálivu – úchvatné Amalfské pobřeží či světoznámé Pompeje s možností výstupu na sopku Vesuv!

Zájezdy na staré FIP

Antický Řím + karnevalové Benátky

19.–25. 2. 2012, 5 290 Kč. Atmosféra v Benátkách během karnevalu je jedinečná. Lidé obléknou kostýmy a vyrazí do ulic. My navštívíme Benátky cestou do italské metropole Říma. Zde navštívíme to nejznámější – Koloseum, fontánu di Trevi, Španělské schody, Vatikán... a i to méně známé – tržiště Campo dei Fiori, svébytnou čtvrť Trastevere či Ústa pravdy. 4 noclehy se snídaní v hotelu v centru Říma.



Česká republika

Praha – Abito hotel

Cena 350 Kč/os./noc ve 2L se snídaní, vlastní soc. zař., TV na pokoji, v nabídce též rodinné pokoje, dítě do 6 let zdarma bez nároku na služby.
Hotel je v Praze 4-Michli, dobře dostupný, MHD do centra 30 min., vlastní parkoviště za poplatek.

Česká republika

Za vínem na jižní Moravu

Hotel Panon – Hodonín

Cena od 400 Kč/os. se snídaní, vlastní soc. zař., TV, možnost přistýlky.
Děti 3–12 let mají 50% slevu.

Železničář **VYDÁVAJÍ** České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | www.cd.cz/zeleznicar
ŠÉFREDAKTOR: Petr Horálek | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Pavel Beneš | **ADRESA REDAKCE (MÍSTO VYDÁNÍ):** Železničář, České dráhy, a.s., generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1 | **REDAKTOŘI – TEL.:** 972 233 091 | **OBJEDNÁVKY INZERCE A PŘEDPLATNÉHO:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: Balikova@gr.cd.cz | **UZÁVĚRKA INZERCE** ve čtvrtek týden 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 ZAJIŠŤUJE** GRAND PRINC a.s. | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003 | ISSN 0322-8002

MODELÁŘ REKORDMAN. Emil Urbánek se k železničnímu modelářství dostal přes svou profesi strojvedoucího nákladních i osobních vlaků. FOTO **AUTOR (2x)**

Přes autovlak se dostal do pelhřimovské knihy rekordů

Strojvedoucí Emil Urbánek postavil nejdelší model vlaku ve velikosti nula v České republice. Čtyřicet pět nákladních vozů převážejících osobní automobily ho loni dostalo až do pelhřimovské knihy rekordů. Jeho motivací je však především radost z dobře zhotoveného modelu.

O brněnském strojvedoucím Emilu Urbánkovi se loni v létě hodně psalo. Díky své dlouholeté modelářské zkušenosti se totiž zapsal do české databanky rekordů Agentury Dobrý den Pelhřimov. O jeho kuriózní a navíc věrně provedený model autovlaku, který dosahuje na délku takřka jedenadvaceti metrů, se začala zajímat i široká veřejnost. Pochopitelně že se málokdy dá takový „kolos“ vystavit na jednom místě, takže části této nádherné práce jsou pečlivě umístěny v prosklených vitrínách.

Čtvrt století modelařiny

Po studiu strojní průmyslovky v Brně nastoupil v roce 1975 do lokomotivního depa v Brně na dolním nádraží. O něco později si dostudoval ještě elektrotechnickou průmyslovku. Začínal jako topič parních lokomotiv, později jako pomocník strojvedoucího. Po dílenském i jízdním zácviku a po složení zákonem předepsaných zkoušek v roce 1985 jezdil jako strojvedoucí motorové a elektrické trakce. „V současné době vozím osobní vlaky v rámci jihomoravské dopravní integrace,“ vysvětluje Emil Urbánek.

Od velké dráhy ale nebylo daleko k té malé – modelové. Není divu, že Emil Urbánek si již více než čtvrt století staví pro radost věrné kopie trakčních vozidel nezávislé trakce. „Dosud jsem si vyrobil deset motorových lokomotiv, kde jsou zastoupeny například Hektory řad 720 a 721, dále ve sbírce nechybí Puklík původní řady T211 či Veselá kráva řady 714. Před dokončením mám například tři Brejlovce, konkrétně trojkového, čtyřkového a sedmičkového, dále dieselelektrického prototypového Kyklopa, ale také Špagetu, tedy stroj řady 731. Chtěl bych si postupně vyrobit základní řadu hnacích vozidel bývalé lokomotivky ČKD Praha,“ říká jedním dechem strojvedoucí.

Bylo mu líto autíček, tak pro ně vymyslel vlak

Emil Urbánek sice dnes slouží v osobní dopravě, dříve ale vozíval například i ucelené autovlaky z Břeclavi do Kutné Hory a zpět. „Inspiraci postavit si modelový autovlak jsem měl dost dobrou. Vždyť jsem podobných vlaků odvezl osobně desítky,“ směje se strojvedoucí. Dodává, že modelové provedení vychází z reálného prostředí. „V roce 2000 jsem dospěl do stadia, kdy jsem zjistil, že mám desítky malých autíček Škoda v měřítku 1 : 43, které jsem měl jako doplněk k modelové železnici. Osobně jsem mašinkář, ale autíček mi bylo líto, aby byla někde jen tak uklizena v krabici. Vymyslel jsem tedy pro ně rovnou celý vlak,“ prozrazuje tajemství vzniku rekordního modelu Urbánek.

Souprava vznikala postupně. Modelář nejdříve vyrobil jednoduchý dvouosový přepravní vůz, pak následovaly dva typy spojených vozů – nejen českého, ale i německého, který používají Německé dráhy právě pro přepravy těchto automobilů. „Rámy všech mých modelů jsou kovové, nástavby pak z plastu. S plastem se lépe pracuje, kov je poněkud náročnější. Nicméně každá z těchto technologií má svoje specifika. Musím s tím při stavbě předem počítat. Například detaily krytů motorů nebo různých mřížek jsou vyrobeny z různých kovových profilů, drátů a řady dalších plastových komponentů. Asi nejnáročnější na celé práci je lepení.

Ani nevím, kolik stovek hodin jsem při modelařině strávil. Nedělám ale takzvaně v úkolu, ale pro radost. Největším potěšením, a patrně i pro další modeláře, je věrně a dokonale provedený model vozidla. Proto není divu, že jsem za tolik let dosud vyrobil jen desítku lokomotiv a 45 nákladních vozů. K tomu ale musím připočítat ještě nehodový jeřáb. A navíc mám před dokončením dalších šest lokomotiv, což není zase tak špatný výsledek,“ říká Emil Urbánek.

MARTIN HARÁK

REKORDNÍ MODEL EMILA URBÁNKA

Model vlaku v měřítku 0 (1 : 45) sestává ze 45 přepravních nákladních vagonů tří typů pro osobní automobily, které jsou věrným modelem těch, které používá mladoboleslavská automobilka Auto Škoda k přepravě nových vozidel. Na vlaku je naloženo 322 autíček, představujících celou vývojovou řadu nejznámější české automobilky. Modelová železniční souprava měřící 20,82 metru měla premiéru na veřejnosti 14. května 2011 a následně byla vystavena až do konce srpna v expozici Zlaté české ručičky Muzea rekordů a kuriozit v Pelhřimově.

SUDOKU

LEHKÉ

		9	6			8		
	6	8	1	5				
2		7					9	
	1	4		9	8		7	
	3		7	6		9	2	
	9					5		7
				4	7	2	3	
		6			5	4		

STŘEDNĚ TĚŽKÉ

6	7		8			1		
		1		6		7		5
2	4				7			
	9		5		1			6
				8				
8			9		4		1	
			3				9	8
9		6		4		3		
		8			6		4	1

STŘEDNĚ TĚŽKÉ

		1		5		8		9
		6	4		1			7
				8	9			1
	5						3	
4		9				2		8
	1						9	
5			8	1				
9			5		2	4		
1		4		9		6		

POŠTA

Ještě k mikulášským jízdám do Litomyšle

Mikulášské jízdy zvláštních vlaků s parními lokomotivami patří k železnici stejně jako Pendolino na trať Praha – Ostrava. V České republice se každoročně uskuteční několik jízd historických souprav s čertem, Mikulášem a andělem, z nichž většina má svoji tradici a nejen děti se na ně každoročně těší. I když Mikuláš je v kalendáři až 6. prosince, na trati Choceň – Litomyšl ho děti se svými rodiči a všichni železniční nadšenci mohli spatřit již v sobotu 26. listopadu, a to především proto, že parní lokomotiva řady 423.009, která stanula v čele historické soupravy, má letos pořádně nabitý program. Kvůli vykolejení a následnému poškození českotřebovské parní lokomotivy řady 310.922 v Jihlavě musela zaskočit právě letohradská Líza, která je majetkem Výzkumného Ústavu Železničního.

V pětivozové historické soupravě samozřejmě nechyběl červený bufetový vůz s prodejem občerstvení a propagačních předmětů. Nejlákavější byly pravděpodobně pobyty parního vlaku v Chocni a v Litomyšli, kde byla parní lokomotiva neustále v obležení. O tom, že jsou mikulášské jízdy velmi oblíbené, svědčí i fakt, že si Líza ani nestačila oddychnout po náročném dni a hned další den ji čekala náročná 127 km dlouhá okružní jízda z České Třebové přes Skalici nad Svitavou a Chornici a zpět do České Třebové, pořádaná Chornickým železničním klubem. **JIŘÍ ŠTEMBÍREK**

Poběžovické nádraží s nadílkou pro děti

Zástupci OSŽ Poběžovice zorganizovali na neděli 4. prosince soutěž v šipkách o zlatého kapra spojenou s mikulášskou nadílkou pro děti.

V krásně naladěné vánoční atmosféře vyhrál soutěž v házení šipek René Vydra. Všechny přítomné děti navštívil Mikuláš s čerty, kteří jim rozdávali sladkou nadílku. Letošní ročník celé akce lze nazvat opět úspěšným. Organizátoři i účastníci se těší, jak se všichni zase za rok sejdou. **JAN VYDRA**

Povídání u veselé harmoniky v Domažlicích

Nejen povídání s bývalými kolegy, ale i řada nových informací čekala ve středu 23. listopadu 2011 na účastníky tradičního setkání železničářů, které pro své bývalé zaměstnance připravil ZV OSŽ stanice Domažlice. V prostorách domažlického Domu penzionu se sešlo více než osm desítek bývalých železničářů, aby si po roce zavzpomínali a také se dozvěděli něco nového. Přítomné uvítal předseda OSŽ železniční stanice Domažlice Jan Ryneš a se současným děním i s blízkou budoucností na dráze je seznámil náměstek Stanislav Bočan.

Jak sami přítomní říkají, na setkání se vždy těší. Stále si mají co povídat a na co vzpomínat. Vždyť většina nynějších důchodců prožila na železnici celý život. Ke smutnější stránce setkání patří vždy to, že se vzpomíná na ty, kteří se těchto tradičních akcí již nemohou zúčastnit. Po malém občerstvení přispěla k dobré náladě veselá harmonika Jiřího Císlera. Kdo chtěl, mohl si i zazpívat. Poděkování za zdařilou akci patří též ředitelce a personálu penzionu. Snažili se i mladí učni, kteří měli v rámci praxe na starost obsluhu hostů. Při loučení zaznívalo nejčastěji přání, aby se za rok ve zdraví všichni sešli. **STANISLAV KITZBERGER**

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

PŘEHRADA MATKA. Nedaleko Skopje nalezne turista vodní nádrž s libozvučným jménem, hydroelektrárnou a především divukrásnou krajinou s vápencovými skalami, která přímo vybízí k výletům. Můžete se vydat i na prohlídku vodní jeskyně. FOTO **AUTOR (4x)**

Jak vypadá evropský Orient na makedonský způsob

Makedonie je zemí pro cestovatele poněkud opomíjenou. Železničáři ji vnímají coby tranzitní prostor při cestě do Řecka. Ti zasvěcenější znají především Ohridské jezero, navštěvované kvůli nedotčené a krásné přírodě. Pojďme se ale podívat i mezi lidi do měst a vlaků.

Železniční doprava v Makedonii funguje vcelku spolehlivě. Tedy pomineme-li pravidelná zpoždění a její nižší rozsah. Zdejší dráhy prošly vývojem jako železnice srbské, bulharské, carské i královské, dále jako státní podnik bývalé Jugoslávie a nyní jako státní podnik republiky Makedonie. Dnes zajišťují dopravu na 925 km tratí, z toho 315 km elektrifikovaných.

Nádraží na betonových pilířích

Naše cesta vede vlakem do hlavního města Skopje. Zdejší nádraží je tak trochu unikátem. Po destruktivním zemětřesení z 26. července 1963, které srovnalo se zemí tři čtvrtiny města, bylo rozhodnuto kompletně přeložit železniční trať vedoucí městem a vybudovat nádraží nové. To je umístěno netradičně na obrovských betonových pilířích a veřejnosti slouží od roku 1981. Zvláště při pohledu shora, například z nedaleké hory Vodno, vynikne částečně odpudivá a zároveň úchvatná betonová plocha s kolejemi vinoucími se nad celým městem. Neobvyklou architekturu nádraží zvenku dokreslují červené patrové autobusy městské dopravy identické s těmi londýnskými.

V ulicích nikdo nespěchá, jako by se zastavil i čas

Střed Skopje je díky zemětřesení převážně zaplněn moderní výstavbou. Na ústředním náměstí jménem Plošaď Makedonia dominuje nádherná zpívající fontána, hrající za tmy všemi barvami a bezpočtem variací vodních proudů. Od náměstí je možno přejít alejí soch (mezi nimi i Cyrila a Metoděje) přes starořímský kamenný most do starší části města. V srdci starého města dosud existuje zemětřesením nepoznamenaná čtvrť jménem Čaršija (z tureckého výrazu pro bazar) plná uzoučkých uliček, krámků a restaurací, lemovaná mnoha minarety. Dosud zde pracují kovotepci, zlatníci, ševci a krejčí. Zde jako by se čas zastavil a Skopje tu vypadá jako pravé orientální město, kde nikdo nespěchá a rád se zastaví v jedné z mnoha kaváren, čajoven či restaurací s výborným kebabem či džuvečem.

Při jízdě vlakem, nepatrně zpožděným a jen zčásti obsazeným (neboť silniční doprava je tady přece jen mnohem rychlejší), projíždíme pohraničním územím Kosova a Albánie. Železniční staniční budovy jsou zde ve stadiu trosek či ruin, jak je zanechal vojenský konflikt před patnácti lety. Naopak podél tratě snad v každé vesnici či městečku stojí několik nových či rozestavěných mešit. I když tu v současnosti koexistuje islám s pravoslavným i katolickým křesťanstvím bez problémů, podle počtu minaretů je snadné uhodnout, který že prorok a jeho náboženství dobyde toto území bez boje.

Tato stanice Raduša je jako mnohé další v dezolátním stavu.

Tržiště v ulicích Skopje nabízí výhodné obchody i příležitosti.

Plošaď Makedonia s nezbytnou sochou Alexandra Velikého.

Strastiplná cesta za divukrásnou přírodou

Poslední den věnujeme výletnímu místu nedaleko Skopje, dokonce v dosahu MHD. Na řece Treska je totiž vybudována přehrada s libozvučným jménem Matka, navíc s hydroelektrárnou. Doprava je pro nás napoprvé poněkud strastiplná, je nutno přesednout z jedné linky městského autobusu na další, na které už operuje jen „maršrutka“ civilního vzhledu. To ale nijak neubírá na poetičnosti tohoto místa, neboť přehrada je vybudována v ústí skalnaté soutěsky a je oblíbeným výletním místem obyvatel hlavního města. Po příchodu přes hráz se otevře kouzelné panorama s vápencovými skalami. Turistické cesty jsou vylámány ve skále po celém obvodu nádrže, místy vedou po můstcích nad průzračně čistou vodou a navíc zde jsou i restaurace a mola s místními převozníky. Nabízejí buď plavbu po přehradě, výlet k vodní jeskyni, či prosté přeplutí na opačnou stranu přehrady k dalším turistickým cestám.

Chodník podél celé vodní nádrže je možno obejít za pár hodin. Na okolních kopcích po obou stranách kaňonu se nachází dalších šest historických pravoslavných chrámů a klášterů, takže je možné podniknout i výlet vzhůru na hřebeny hor, skrz lesy a louky pokryté záplavou kvetoucích divokých brambořiků, přes několik pravoslavných klášterů a vyhlídkových míst a vrátit se opět dolů s převozníkem do výchozího bodu – k restauraci u pravoslavného kostela svatého Andreje.

Na závěr vyprávění se sluší podotknout, že tato restaurace jako jediná patřila k těm dražším, což znamená, že ceny tu jsou zhruba jako u nás v České republice. Ve staré Skopji rozhodně není problém dopřát si večeři výborné chuti. Jak jinak, když makedonská kuchyně představuje syntézu chutí Orientu, Středomoří i Balkánu v jednom.

PAVEL SKLENIČKA

Malé historické ohlédnutí za Uherským Hradištěm

Toto město na jihovýchodě Moravy, které se může pochlubit titulem nejkrásnějšího nádraží roku 2011, bylo založeno už v polovině 13. století. Zdejší území patří k nejstarším sídelním oblastem u nás, lidé zde prokazatelně žili již ve starší době kamenné. Místy, kde dnes stojí Uherské Hradiště, vedla ve vertikále od severu k jihu moravská část jantarové stezky z polského Krakova do Vídně a uherská cesta od západu k východu. V 8. a 9. století byl na této křižovatce vytvořen ostrovní pevnostní systém. Na tři ostrovy řeky Moravy připutovali na počátku 9. století Slované.

Mezi českým a uherským králem

V polovině 13. století se východní Morava, tehdy stále na pomezí vlivu Přemyslovců a uherských panovníků, ocitla pod nepřátelskými nájezdy, kterými trpělo obyvatelstvo i nedaleký klášter na Velehradě. A právě opat Hartlib z velehradského kláštera se tehdy obrátil na panovníka s prosbou o ochranu území. Prostředníkem mu byl olomoucký biskup Bruno ze Schauenburku, který spolu s královskými rádci zvolil k založení pevnosti ostrov na řece Moravě s kaplí sv. Jiří, na kterém tehdy bylo jen několik rybářských chatrčí. Král Přemysl Otakar II. 15. října 1257 dosvědčil listinou, že město je založeno na ostrově, jenž je v majetku velehradského kláštera. Podle této listiny dostalo město název Nový Velehrad.

Již na konci 13. století bylo od pojmenování Nový Velehrad upuštěno a v roce 1294 je město již nazýváno Hradištěm. Současný název Uherské Hradiště se poprvé objevuje v roce 1587. Na konci 17. a v 18. století se tento přívlastek začal vyskytovat častěji. V 50. letech 20. století se uvažovalo o přejmenování na Slovácké Hradiště, protože přívlastek „uherské“ zněl pro tehdejší dobu již poněkud zastarale. Návrh nového názvu však byl veřejností roku 1957 při oslavě 700 let od založení města zamítnut.

MODEL. Miniatura historické části města stojí na hlavním náměstí. FOTO **AUTOR**

Za filmem a vínem

V Uherském Hradišti působí tři divadla a lze navštívit stálé i dočasné výstavy o městě a regionu, které nabízí Slovácké muzeum. Každoročně se ve městě koná celostátně proslulá přehlídka filmů Letní filmová škola. Město hostí jednu z největších folklorních akcí České republiky – Slovácké slavnosti vína a otevřených památek. Při prohlídce města, kam se lze velmi pohodlně dostat řadou vlakových spojů z celé republiky, byste neměli minout Matyášovu bránu, zbytky středověkých hradeb ve Vodní ulici či Justiční palác nebo Morový sloup na Mariánském náměstí.

MARTIN HARÁK