



FOTO IVO STRNAD

Přímé a rychlé spojení severní Moravy a západních Čech Pendolina na vzestupu

Chtěli jste si na poslední chvíli koupit místenku do Pendolina na pátek nebo neděli odpoledne a všechna místa ve druhé třídě už byla vyprodána? V poslední době to není nic neobvyklého. Zájem o nejmodernější vlak na českých kolejích totiž výrazně stoupá. Pendolina, která dvakrát denně spojují Ostravsko s lázeňskou oblastí v západních Čechách, prožívají potěšující renesanci.

Když se Pendolino objevilo v roce 2004 na našich kolejích a začalo převážet první cestující, působilo jako zjevení. Postupně se stalo zaslouženým symbolem modernizace vozidlového parku Českých drah a rozhodně přispělo k většímu zájmu veřejnosti o železniční dopravu jako takovou. Čím dál více lidí přestávalo vnímat vlaky jako „ušmudlaný“ dopravní prostředek pro nejslabší sociální vrstvy, ale jako atraktivní a praktickou součást moderního životního stylu. Velká část manažerů i osobností veřejného života přijala Pendolino jako prestižní záležitost a začala je pravidelně používat a doporučovat. Mimochodem, všimli jste si, že když někdo cestuje v této jednotce, tak obvykle říká, že „jede Pendolinem“ a ne prostě „jede vlakem“? V rámci potvrzení svého výsadního postavení si zahrálo i ve velkofilmu s Jamesem Bondem.

Dynamický tarif přilákal do Pendolin další vlnu zájemců

Po deseti letech provozu tyto nejmodernější vlaky na tuzemských kolejích „hlásí“ výrazný nárůst cestujících. Může za to nejenom radikální změna tarifní politiky v polovině minulého roku, ale také rozšíření provozu do západních Čech. „Pokud se podíváme na čísla o počtu cestujících v Pendolinech, jasně vidíme, že od loňského léta dochází ke znatelnému oživení. V posledních měsících jsme vykazali meziroční nárůst o více než 15 pro-

cent. V týdenních špičkách není výjimkou, že je kapacita druhé třídy v některých spojích zcela vyprodána. Když vezmeme do úvahy například údaje za leden, tak jsme letos v Pendolinech přepravili nejvíce cestujících za poslední čtyři roky,“ říká Jiří Jeřeta, ředitel Odboru obchodu osobní dopravy. Na počátku nového trendu stálo správné rozhodnutí o úpravě tarifní politiky. V prázdninovém období České dráhy nabízely část místenek do Pendolin dokonce za nula korun. Další radikální změna pak přišla 1. září 2013.

„Spustili jsme takzvaný dynamický tarif u ceny místenky ve spojích SC Pendolino. Cena je od té doby proměnlivá a závisí na několika faktorech. Především jsme zvýhodnili cestující, kteří jedou mimo týdenní a denní špičku, tedy v sedlech, a také cestující, kteří si nakoupí jízdní doklady v dostatečném předstihu a ne těsně před nástupem do vlaku,“ vysvětluje Jiří Jeřeta. Konkrétní výši platby za místo ve vybraném spoji se zákazník vždy dozví přes eShop nebo u zaměstnance ČD (např. v osobních pokladnách), případně při nákupu v automatu. Cena za místenku ve druhé třídě začíná nejčastěji na 35 korunách, pro držitele aplikace Železniční průkazka pak na 100 korunách. Pokud si zákazník chce koupit místenku pro relaci procházející Prahou (např. Olomouc – Plzeň), je nejnižší cena místenky obvykle 70 korun.

→ Pokračování na straně 2

SLOUPEK

Míříme na lázeňské a hotelové hosty

Začalo jaro a s ním se do našich krajin přiblížila hlavní turistická sezona. Na větší množství cestujících toužících po nových zážitcích během dovolených, o víkendech a svátcích nebo prostě v jakémkoli volném čase se připravují také České dráhy.



Jiří Jeřeta

ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

Na kolejích se postupně objeví pravidelné cyklovlaky, otevírají se drážní půjčovny kol, vyrážejí nostalgické soupravy... Naše obchodní nabídky ale myslí i na lázeňské hosty. Jejich výrazná koncentrace se projevuje především v západních Čechách – kromě světoznámých Karlových Varů také ve Františkových a Mariánských Lázních. Od prosince minulého roku zajišťují každý den dva spoje SC Pendolino právě do lázeňských měst v západních Čechách.

Tyto prestižní vlaky jsou přímo ideální pro náročné hosty z tuzemska i zahraničí, kteří v lázních hledají odpočinek, zotavení i příjemné vytržení z každodenního stereotypu.

V rámci naší obchodní politiky také spolupracujeme s řadou cestovních kanceláří, lázeňských zařízení a hotelů. Jejich prostřednictvím nabízíme návštěvníkům Mariánských a Františkových Lázní poukázky pro cestu vlakem za výhodných podmínek. Tímto způsobem mohou získat zejména jednoduchou jízdenku do druhé třídy pro cestu z kteréhokoli tarifního místa v ČR na železnici do Mariánských Lázní (nebo zpět), a to jak do druhé, tak první třídy. Samozřejmě za výrazně výhodnějších cenových podmínek, než kdyby si obdobný jízdní doklad koupili třeba u pokladny. Naši snahou je nabídnout lázeňským hostům přepravu vlakem již jako součást balíčku hotelových a ubytovacích služeb. I tímto způsobem podporujeme domácí cestovní ruch a železniční dopravu.

INFORMUJEME

Změna grafikonu: více internetu, méně bariér

V pondělí 7. dubna vstoupí v platnost mimořádná změna aktuálního jízdního řádu. Projeví se na dvanácti tratích a povětšinou jde o úpravy lokálního významu. Na druhou stranu však cestujícím Českých drah přinese řadu zajímavých novinek. Mezi nejvýznamnější patří rozšíření provozu některých spojů SuperCity Pendolino (viz článek na této straně), zavedení bezdrátového připojení k internetu do dalších vlaků a nasazení bezbariérových multifunkčních vozů v soupravách spojů na několika relacích.

Časové posuny kvůli přípojmům

Velmi potěšující zprávou je, že na trati 162 Rakovník – Kralovice u Rakovníka dochází, na základě vyhodnocení dosaďadního zkušebního provozu, k prodloužení tří párů osobních vlaků i do úseku Čistá – Kralovice u Rakovníka. Přitom právě v tomto úseku měl být původně provoz trvale zastaven. V této souvislosti byl mírně upraven čas odjezdu vlaku 17710 z Rakovníka a také poloha vlaku 7725 na trati číslo 161. Na trati 203 Břežnice – Strakonice byla posunuta poloha vlaku 17918 v úseku Břežnice – Blatná o 16 minut dříve pro zlepšení návaznosti od vlaku 7946 z Berouna. Na trati 220 Benešov u Prahy – České Budějovice bude vlak 1931 nově zastavovat v pracovní dny v Ševětíně a naopak v Chotýčanech zastaví pouze o víkendech.

Bude také upravena časová poloha osobních vlaků 3209 a 3210 v úseku Horní Lideč – Střelná za účelem dosažení návaznosti od autobusového spoje z Valašských Klobouků. Nově pojedou z Milotic nad Opavou do Vrba pod Pradědem vlaky 13501 a 13502 pouze v pondělí. Na trati 314 Opava východ – Jakartovice dochází k úplnému zastavení osobní železniční dopravy. Na tratích 320, 321 a 322 dochází k drobným časovým posunům některých vlaků v okolí Českého Těšína s cílem navázání vzájemných přípojí mezi vlaky na těchto uvedených tratích v Českém Těšíně a dále k úpravě polohy vlaku 2920 tak, aby měl v Bohumíně přípoj na vlak SC 516 Pendolino do Prahy a Františkových Lázní.

Multifunkčními vozy do Chebu i na Vysočinu

Od změny jízdního řádu se objeví moderní multifunkční vozy ve více spojích Českých drah. Národní dopravce tak zvyšuje komfort i v běžných rychlíkových soupravách. Nejprve se tak stane (od 7. 4.) v soupravách rychlíků Praha – Ústí nad Labem – Cheb, ke stejnému datu se vozy řady Bbdgmee³⁶ objeví také v rychlicích z Brna přes Jihlavu a České Budějovice do Plzně. Tyto vozy mají nejen bezbariérové prostory pro vozičkáře včetně prostorného WC, ale všem cestujícím nabízejí komfortní klimatizované prostředí, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky a místa pro 12 jízdních kol. Od pravidelné změny jízdního řádu v polovině června budou řazeny také na rychlíkových linkách Praha – Brno přes Vysočinu a Brno – Ostrava. České dráhy tak vycházejí vstříc přáním vozičkářů a jejich organizací na rozšíření tras, na kterých mohou pohodlně cestovat v bezbariérových vozech. Změna se totiž dotkne především linek, na kterých zatím tyto vozy nejezdily.

Internet nejen v Pendolinu

Po nejširší nabídce internetu přes wi-fi připojení ve spojích SC Pendolino přichází od počátku dubna rozšíření této služby také do vybraných vlaků EuroCity a InterCity Praha – Ostrava – Žilina. V soupravách EC 142/143 Odra, EC 144/145 Landek, EC 146/147 Kysuca a IC 542/543 Ostravan (mimo noci ze soboty na neděli) budou nově řazeny komfortní kombinované vozy 1. třídy s bistro, ve kterých bude k dispozici také wi-fi připojení k internetu. České dráhy v současnosti nabízejí bezdrátový přístup k internetu zdarma ve více než 60 soupravách a kromě Pendolina a výše zmíněných nově pokrytých spojů je k dispozici také v nových jednotkách RegioPanter a RegioShark.

S ohledem na úpravy menšího významu bude tato změna provedena pouze v jízdních řádech na nádražích a v internetových vyhledávačích. Pro uživatele knižního jízdního řádu bude zveřejněna na webových stránkách Českých drah.

VÁCLAV RUBEŠ

Srdce dálkového řízení dopravy bude v Praze

Z Centrálního dispečerského pracoviště se bude řídit provoz na 2 200 km tratí v Čechách.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



NABÍZÍME

Cyklovlak Okoř už jezdí každý víkend

Od soboty 29. března opět jezdí na své pravidelné trase Praha Masarykovo nádraží – Hostivice – Podlešín – Slaný tradiční cyklovlak s obchodním názvem Cyklovlak Okoř. Vlak, složený z motorového vozu a přepravního vozu umožňujícího přepravu většího počtu jízdních kol, je v provozu vždy o víkendech a svátcích až do 28. října v rozsahu dvou párů spojů. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen vždy druhý vůz vlaku, ve kterém se nacházejí speciální prostory pro přepravu jízdních kol. V jízdním řádu došlo oproti loňskému roku k nepatrným úpravám. Cyklovlak odjíždí z Masarykova nádraží v 9.10 a 13.41 a zpět ze Slaného v 11.31 a 17.10. Jízda do Noutonice poblíž hradu Okoř trvá zhruba hodinu, do Slaného asi 1 hodinu a 40 minut. V cyklovlaku platí mimo tarifu ČD také tarif PID. Cena přepravy jízdního kola jako spoluzavazadla se pohybuje podle tarifu ČD od 25 korun (záleží na ujeté vzdálenosti), na území Prahy lze při využití jízdného PID přepravovat kolo zdarma. Loni využilo cyklovlak na Okoř a do Slaného celkem 6 037 cestujících, kteří přepravili celkem 706 kol. (pid)

HLEDÁME

Systémový specialista pro problematiku IDS České dráhy, Odbor obchodu osobní dopravy, hledají zaměstnance na pozici Systémový specialista pro IDS. Místo práce je v Praze.

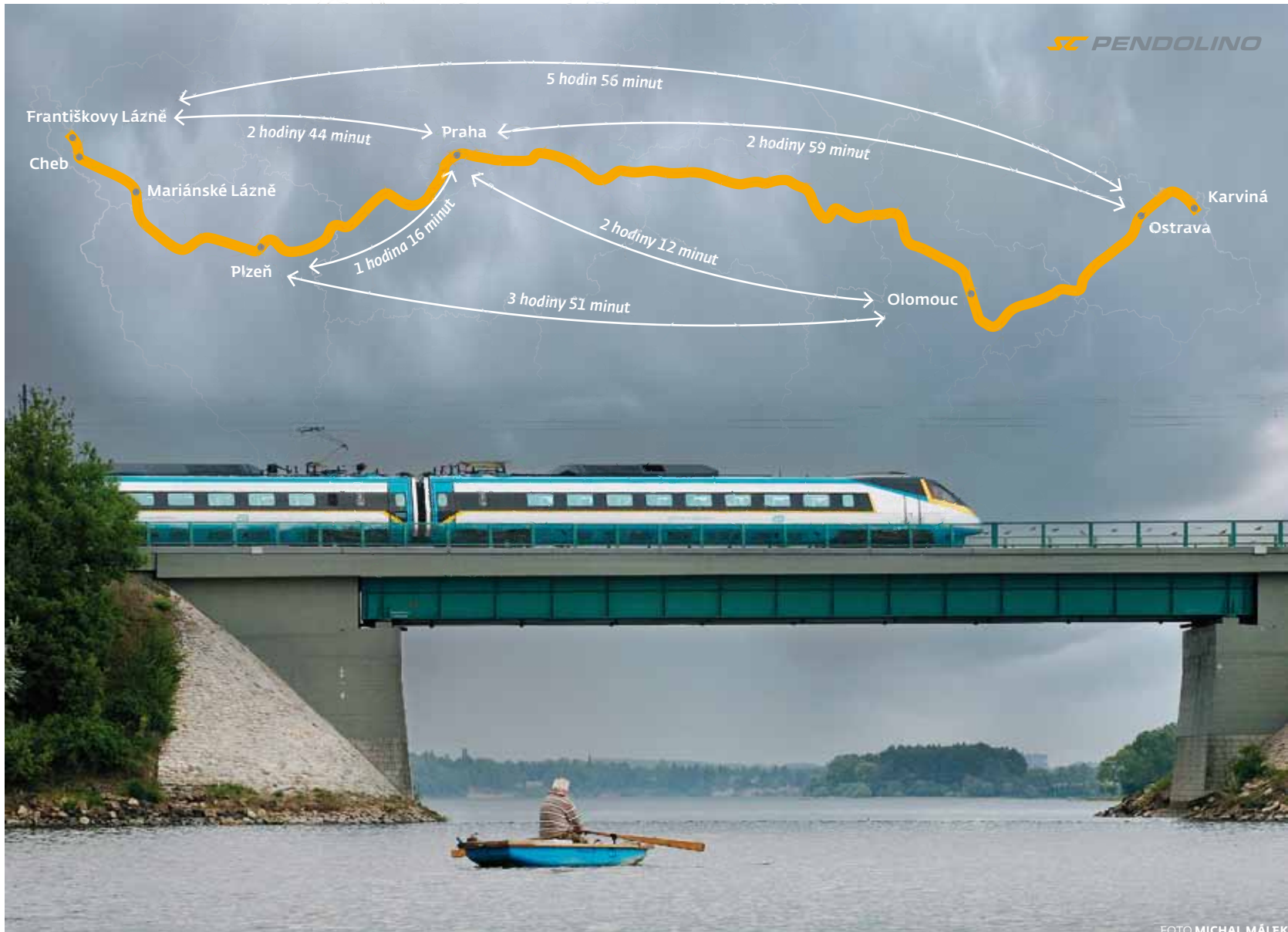
Požadavky:

- vysokoškolské vzdělání, dopravní nebo ekonomické zaměření výhodou
- 2 roky v oblasti IDS nebo karetních systémů v dopravě nebo v oblasti smluv o Závazku veřejné služby či v integraci nebo odbavovacích zařízeních.

Zaměstnanec bude prezentovat a prosazovat obchodní zájmy ČD v rámci integrovaných dopravních systémů (IDS). Bude vyjednávat s partnery v oblasti integrace ČD do IDS. Sjednávat a zajišťovat realizaci funkcionalit karetních systémů ČD a IDS. Sjednávat a zajišťovat naplnění smluv o integraci ČD a návazných smluv o Závazku veřejné služby (ZVS) ve věcně příslušných částech. Provádět věcnou kontrolu smluv o ZVS v části IDS. Provádět a sjednávat analýzu a principy dělby tržeb v IDS. Zadávat a dohlížet na realizaci požadavků na úpravy odbavovacích systémů ČD pro IDS. Zajišťovat statistiku přepravních výkonů v IDS. Zpracovávat přípravu kalkulací, objednávek, faktur a smluv.

Termín nástupu je 1. května 2014 nebo dle dohody. Strukturovaný životopis a motivační dopis zašlete v elektronické podobě na adresu carmine@gr.cd.cz do 18. dubna 2014 12. hodiny. VŘ bude probíhat ve dvou kolech, v prvním kole bez účasti kandidátů, druhé kolo bude probíhat formou ústního pohovoru s výběrovou komisí.

Pendolina na vzestupu. Přímé a rychlé spojení...



→ Pokračování ze strany 1

V září loňského roku udělaly České dráhy další klíčové rozhodnutí: rozšířily kapacitu druhé třídy o 53 míst. Stalo se tak ovšem na úkor kapacity první třídy. „Vím, že někteří kolegové i zákazníci se na tuto změnu dívali s nedůvěrou, ale původní nevyvážený poměr sedadel první a druhé třídy jednoznačně hovořil pro její realizaci. A dobře jsme udělali, dnes vyšší počet míst ve druhé třídě oceňujeme především v týdenních špičkách,“ vysvětluje ředitel Jeřeta.

Hvězda v západních Čechách

Dalším faktorem, který významně přispěl k pozitivnímu trendu u Pendolin, se stalo rozšíření provozu do západních Čech. Od prosince 2013 jezdí spoje SuperCity dvakrát denně rovněž po ramenu Praha – Plzeň – Mariánské Lázně – Cheb – Františkovy Lázně. Do té doby se zde cestující mohli svézt Pendoliny jen o víkendech. Zájem předčil očekávání, takže v současnosti České dráhy jedná s ministerstvem dopravy o zavedení třetího každodenního spoje, pravděpodobně od nového jízdního řádu 2015.

Na relaci Plzeň – Františkovy Lázně jezdí Pendolina v rámci závazku veřejné služby. Nahrady zde totiž pravidelné rychlíky. Tím bylo současně dosaženo skokového zvýšení kvality pro místní cestující. Navíc je možné v tomto úseku použít tyto spoje bez místenky. I proto se stala Pendolina v západních Čechách tak populárním dopravním prostředkem, jehož hlavní výhodou je mimo vysoké

Proč roste obsazenost spojů SC Pendolino

1 ZAVEDENÍ DYNAMICKÉHO TARIFU

Cena místenky kolísá v závislosti na tom, zda pojedete ve špičce a v sedle a na tom, jak dlouho dopředu si ji kupujete (pro standardní cestující stojí místenka zpravidla od 35 korun, pro držitele aplikace Železniční průkazka od 100 korun).

2 ROZŠÍŘENÍ KAPACITY DRUHÉ TŘÍDY

Kapacita se zvýšila z původních 226 sedadel na 279 (+2 pro vozíkáře), což se pozitivně projevilo především v týdenních špičkách.

3 ROZŠÍŘENÍ PROVOZU DO ZÁPADNÍCH ČECH

Od prosincové změny jízdního řádu zajišťují Pendolina dvakrát denně přes Plzeň do Františkových Lázní (předtím jen o víkendech). Do budoucna se plánuje se třetím spojením.

4 KVALITA DOPLŇKOVÝCH SLUŽEB

Přes palubní portál lze objednat občerstvení (wi-fi spojení s netem je zdarma). Každý cestující v 1. třídě dostává nápoj na uvítanou.



kvality také kratší jízdní doba oproti běžným vlakům či konkurenci.

Přidáváme dva spoje týdně

V souvislosti s růstem zájmu cestujících o spoje SuperCity rozšiřují České dráhy provoz Pendolin od 7. dubna 2014. Posilový vlak SC 513, který dosud v pátek a v neděli po půl páté odpoledne vyjíždí z Prahy do Karviné, poslouží zákazníkům rovněž ve čtvrtek, a to mezi Prahou a Bohumínem (doba příjezdu v 19.52). Vedle toho vlak SC 518, který zatím v pondělí ráno zajišťuje první ranní spojení (odjezd 4.11) z Bohumína do Prahy, bude vypravován také v pátek. (Přesná omezení během roku najdete v jízdním řádu.)

Po přitpku na uvítanou vás čeká teplé jídlo a točené pivo

Za pozitivními čísly o obsazenosti Pendolin ale stojí také kvalita doplňkových

služeb. „Palubní portál ve vlacích SC Pendolino například umožňuje objednávku občerstvení on-line. Možná to vypadá jako maličkost, ale hodně cestujících oceňuje, že si mohou objednat teplé jídlo s donáškou až na místo, aniž by museli opouštět svá zavazadla či je s sebou přenášet do bistrovozu,“ říká Petr Vondráček, produktový manažer z Odboru obchodu osobní dopravy. „Palubní portál je vůbec nástroj, na kterém chceme ještě pracovat. V současnosti mohou cestující prostřednictvím něj poslouchat hudbu, do poloviny roku bychom rádi spustili avizovanou filmotéku. Do budoucna počítáme i s poslechem hudby,“ dodává. Internet je cestujícím v Pendolinu k dispozici přirozeně zdarma.

„V rámci bonusového občerstvení v oddílu první třídy mimo jiné podáváme každému cestujícímu nápoj na uvítanou v podobě Bohemia Sektu. Už jen tímto přístupem probouzíme v této skupině zákazníků příjemný pocit, že právě prožívají něco výjimečného a že si jich České dráhy považují,“ dodává Jiří Jeřeta s tím, že cestující rovněž oceňují krátké jízdní doby a na rozdíl od konkurence Českých drah teplé pokrmy a točené pivo. V jednotkách Pendolino si navíc mohou cestující při nákupu místenky zvolit buď „tichý oddíl“, kde je mimo jiné omezeno používání telefonů, nebo naopak zónu určenou pro rodiny s dětmi do 10 let, kde národní dopravce myslí i na různé herní prvky. Během zimy zde nejmladší cestující Českých drah dostávali například Elfíkovy magnetky nebo Elfíkův sešit proti nudě. PETR HORÁLEK

Jihomoravský integrovaný systém zasahuje na Slovensko

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje zasahuje od soboty 1. března do zahraničí. Jeho výhody lze nyní využít i při cestě na regionální vlakové lince S91 z Hodonína přes Veselí nad Moravou a Velkou nad Veličkou do pohraniční stanice Vrbovce, kde je zajištěn přestup na další spoje do tarifních bodů na území Slovenska: Vrbovce zastávka, Breštovec a Myjava. České dráhy a Železniční společnost Slovensko, která se nově stala partnerem IDS JMK, tímto způsobem prohlubují vzájemnou spolupráci.

„Rozšíření dopravní integrace je zajištěno prodloužením již dříve existující linky do Velké nad Veličkou, resp. Javorníka,“ říká Květoslav Havlík ze společnosti KORDIS, která je koordinátorem veřejné dopravy na jihu Moravy. Podle Havlíka bylo klíčové domluvit se se slovenským partnerem. „Právě díky ochotě pracovníků ZSSK, a stejně tak i podpoře zástupců slovenského ministerstva

dopravy, výstavby a regionálního rozvoje, se podařilo tento záměr realizovat. Příprava na tuto změnu začala již v loňském roce, kdy byla rozšířena nabídka vlaků a především zajištěny návaznosti mezi spoji v obou směrech. Letos byl tento dlouhodobý záměr završen zahrnutím spojů do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje,“ vysvětluje.

Na výlet do Bílých Karpat

Vlaková spojení mezi jižní Moravou a Slovenskem jsou navržena tak, aby ve Veselí nad Moravou dobře navazovaly regionální spoje linky S91 na vlaky od Brna. Proto se toto spojení hodí například i pro víkendové výlety Brňanů, kteří si mohou zajet do Bílých Karpat na pěkné turistické výšlapy. Na své si ale přijdou i houbaři. Navíc na brněnské spěšné vlaky navazují ve Veselí nad Moravou regionální spoje směr Velká nad Veličkou, Vrbovce a Myjava. Vlaky dobře navazují i při ces-

tě od Hodonína, a to i na zpáteční cestě. Zájemce o cestování po železnici určitě zaujme, že na slovenském úseku nedaleko Vrbovců projedou tunelem Generála M. R. Štefánika pod horou Poľanou, kte-

rý má délku 2 363 metrů. Je tak o šest set metrů delší než nejdelší železniční tunel v České republice, který se nachází nedaleko Chomutova. Aktuálně budovaný tunel u Plzně ale bude ještě delší.



PŘESTUP. Spoje Českých drah a ZSSK na sebe navazují ve Vrbovcích. FOTO AUTOR

Prodej dokladů zatím jen u nás

Spojení v IDS JMK má význam nejenom pro cestovní ruch, ale nabízí i možnosti dopravy pro pravidelné dojíždějící. Zejména se jedná o studenty, kterým tak odpadne složitá manipulace s několika druhými jízdními doklady. Například z Nového Mesta nad Váhom, kde začínají slovenské regionální spoje směřující do přechodové stanice Vrbovce, dojedou cestující po Myjavu se slovenským jízdním dokladem. Z Myjavy až do Brna pak mohou využít jízdenku IDS JMK, kterou ale musí mít předem zakoupenou, protože tyto doklady slovenští průvodčí nemají k dispozici. Jeden ze slovenských vlakovodoucích nám potvrdil rostoucí zájem o doklady IDS JMK z řad studentů a také vysvětlil: „Tyto jízdenky zatím neoznačujeme, ale ručně na ně vypíšeme počet projetých zón. Proto nosíme podrobnou mapu tarifních zón jihomoravské dopravní integrace.“ MARTIN HARÁK

Nejen prací živ je člověk. Toto rčení si vybavíme hlavně při výběru destinací pro dovolenou. Najít na trhu spolehlivou cestovní kancelář se vstřícným postojem k zákazníkovi není úplnou samozřejmostí. Společnost ČD travel však patří mezi cestovní kanceláře, které mají ke svým klientům takřka rodinný přístup. A vyplácí se jí to. Klienti především z řad železničních zaměstnanců jsou sice nároční, ale také věrní. Nejen o novinkách v nabídce ČD travel jsme hovořili s ředitelkou této cestovní kanceláře Blankou Jíšovou.

Kam jezdí železničáři na dovolenou? Hitem jsou řecké ostrovy

V lednu jste zveřejnili katalog pro zaměstnance s nabídkou dovolených. Jaký je dosavadní prodej?

Podobně jako v předchozích letech i letos jsme zaznamenali obrovský nápor objednávek okamžitě po zveřejnění katalogu. Byli jsme na něj ale připraveni, a tak jsme ty nejžádanější destinace pro klienty mohli doobednat. Uzavírali jsme totiž v zahraničí takzvané all-inclusive smlouvy, kdy nám naši partneři pokoje rezervují do konce dubna. A my tedy můžeme uspokojovat zvýšenou poptávku klientů.

Můžete již definovat, jaký je letošní hit sezony?

Nejenom u nás, ale i u ostatních cestovních kanceláří, je velký zájem o řecké ostrovy. Klienty naprosto chápou, protože jsou to opravdu krásná místa s kvalitními službami. My jsme letos zařadili nově Lefkadu. Je to specifická oblast, kde na typický all inclusive resort nenarazíte. Většina ubytovacích kapacit jsou malé penzionky bez stravy. Ale o to více si můžete užít tradičně dobrého řeckého jídla v tavernách a krásné přírody. Není divu, že svůj ostrov měl poblíž i známý miliardář Onassis. Dále nabízíme staronovou Krétu, tentokrát západní oblast Chanie, kde nabízíme speciální slevy pro tříčlenné a čtyřčlenné rodiny. Ostrov Zakynthos se na přední příčce prodávánosti drží již třetí rok. Letos se nám podařilo v oblíbené a klidné oblasti Amoudi nasmlovat další hotel, kde si milovníci dovolenkového rozjíždění opravdu přijdou na své.

Mezi oblíbené cíle českých turistů se v posledních letech dostalo také Turecko. Které destinace v této zemi rozkročené nad dvěma kontinenty nabízíte?

BLANKA JÍŠOVÁ

Vystudovala Filozofickou fakultu Univerzity Karlovy (se zaměřením na jazyky). V letech 1990 až 2005 sbírala zkušenosti u firem Polaroid, Agfa, Konica, zabývajících se především fotografickými materiály, zpočátku jako obchodní zástupce pro ČR, u firmy Konica jako prokuristka a později jednatelka firmy. Od založení ČD travel jako dceřiné společnosti Českých drah až do současnosti působí ve funkci ředitelky této cestovní kanceláře. Kromě cestování se zajímá také o četbu nebo genealogii.

Po několika letech se vracíme do oblasti Alanya, která je sice vzdálenější na transfer z letiště, ovšem úroveň služeb v letovisku delší cestu autobusem našim klientům bohatě vynahradí. Vybírali jsme hotely na nejkvalitnější Kleopatrině pláži. Takže klienti mohou strávit den na písčité pláži a večer jdou do 200 metrů vzdáleného centra s rozsáhlými trhy. Zvláště ženy si přijdou na své v obchůdkách s kabelkami a botami...

Velice lákavým benefitem pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC a jejich rodinné příslušníky jsou dotace na rekreační pobyty. Jsou ještě v současné době k dispozici?

Dotace zatím nejsou vyčerpané. Ale vzhledem k tomu, že jsou skutečně velmi využívané, jejich dispoziční objem se každým dnem ztenčuje. Takže pokud klienti o dovolené uvažují a chtějí od zaměstnavatele příspěvek, pak by rozhodně neměli s výběrem otálet příliš dlouho. Chtěla bych připomenout, že nárok na dotaci mají stále všichni zaměstnanci a je-

jich rodinní příslušníci. Je to k nevíře, ale i po tolika letech se setkáváme se zaměstnanci, kteří o svém nároku na příspěvek nevědí.

Můžete tedy zopakovat, jakým způsobem lze dovolenou s dotací objednat?

Kvůli úsporám i s ohledem na vývoj se orientujeme na elektronickou komunikaci. Nabídkový kata-

„**Pokud klienti uvažují o dovolené a chtějí od zaměstnavatele příspěvek, pak by rozhodně neměli s výběrem otálet příliš dlouho.**“



FOTO VÁCLAV RUBEŠ A TOMÁŠ ČACH

Travel
Člen Skupiny ČD

log je zveřejněný na našich webových stránkách www.cdtravel.cz. Zde se klienti dostanou do sekce „Pro zaměstnance SŽDC a Skupiny ČD“, kde je zveřejněný katalog s cenami sníženými o dotaci. Zároveň zde najdou i přihlášku. Tuto si vyplní, donesou na příslušné oddělení pro potvrzení od zaměstnavatele (nebo ji tam mohou zaslat naskenovanou e-mailem) a zástupci zaměstnavatelů objednávku poté posílají naskenovanou k nám. Takže objednat zájezd lze během několika minut. Mynásledně vystavíme klientům fakturu na zájezd. Deset procent ceny je nutné uhradit hned a zbytek před odjezdem na dovolenou.

Letošní sezona je sice teprve před námi, ale přesto již určité máte vizi, co chcete přinést svým klientům v příštím roce...

Máte pravdu. Již v dubnu začínáme vybírat destinace na rok 2015. Není to ale jednoduché a upřímně řečeno si každoročně v této době moc přejí vlastnit většinou křišťálovou kouli. Odhalit alespoň částečně přání našich klientů a tomu přizpůsobit nejen výběr destinací, ale i úroveň požadovaných služeb, je vždy velmi obtížné. Troufnu si tvrdit, že jejich požadavky není možné dopředu odhadnout na sto procent. Ale snažíme se nabídku rozšiřovat a inovovat tak, abychom pokryli co nejvíce objednávek.

ČD travel může v neobeznámeném člověku vzbudit dojem, že s vámi se na dovolenou dostane jen vlakem. Tak to ale rozhodně není. Přesto – jaký je rozdíl mezi vámi a ostatními cestovními kancelářemi?

Patříme mezi středně velké cestovní kanceláře a v kvalitě, rozsahu a dopravě do vybraných destinací se v ničem nelišíme od renomovaných kanceláří. Přesto tu jistě difference jsou a skutečně jsme „trochu jiná“ cestovní kancelář. Největší prodeje realizujeme do konce března, což nám většina ostatních „běžných“ cestovkám závidí. Na druhou stranu však máme větší zodpovědnost za kvalitu dovolené. Máme velmi věrné klienty, svou dovolenou si u nás vybírají opakovaně. Jsou však také nároční na služby. Proto každý hotel osobně prověřujeme a delegáty instruujeme o nutnosti věnovat klientům zvýšenou péči. Samozřejmě že někdy se netrefíme – například když máme hotel první sezonu, nikdy nemůžeme stoprocentně zaručit například kvalitu stravy. Ale při sebemenších problémech jsme kontaktováni klienty a situaci řešíme s maximálním nasazením. Jsme si vědomi, že pracujeme pro opravdu velkou rodinu nádražáků. A tak chceme, aby si za svoje peníze dovolenou co nejvíce užili.

VÁCLAV RUBEŠ

KRÁTCE

Aktuální personální změny v dozorčí radě

Řídící výbor společnosti České dráhy na svém zasedání dne 19. března 2014 s okamžitou platností odvolal tyto dosavadní členy dozorčí rady: Zdeňka Žemličku (sám na svou funkci podal rezignaci 20. 2. 2014), Ivanu Kubaštovou, Miroslava Svítka, Antonína Věcheta a Františka Žeravu. Následně řídící výbor s účinností od 20. března 2014 jmenoval nově do dozorčí rady tyto členy: Michala Zděnka, Milana Křístka, Milana Ference, Vojtěcha Kocourka a Antonína Tesaříka. V dozorčí radě nadále zůstávají Josef Smýkal a zástupci volení zaměstnanci Vladislav Vokoun, Antonín Leitgeb a Jaroslav Pejša.

Umělecká výstava rozzářila pracovní dny



Od pondělí 17. do čtvrtka 20. března proběhla v budově ministerstva dopravy v Praze výstava výtvarných děl a fotografií členů Zemského svazu FISAIC České dráhy. Slavnostního otevření výstavy se zúčastnilo více než sto návštěvníků, především z řad zaměstnanců ČD, ale i ministerstva dopravy. Po úvodním slově Jarmily Šmerhové, výkonné tajemnice Zemského svazu FISAIC ČD, která měla akci organizačně na starosti, promluvil rovněž Věra Marková, ředitelka Odboru personálního (a z titulu své funkce současně i prezidentka ZS FISAIC ČD), vedoucí skupin foto Jan Týc a výtvarné umění Pavel Hladík. O slavnostní atmosféru se postaral pěvecký sbor Hlahol z Nymburka, který zapěl několik národních skladeb. Členové Zemského svazu FISAIC ČD pravidelně zasílají svá výtvarná díla a fotografie na mezinárodní výstavy FISAIC, odkud si přivážejí zasloužené medaile a čestné diplomy.

Inspekce na jihu Čech závažné chyby nenašla

Kvalita železniční dopravy, zejména kontrola stanic, vlakových souprav i organizace náhradní autobusové dopravy v souvislosti s výlukami – to byl cíl inspekční cesty radního pro dopravu Jihočeského kraje Antonína Kráka a ředitele JIKORD, koordinátora dopravy na jihu Čech, Jiřího Borovky. Kontrolní jízda se uskutečnila v úterý 11. března na tratích České Budějovice – České Velenice a České Velenice – Veselí nad Lužnicí. Kromě dvou drobných nedostatků – zpoždění osobního vlaku do Veselí nad Lužnicí o sedm minut vlivem výluky na čtvrtém železničním koridoru a nezvýraznění názvu stanice České Velenice na vývěsních jízdních řádech – inspekce žádné další nezaznamenala. Naopak, náhodně oslovení cestující na uvedených tratích hodnotili železniční dopravu pozitivně. **(hop, rp)**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ČD LONI VYPLATILY PŘES MILION NA ODŠKODNĚM

Konkurence se projevuje i v oblasti odškodnění zákazníka při zpoždění. „Samí na sebe uplatňujeme přísnější pravidla pro odškodnění cestujících, než ukládá obecná legislativa EU a ČR,“ řekl na dotaz E15.cz mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Nad rámec nařízení EU dráhy poskytují například garanci posledního spojení. To znamená, že při ujetí posledního přípoje umožní na své náklady přepravu taxi. Mezi nadstandardní odškodné patří i to za nepohodlí (např. vůz netopí). „Přísnější limity jsme nastavili také v případě odmítnutí cesty cestujícím a jeho požadavku na vrácení jízdného při zpoždění vlaku. Zatímco legislativa hovoří v tomto případě o limitu 60 minut, ČD uznávají i zdržení například jen pět minut, aby cestující mohl žádat o vrácení jízdného v plné výši,“ říká Štáhlavský.

E15.CZ 14. 3. 2014

V BĚCHOVICÍCH VZNIKNE NOVÁ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA

Pražské Běchovice se dočkají nové železniční zastávky Běchovice střed. Radní hlavního města už schválili takzvané zřízení práva na stavbu. Nová zastávka by měla stát blíže do Běchovic, současná stanice se nachází trochu neprakticky na jejich okraji. „Náklady na vybudování nové zastávky jsou 35 milionů korun,“ řekl novinářům náměstek primátora Jiří Nouza. „Je to velmi významná věc. Dnes je zastávka na začátku Běchovic a do jejich centra je cesta daleká,“ řekl pro média Nouza. Zastávka vznikne v rámci výstavby prvního železničního koridoru z Prahy do České Třebové a obyvatelé by se jí měli dočkat pravděpodobně v polovině příštího roku, první práce začnou již letos ve třetím čtvrtletí. Současná stanice v Běchovicích zůstane na svém místě.

METRO 18. 3. 2014

ZAÚJALO NÁS

Čeští policisté při celostátní akci zaměřené proti krádežím kovů na železnici zajistili ve sběrných druhotných surovin 3 767 kilogramů kovů, které s největší pravděpodobností pocházejí z trestné činnosti. Přímo na místě policisté zadrželi 12 pachatelů a zajistili 149 kilogramů mědi.

ČTK 18. 3. 2014

OPRAVUJÍ PODEMLETOU TRATĚ NA LIBERECKU

U Rynoltic na Liberecku začaly práce na rekonstrukci železniční tratě z Liberce na Českou Lípou. Trať tam loni v červnu podemlela velká voda a od té doby jezdí na trase místo vlaků autobusy. Dodavatelem je Eurovia a oprava přijde na téměř 68 milionů korun. Termín obnovy provozu je stanoven na 1. června, nevyskytnou-li se nějaké komplikace. Na hlavní trati z Liberce na Českou Lípou strhla loni v červnu velká voda část náspu a zhruba 70 metrů koleji zůstalo viset ve vzduchu. Situace je o to horší, že přívalové deště narušily stabilitu celého svahu. Od prosince tam kraj regionální železniční spojení úplně zrušil. „Aby lidé nemuseli dvakrát přesehat, nahradily vlaky linkové autobusy přímo z Liberce,“ řekl Otto Pospíšil, zástupce ředitele firmy KORID LK, která koordinuje veřejnou dopravu v kraji.

ČESKOLIPSKÝ DENÍK 19. 3. 2014

STUDÉNKA SE BOJÍ NOVÉ TRASY VYSOKORYCHLOSTNÍ DRÁHY

Studénka odmítla trasu vysokorychlostní železnice, která se podle projektu právě kolem města na Novojičínsku odklání od dálnice a přibližuje ke stávající trati. „Původní trasa vedla asi o 300 metrů dále od zastavby. Vlaky měly jezdit za horizontem. Jaké však bylo naše překvapení, když jsme na stůl dostali zcela něco jiného, tedy vlaky na horizontu,“ hněval se starosta Studénky Ladislav Honusek. Důvod je zřejmý. Projektant chtěl, aby se nová trať už v Jistebniku přiblížila k současné železnici a koleje pak souběžně vedly až do Ostravy. Jenže poloměr zatáček u plánované tratě je kvůli vysoké rychlosti vlaků natolik dlouhý, že se trať musí od dálnice odklánět už u Studénky. „To však znamená demolici domů, ochranné pásmo zasahující do další zástavby a nebezpečí hluku,“ dodal starosta Honusek.

MF DNES 20. 3. 2014

Hlavním cílem projektu modernizace stanice Český Těšín je zvýšení rychlosti, ale také bezpečnosti a komfortu cestujících. Zefektivnit by se měla nejen osobní, ale i nákladní doprava, protože na všech hlavních, ale i předjízdých kolejích se uskuteční celková rekonstrukce železničního svršku i spodku. „V plánu je oprava podchodu pro naše zákazníky a na nástupištích počítá investor, tedy Správa železniční dopravní cesty, s bezbariérovým přístupem celkem třemi výtahy. Mimo to dojde k výměně starého informačního zařízení ve stanici za zcela nové. Při rekonstrukci stanice a přílehlých úseků se bohužel nevyhneme jednokolejnému provozu a tím i snížení komfortu cestování. Bude docházet k náhradě regionálních spojů autobusy, rozvázání některých přípojí a bohužel i ke zpoždění vlaků,“ řekl při slavnostním otevření stavby 10. března ředitel Krajského centra osobní dopravy Ostrava Miroslav Klich.

Postaví koridor kromě sedmi kilometrů v měsíční krajině

Po zahájení modernizace stanice Český Těšín se stavbaři ještě letos vydají na traťový úsek Český Těšín – Louky nad Olší a posléze Karviná-Darkov – Dětmárovice, kde se plánuje rychlost až 160 km/h. To se ale netýká sedmikilometrového úseku Karviná-Darkov – Louky nad Olší přes takzvané Sakmarovo údolí či měsíční krajinu, jak se tato oblast často místními nazývá. Zde se počítá pouze s rekonstrukcí telekomunikačního a zabezpečovacího zařízení, které bude ale kontinuálně zavedeno po celém úseku z Českého Těšína do Dětmárovic. Proč se ale nezmodernizuje i trasa v takzvané měsíční krajině na vyšší rychlost?



S OMEZENÍM. Na koridorech v Česku obvykle očekáváme maximální rychlost až 160 km/h. Na Těšínsku je ale kvůli těžbě omezena na 50 km/h.

FOTO AUTOR

Třetí koridor na Těšínsku překonává území ovlivněná těžbou uhlí

Hlavní a předjízdě koleje na nádraží v Českém Těšíně dostanou v průběhu letošního a příštího roku nový kabát. Za pomoci evropských peněz se budou rekonstruovat zhlaví, zabezpečovací zařízení, později ale také podchody a nástupiště tohoto významného slezského přestupního železničního uzlu, který se stane od příštího roku zcela bezbariérovým. Na Český Těšín ještě letos kontinuálně naváže stavba dalšího koridorového úseku směřujícího do Karviné a Dětmárovic.

„Odpověď je jednoduchá. Traťový úsek je již dnes silně poddolovaný vzhledem k aktivní činnosti blízkých dolů Darkov a ČSM, čímž trpí trať mezi Karvinou-Darkovem a Loukami nad Olší,“ říká Richard Kajnar, náměstek ředitele pro provoz infrastruktury ostravského Oblastního ředitelství SŽDC.

Koleje se neustále hýbou nahoru a dolů – kvůli těžbě

Za určitých podmínek se podle horního zákona dá těžit uhlí i pod železniční trať, což se v případě měsíční krajiny na Karvinsku aktivně praktikuje. „Pochopitelně to má negativní dopad na celou železniční infrastrukturu, která si takzvaně sedá právě v místech důlní činnosti. Musím však dodat, že doly nám tyto škody finančně sanují, což je běžná praxe i v obydlených oblastech,“ dodává Kajnar. Z důvodu neustálého pohybu traťového tělesa jsou v úseku Lou-

JAK DRÁHA USTOUPILA UHLÍ

Jednokolejná trať z Bohumína do Českého Těšína byla postavena na bývalé Košicko-bohumínské dráze v roce 1869. Tato dráha ovšem vedla přes Rychvald a Orlovou, kudy dnes vlaky Českých drah nejezdí. S ohledem na velké poddolování dráhy přes Rychvald a Orlovou, která se nachází v oblasti ostravsko-karvinských hlubinných dolů, bylo v padesátých letech minulého století rozhodnuto o přeložení této trasy do jiné polohy, konkrétně do současného tra-

ťového úseku Dětmárovice – Karviná – Louky nad Olší, kde se napojovala bývalá Košicko-bohumínská dráha. Tato nová trať, na které vznikla například i nová stanice Karviná hlavní nádraží, byla otevřena v roce 1963 a o rok později také elektrizována. Mezi zastávkou Karviná-Darkov a stanicí Louky nad Olší se na sedmikilometrovém úseku nachází takzvaná měsíční krajina nebo také Sakmarovo údolí s omezenou maximální rychlostí pro všechny vlaky.

ky nad Olší – Karviná-Darkov zbudovány tři koleje, přičemž je každoročně jedna kolej ve výluce a zaměstnanci SŽDC ji průběžně přizvedávají na původní výšku včetně úpravy trakčního vedení.

V provozu pak následně zůstávají zbývající dvě koleje. „Jde vlastně o tříletý cyklus, protože každá kolej projde opravou jednou za tři roky. Pochopitelně mohou nastat jakékoli mimořádnosti

nebo náhlé poklesy traťového tělesa jako například čelní posun. To vše řešíme operativně, aby nedošlo k přerušení provozu na trati se silnou osobní i nákladní dopravou,“ vysvětluje náměstek Richard Kajnar.

Poslední úsek koridoru až v roce 2038?

Protože je měsíční krajina silně poddolovaná, je přes ni možné jezdit maximální rychlostí 50 km/h. To se týká nejen CityElefantů, které zde jezdí v intervalové dopravě na příměstské lince S2, ale i všech mezistátních vlaků EuroCity spojujících v pravidelném taktu Prahu s Trincem a Žilinou. A o nákladních vlacích ani nemluví. Navíc jsou výhybky do odboček na tento úsek konstruované na rychlost pouhých 40 km/h, čemuž je pochopitelně přizpůsobené i zabezpečovací zařízení. Zvýšení rychlosti a celková modernizace inkriminované-



Z důvodu neustálého pohybu traťového tělesa jsou v úseku Louky nad Olší – Karviná-Darkov zbudovány tři koleje, přičemž je každoročně jedna kolej ve výluce.

ho traťového úseku budou podle odborníků možné až deset let po skončení důlní činnosti.

Podle veřejně dostupných informací například Důl ČSM předpokládá ukončení těžby až okolo roku 2028. To znamená, že koridorový úsek Louky nad Olší – Karviná-Darkov bude možné nejdříve začít stavět na rychlost 160 km/h okolo roku 2038, tedy až v době, kdy budou vytěžené sloje zavezeny a povrch stabilně zabezpečen. Možná vás to překvapuje, ale taková je bohužel realita. Těžba uhlí má prostě podle zákona přednost před výstavbou železničních koridorů.

MARTIN HARÁK

Modernizujeme západní nádraží v Ústí nad Labem

Význam stanice Ústí nad Labem západ je patrný z jejího umístění v blízkosti atypického městského centra. Funguje jako výchozí i přestupní bod. Při posledních zničujících povodních v roce 2013 zajišťovala stanice navíc odbavení náhradní železniční osobní dopravy, která plně suplovala nedostupnou MHD mezi oběma břehy Labe. Tato krizová situace ještě zdůraznila původní nevyhovující stav prostor k odbavení cestujících, zejména v kontrastu s modernizovanou budovou hlavního nádraží i rekonstruovanými prostory stanice Střekov.

Hlavní část stavebních prací již máme za sebou

Po nezbytné projekční přípravě byly v období necelých tří měsíců realizovány rozsáhlé opravy veřejně přístupných prostor ve výpravní budově Ústí nad Labem západ zaměřené na bezpečnost a zejména zvýšení komfortu, kultury



NOVÝ VESTIBUL. Kromě čekárny jsme upravili i interiér pokladen.

FOTO AUTOR

cestování a služeb pro cestující. První důležitou stavební úpravou bylo zřízení bezbariérového přístupu do vestibulu z prvního nástupiště včetně nových

vstupních automatických dveří. Následovala úprava samotného vestibulu (odbavovací haly) a interiéru osobních pokladen i úschovny pro zlepšení pracov-

ního prostředí zaměstnanců. S těmito úpravami byla spojena i výměna elektroinstalace a osvětlení včetně doplnění informačních systémů. Vnitřní povrchy těchto prostor byly realizovány z kvalitních obkladů a dlažby dle vzoru již provedených odbavovacích hal ve stanicích Ústí nad Labem hlavní nádraží i Střekov. Celá akce byla prováděna za provozu a tedy za ztížených podmínek jak pro cestující, tak pro personál stanice. Dokončená hala včetně nového mobiliáře přivítala cestující s grafikonem 2013/2014.

Zbývá především obnova sociálních zařízení a topení

Ke komplexnímu dořešení dosud chybí kompletní obnova sociálních zařízení (pro cestující i zaměstnance) tak, aby odpovídaly současným požadavkům včetně naplnění podmínek bezbariérovosti. Návrh pro úpravu dispozic již existuje: vznikne prostor pro úklidovou komoru a také WC pro postižené se vstupem

na euroklíč. Nově budou řešeny všechny vnitřní povrchy keramickými obklady a dlažbou včetně stropního sádkokartonového podhledu. V rámci této akce dojde k osazení nových výplní otvorů, instalaci dalšího předmětů, položení nové elektroinstalace včetně osvětlení, rozvodů vody a kanalizace, úpravy topného systému a systému vzduchotechniky. Vlastní realizace projektu závisí na ekonomickém plánu pro letošní rok.

Ke komplexnímu využití výpravní budovy dále přispělo v uplynulém roce i zřízení prostor pro sociální zázemí zaměstnanců Depa kolejových vozidel Praha, Provozní jednotky Děčín. Pro bezmála stovku zaměstnanců zde byly zřízeny šatny, moderní sociální zařízení, sušárna pracovních oděvů a obuvi, kuchyňka, odpočinkové místnosti a kancelář. Dále vzniklo pracovní zázemí pro úklidovou společnost Zenova, která provádí úklid a čištění osobních vozů.

PETR MARTINEK



KRÁTCE

Přeprava písku pro plážový volejbal

V polovině letošního února proběhla přeprava uceleného vlaku písku z Jestřebí (z pískovny Provo-dínské písky) do netradiční desti-nace – Pelhřimova. Město, přede-vším známé svým festivalem Pel-hřimov – město rekordů a fiktiv-ním krematoriem z filmu Vesnič-ko má středisková, bude z inicia-tivy některých svých obyvatel již brzy vybaveno další atrakcí, a to moderním areálem pro plážový volejbal. Ten je budován na konci Tábořské ulice u základní školy, a to na ploše o rozloze zhruba 3 500 metrů čtverečních, která byla ještě donedávna ve velmi neutěšeném stavu, zarostlá ple-velem, křovím a plná odpadků. Železniční přeprava písku byla re-alizována v noci z 12. na 13. úno-ra uceleným vlakem vozů Facc dopravce ČD Cargo z Jestřebí do Havlíčkova Brodu a odtud po-stupnými návozy po několika čás-tech do Jihlavy a Pelhřimova. Zde pak byly skupiny vozů postupně přistavovány na vlečku místního Agrochemického podniku k vy-kládce, odkud byl písek nákladní-mi automobily převážen přímo na stavbu. (čdc)

Do dozorčí rady usedli noví členové

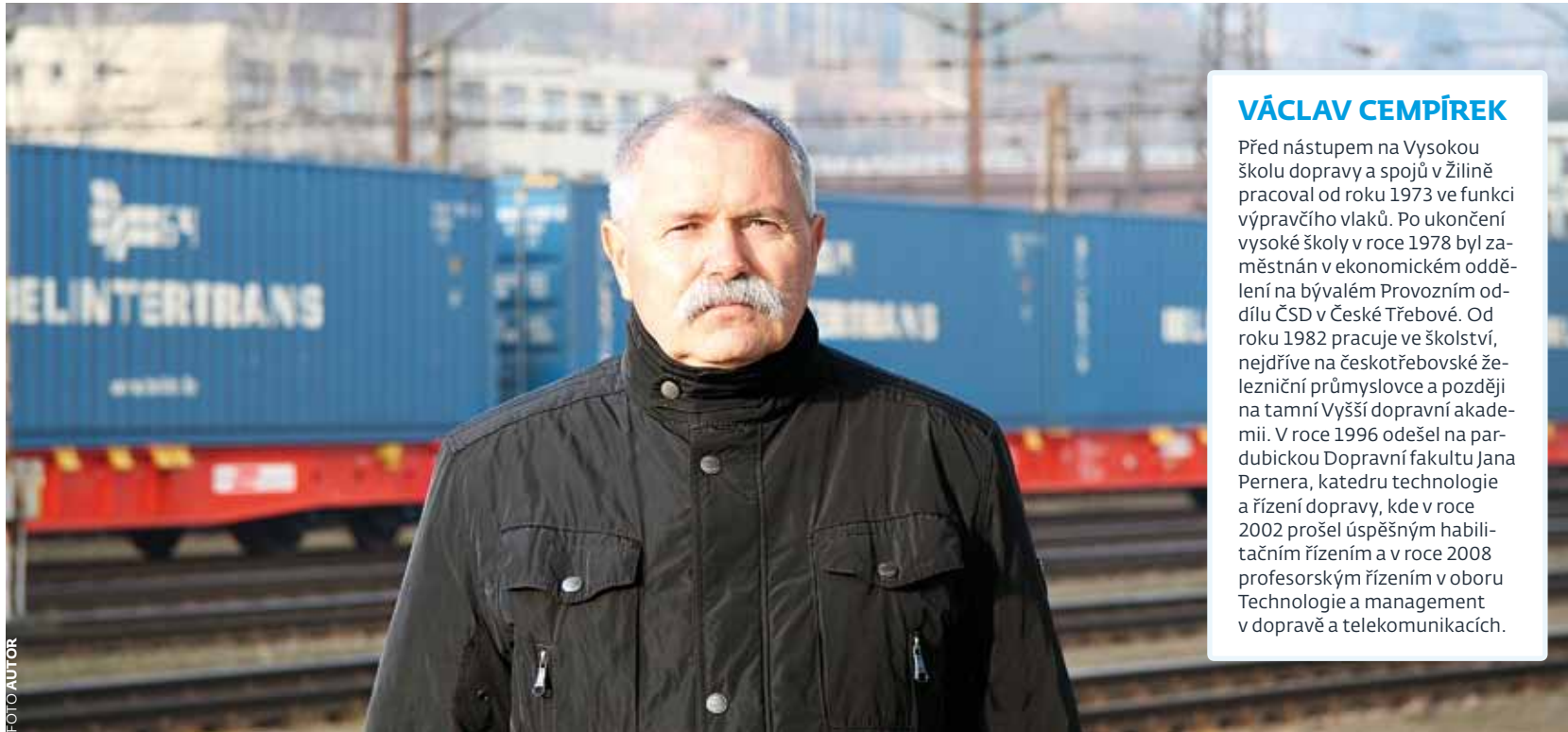
Jediný akcionář České dráhy při výkonu působnosti valné hro-mady společnosti ČD Cargo schválil s účinností od 15. března 2014 změnu stanov společnosti ČD Cargo, ze které vyplývá zvý-šení počtu členů dozorčí rady na sedm. Novými členy dozorčí rady ČD Cargo byli s účinností od 22. února letošního roku zvoleni Daniel Kurucz a Michal Zděnek. Na zasedání dne 11. března 2014 bylo přijato rozhodnutí s oka-mžitou účinností odvolat členy dozorčí rady ČD Cargo Miroslava Zámečnicka a Dušana Svobodu. Novými členy dozorčí rady byli s účinností od 12. března 2014 zvoleni Ludvík Urban a Jan Kasal a dále s účinností od 16. března 2014 Pavel Krtek. Na jednání do-zorčí rady dne 19. března 2014 byl zvolen jejím předsedou Dani-el Kurucz, generální ředitel ČD. (čdc)

Prasátko jelo běžnými nákladními vlaky

Přepravy historických lokomo-tiv na vlastních kolech, navíc řa-zených v běžných nákladních vlacích, nebývají častým jevem. Vzácný případ, kdy došlo k pře-pravě „studené“ lokomotivy běžnými nákladními vlaky, se odehrál letos v únoru. Na poměr-ně dlouhou pouť z východočes-kého Meziměstí až do středočes-kého Slaného se vydalo Prasátko T 211.0569 (700.569). Lokomoti-va, která sloužila dlouhá léta na vlečce podniku VEBA Broumov-Olivětín, se v roce 2002 stala jed-ním z prvních strojů patřících tehdy nově vzniklému občanské-mu sdružení Společnost železnič-ní Meziměstí a až do počátku roku 2014 stála ve stanici Meziměstí. Poté byla zakoupena soukromým sběratelem, který se rozhodl ji přepravit vlaky ČD Cargo. Loko-motiva se na svou dlouhou cestu vydala ve čtvrtek 13. února, kdy na vlaku Mn 83477 odjela z Mezi-městí do Týniště nad Orlicí. Od-tud pokračovala vlakem 63430 do Nymburka. Z Nymburka v pátek 14. února odpodledne došla vla-kem 64500 do Kralup nad Vltavou, kde přečkala víkend, a po polední v pondělí 17. února byla manipulačním vlakem 85462 do-ručena do Slaného. Zde byla ulo-žena do bývalé výtopny, kde ji chce nový majitel uvést do provo-zuschopného stavu. Jízda všech uvedených vlaků byla omezena maximální konstrukční rychlostí lokomotivy – pouhými 40 km/h. MARTIN BOHÁČ

Všichni v kombinované dopravě si zaslouží podporu státu

Železniční nákladní doprava nemá v naší republice na růžích ustláno. To je bohužel trend i v sousedních státech, kde řada výkonů po dráze poklesla. Přeprava po dráze je ale podle Václava Cempířka, profesora z Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, stále výhodná a hlavně ekologická. Budoucnost má zejména kombinovaná doprava.



VÁCLAV CEMPÍREK

Před nástupem na Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině pracoval od roku 1973 ve funkci výpravčího vlaků. Po ukončení vysoké školy v roce 1978 byl za-městnán v ekonomickém oddě-lení na bývalém Provozním od-dílu ČSD v České Třebové. Od roku 1982 pracuje ve školství, nejdříve na českořebovské že-lezniční průmyslovce a později na tamní Vyšší dopravní akade-mii. V roce 1996 odešel na par-dubickou Dopravní fakultu Jana Pernera, katedru technologie a řízení dopravy, kde v roce 2002 prošel úspěšným habili-tačním řízením a v roce 2008 profesorským řízením v oboru Technologie a management v dopravě a telekomunikacích.

Jak se díváte na aktuální vývoj náklad-ní dopravy?

Přepravní trh v nákladní dopravě je dlouhodobě nevyrovnaný a nejsou vidět ani žádná nápravná opatření vycházející jak z dopravní politiky EU, tak České republiky. Ekologická železnice má stále nižší podíl na přepravě zboží. V našich pod-mínkách vykazuje, vyjádřeno v tunách, podíl pouhých 19 procent na celkovém přepravním objemu. Pro Českou republiku jsou rozhodující pozemní druhy do-pravy, které je nutné usměrňovat tak, aby se rozdíl v jejich podílech na pře-pravě dále nezvětšovaly. I když je želez-niční doprava příznivější k životnímu prostředí, její technologie a řízení pro-vozu si vyžadují vyšší náklady, než jaké jsou vynakládány v silniční nákladní dopravě. Nehledě k tomu, že na dráze je hrazena cena za použití dopravní cesty na všech tratích, což v silniční dopravě platí pouze na dálnicích a rychlostních komunikacích.

Říkáte, že náklady na železniční do-pravu jsou vysoké. Dají se zlevnit?

Zamyslíme-li se nad srovnáním placení ceny za použití dopravní cesty v železnič-ní nákladní dopravě s placením mytné-ho v silniční nákladní dopravě, dojdeme k následujícímu zjištění. Aby nákladové zatížení tímto poplatkem na železnici bylo levnější než na silnici, musí být vlaky dobře vytíženy. Při nižším využití produktivity vlaku se zhoršuje konku-renceschopnost se silniční nákladní do-

pravou. Z takových porovnání vyplývá, že sazby mytného lze meziročně zvyšo-vat až do roku 2020 o 20 procent. Želez-niční nákladní dopravu v posledních le-tech znevýhodňuje i hustá osobní do-prava, kde nákladní vlaky musí čekat na vhodnou časovou výše, která je vy-mezena od osmé večerní do čtvrté hodi-ny ranní. Toto omezení může být nega-tivně vnímáno při uzavírání obchodních smluv, protože u většiny zboží je požado-ván systém dodání „just in time“.

Určitě se zabýváte i problematikou ucelených nákladních vlaků a jednotli-vých vozových zásilek...

Ucelené nákladní vlaky jsou bezproblé-mové, protože jsou pro všechny náklad-ní dopravce ziskové. Jistý problém spat-řuji v tom, že tento segment obsluhuje stále více soukromých dopravců a v dů-sledku konkurenčního boje klesají ceny za přepravu ucelených vlaků. Z hlediska společnosti ČD Cargo se jedná o nepří-znivý jev, protože se prohlubuje nižší zisk z ucelených vlaků, čímž je ohroženo do-krytí části ztráty z přepravy jednotlivých zásilek. Z toho vyplývá, že situace v uce-lených vlacích přímo ovlivňuje další vý-voj v segmentu přepravy skupinových a jednotlivých zásilek. Konkurence me-zi soukromými dopravci snižuje ceny ne-jen za ucelené vlaky ve vnitrostátní a me-zinárodní dopravě, ale i v tranzitu.

Můžeme zvýšit efektivitu dopravy jednotlivých zásilek?

Pro zvýšení efektivity skupinových a jed-notlivých vozových zásilek lze doporučit snížení počtu míst s výpravním oprávně-ním pro podej/dodej jednotlivých vozo-vých zásilek. Například Německo v roce 2003 snížilo počet stanic o dvacet pro-cent, obdobný postup byl realizován ve Švýcarsku a Polsku v roce 2012. Bylo by dobré vytipovat uzlové stanice pro na-kládku těchto zásilek a podej/dodej do těchto stanic tarifně zvýhodnit a současně zavést obsluhu celých traťových úse-ků podle potřeby. Případně svěřit takové obsluhy soukromým dopravcům nebo ob-sluhu traťových úseků soutěžit.

Jak se potýkáte s touto problematikou v sousedních zemích?

U skupinových a jednotlivých vozových zásilek je situace obdobná i v sousedních zemích. Například v Německu zmodern-izovali největší seřadovací nádraží Maschen v Hamburku na celkový výkon čtyři tisíce vozů za 24 hodin. Původní výkonnost činila jedenáct tisíc vozů za 24 hodin, což je pokles o 64 procent! To-to číslo jednoznačně svědčí o nižším rozsahu skupinových a jednotlivých vo-zových zásilek. V tomto segmentu má nepochybně budoucnost kombinovaná přeprava, protože kontejner nebo vý-měnnou nástavbu lze považovat za kry-tý železniční nákladní vůz. V dnešní do-bě jsou přepravovány ve větší míře hoto-vé výrobky ve spotřebitelských obalech, které jsou lehké, ale objemné. Svoz a roz-voz do a z terminálu kombinované pře-

pravy zajistí flexibilní a rychlá silniční nákladní doprava a běh na rozhodující přepravní vzdálenost mezi terminály za-bezpečí železniční nákladní doprava.

Má v naší zemi vůbec význam kombi-novaná nákladní přeprava?

Ze statistických přehledů vyplývá, že segment kombinované nákladní pře-pravy vykazuje meziroční nárůst téměř deset procent. Ale i zde přetrvávají pro-blémy s tvorbou efektivních linek kombi-nované přepravy, protože cena je vyšší než v přímé silniční dopravě, neexistují terminály s veřejným přístupem a pro-vozovatelé kombinované přepravy jsou nedostatečně podporováni. Kombinova-né přepravě by v naší republice pomohlo vypracování studie rozvoje logistických center s provozním terminálem kombi-nované přepravy, včetně návrhu modelu na ekonomické a provozní řízení srovnatelné s vyspělými západními zeměmi.

Veřejná podpora by měla být směřová-na pouze do terminálů, kde bude zajiš-těn veřejný a nediskriminační přístup zákazníků, silničních dopravců, operá-torů kombinované přepravy či zasilate-lů. Veřejná podpora by měla být poskyt-nuta všem účastníkům kombinované přepravy formou vzdělávání či příspěvku na speciální techniku. Pro kombino-vanou přepravu je důležité zvýšit kvali-tu v železniční dopravě, především v do-držování jízdních řádů, což by mělo být jakousi alfou a omegou těchto přeprav.

MARTIN HARÁK

Obří výklopníky na železnou rudu v akci

Akciová společnost ČD Cargo na-vází na vlečku Třineckých žele-záren běžně i 250 nákladních vo-zů denně. Vyládají se přitom velmi za-jímavým způsobem. Jsou totiž poloau-tomaticky vyspávány na takzvaném čelním výklopníku, který lze vidět i z ko-ridorové tratě Český Těšín – Mosty u Jab-lunkova. Do Třince směřují všechny vla-ky s železnou rudou, slangově zvané Ha-nisky, z překladiště v Čierné nad Tisou. Jezdí tam ruda i z Matovců a z Polska.

Kromě Třince existují v Ostravě

Na výklopník v Třinci zájždějí jen vozy řady Eas, které jsou čelně sklopné, jiné vo-zy není možné na tomto zařízení použít. „Vůz s hromadným substrátem se dá vy-ložit jakkoli. Většinou pomocí bagru či drápáku, ale to trvá zpravidla velmi dlou-ho. Aby mohly být vlaky, kterými navá-zíme ponejvíce rudu z východní Evropy, rychle vyloženy, využívají Třinecké že-lezární čelní výklopník. Ještě existuje takzvaný rotační výklopník, na kterém



Dvojice výklopníků v Třinci byla posta-vena již v roce 1965. FOTO AUTOR

se vůz otočí doslova koly vzhůru a potom se vysype. Ten používá mimo jiné spo-lečnost ArcelorMittal v ostravské huti, kam ostatně přistavujeme také naše vo-zy,“ říká ředitel ostravské Provozní jed-notky ČD Cargo Pavel Kuřil. Vlaky, které navezou rudu do Třince nebo Ostravy, ne-jezdí zpět na Slovensko prázdné. „Ekono-micky je využijeme i na jejich zpáteční cestě a odvážíme jimi uhlí z ostravsko-karvinského uhelného revíru do U. S. Steelu Košice nebo je dirigujeme na na-kládku do Polska,“ vysvětluje Pavel Kuřil.

Vyklopení trvá desítky sekund

A jak celý proces vyklápění v Třinci pro-bíhá? Dopravní četa z Třineckých žele-záren převezme od kolegů z ČD Cargo asi třicetivozový ucelený vlak s rudou a od-veze jej po rozsáhlém vlečkovém kolejiš-ti k výklopníku, který se nachází v zad-ní části železáren. „Soupravu musíme sunout ve zvláštním režimu, který je zce-la odlišný od toho, jaký je běžný na Čes-kých drahách. V naší fabrice se musí dá-

vat obzvláštní pozor na různé konstruk-ce, haly se speciální technikou, oblouky o malém poloměru či špatné rozhledové poměry,“ vysvětluje Jaroslav Valkus, je-den ze specialistů provozu Doprava a ex-pedice Třineckých železáren.

Po přistavení celé soupravy před vý-klopník se vždy dva jednotlivé vozy od-věši od soupravy a najedou pomocí spe-ciálního tažného zařízení na dva tak-zvané mosty, které jsou umístěné proti sobě. Ty se vzápětí zvednou do úhlu vět-šího než padesát stupňů, vozy se natla-čí na nárazníky, až je drží prakticky jen gravitace. Pak se otevře čelní stěna vo-zu a během několika desítek sekund se substrát vysype do jímky. Jde o velmi rychlý proces a vše musí jít ráz na ráz. Dočištění každého vozu se provádí tla-kovým vzduchem. Vykládka celého vla-ku trvá maximálně dvě hodiny.

MARTIN HARÁK

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

03/2014

zelnicek.cd.cz

7

Centrální dispečerské pracoviště Praha
Revoluce řízení dopravy
v Čechách se blíží

Monumentální. To je asi nejvýstižnější výraz pro projekt Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Praha. Na 130 dispečerů v jedné směně má za šest let řídit dopravu na bezmála 2 200 (t) kilometrech trati. V pětáctopatrovové budově na pražské Babelce je bude nacházet nejvýznamnější centrum řízení železničního provozu v nás. Dálkové řízení takového rozsahu, nemající v první podobě (a to i ve srovnání s dosud největším CDP Přerov), však vyžaduje mnohem vyšší úroveň zabezpečení. Projekt počítá s několika úrovněmi jističného systému proti případnému „blackout“u. Fatální selhání by totiž mohlo znehybnit vlaky ve velké části republiky.

V předstihu českých vývozců již lze slyšet k radikálnímu změnění v souvislosti s výstupem nově nastartovaného řízení. Vývozců rozhodně zarmoudí fakt, že „dáváním“ z ČEP Praha se zpětně zarmouduje polovina. Současnou technologii DOZ (Dávkové oddělení zabezpečení) zařadit bylo jasné, že tato věc se bude řídit jinými kódy. Že za 24 hodin se změna vývozců řízení bezpečnosti přestane a kde má nyní pomáhat jako vývojář, z ČEP Praha je v praxi naopak, že vývojář zapadne do dílny, kde se děje rozklad počítačového řádku zrušení. Řádkové soubory, bylinky z Prahy budou přeměněny a řízení z Prahy bude mechanizováno, by mělo být dostupné na 200. Nežde se však začít, investice do této „supermarktu“ má dosáhnout číselky miliard korun. Vypadá to ne?

[illegible]

Кислотный белок, как правило, является гидрофильным, что исключает возможность его адсорбции на гидрофобной поверхности. В то же время, белки с отрицательным зарядом не могут адсорбироваться на гидрофобной поверхности, так как они не способны к образованию водородных связей с поверхностью. В то же время, белки с положительным зарядом могут адсорбироваться на гидрофобной поверхности, так как они способны к образованию водородных связей с поверхностью.

PLÁNOVANÝ POČET ÚSEKOVÝCH
A ŘÍDÍCÍCH DISPEČERŮ V CDP PRAHA

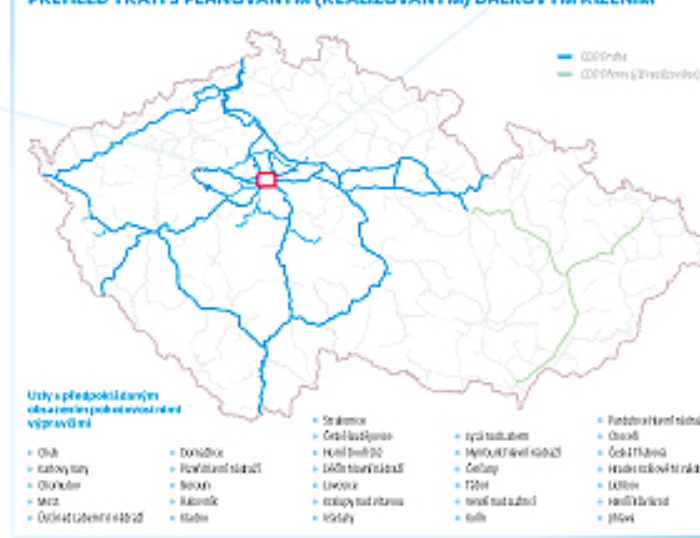
[illegible]

Z CDP Praha by se provoz na prvních do systému zapojených tratích měl začít řídit od posledních měsíců roku 2015.

Možno by sme si mohli predstaviť, že sa v súčasnosti v Bratislave nachádza veľké množstvo ľudí, ktorí sa venujú výskumu a vývoju nových technológií. V skutočnosti je tomu naopak. V Bratislave žije iba niekoľko ľudí, ktorí sa venujú výskumu a vývoju nových technológií. V Bratislave žije iba niekoľko ľudí, ktorí sa venujú výskumu a vývoju nových technológií.

Právě v této době se uskutečnila první přednáška z oblasti fyziky, kterou přednášel profesor J. Hrozný. Ze začátku se jednalo o přednášky z fyziky, které byly určeny především pro učitelé fyziky, ale postupem času se začaly rozšiřovat i na učitelé z jiných oborů. V roce 1968 se uskutečnila první přednáška z fyziky, kterou přednášel profesor J. Hrozný. Ze začátku se jednalo o přednášky z fyziky, které byly určeny především pro učitelé fyziky, ale postupem času se začaly rozšiřovat i na učitelé z jiných oborů.

RŮHLED TRATÍ S PLÁNOVANĚM (REALIZOVANĚM) DĚLKOVÝM ŘÍZENÍM



Původně byla zvažována také varianta s umístěním přímo na pražském hlavním nádraží formou nástavby stávající provozní budovy. Tento záměr byl ale opuštěn.

[illegible]investice do budoucnosti
i pražská tolerance

CDP bude disponovat také cvičným sálem, kde se dispojeví nejdříve seznámí s konkrétním fyzikem úsekem.

Naše država je najviše razvijena u odnosu na broj stanovnika po površini. Najbolje to pokazuje činjenica da u Srbiji ima više ljudi po kvadratu nego u bilo kojoj zemlji Evrope. Uprkos tome, naša država ima najmanje stanovnika po površini od svih zemalja u Evropi. To je zbog toga što je naša država najmanje razvijena u odnosu na broj stanovnika po površini. To je zbog toga što je naša država najmanje razvijena u odnosu na broj stanovnika po površini.

Energetický otesánek

Seznámte se s výstavou, která bude CD? Praha na ní bude křepitě stavět, a co si z toho vezmou, o tom až na vlastní kůži zjistíte. Veřejná díla je klíčová pro výstavu, která je v současnosti v Praze v rámci...

WILLIAM PATER

Předplatte si čtrnáctideník *Železničář* na telefonu 972 233 090

Raketa z Bohumína do Prahy převáží kolejová vozidla i drážní časopisy

V Olomouci na nádraží stojí tři vozy vrchovatě naložené balíky třetího letošního čísla časopisu ČD pro vás. Časopis se tiskne v Břeclavi, ale z olomouckého hlavního nádraží se pomocí vlaku Sv 1306 rozváží na některá distribuční místa. Onu první březnovou středu má vlak, přezdívaný ještě z dob přeprav spěšnin Raketa, zpoždění. Na vině jsou výluky, zejména pak komplikovaná dopravní situace v samotné Olomouci, kde se přestavuje stanice. Do cíle na pražském Odstavném nádraží jih, kam má vlak přes Hradec Králové a Nymburk dorazit večer, ale není problém zpoždění zkrátit.

Počet vozů výrazně kolísá

Sotva lokomotiva 162.046 zastaví u peronu, začnou drážní zaměstnanci doslova kmitat. Posunovač odvěsí lokomotivu, která je tentokrát určena pro DKV Olomouc. Tranzitérka připravá Lenka Vyoralová mezitím provádí soupis vlakové dokumentace soupravy a na zadní část vlaku vzápětí na milimetr přesně zabrzdí 1. staniční záloha (714.015), která tu odvěsí vůz typu Bdr¹⁶² čísla 50 54 20-19 183-3 určený do olomoucké opravny vozů. A to již skladnice přepravy a řidič vozíku s pomocí manipulanta Jana Rašky začínají překládat časopisy do útrob zavazadlového vozu typu Ds⁹⁵² čísla 50 54 95-40 o82-0.



Vlak je především určen pro kolejová vozidla včetně správkových vozů – tedy vozidla jedoucí do opravy nebo z opravy.

Za chvíli jsou všechny balíky srovnány do komínků podle stanic určení. Pak už souprava jen počká (do 10.55) na novou lokomotivu 163.096 a po předjetí nějakým tím vlakem vyšší třídy může vyrazit k Zábřehu na Moravě. „Dneska je vlak kratší, ale míváme i jedenáct vozů,“ říká manipulant Raška. A my dodáváme, že někdy veze i 25 vozidel.

Omezení rychlosti je kvůli vozům, které míří do opravy

Raketa, jezdící do poloviny dubna dvakrát týdně v obou směrech, z toho celoročně ve středu do Prahy a ve čtvrtek zpět s pravidelným vozem Ds, ale neslouží jen převozu tiskoviny ČD pro vás. Ostatně časopis v ní putuje jen jednou za měsíc. Vlak je především určen pro kolejová vozidla včetně správkových vozů – tedy vozidla jedoucí do opravy nebo z opravy. Proto také má omezenou rychlost na 80 km/h a všichni zúčastnění zaměstnanci musí toto rychlostní omezení sledovat, pokud se v něm zrovna nějaké rychlosti omezené vozidlo právě nachází. Nárazný přesun z/do míst, která nejsou v trase Rakety, se zajišťuje na



Oficiálně jde o vlak Sv 1306. Železničáři mu však neřeknou jinak než Raketa. Mezi několika tisíci spoji Českých drah jde o unikát. Vlak jedoucí z Bohumína na pražské Odstavné nádraží jih, ačkoli se jedná o výkon osobního dopravce, nepřeváží cestující, ale jen náklad. Do soupravy jsou řazeny nejen správkové vozy a lokomotivy či redislokovaná kolejová vozidla, ale do distribuční sítě se tímto vlakem dostává také magazín ČD pro vás i jiné tiskoviny a letáky.



Jedna z rekordních jízd 140.085 s celkem osmnácti vozy z 16. 5. 2010 u zastávky Bezpráví se ani nevešla do objektivu.



ků 1308/1309. Po zvýšení poplatků za dopravní cestu (od 15. 1. 2010) byla omezena pravidelnost trasy vlaků jen na úsek Olomouc hl. n. – Praha-Vršovice. Od této doby mají Rakety čísla 1306/1307. Trasa se později ustálila na úseku Bohumín – Praha ONJ vjezd.

Jízda začíná depeší

Správkové vozy z/do Bohumína byly až do prosince 2009 převáženy na rychlostně vhodném páru R 408/409 Vltava, jehož jízda je dnes již minulostí. Z denního vlakového spoje se stal garantovaný spoj za úhradu zahraničního

dopravce (RŽD) a dnes jezdí s vozy způsobilými na rychlost 160 km/h třikrát týdně. Od 7. 2. 2010 byla jízda vlaků 1306/1307 pravidelně sledována a zaváděna samostatnou depeší. Dodnes je praxe taková, že požadavky na převoz vozidel se sbíhají v pražské kanceláři Odboru 11, která veškeré informace a požadavky shromažďuje a pak depeší pro Raketu včetně návazných přeprav na každý termín jízdy vytváří. Stejně tak řeší veškeré operativní věci s ní spojené. A vede o všem také pečlivou statistiku.

Díky ní se tak čtenář dozví, že do 17. března 2014 bylo Raketou Sv 1306 do Prahy odvezeno 2 987 vozidel a spojem Sv 1307 ve směru opačném celkem 2 366 vozů a hnacích vozidel různého druhu (od nákladních vozů ložených potřebnými vozidlovými díly přes různé vozy osobní, řidičské, elektrické jednotky až po rychlí-

kové lokomotivy) – celkem tedy za 243 uskutečněných a sledovaných jízd je to 5 353 vozidel, což činí průměrných 22 vozidel na každý vlakový pár.

Mašiny jsou zároveň dispečerkou

Raketu vozí v současné době turnusové strojvůdci TS 141 DKV Olomouc z Provozní jednotky Bohumín s některou ze tří lokomotiv řady 162, které zároveň slouží jako dispečerky DispD v Olomouci a České Třebové. Před lety byla Raketa dokonce velkým lákadlem pro železniční fotografy, protože na ni tehdy DKV Olomouc vedle turnusových žehliček vystavovalo nejčastěji v té době ještě provozuschopné stroje 141.018 a 141.054 a třináctkrát dokonce dnes již muzejní Bobiny 140.004 a 140.085.

MARTIN NAVRÁTIL

NĚKTERÁ VOZIDLA V ČELE RAKETY

- 111.030 – odvezla zatím 935 vozidel za 42 jízd
- 141.018 – odvezla 854 vozidel za 42 jízd
- 162.035 – odvezla zatím 776 vozidel za 33 jízd
- 163.041 – odvezla zatím 721 vozidel za 33 jízd
- 141.054 – odvezla 567 vozidel za 34 jízd
- 140.085 – odvezla 245 vozidel za 12 jízd
- 163.096 – odvezla zatím 165 vozidel za 8 jízd
- 110.045 – odvezla 112 vozidel za 7 jízd
- 111.005 – odvezla 79 vozidel za 3 jízd
- 140.004 – odvezla při jediné jízdě 27 vozidel

Dráhy ukončily největší obměnu svého silničního parku

V pátek 7. března se na pražském Odstavném nádraží jih odehrála nenápadná, byť významná událost, již zahájilo blikání pětice oranžových majáků. Zástupce generálního dopravce Unikont Group předal Českým drahám pět nových multifunkčních vozidel Multicar od německého výrobce HAKO vybavených i radlicí a sypači od firmy AB Bohemia ze Sobeřezi v Železnici.

Místo přestárých vozů nové

„Tři z multikár jsou určené pro DKV Praha a další dvě do DKV České Třebové,“ vysvětlil na místě za přebírající Karel Kytýr, vedoucí oddělení technického Odboru správního ČD. Zástupci dopravce hned na místě začali přítomné drážní zaměstnance seznamovat se záležitostmi obsluhy moderního pomocníka pro depa včetně postupů při výměnách speciálních nástaveb pro zajišťování úklidu v zimním i letním období.

Pětice vozidel Multicar HAKO Waltershausen byla těmi posledními z celkem 276 osobních a užitkových aut, které byly v rámci modernizace silničního parku ČD pořízeny. Na počátku všeho stálo v roce 2012 spuštění záměru na obnovu autoparku s cílem vytvořit jednotný pohled na flotilu Českých drah a také nahradit stávající přestárálá a nespolehlivá silniční vozidla novými. Po schválení představenstvem následovalo postupné vyhlašování veřejných zakázek na operativní leasing a dodávky vozidel, které bylo organizováno Odborem centrálního nákupu a logistiky.

U ČD se auta rozlišují na tři kategorie: A (statutární), B (referentská či benefitní) a nejširší C (dispoziční), které mají deset podskupin. „V rámci kategorie C provozujeme Fabie, vozidla s pohonem 4x4 Škoda Yeti, dále lehká užitková vozidla Ford Transit Connect, dodávková vozidla Ford Transit, která jsou také dodávána

v modifikacích sklápěč nebo valníků. Výše uvedená vozidla byla dodána vítězným uchazečem, společností LeasePlan ČR, a do 31. prosince 2013 evidujeme 266 kusů předaných vozidel,“ doplňuje Karel Kytýr. Specifickou kategorií tvoří nákladní vozidla s celkovou

hmotností do 7 tun, která jsou vybavena hydraulickou rukou, a již zmiňované multikáry pořízené investičně. Balíček posledních šesti vozidel z plnění veřejné zakázky se předával v listopadu.



Monitoring pohybu pomocí GPS Vozidla na operativní leasing jsou pronajímána s plným rozsahem poskytovaných služeb, což znamená, že sjednané služby jsou zahrnuty do měsíční splátky za pronájem. Jednu ze služeb představuje i GPS monitoring a elektronická kniha jízd, která zjednodušuje administrativu spojenou s vyplňováním „Záznamů o provozu vozidla“ a umožňuje i kontrolu pohybu vozidla. Díky této technologii je tak možné sledovat využití všech vozidel ČD a u vozidel kategorie benefit předávat podklady personálnímu úseku k zajištění srážky za soukromé ujeté kilometry.

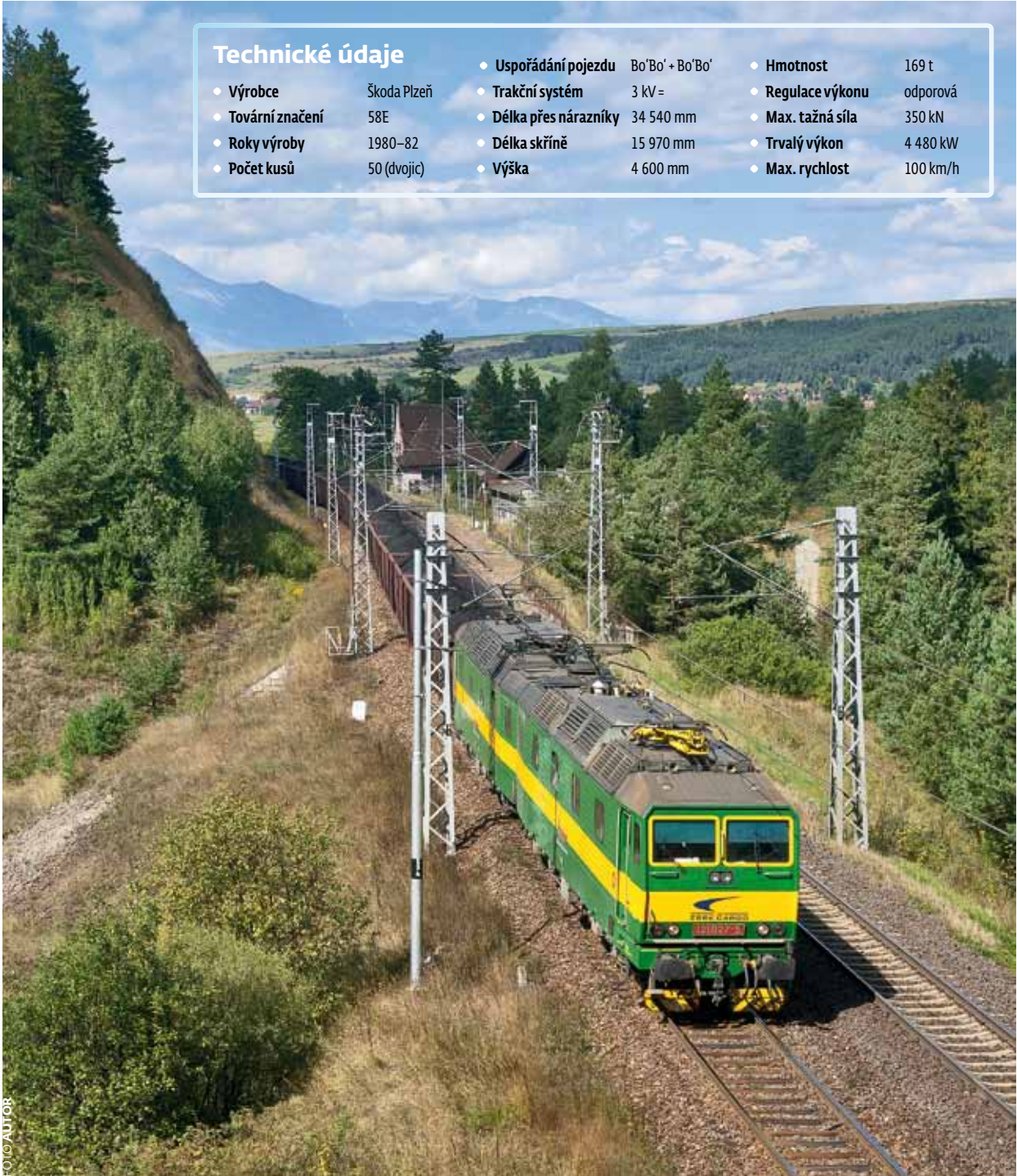
„V příštím roce připravujeme objektivní porovnání provozně ekonomických výsledků provozu silničních vozidel, stav před a po omlazení autoparku s cílem informovat vedení o hospodárnosti spočívající ve změně způsobu pořízování silničních vozidel,“ uzavírá Karel Kytýr.

MARTIN NAVRÁTIL

Jejich revírem je štreka, tempo je obdivuhodné, jejich protivníky jsou náročné sklony tratě a odpor vzduchu. Pracují ve dne v noci, jejich úkolem je odvézt tuny nákladu na místo určení. Řeč je o lokomotivách řady 131, které získaly pověst spolehlivých strojů na těžkých nákladních vlcích.

Elektrické lokomotivy řady 131 (podle starého značení E 469.5) jsou dvoudílné lokomotivy schopné provozu pod jednosměrnou napájecí soustavou 3 kV. Stroj projektovali a vyráběli v plzeňských Škodových závodech. Už od počátku byl přednostně (ne-li výhradně) určen pro vozbu těžkých nákladních vlaků na tratích s náročným sklonem mezi Ostravskem a východním Slovenskem. Dvojičky, jak se jim přezdívá, byly vyrobeny v letech 1980 a 1982 ve Škodových závodech v Plzni. Při jejich konstrukci se myslelo v první řadě na to, aby byly schopny táhnout těžkotonážní nákladní vlaky z bývalého Sovětského svazu do Košic. Celkem jich brány továrny opustila přesná stovka, takže padesát dvojic.

Ačkoli jsou spojené, umějí jezdit samostatně
V současnosti jsou všechny lokomotivy dislokovány v RD Spišská Nová Ves a jsou v majetku ZSSK Cargo Slovakia. I když se v provozu vyskytují výhradně v pospojovaných dvojicích, každá sekce lokomotivy má vlastní inventární číslo a je schopna jezdit samostatně. Čela na obou koncích lokomotivy jsou shodná s lokomotivami řady 163 a průchod z jedné do druhé sekce je vyřešen v zadní části jednotlivých sekcí. Dvojičky mají čtyři dvounápravové podvozky a pohání je až osm trakčních motorů typu 9 Al 4846 zT. Trakční motory se nacházejí v každém podvozku po dvou s kloubovou spojkou pohánějící nápravy ozubeným soukolím. Brzdová soustava se skládá z ruční brzdy, samočin-



Spolehlivé stroje řady 131 odvádějí těžkou práci na nákladech

né tlakové brzdy a přímočinné brzdy. Rekord v nejvyšší dosažené rychlosti Dvojiček dosáhla lokomotiva ev. č. 131 011 a 012, která mezi stanicemi Michaľany a Slovenské Nové Mesto na východě Slovenska při TBZ jela rychlostí až 150 km/h.

Zajíždějí do Česka i Polska
Lokomotivy řady 131 již od samého počátku svého provozu vozily těžkotonážní vlaky se železnou rudou (ale i jinými materiály) z východního Slovenska přes Košice a štrbskou rampu po Žilinu a dál na Ostravsko. Kromě toho vozí i nákladní vlaky na Šariši z Košic do pohraniční stanice Plaveč nebo ze Žiliny do Skalitého. Od roku 2009 dokonce některé Dvojičky zajížděly hluboko do polského vnitrozemí. Vozily železnou rudu do přístavů u Baltského moře. Do Polska se Dvojičky dostaly i přes pohraniční přechod Plaveč-Muszy-

na, kam z Košic vozily plechy do cílových destinací Nowy Sacz a Krakov. Stotřicetjednicky byly pronajaté polské soukromé železniční společnosti Rail Polska. Polští strojvedoucí na závčik jezdili do Spišské Nové Vsi. Zajímavostí těchto přeprav bylo i to, že ve sklonově náročných tratích jim na postrku pomáhala Bobina 140 097 nebo Rakaňa 183 015, které v minulosti patřily ZSSK Cargo. Kvůli zajíždění Dvojiček do Polska se rozhodlo i o rozšíření funkčních vlastností HDV řady 131 pro provoz na tratích PKP (byla změněna například návěstní světla, reflektory, snímač SHP Bombardier, dosadily se nápisy a popisy v polštině). Postupem času se začaly montovat i vysílačky typu VS67. Kvůli lepší kontrole a sledování pohybu v zahraničí se namontovala i GPS zařízení. Poláci si československé stroje velice chválí, zamlouvají se jim spolehli-

vý a bezpečný chod, nenáročná údržba a také výborné technické parametry. Několik polonizovaných Dvojiček by rádi odkoupili od slovenského Carga. To ovšem zatím s odprodejem nesouhlasilo.

Údržba a modernizace
Původní unifikovaný řídící pult Dvojiček se během rekonstrukcí začal měnit, stejně tak i kabina strojvedoucího. V rámci hlavních oprav (EH) se nejdřív začala vyměňovat okna na stanovišti (jak pevná lichoběžníková okna, tak i spouštěcí okna na dveřích) na okna tónovaná. Na některých Dvojičkách jsou osazena bezpečnostní čelní skla s vyhříváním s polykarbonátovou deskou. V první fázi modernizace lokomotiv řady 131 byl dosazen mikroprocesorový regulátor řízení, tzv. MIRER 8031, takže se zvýšil počet možností kombinování trakční práce

mezi jednotlivými sekcemi (režimy Ko, KS a KN) a zároveň se zvýšila bezpečnost provozu a také informovanost obsluhy o stavu HDV. Později byl původní rychloměr typu Hasler nahrazen novým elektrickým rychloměrem typu MIREL RM1 a taktéž byl do lokomotivy dosazen nový vlakový zabezpečovač typu MIREL VZ1. Na stanoviště bylo dosazeno i sálavé vytápění kabiny. Pro lepší komunikaci strojvedoucích s výpravčími a ostatním personálem byly některé lokomotivy vybaveny vysílačkou typu Kapsch. Tyto vysílačky je možné ovšem používat pouze v některých úsecích na východním Slovensku (Kysak – Plaveč) a v okolí Žiliny. Postupně jsou lokomotivy řady 131 vybaveny i rezistorovou elektrodynamickou brzdou, čímž je dosaženo zjednodušení brzdění těžkých nákladních vlaků.

GABRIEL KORCSMÁROS

KRÁTCE

RUMUNSKO Správce infrastruktury má snížit poplatky

Evropská komise vyjádřila obavy z finanční rovnováhy hlavního rumunského provozovatele drah v nadcházejících letech. Rumunská železniční síť je jednou z největších v Evropské unii a poplatky za železniční nákladní dopravu patří k nejvyšším na kontinentu. Větší část tratí se přitom nachází ve špatném stavu. Všechny hlavní železniční koridory v zemi jsou sice elektrifikované, jenže při vybírání poplatků za jejich použití se prý nehledí na to, zda jsou vlaky na dieselový nebo elektrický pohon. Proto Komise vyzvala Rumunsko, aby v souladu se směrnici EU zavedla různé výše poplatků.

CER Udělili European Railway Award 2014

Společenství evropských železnic a provozovatelů infrastruktury (CER) a Unie evropského železničního průmyslu (UNIFE) udělily během slavnostního večera v Bruselu ocenění European Rail Award 2014. V kategorii Politika cenu získal Jacques Barrot, bývalý evropský komisař pro dopravu, v kategorii Technika byla cena udělena profesoru Giorgio Dianovi. Slavnostního ceremoniálu se zúčastnilo více než 500 hostů včetně vysokých politických představitelů a zástupců železničního trhu.

SLOVENSKO Koridor míří na sever a přidá si 25 kilometrů

Trať mezi Považskou Teplou a Žilinou, která je součástí evropského tranzitního koridoru č. VI, zmodernizuje firma TSS Grade. Ta je konečným vítězem tendru na obnovu 25 km dlouhé tratě. Cena zakázky je 127,8 milionu eur (přibližně 3,5 miliardy korun), přitom správce infrastruktury, Železnice Slovenské republiky, počítal s náklady kolem 180 milionů eur. Projekt je financován ze státního rozpočtu i z fondů EU. Po celkové rekonstrukci tratě budou vlaky moci jezdit maximální rychlostí až 160 km/h. Obnova se dočkají také zabezpečovací a sdělovací technika.

RAKOUSKO Stavba „hlaváku“ ve Vídni míří do finále

Výstavba nového vídeňského hlavního nádraží (Wien Hauptbahnhof) pokračuje mílovými kroky. Ke dvěma nástupištím (9/10 a 11/12), která jsou již nyní v provozu pro regionální dopravu, přibudou od nového jízdního řádu (14. 12. 2014) zbývající tři (3/4, 5/6 a 7/8). Ta však nebudou průjezdná, nýbrž napojená pouze směrem na stanici Wien Meidling. Východním směrem (Ostbahn) budou stavební práce pokračovat i v příštím roce a ke kolejovému nástupišti tohoto nástupiště dojde až koncem roku 2015. Rovněž ve stanici Wien Meidling budou od června tohoto roku pokračovat stavební práce na kolejovém napojení směrem k hlavnímu nádraží.

(oz, gak, zaj, acri)

S dvouletým zpožděním se představily maďarské vozy IC+

Na nádraží Budapest-Nyugati se konečně ukázaly na začátku března – za přítomnosti vrcholných představitelů Maďarských státních železnic – dva hotové kusy projektu IC+. Tento projekt se zrodil už na počátku roku 2012 a podle prvotních odhadů vozy měly jezdit už na konci toho samého roku. Po téměř dvou letech zpoždění se konečně prezentovaly na veřejnosti.

Pokus o nastartování domácího železničního průmyslu

Po vyřešení „dětských nemocí“ a dalších různých technických potíží se podařilo dva vozy druhé třídy zkonstruovat. Původně plán počítal s budováním jednoho vozu 1. třídy a také jednoho vozu 1. třídy, ovšem postupem času se od toho odstoupilo – pravděpodobně kvůli snaze ušetřit v projektování a při samotné stavbě vozů. Po úspěšných technicko-bepečnostních zkouškách na vysokorychlost-



NA TESTECH. Nové vozy měly být hotové už v roce 2012. Jejich interiér hraje barvami.



FOTO ATTILA VÖRÖS (3x)

ních tratích v Rakousku se konečně přistoupilo k mediální prezentaci. Nová železniční vozidla ovšem s testy dosud nekončí, čeká je ještě jedna zatěžkávací zkouška ve Švýcarsku, kde drážní odborníci budou měřit vnější hlučnost za jízdy. Dopadnou-li i tyto zkoušky dobře, pak už bude následovat pouze typové schválení příslušnými maďarskými úřady.

Vozy se projektovaly a vyráběly v maďarském Szolnoku v dílnách MÁV-Start (dodávka ještě MÁV-Cépeszet). Jedná se tedy také o pokus znovunastartování tamního železničního průmyslu. Ve vozech najdeme zabudovanou klimatizaci, nechybí ani audiovizuální informační systém pro cestující na bázi GPS. Jsou instalovány průmyslové ka-

mery, systém wi-fi a konektory pro napájení drobné elektroniky. Samozřejmostí je i uzavřený systém záchodů. Nové vozy jsou schopné provozu na pěti napájecích soustavách, čili po celé Evropě. Náklady na celý projekt IC+ spolkly bezmála 1,4 miliardy forintů (126 milionů korun), z toho 462 milionů forintů tvořil příspěvek z evropských fondů.

GABRIEL KORCSMÁROS

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Šumava, Železná Ruda-Špičák – hotel Čertův Mlýn

VÝHODNÁ NABÍDKA, termín 23. 3.–16. 6. 2014

2–4lůžkové pokoje s vlastním sociálním zařízením, wi-fi připojení, cena 535 Kč na osobu a noc s polopenzí, neomezený vstup do vyřivaného hotelového bazénu, parkování zdarma.

Minimální délka pobytu 2 noci.



Česká republika

Kašperské Hory

Parkhotel Kašperské Hory – Šumavské lázně (31. 3.–30. 4. 2014)

Cena: 2 133 Kč/osoba, 1lůžkový pokoj 2 493 Kč

Cena zahrnuje: 2 noci se snídaní, župan a pantofle během pobytu, volný vstup do relaxačního bazénu, 1x perličkovou koupel s bylinnými měšci, 1x Priessnitzův chodník, 1x 1 hod. speleoterapie v hotelové jeskyni, parkování zdarma.



Česká republika

Velké Karlovice

Horský hotel Tatra – Relaxační víkend 11. 4.–13. 4. 2014

Cena: 1 590 Kč/osoba (původní cena 1 990 Kč/osoba)

Cena zahrnuje: 2 noci se snídaní, 1x perličkovou aroma koupel, 1x kyslíkovou terapii, 1x rašelínový zábal zad a šíje, 1x klasickou masáž částečnou, fitness bez omezení.



Česká republika

Vráž u Písku – Lázně Hotel Vráž

Všední dny v lázních pro muže a ženy, nástupy Po/Út–Čt/Pá

Cena: 2 990 Kč/osoba

Cena zahrnuje: 3 noci s polopenzí, 1x relaxační koupel bylinnou, 1x zábal dle výběru, 2x klasickou masáž částečnou (25 min.), 1x parařango zábal (20 min.), 1x oxygenoterapii s vitamínovým nápojem (20 min.), volné vstupy do krytého bazénu s vířivkou a vodními atrakcemi, volný vstup do fitness, fit program (různé druhy cvičení) podle denního rozpisu hotelu, zapůjčení kola a hůlek nordic walking.



Slovensko

Piešťany – Hotel Park 55+ (seniorský pobyt 21. 4.–31. 5. 2014)

Cena: 6 050 Kč/osoba (původní cena: 7 560 Kč)

Cena zahrnuje: 5 noci s polopenzí, uvítací připítek, 1x orientační vyšetření lékaře, 1x měkkou techniku s fyzioterapeutkou (20 min.), 1x hydromasážní vanu (20 min.), 1x klasickou masáž částečnou (20 min.), 1x parařango zábal (20 min.), 1x oxygenoterapii s vitamínovým nápojem (20 min.), volné vstupy do krytého bazénu s vířivkou a vodními atrakcemi, volný vstup do fitness, fit program (různé druhy cvičení) podle denního rozpisu hotelu, zapůjčení kola a hůlek nordic walking.

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55
e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz
provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861
provozní doba:
1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h,
sobota 9.00–14.00 h,
1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

CD Travel
Člen Skupiny ČD



Vraňany 2007: Osudná záměna přejezdů

Peršing v rozbláceném poli, čtyři pokácené sloupky trakčního vedení a návěstidlo autobloku, tři rychlíkové vozy na zrušení, škoda přes 27 milionů. Tak to vypadalo 19. března 2007 večer na trati 090 v úseku Vraňany – Dolní Beřkovice poté, co rychlík 786 vykolejil po nárazu do osobního auta na železničním přejezdu. Stalo se tak přesto, že jak operační důstojník policie, tak výpravčí ve Vraňanech o uváznutém autě věděli téměř čtvrt hodiny před nehodou. Navzájem se však nepochopili, na kterém přejezdu přesně auto – nastražené kvůli pojišťovacímu podvodu – stojí.

Jednotlivá technologická zařízení na železnici přesně identifikují jejich kilometrickou polohu vztaženou k počátku a konci konkrétní tratě. Ať už jde o návěstidla, budovy nebo přejezdy. Někdy však přece jen dojde k nedorozumění.

Policista a železniční zeměpis

Příběh s trpkým koncem začal poměrně všední událostí. Krátce po čtvrt na deset večer 19. března před sedmi lety se ve vraňanské dopravní kanceláři rozezvučel telefon. Operační důstojník mělnického obvodu Policie ČR žádal výpravčího o zastavení provozu z důvodu uváznutí osobního automobilu na železničním přejezdu s tím, že vozidlo zasahuje do průjezdného průřezu. Na tom by nebylo nic zvláštního, snad každý dopravák zažil situaci, kdy policisté žádali o zastavení provozu z různých důvodů. Jenže tentokrát identifikace konkrétního úseku neproběhla zrovna ukázkově. Policista výpravčího informoval, že „na železničním přejezdu mezi Lužcem a Horníma Beřkovicema na té hlavní trati nákej blbec sjel ze silnice a zůstal viset na kolejkách“.

Pokud nejste zrovna zběhlí v železničním místopisu, pak vězte, že tato informace nebyla k jasné identifikaci konkrétního přejezdu vůbec dostačující. Vraňany totiž neleží jen na koridorové trati 090 z Prahy do Děčína, ale ze stanice vycházejí také dvě lokálky – trať č. 094 (Vraňany – Lužec nad Vltavou) a č. 095 (Vraňany – Zlonice). A na druhé jmenované skutečně leží Horní Beřkovice. Ve sdělení policie tedy zazněly dva body, podle kterých výpravčí identifikoval jako místo, kde se překážka vyskytla, právě úsek na těchto vedlejších tratích a okamžitě informoval výpravčího ve Stražkově. Při-

tom ubezpečil policistu: „My tam teď nic nejedem, a pak mi zavolejte.“ Pro bezpečnost provozu tedy udělal vše, co mu ukládaly služební povinnosti. Bohužel na nesprávné trati.

Náraz v rychlosti 136 km/h

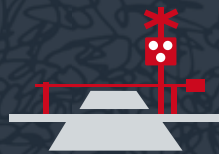
Nastražené Audi A8 se ale nacházelo na přejezdu v km 451,4 mezinárodní tratě č. 090 s rychlostí 160 km/h mezi stanicí Vraňany a zastávkou Cítov. Výše uvedená citace policisty sice obsahuje náznak toho, že měl na mysli tuto trať, místopisně se však z pohledu železničářské terminologie a drážních zvyklostí hrubě mýlil. Orientoval se totiž podle míst, kudy prochází silniční komunikace a nikoli železniční trať. Koridor tak zůstal v provozu a ve 21.29 k osudnému přejezdu dorazil v rychlosti 136 km/h rychlík 786 z Prahy hlavního nádraží mířící do Děčína hlavního nádraží. Aktivovaná výstraha na přejezdovém zabezpečovacím zařízení naštěstí varovala posádku vozu i přítomné policisty, nic netušící strojvedoucí na stroji 162.011 však neměl sebemenší šanci střetu zabránit i přes použití rychlobrzdy.

Lokomotiva auto smetla, přesto však vykolejila a s ní i první tři ze šesti vozů rychlíku. Peršing během svého dobrovolného výletu do pole porazil čtyři sloupky trakčního vedení a jedno návěstidlo autobloku, poškodil reléovou skříň autobloku a stykové transformátory. Narušena byla též směrová poloha druhé traťové koleje a betonové pražce. Jeden z vozů skončil téměř kolmo přes obě traťové koleje. Tragicky vyhlížející apokalypsa se naštěstí obešla beze ztrát na životech, lehce zraněn byl strojvedoucí a jeden cestující.

Jeden o voze, druhý o koze

Vyšetřovací tým drážní inspekce měl před sebou nelehký úkol: určit, kdo koho vlastně nepochopil a zejména proč. Ze záznamů hovoru je zřejmé, že policista komunikující s výpravčím neidentifikoval přejezd z pohledu zaměstnanců řídících železniční provoz zcela jednoznačně. A to i přesto, že policisté v terénu mu vysílačkou oznámili, že jde „o hlavní trať na Ústí“. Zmínka o hlavní trati sice v telefonátu zazněla, o směru na Ústí však už nikoli. K nedorozumění však bezesporu přispěla také podivuhodná neaktivita výpravčího – z jeho strany nepadl na policistu vůbec žádný doplňující dotaz na detaily události nebo konkrétnější popis místa, informace jen pasivně přijímal, nerozvíjel. Proč nereagoval na dovětky „na té hlavní trati“, se nepodařilo vyšetřovatelům zjistit. Protože ale podnikl všechny kroky pro zastavení provozu (byť na jiné trati), podle vyšetřovatelů jednal v souladu s předpisy.

Alfou a omegou tak bylo „jen“ rozdílné vnímání identifikace přejezdu. Policista hovořil o přejezdu mezi Lužcem nad Vltavou a Horními Beřkovicemi ve smyslu součásti pozemní komunikace. Výpravčí vyhodnotil tato místa ve smyslu trasování železniční tratě. Podle vy-



CO SE STALO

Vykolejení R 786 po střetu s osobním automobilem na železničním přejezdu v km 451,4 tratě č. 090 mezi stanicemi Vraňany – Dolní Beřkovice.

PŘÍČINY

Narušení průjezdného průřezu provozované druhé traťové koleje osobním automobilem, jenž byl záměrně vmánil pulován do obvodu dráhy veřejnosti nepřístupného.

POSTIHY

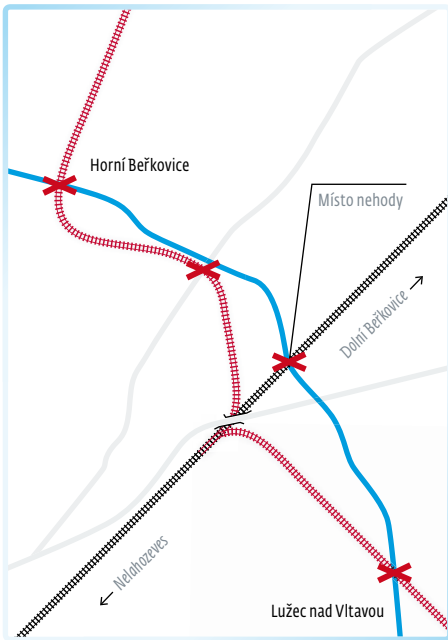
Střůjce pojištění podvodu (záměrem bylo poškodit podvozek Audi A8 na přejezdu a následně vyžadovat pojistné plnění) byl odsouzen za trestný čin obecného ohrožení na 4,5 roku nepodmíněně. Jeho dva komplicové si odnesli podmíněné tresty. Výpravčí stanice Vraňany byl obviněn z trestného činu obecného ohrožení, soud první instance ho obžaloby zprostil. Odvolací soud však uznal výpravčího vinným a uložil mu podmíněný trest.

PŘIJATÁ OPATŘENÍ

S účinností od 1. 8. 2009 jsou všechny přejezdy na celostátních a regionálních dráhách, vlečky (vyjma vleček v uzavřených areálech) označeny jedinečným a nezaměnitelným číslem. To je uvedeno na součásti vybavení přejezdu. Při komunikaci se složkami záchranného systému nebo drážními zaměstnanci je toto číslo požadováno.

hlášek jednali oba v souladu s jejich pracovním zařízením. Nehoda tak ukázala nutnost zavést systém nezaměnitelného označení železničních přejezdů respektovaný drážními zaměstnanci i uživateli pozemních komunikací. Od 1. srpna 2009 má proto každý přejezd v České republice (vyjma vlečkových v uzavřených areálech) své konkrétní číslo uvedené přímo na přejezdovém zařízení. Vykolejení rychlíku 786 u Vraňan tak potvrdilo varování zaznívající od odborníků na bezpečnost ještě před nehodou – že za každých okolností identifikovat a správně popsat polohu jednoho z osmi a půl tisíce přejezdů na síti může být problematické. A v případě hrozícího nebezpečí není čas ztrácet minuty vysvětlováním. Bylo to však zjištění za 27 milionů korun...

VÁCLAV RUBEŠ



Řešitel stížností cestujících umí odhalovat lidské osudy

Když se něco vymyká našemu chápání, říkáme, že jde o věc mezi nebem a zemí. Ovšem jsou mezi námi tací, jejichž intuice se nespokojí se sladkou nevědomostí. Patří mezi ně i Pavel Serňuk, jeden ze členů týmu, jehož pracovní náplní je řešení stížností a podnětů cestujících Českých drah. Výklad z karet, snů, numerologie, zkratka ezoterika, patří k jeho koníčkům. Jak nakládá s tímto pěstovaným uměním?

Věstec. To slovo mě děsilo i vzbuzovalo úsměv zároveň. Představoval jsem si ho jako staříka s dlouhými šedivými vlasy, brýlemi a la Harry Potter a nepěstěným plnovousem. Také máte takové úsměvné asociace? A co když je to sympťák se širokým úsměvem, který přemýšlí o vašich slovech trochu jinak než ostatní? A pokud mu sdělíte datum narození, budete zcela „nazí“. Nevěříte? Některá zjištění jsou šokující...

Inspirovala ho maminka

Ve všední den se Pavel věnuje řešení připomínek a stížností od cestujících. Napadá mě proto otázka, jak se dá skloubit pragmatické zaměstnání s koníčkem, jehož základ tkví pouze v duševnu. „Není to jednoduché. Práce na řešení stížností je vesměs nabitá negativní energií, protože většinou jde o nepřímou pozitivní informaci. Na výklad tarotu, snů, sestavení numerologického rozboru a horoskopu však potřebuji pozitivní nadhled. Proto se svému koníčku věnuji zpravidla v neděli. V sobotu odpocívám, abych načerpal sil. Ezoterika je totiž vysílající záležitostí,“ vysvětluje Pavel, který svou intuici odhalil díky mamince. Ta se výkladu karet věnovala dlouhá léta, a tak je Pavlovo nadání ovlivněno prostředím, ve kterém vyrůstal. Ostatně kouzlo ezoteriky zasáhlo i jeho sestru, takže lze s nadsázkou říci, že věští celá rodina.

Zajímá mě, jací lidé vyhledávají věstbu a po jakých odhaleních prahnou. „Jsou životní situace, ve kterých se zastavíme na rozcestí a nevíme, jak dál. Tomu se nevyhneme a ani sebelepší věštba nás od těchto osudových rozcestí a překážek neuchrání. Může nám ale pomoci vykročit správnou cestou. Volba je však již vždy na nás samotných. Ke mně přicházejí lidé, kteří toto pochopili, ať už na



Práce na řešení stížností je vesměs nabitá negativní energií, protože většinou jde o nepřímou pozitivní informaci.

základě předchozích zkušeností, nebo prostě jen ze zvědavosti. Někteří se vracejí, jiní vůbec, někteří se stávají pravidelnými tazateli. A co je zajímavé? Většinou kariéra, rodinné zázemí, ekonomická stránka, u žen převládají děti a partner. Na zdraví se ptá málokdo,“ říká Pavel.

Karty, sny i čísla

Nahlížeť do lidských osudů lze prý mnoha způsoby. Pavel však využívá tři základní. Jde o numerologii, kdy podle data narození, jména, času a místa narození tazatele s pomocí astrologie sestaví numerologický rozbor. Ten odhalí povahové vlastnosti člověka, jeho sklony, nadání, ovšem i rizika. Pomůže identifikovat, s jakým typem lidí navázat pracovní vztah a kdo by mohl být dokonalý partner. „Ideální je doplnit rozbor ještě výkladem z karet. Tazatel tak dostane ucelenější přehled a může pracovat s mnohem detailnějšími informacemi,“ dodává věstec. Poslední metodou je výklad snů. Tam údajně velmi záleží na interpretaci jednotlivých znamení a symbolů, jež se nám ve snech pravidelně objevují. Nevím jak vy, ale já si své sny zpravidla nepamatuji...

Ptám se, zda není příliš žinantní odhalovat tak niterné záležitosti. Mají věstci svůj kodex? A jaký vůbec vzniká vztah mezi tazatelem a věstcem? „Když vám někdo na základě věštby řekne, že za dva roky zemřete, tak to není věstec, ale bestie! Takový člověk v ten okamžik nestojí ani za pozdrav. Kodex věstce se tvoří po staletí a jeho základním rysem je to, že respektuje lidskost, cti schopnosti, které mu byly dány, a tazatele samotného. Navíc je ezoterika založená na důvěře, mezi věstcem a tazatelem vzniká opravdu silné pouto těžko přirovnatelné k něčemu běžnému. Pro něco zkrátka neexistují slova.“

PAVEL SERŇUK



Absolvent libereckého železničního učiliště nastoupil v roce 1996 jako průvodčí v Hradci Králové, o rok později přesídlil a jeho domovskou stanicí se stala Praha hlavní nádraží, kde vykonával funkci vlakvedoucího. V roce 2004 maturoval na Střední dopravní škole v Českých Velenicích. Od roku 2003 do roku 2010 působil jako revizor, následující rok jako dozorcí osobní přepravy v Kralupech nad Vltavou. V roce 2011 se stal členem týmu ombudsmana Českých drah Petra Fejka, posléze působil jako manažer kvality. V týmu skupiny stížností působí od roku 2012.

Novinářský křest ohněm

Dobrá, ale co když jsou to vše výmysly, celá ezoterika jen pavědou a já budu vám, čtenářům, pro smích. Není jednodušší způsob, než si Pavla vyzkoušet. Pokud má opravdu takovou intuici, mě už má přečteného – během doby, po kterou sbírám podklady pro tento profil, mě už mohl rozebrat jako stavebnici Lego. Dávám mu proto datum narození své partnerky. Nic o ní neví, nezná ani jméno, zkratka nic. Jen osm číslic.

Numerologický rozbor, který mi předává, vyrazí dech. Žádná fabulace nebo povšechný popis, ale konkrétní povahové rysy, okruhy zájmů. Schopnost identifikovat její osobnost jde do takových detailů, ze kterých běhá mráz po zádech a které novinový papír neunes. Usuzuji, že ezoterika má něco do sebe, ale přece jen – nevědomost je tak sladká...

VÁCLAV RUBEŠ



FOTO: AUTOR (2x), NASA

RETRO

Na vedlejších tratích, u vlaků vedených sólo motorem, se již delší dobu nejevila jako nutná přítomnost vlakvedoucího, případně ještě průvodčího. Funkci vlakové čtyry, tak jako v jiných zemích, může zastat strojvedoucí. U autobusů je to dnes běžná praxe.

Lokomotivní depo Praha sever, služebna Kralupy nad Vltavou, ve spolupráci s tamější stanicí od nového grafikonu zajišťuje provoz na trati číslo 111 do Velvar motorovým vozem 81.281-6 obsazeným jen strojvedoucím. Ten prodává i jízdenky a plní další povinnosti vlakvedoucího. Odměnou mu je pět korun připočítaných ke každé odpracované hodině na této trati.

Motorový vůz musel projít úpravami, které umožňují provoz bez vlakové čtyry. Cestující jsou informováni rozhlasovým zařízením o následující stanici. Cestujícím, kteří chtějí vystoupit na zastávkách na znamení, slouží

systém pěti tlačítek. S jejich pomocí upozorňují strojvedoucího na svůj požadavek. Dalším informačním prvkem jsou svítící transparenty ZASTAVÍME.

Stanoviště bylo nutné vybavit zařízením KBS-E neboli živákem. Částečně se tím upravila palubní deska motorového vozu. Některé

spěch místa pro strojvedoucího. Pro styk s cestující veřejností slouží nové posuvné okénko ve vstupních dveřích do kabiny.

Motorový vůz 810.281-6 prošel před úpravami dílenskou opravou v PARS DMN s.r.o., Šumperk. Odtud se přemístil do místa svého zrodu, Moravskoslezské vagonky Studénka. Je-

jen ty, u nichž je zajištěno odbavení cestujících strojvedoucím a byl vyloučen nástup druhými dveřmi. Na této trati je ovšem také nutné přepravovat spěšniny. Na vybraných vlacích je proto klasické obsazení vlakvedoucím. V případě poruchy a následné opravy nebo při pravidelné prohlídce je na spoj nasazen prozatím neupravený motorový vůz a posádka je doplněna pomocníkem strojvedoucího.

Podle vyjádření strojvedoucích i zástupců vedení Lokomotivního depa Praha sever, služebny Kralupy nad Vltavou, si po počátečních malých nesnázích tento ekonomický výhodný systém pracovníci pochvalují. Přijali jej za svůj i cestující, kteří si na něj velmi rychle zvykli. Rekonstruovány proto budou i další motorové vozy pro jiné tratě, kde podmínky provozu přímo vyžadují k jejich nasazení.

Železničář č. 30/1994 – JAN KUBEŠ

Zcela nové řešení: Bez vlakové čtyry

kontrolní prvky se přemístily na doplňující panel nad rychloměrem. Vedle něj se objevila nová radiostanice, nutná pro spojení s dispečerem nebo strojmistrem.

Nové prostorové řešení si vyžádalo stanoviště strojvedoucího. Dělicí stěna byla rozdělena na tři části, z nichž střední je nejširší a je posunuta o necelých deset centimetrů ve pro-

ji pracovníci provedli všechny rekonstrukční práce. Pro radiostanici nového typu, vyrobenou v Tesla Pardubice, si dojel do Hradce Králové.

Několik měsíců po nasazení do provozu se v domovském depu probíraly prvotní zkušenosti. Byly vzneseny další požadavky na úpravy, k nimž patří mimo jiné jednotlivé ovládání dveří na stejné straně, aby bylo možné otevřít

POŠTA

Pište víc o evropských tratích a muzeích

Vážená redakce, musím vás pochválit. Rád čtu Železničáře, asi jako většina těch, co mají koleje v srdci, ale poslední dobou tam dáváte vynikající články. Myslím ty na úplně poslední straně. I když čtu úplně všechno, většina mne zajímá, třeba článek o Pantácích apod. Ale na konci to je jahoda na dortu. Pokračujte v tom dál. Minule to bylo o muzeu v Koblenzi, nyní o Furka Bergbahnu. To jsou úžasné inspirace pro výlety. Pište o dalších evropských muzeích a dalších zajímavých tratích a bude tu řada vašich příznivců.

Čtu si i inzeráty s nabídkami rekreací. Jako fanoušek dávám přednost zájezdům, které se vyloženě zaměřují na železničáře. Víím, že Rakouské nebo Švýcarské spolkové dráhy něco takového organizují. Dobře kombinují cestování vlakem i autobusem. V minulosti jsem jel s „vaší“ cestovní kanceláří do Vladivostoku, organizoval to nějaký nadšenec a bylo to nádherné. S jinou kanceláří jsem zase jel vlakem z Prahy až do Murmansk. Víím i o jednom nadšenci, který pořádal výlety autobusem po okolních státech a tamních železničních muzeích, srazech a tratích. Škoda že takových nabídek není více. Na závěr vám přeji co nejvíce spokojených čtenářů a Českým drahám spoustu spokojených pasažérů.

OTTO TREJBAL

Pražské hlavní nádraží se probudilo ze spánku



Velmi často přijíždím nebo naopak odjíždím z pražského hlavního nádraží. Dělán to už několik desítek let, takže dobře vnímám, jak moc se tato stanice změnila k lepšímu. Před rokem 1989 se zdůrazňovalo to lepší, třeba nádraží jako symbol cestovního ruchu s moderní infrastrukturou, po sametové revoluci bylo zase módní vyzydvihovat ty negativní jevy jako bezdomovce, prostituci a zastaralé vybavení. Pravda ale byla někde uprostřed. Davy cestujících tu zůstaly, jen k nim přibýly moderní obchody s rychlým občerstvením, prodejny knih, časopisů, filmů na DVD. Přitom ještě před několika lety to bylo jiné. Stačí se třeba podívat na seriál Kriminálka Anděl, který se točil relativně nedávno. Je to jako v té pohádce o Šípkové Růžence, která se po puse od prince probudila ze zakletí. Tady v roli „osvoboditele“ hraje soukromý investor z Itálie. Škoda jen že podobný princip se neprosadil jinde, ale chápu, že to nejde. Na většině míst taková koncentrace lidí prostě není. JAN SYROVÝ

Rozhledna v Rožnově jako tip na výlet

Pomalu začíná turistická sezona a lidé budou čím dál více jezdit vlakem na výlety. Proto vám zasílám i následující tip. Důkazem toho, že i v současné době vznikají sympatické projekty, je rozhledna, jež se stala turistickou atrakcí malebného podhorského města Rožnov pod Radhoštěm. Vznikla podle 116 let starého náčrtu slovenského architekta Dušana Jurkoviče, a tak nese i jeho jméno. Kdo zná díla tohoto geniálního architekta evropského významu, např. z Luhačovic, Brna či z vrcholu Pusteven, ví, že je pro ně typické prolínání tradiční lidové architektury s výraznými secesními prvky. Nejinak je tomu u této dřevěné rozhledny s kamenným soklem. Jako z pohádky působící stavba vznikla celá ruční prací kovářů, klempířů a tesařů dle autentických dobových postupů. Není bez zajímavosti, že rozhledna Dušan Jurkovič projektoval původně do blízkého Brnova. Teď stojí na Karlově kopci (480 m n. m.) nad světově známým Valašským muzeem v přírodě. Celková výška rozhledny je bezmála 32 metrů, výhledová plošina je umístěna ve výšce 19 metrů nad terénem a otevírájí se z ní výhledy na město i do okolní malebné valašské krajiny.

PETR VLČEK

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Dostupné pouze v tištěné podobě

Ukrajinská železniční odysea: Lvov – Kyjev – Krym – Charkov – Oděsa (1)

Aktuálně se o Ukrajině a Krymu hodně mluví. Právě vypukla největší mezinárodní krize od skončení studené války. Když jsem tuto oblast před několika lety navštívil, působila ještě pokojně a přátelsky. Svou cestu jsem uskutečnil v říjnu, protože většinu léta jsem promarodil. Ukrajinu jsem již znal z minulosti, takže jsem neměl žádné obavy z neprozkoumaného území. Stařilo jen znovu oprášit ruštinu ze školních let.



DISCUSSION



hádrař v Ojervě jeho sejběllí ccaš vypadačo res čerň s čitě, skoro jako
v západní Evropě. Dá se u něho dleat uť v dlely nepalšedě a železa.

Na české poměry proudí v Kyjevě neskutečné množství cestujících, kteří neustále zaplňují dlouhá nástupiště, u nichž stojí až dvacetivozové soupravy.

[illegible][illegible]

Je alež ano, narušením kontinuity a stálosti, majetkem vymezeným areálem informací, kde se předává maso, žemlévce nebo zelená lučina, ryby, kořenné, ale i řapíčky či mřížoví. A včelové opce plně běží. Po nich šli stoch metrem šlechťovským na rozsáhlém prostoru mezi s motomými zelenými polemy a záhony koření. Chceli by vstali kúskopernéjšej mavorů, ale polní mloučivili, a také odslušimnaly zosobně a narušením. Vycházeli k ústřednímu vstupu níž níž. Vytrhli do Sovětské pole, a vstali do. Hranice plně běží a opo.

STANLEY W. THREKA
Political Science Department

Pracovníci jsem zvěřil malý přehledovkou Čadzu a potulka marněka nově a Kladno. Chvil jsem se totiž potuloval po lázních a na přání, jak se buduje hrad. Měly přivést s FireCity dobyte "stručně" do kladu. Byl ale marněka marněka, neměl maláddit. Věděl jsem ale přem, a po zvěřil. Chvil mal potulka marněka hrad mal věděl s pol drabě rano. Ale dobyte a marněka, jsem se nemohl přem dle hradu marněka. Po hradu jsem hrad potulka marněka do kladu, ale si hradu marněka a marněka hrad (je se marněka hrad).

[illegible]

Čmeláci připomínají domov



neřídil nic protizákonného. V dostatečném předstihu si zajistil místo v lobbiovém vstupu na Krimu. Když jsem v pokladně předložil "dipku", páně se jeho hrůza a nastalo sebek telefonování a vyprávění o ekologech. Po několika minutách jsem slyšel zmlouvající stěhání.

[illegible][illegible]

Sovětské lokomotivy působí udržovaně a dojemně. Lidé na ulicích cestují běžně starými křižáky.



Ulice krymského hlavního města Simferopolu působí na první dojem, že stávkách se s patřičným hlukem prodává maso, ovoce, koření nebo zelenina.

[illegible]

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090