

Železničář

ČÍSLO 9 | ROČNÍK XX

ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY

3. KVĚTNA 2013 | CENA 12 Kč



SLOUPEK

Pochlubili jsme se novou vlajkovou lodí

Když jsme v polovině dubna nasadili jednotky Railjet na dva pravidelné spoje SuperCity Pendolino a dva mimořádné spoje EuroCity, vyvolalo to doslova mediální smrt, která nám přinesla plusové body při budování pozitivního obrazu mezi širokou veřejností. Vybíráme namátkou z titulků a textů článků, které se objevily v elektronickém zpravodajství. Zatímco Lidovky.cz hlásaly „Nejmodernější vlaky z Rakouska“ nebo „Nejlepší vlaky v Česku“, portál iDNES.cz k tomu přidal „Chybí se



Jiří Jeřeta

ředitel
Odboru dálkové
a mezinárodní
dopravy

hledaly těžko“ nebo „Velký den pro České dráhy“. Na webových stránkách Novinky.cz jste zase mohli číst „Elegance, čistota, komfort“ a portál Aktuálně.cz dokonce, možná s lehkou nadsázkou, uvedl, že „Nadšení připomíná rok 1845, kdy Pražané viděli vlak poprvé“.

Díky veřejným prezentačním jízdám si každý zájemce mohl vyzkoušet, jaké pohodlí a různé technické vychytávky Railjet nabízí. Někteří cestující byli nadšení z pohodlných sedaček, jiní z chytrého informačního systému, na kterém se dá sledovat aktuální rychlost vlaku. Jednotky Siemens Viaggio Comfort vyráběné pro Česko budou mít oproti těm, které dnes jezdí v Rakousku, rovněž místa pro cyklisty, přičemž celkový počet sedaček bude přesto vyšší: 442 (český Railjet) místo 410 (rakouský Railjet). S ohledem na specifika domácího trhu bude i počet sedaček v oddílu druhé třídy o něco vyšší. České dráhy se tak snaží vyjít zákazníkům vstříc v maximální možné míře. Nepochybují o tom, že Railjety se stanou naší novou vlajkovou lodí, která bude směřovat konkurovat silniční, ale i letecké dopravě.

FOTO MICHAL MÁLEK

Přichází éra Railjetů: prezentační jízdy s cestujícími

Historicky první jízdou Railjetu z Vídně do Prahy se 17. dubna začala psát další epocha tuzemské železnice. Rakouské jednotky Viaggio Comfort, které budou od prosince 2014 nasazeny na pravidelné spoje ČD, si mohli po dva dny vyzkoušet běžní cestující, a to v mimořádných spoích EuroCity Vídeň – Praha a zpět a na spoích SuperCity z Prahy do Ostravy a z Bohumína do Prahy. Dvoudenní turné Railjetu po České republice vzbudilo obrovský zájem médií i železničních fanoušků.

V prosinci 2014 odstartuje nový koncept železničního spojení Prahy, Vídně a Grazu. Již nyní si ale cestující Českých drah mohli vyzkoušet, co vše jim nabídnou jednotky Railjet, které budou na těchto spoích nasazeny. První veřejné jízdy těchto jednotek se zúčastnili také nejvyšší představitelé Rakouských spolkových drah, Českých drah a výrobce vozidla – společnosti Siemens.

V Brně došlo k předání první jednotky generálnímu řediteli Českých drah, zatím však jen ve velikosti H0. Model jednotky převzal Petr Žaluda z rukou předsedy představenstva ÖBB Christiana Kerna a ředitele české divize dopravy a logistiky společnosti Siemens Romana Kokšala. Na pražském hlavním nádraží byla slavnostně pokrčena lokomotiva Taurus 1216.229, která byla jako vůbec první své řady uvedena do barev Railje-

tu a nese symbolické jméno Spirit of Praha (Duch Praha).

Pro manažery i rodiny s dětmi

Součástí oficiálního představení Railjetu byla také prezentace společného projektu Českých drah a Rakouských spolkových drah. Celkem deset souprav (sedm českých a tři rakouské) zajistí od prosince 2014 dvouhodinový takt na trase Praha – Brno – Vídeň – Graz přes nové vídeňské hlavní nádraží. Právě díky nové stanici ve Vídni vzniknou velice výhodné přestupní vazby na vlaky do značné části Evropy. Velkým lákadlem by se také měla stát jízdní doba, která se oproti současnému stavu zkrátí o 30 minut (Praha – Vídeň), respektive o více než 50 minut (Praha – Graz).

Vybavení a služby budou navrženy tak, aby uspokojily potřeby všech skupin

JÍZDNÍ DOBY OD PROSINCE 2014



cestujících – od manažerů až po rodiny s dětmi. Jednotky, které České dráhy nakupují, se mírně liší od těch, které již dnes jezdí v Rakousku. Konkrétně budou vybaveny prostorem pro přepravu jízdních kol, z čehož vyplývá pozměněné rozvržení interiéru. Celková kapacita bude 442 míst v sedmi vozech, z toho 384 míst ve 2. řídě, 42 v první třídě a 6 prémiových v tzv. business class. Zbývajících deset je sklopných v oddílu 2. třídy. V rakouské i české verzi Railjetu poslouží cestujícím jídelní vůz.

Míříme do vybrané společnosti evropských dopravců

Všechny jednotky budou disponovat bezdrátovým připojením k internetu, zásuvkami, pokročilým informačním systémem a elektronickým rezervačním systémem a také dětským kinem. Výro-

ba Railjetů je v plném proudu. „První vozová skříň bude hotová v květnu, poté zahájíme lakování v modrém designu Českých drah. Na českých kolejích se první jednotka objeví v polovině příštího roku a pak přibližně s měsíčními intervaly přibudou další tak, abychom zabezpečili úspěšný start projektu v prosinci 2014,“ popisuje harmonogram dodávek Roman Kokšal ze společnosti Siemens.

Zařazení trasy Praha – Graz do sítě Railjetů znamená počátek nové éry české železnice. Velká česká a moravská sídla se moderním způsobem napojí na evropskou síť a České dráhy navíc dostanou účinný nástroj, jak přitáhnout do svých spojů další cestující.

VÁCLAV RUBEŠ



Fotografie a video s leteckými záběry najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

Získali jsme ocenění v soutěži Zlatý středník

Železničáři byl udělen certifikát TOP RATED! Stalo se tak v úterý 23. dubna v Obecním domě v Praze při slavnostním vyhlášení prestižní ankety Zlatý středník. Odborná porota přiznala našemu periodiku vysokou profesionální úroveň. Ocenění je o to významnější, že členové redakce se podílejí na tvor-



bě každého čísla bez podpory dalších agentur či grafických studií. Novinkou pro letošní rok je zajištění tisku Železničáře prostřednictvím tiskárny Českých drah v Olomouci na novém papíru. Věříme, že tuto kvalitu budeme nadále zachovávat, ne-li zvyšovat. (hop)

Jak se daří CityElefantům na rychlících?

Počínaje druhým dubnovým víkendem mohli cestující v rychlících Praha – Děčín a zpět zaznamenat radikální změnu. Namísto klasické soupravy vedené lokomotivou se na těchto spoích objevují v sobotu a v neděli elektrické jednotky řady 471, známé především z regionální dopravy. Ve srovnání s vozy ze 70. let, produkovanými bývalou východoněmeckou vagonkou v Bautzen, přináší nasazení těchto jednotek do dálkové dopravy podstatné zvýšení úrovně cestování.



CityElefant nabízí vyšší kvalitu než starý východoněmecký vůz. FOTO AUTOR

Možnost nasazení CityElefantů v dálkové dopravě se otevřela s postupným zvýšením počtu dodaných jednotek a nižší turnusovou potřebou o víkend. Zatímco od pondělí do čtvrtka je z DKV Praha vystavováno na pravidelné výkony 59 CityElefantů (v pátek 60), jejich turnusová potřeba v sobotu a v neděli činila pouze 36, resp. 38. Proto se České dráhy rozhodly využít vozidla řady 471 pro víkendové rychlíky mezi Prahou a Děčínem a posilový rychlík Praha – Trinec a zpět. → Pokračování na straně 3

Řídící vozy Sysel v dálkové dopravě

Stejně jako v regionálních spoích uplatňujeme systém Push-Pull na rychlících.

STRANA 2

Nostalgická sezona podle regionů

Přinášíme přehled historických akcí krajských center osobní dopravy v letošním roce.

STRANY 6-7

Vyhrajte knížky z cyklu Zmizelá Praha

Nahlédněte do zaniklého nebo ohroženého světa železnice na území hlavního města.

STRANA 10

Oboustranný plakát jako dárek pro předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle vložený bonus.

UVNITŘ ČÍSLA



KAM JET

Cyklovlak Velo Poději spojuje Brno a Šatov

I v letošním roce jsou v provozu příčné vlaky ČD z Brna do Šatova. Jezdí každou sobotu po celou turistickou sezonu (od 27. dubna do 28. září). Navíc Velo Poději letos nově jezdí i o hlavních prázdninách a o státních svátcích 1. a 8. května a také 5. července. Přímé spojení jihomoravské metropole s Národním parkem Poději nabízí výlety po cyklostezkách na Znojmsku nebo v Rakousku. Poději patří k našim nejdělejší oblastem pro aktivní odpočinek, díky svému nenáročnému profilu je ideální pro cykloturistiku.

Přímé spojení Brna se Šatovem je zejména pro příznivce pěší turistiky, pro in-line bruslaře nebo cyklisty. Vlak odjíždí z Brna-Královo Pole v 8.09, zpět ze Šatova vyjíždí v 17.40. Cestující mají možnost parkování ve stanicích Brno-Královo Pole a v Brno-Zídenice, nastoupit je možné na čtyřech místech v Brně. Cyklovlak dopraví cestující s jízdním kolem k cyklotrasám na Znojmsku i v Rakousku. Pro in-line bruslaře začíná v Hrušovaněch nad Jevišovkou 20 km kvalitních tras. Pěší mohou využít návazný program ve Znojmě (např. festivaly vína). Jízdenka ČD do Znojma zajistí i slevu na pravidelné prohlídky města pořádané agenturou Remo-Agency. Ještě upozorňujeme, že cyklovlak od 15. června až do konce sezony pojedí z důvodu opravy tunelu u Radostic přes Břeclav. Nebude tedy zastavovat v Moravském Krumlově a jízdní doba se prodlouží přibližně o 10 minut.

Bambiriáda o dětství v proměnách času



Bambiriáda 2013, tak jako každoročně, nabídne především rodinám s mladšími dětmi pestrý program pro volný čas. Čtyřdenní akci, na níž představí veřejnosti svou činnost rozmanitá dětská a mládežnická sdružení, pořádá v době od 23. do 26. května Česká rada dětí a mládeže. Její letošní motto zní Děťství v proměnách času. V pestrém programu, který je zdarma, si dětští návštěvníci vyzkoušejí nejrůznější tvořivé a hravé aktivity, zatímco rodiče se budou moci seznámit s programem neziskových dětských sdružení jako celoroční alternativy k zájmovým kroužkům či sportovním oddílům. Více informací o akci najdete na webových stránkách www.bambiriada.cz.

Na Bambiriádě v Praze nebude chybět ani stan Českých drah, ve kterém si děti budou moci vypravit svůj oblíbený vláček na modelové železnici. Také zde bude maskot slon Elfik a soutěže o bezpečnosti na železnici pořádané v rámci Junior programu. Letos se mohou děti těšit i na novou stolní hru Elfikova cesta a pro ty nejmenší jsou tu již tradiční puzzle a nově také velké pexeso.

(em, tis)



JIŽNÍ MORAVA. Od začátku dubna jezdí Systel na dálkových spojích z Brna do Olomouce přes Břeclav. FOTO MARTIN HARÁK

Na stanovišti je dobré rozmístění kontrolních prvků na pultu a ovládání rychlosti pomocí klávesnice.

Pro rychlíky z Brna do Olomouce a zpět je momentálně k dispozici 11 řídicích vozů, stejný počet lokomotiv řady 362 a také odpovídající počet speciálně upravených osobních vozů řad B a AB, které jsou propojeny takzvanými UIC kabely. Vozba vratných souprav se rozbíhla zkušebně již loňské léto na regionálních spojích Břeclav – Píerov, a tak si vybraní strojvedoucí mohli novou techniku vyzkoušet v reálném provozu.

Pozitivní odezva u strojvedoucích

Jan Sova, jeden z veselských strojvedoucích, uvedl: „Oceňuji nejen pohodlnou sedačku, se kterou se dá navíc manipulovat, protože není pevně zapuštěna jako třeba na Břeclavě. Líbí se mi ale třeba i madlo na pultu stanoviště. Dobře je roz-

Systelové se v Čechách i na Moravě zakousli do dálkoviny

Vratné soupravy již nejsou jen doménou regionálních spojů. Řídicí vozy řady Bfhpvee²⁹⁵, známější pod přezdívkou Sysel, se začaly objevovat i v rychlíkových soupravách z Brna přes Břeclav do Olomouce a z Ústí nad Labem západu do Kolína. Vedle známých pozitivních efektů vratných souprav do ekonomiky provozu přináší nové řídicí vozy také vyšší komfort pro cestující. Problémem však zůstává, aspoň v některých stanicích, otevírání nástupních dveří se schůdkem.

místění kontrolních prvků a vynikající ovládání rychlosti pomocí klávesnice, což znám z modernizovaných Břeclavců řady 750.7. Klávesnice je univerzální pro všechny nové nebo modernizované stroje. Dobře se drží i hlavní jízdní páka, která má trochu jiný úhel než u jiných strojů. Určitě je přínosem klimatizovaná kabina, popřípadě výkonné topení v zimním období, a vynikající výhled čelními prostornými okny.“ Jeho kolega Marek Stříška z DKV Praha k tomu dodává: „Když vše funguje jak má, je to parádní svezení. Strojvedoucího ani neobtěžuje žádný hluk, pomíneme-li ten aerodynamický.“ Pokud totiž jede Sysel rychlostí větší než 120 km/h, na stanovišti je slyšet zvláštní hluk vznikající odtékáním vzduchu přes čelo řídicího vozu.

Léčíme dětské nemoci

Ne vše je ale ideální. „Někdy jezdí všechny Systelové bez větších problémů, ovšem kupříkladu dnes (16. dubna – pozn. redakce) je plná polovina odstavena. Závadami nejčastěji trpí nástupní schůdky a dveře,“ uvádí Miroslav Kočaň, přednosta Provozní jednotky Děčín. V případě neprovozuschopnosti potřebného počtu Syselů je tak na rychlíky z Ústí nad Labem do Kolína nebo i na regionální spoje Děčín – Most nasazena klasická souprava se všemi důsledky, jako je objížďení v cílové stanici, čímž jsou výhody vratné soupravy znehodnoceny. Potíže s pohonem dveří a funkčnost nástupního schůdku tak i nadále přetrvávají. Je však nutno podotknout, že servis výrobce nezažhála dobu odstavení vozidel z provozu se snaží minimalizovat. Až se doléčí dětské nemoci, mají Systelové nejlepší předpoklady ke splnění úkolů, které se od nich očekávají.

VÁCLAV RUBEŠ, MARTIN HARÁK

Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

Děpo kolejových vozidel Praha, Provozní jednotka Děčín, bylo prvním depem Českých drah, které nové řídicí vozy na podzim roku 2011 přebíralo do stavu. Společně s modernizovanými lokomotivami řady 163 WTB (Wire Train Bus – vlaková linka) se začaly objevovat na osobních vlacích z Ústí nad Labem západu do Lysé nad Labem a o víkendů také na lince Děčín – Most. „Nyní je v naší provozní jednotce dislokováno osm řídicích vozů Bfhpvee²⁹⁵, přičemž turnusová potřeba činí sedm těchto vozidel. Od platnosti jízdního řádu 2013 jsou nasazovány kromě původních výkonů v regionální dopravě také na rychlíky z Ústí nad Labem do Kolína po pravém břehu Labe,“ říká Miroslav Kočaň, přednosta Provozní jednotky Děčín.

Lokomotivami, schopnými komunikovat s řídicím vozem po vlakové lince, disponují Děčínští v počtu devět kusů. K provozu ve vratných soupravách bylo nutno vybavit vlakovou linkou také příslušný počet vložených vozů. Rychlíky jsou sestaveny z vozů AB (celkem 4 kusy s vlakovou linkou) a Bp (celkem 5 kusů s vlakovou linkou). V průběhu příštího roku bude park vagonů pro tyto soupravy posílen o nově zrekonstruované vozy plánované řady ABpee z polské společnosti PESA Bydhošť v celkovém počtu 15 kusů pro celou síť Českých drah.



Jedenáct kusů pro rychlíky pro jižní a střední Moravu

Od začátku letošního dubna potkáte Sysely rovněž jako rychlíky na trati Brno – Břeclav – Olomouc, kde je část tratě provozována v jihomoravské integraci jako linka R5. Před samotným provozem proběhla řádná osvěta mezi strojvedoucími, správkaři a ostatním technickým personálem. „Vratné soupravy jezdí v současné době na zhruba polovinu spojů linky R5, ostatní vlaky musí zatím jezdít formou přepřahů. Usilovně

pracujeme na tom, aby všechny spoje byly složeny z vratných souprav, neboť je to především ekonomičtější a rychlejší,“ říká Alois Kotrba, vedoucí Odboru provozu z brněnského Depa kolejových vozidel. Na vozbě rychlíků vedených vratnými soupravami participují s kolegy z olomouckého DKV. Vozba je zajištěna strojvedoucími z Veselí nad Moravou, Brna, Píerova a Olomouce. Jedná se o velmi dobrou spolupráci. V Břeclavi se strojvedoucí vždy vymění během několika minutového pobytu.

Žofínské fórum o nákupních trendech a úsporách

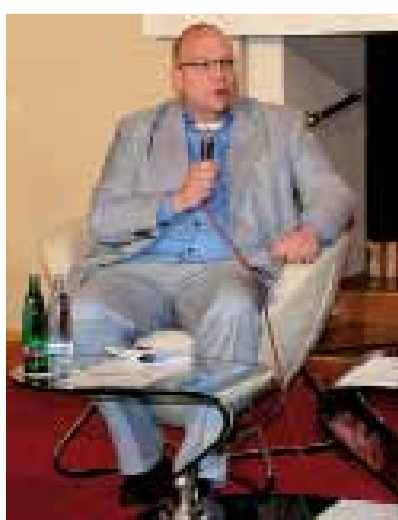
Předposlední dubnové úterý se na Slovanském ostrově v Praze konalo 149. Žofínské fórum – tentokrát na téma Nákupní trendy 2013. Generálním partnerem této akce se staly i České dráhy. Žofínské fórum se koná několikrát ročně a představuje setkání odborníků ze stejné zájmové skupiny, kteří si vyměňují zkušenosti a názory. Nenásilná forma sdílení, diskuze a interakce tak pomáhají pochopit se z úspěchů či neúspěchů ostatních z branže a porovnat vlastní postupy s tipy, jak k dané problematice přistupují jinde.

Značná omezení pro sektorového zadavatele

Velkou informační hodnotu dodala dubnovému fóru široká paleta přednášejících, manažerů nákupu ryze českých společností či nadnárodních korporací, například Raiffeisenbank, Nestlé, Black & Decker, MV ČR a mnoho dal-

ších. Ředitel nákupu Českých drah Filip Potůček přišel s prezentací, která byla věnována problematice zadávání veřejných zakázek z pohledu sektorového zadavatele. Posluchači se dozvěděli, že sektorový zadavatel je specifickým subjektem, který se víceméně rekrutuje z podniků, jež prošly v rámci privatizačních procesů transformací ze státních organizací. Jejich typické činnosti bývají pro náš stát strategicky významné. Jedná se především o oblast vodárenství, plynárenství, energetiku, dopravu apod. Sektorový zadavatelé jsou vystaveni přímé konkurenci subjektů nově vstupujících na trh, ale zároveň jsou zatíženi desetiletými hospodaření v komunistickém režimu a navíc jsou vázáni přísnou legislativou.

„U sektorového zadavatele často dochází k situaci, kdy je poměrně obtížné pro celý management nákupu skloubit požadavky tržního chování s předpisy



Ředitel Filip Potůček během diskuze odpovídá na dotazy. FOTO AUTOROKA

upravenými pro veřejné zadávání. Důraz je kladen na co nejušpornější vynakládání prostředků, dodržení předepsaných postupů a zajištění účasti co největšímu spektru dodavatelů. S ohledem na logickou odpovědnost těchto institucí vůči daňovým poplatníkům je také kladen důraz na transparentnost a informace o veřejných zakázkách dostupné široké veřejnosti. Naopak u běžných tržních subjektů je funkce nákupu jednou z významných konkurenčních výhod,“ uvedl ve svém příspěvku Filip Potůček, který zároveň otevřel otázku, jak lépe řešit současnou konzervativní restriktivitu sektorových zadavatelů tak, aby se efektivněji mohli přizpůsobit tržnímu prostředí v České republice i v rámci Evropské unie.

Trendem jsou e-aukce

V živé diskusi pak na dotaz, jak konkrétně se ČD přizpůsobují konkurenčnímu

prostředí, Filip Potůček reagoval: „České dráhy si po hospodářských výsledcích před rokem 2010 uvědomily, že potřebují změnit způsob nákupu a přijmout nové přístupy včetně posledních trendů. Těmi jsou například i e-aukce, přičemž jsme se během dvou let dostali mezi nejvýznamnější uživatele elektronických aukcí v rámci nejen veřejného sektoru, ale i celé soukromé sféry.“

Na otázku, co by měly České dráhy dělat, aby se o nich psalo v médiích více pozitivně, Filip Potůček odpověděl: „Za měho působení v ČD jste neměli možnost přejít si jedinou zprávu v médiích, která by kritizovala náš způsob nakupování. A důvod je prostý – postupujeme tak, jak nejlépe v zájmu Českých drah můžeme a v souladu se zákonem. Navíc výsledky úspor našeho odboru velmi významně přispívají k celkovému hospodářskému výsledku společnosti.“

VĚRA ČERNÁ

Přesvědčují zákazníky o výhodách kombinované dopravy

Mezi důležité hráče na trhu kombinované nákladní dopravy patří i společnost ČD Logistics. Její generální ředitelka Vlasta Slavíková tvrdí, že železnice se obecně vyplácí až při delších cestách, a proto se orientuje na takové přepravy, které začínají nebo končí v zahraničí. Komoditní portfolium ČD Logistics je relativně široké – patří sem kolejová vozidla včetně tramvají a metra, ale i minerální vody.

Společnost ČD Logistics byla založena v červnu 2007, ale prakticky začala fungovat až v únoru 2009. Specializovala se především na oblast spedice a později i skladování. Po ukončení činnosti v Mladé Boleslavi a v Brandýse nad Labem muselo vedení firmy v roce 2011 přehodnotit portfolio aktivit. Spedice zůstala, v logistice bylo vytyčeno pět hlavních priorit. V současnosti je většinou vlastním podnikem společnost ČD Cargo (54 procent), další majitele představují AWT Čechofracht a Eximtra. O činnosti ČD Logistics jsme si povídali s předsedkyní představenstva a generální ředitelkou Vlastou Slavíkovou.

Jak byste představila čtenářům Železničáře hlavní činnosti ČD Logistics? Naším pilotním projektem jsou kontejnery Innofreight. Další prioritou jsou systémové vlaky, které se snažíme realizovat ve spolupráci s kamionovým dopravcem, který zajišťuje takzvanou první a poslední míli, a to i s mezičlánkem skladování. Třetí skupinou jsou speciální a mimořádné zásilky, které tvoří třetí částku na dortu. Byla bych ale ráda, kdyby se z nich časem stala naše vlaková loď. Na to máme tři úžasné lidi, kteří si poradí se vším. Poslední skupinou je skladování a logistické poradenství, na něž máme rovněž odborníka, který pracoval pro Škodu Auto a Antonelli Group.

Aby byla železnice efektivní, potřebuje přepravní vzdálenost minimálně 350 kilometrů, nejlépe však více než 400.

Můžete nám přiblížit, jak fungují vaše systémové vlaky? Nejlépe na nějakém konkrétním příkladu. Třeba přeprava minerálek od výrobce Korunní. Silniční dopravce je naveze ze Stráže nad Ohří do Obrnic, kde se nachází krátkodobý mezisklad. Odtud jedou vody skupinou vozů takzvaným nočním skokem (Cargo Plus) do Olomouce. Tam se opět přeloží – buď na krátkodobý sklad, nebo přímo na kamiony a zboží pokračuje do hubů, které mají obchodní řetězce pro danou oblast. Kamionový partner zajišťuje operace na svém skladu, v Olomouci využíváme služeb společnosti ČD Cargo. Největší část této trasy jede po kolejích. Je to nejlepší způsob, jak ulehčit přetížené dálnici D1. Tento způsob přepravy však nejde využít pro všechny komodity, nicméně se ukazuje, že může být vhodný i pro „rychlé“ zboží.

Jak si stojí systémové vlaky finančně? Nedostaneme se pod cenu kamionové dopravy, ale je to zhruba na stejné úrovni. Pro provozovatele silniční dopravy zapojeného do tohoto systému může být výhodou, že se mu uvolní kapacita. Pro zákazníka jsou samozřejmě důležité peníze a dodržení času, proto pro fungování celého systému musí také existovat maximální důvěra. Jenže na trhu je teď náhoda, že se každý bojí, aby o své přepravy a klienty nepřišel. Může panovat obava, že bychom v rámci kombinované dopravy mohli oslovit cílového klienta a začít vše realizovat bez účasti silničního dopravce.

Mezi vámi zajišťovanými mimořádnými zásilkami jsem našel celou řadu zajímavých a náročných přeprav, mnohdy do exotických zemí... Často přepravujeme kolejová vozidla na zkoušky a zpátky, například z Německa a z Polska na zkušební okruh VUZ ve Velimi. Loni jsme vezli elektric-

ké jednotky společnosti Škoda Transportation do ukrajinského Charkova při příležitosti mistrovství Evropy v kopané, tramvaje z Krnova do Uzbekistánu, vězeňské buňky do Švýcarska, vozíme jeřáby a stroje po Evropě. Často používáme různé speciální přípravky pro uchycení jednotek nebo jejich zvýšení tak, aby vyhovovaly našemu průjezdnému profilu. Některá vozidla – například tramvaje – se zpravidla přepravují ve speciálně na míru vyrobených plachtách, v nichž ovšem musejí být i dvířka, kudy na vozidlo při přejezdu východních hranic vstupují pohraničníci a celníci, aby zkontrolovali, zda tam náhodou nejsou ilegálně převážené osoby.

Zaujalo mě, že u přeprav dražších výrobků, třeba lokomotiv, doprovází přepravu bezpečnostní služba, která jezdí ozbrojená.

Ano, jsou ozbrojeni Kalašnikovky. Doprovod zásilky, který zajišťuje ukrajinská agentura, jede v takzvané tepluše, což je pojme-

nování poněkud nepřípadné, protože ani v zimě se v doprovodném voze netopí, přičemž cesta vlaku do Kazachstánu trvá až 32 dní. Klienti na sřežení zásilek, pokud jsou cenné, slyší.

Jaké mimořádné přepravy jste v současnosti získali či o jaké soutěžíte? Účastníme se výběrového řízení na převoz metra do Petrohradu. V zadání je, že se má vézt metro s odstrojenými podvozky, tak jsme odborníkem z ČD Cargo vymysleli konstrukci, na níž vagon přes vystupující čep spočívá. I s touto konstrukcí by se vozidlo překládalo. Převážíme také trolejbusy na jih Evropy a měli bychom znovu přepravovat tramvaje. Vozíme turbíny, stavební stroje či velké transformátory nebo součásti točivých strojů, naposledy to byl rotor o hmotnosti 128 tun.

Jak vidíte perspektivy kombinované dopravy?

Tvrdím, že v kombinované dopravě je budoucnost. Je to hlavně o multimodalitě, tedy o využití charakteru té dané dopravy a v jejím zapojení do celého řetězce. To je ale hudba budoucnosti, protože pro to nejsou podmínky a ani lidé nemají takto nastavené myšlení. Snažíme se rozvíjet princip první a poslední míle, aby co největší část přeprav šla po železnici. Aby byla železnice efektivní, potřebuje přepravní vzdálenost minimálně 350 km, nejlépe více než 400. A jak to v ČR zajistit, když je vzdálenost sever – jih ještě kratší? Považuji za ideální, když přepravy začínají nebo končí v zahraničí.

I společnost ČD Cargo takové projekty má, chybí však infrastruktura, vyhovující moderní sklady včetně příjezdových cest a manipulačních ploch, speciální plošinové vozy. Kvituji, že se tu objevila sleva 55 procent na železniční dopravní cestu pro jednotlivé vozové zásilky. Platí pro všechny dopravce a alespoň trochu kompenzuje znevýhodnění oproti kamionům. Ale měla přijít už dávno.

MARTIN NAVRÁTIL

Logistics

Jak se daří CityElefantům na rychlících?

→ Pokračování ze strany 1

CityElefanty přebírají víkendovou záležitost v dálkové dopravě v pátek večer. Výkonem první jednotky je rychlík 784 s odjezdem z Prahy hlavního nádraží v 18. 48. Následuje druhá a třetí jednotka na R786 a nočním R788. Čtvrtý CityElefant odváží v pátek večer zmiňovaný posilový rychlík 1485 do Třince, aby se jako R1484 v neděli vrátil do Prahy. V sobotu je všech devět párů rychlíků mezi Prahou a Děčínem čistě v režii řady 471. Z rychlíkového angažmá se jednotky do své domoviny vrátí na nedělních spojích R 785, R 787, respektive R 789.

Pozor na omezení přepravy jízdních kol

Nezasvěcenému cestujícímu se může zdát, že oproti šestivozovému rychlíku nemůže třídní (byť dvoupodlažní) jednotka nabídnout dostačující kapacitu.

Obsaditelnost CityElefantu však činí 310 sedících osob, zatímco klasická šestivozová souprava ve složení 1x A, 1x BDs, 4x B nabízí 334 míst. Rozdíl je tedy prakticky zanedbatelný. Větší handicap však panuje v kapacitě pro přepravu jízdních kol (papírově 15 versus 12 v neprospěch CityElefantů) a kvůli absenci služební oddílu u CityElefantů také ve způsobu přepravy. Víkendové spoje vedené těmito jednotkami nedisponují službou úschovy během přepravy a cykloturisté musí počítat se zjednodušenou přepravou bicyklů. Některé vlakové čety už problém zaznamenaly, např. u spoje R 772.

„Zkušenosti hovoří o tom, že v jednotkách 471 je možné přepravit více kol než v zavazadlovém voze řady BDs, a to až v počtu 25–30 kusů. Věříme, že také na rychlíkových spojích i díky prozákaznickému přístupu vlakových čet bude učiněno maximum pro zvládnutí případně zvýšené poptávky. Nicméně i cestující



V Ústí nad Labem stojí CityElefant částo vedle RegioPantera. FOTO AUTOR

musí počítat s tím, podobně jako ve všech jiných vlacích ČD, že kapacita pro přepravu kol je limitována a že ne vždy se reálné podání uspokojí všechny zájemce.“ upozorňuje Jiří Jeřeta, ředitel Odboru dálkové a mezinárodní dopravy.

KRÁTCE

Levnější In-karta s telemarketingem

Dne 1. května vstoupila v platnost akviziční sleva na pořízení In-karty s některými aplikacemi za uveřejněných podmínek. Nárok na akviziční slevu lze uplatnit do 10. června. Sleva bude přiznána na základě jedinečného slevového kódu, který zákazník získá do 31. května v Kontaktním centru ČD, a to buď prostřednictvím telefonického rozhovoru, nebo e-mailové komunikace. Sleva se přizná při žádosti o novou nebo pokračovací In-kartu, nikoli při nákupu aplikací do hotové In-karty. Podmínkou přiznání akviziční slevy je vyplnění e-mailové adresy a poskytnutí souhlasu se zasláním informačních nabídek. Aplikace IN 25% pro běžného cestujícího (26 let a výše) stojí po přiznání akviziční slevy na tři roky 890 korun, na jeden rok 350 korun. O cenách dalších aplikací informují zaměstnanci Kontaktního centra.

Lokomotiva řady 380 má klíčový certifikát



Nová lokomotiva 109E českého výrobce Škoda Transportation (z hlediště Českých drah řada 380) získala certifikát TSI High Speed RST. Jedná se o první vozidlo schválené podle těchto předpisů v Německu u notifikované osoby EBC. Certifikát je klíčový dokument nutný k získání povolení k provozu v šesti zemích Evropy. Třísystémová lokomotiva 109E je určena pro komerční provoz s rychlostí až 200 kilometrů za hodinu. Lokomotiva už úspěšně dokončila přístupové zkoušky v České republice, Rakousku a Polsku. V Německu, Slovensku a Maďarsku ještě probíhají buď konečná vyhodnocení, nebo poslední typové zkoušky.

Nabídka ČD Ski letos oslovila více cestujících



Projekt ČD Ski, který je založen na spolupráci Českých drah a skiareálů, kam lze pohodlně dojet vlakem, letos zaznamenal zvýšený zájem cestujících oproti loňskému roku. Do projektu bylo zařazeno sedm tuzemských a dva zahraniční lyžařské areály. Kvůli zimnímu počasí byl projekt prodloužen až do 6. dubna, tedy přes Velikonoce. Celkem slevy ČD Ski uplatnilo 2 743 cestujících, což znamená o 13 procent více než v předchozí sezoně. Největší návštěvnost v rámci projektu ČD Ski zaznamenal skiareál Ostružná (1 010 zákazníků), následoval Špičák (713 zákazníků), Pernink (340). Nejvyšší meziroční nárůst byl zachycen u Tanvaldského Špičáku (zvýšení o 232 procent) a Mostů u Jablunkova (zvýšení o 224 procent). Ukázalo se, že cestující ČD pozitivně reagují především na slevu 20 procent na permanentky.

Prezentace na veletrhu Flora Olomouc

U příležitosti zahradnického veletrhu Flora Olomouc, který probíhal od 25. do 28. dubna, uspořádaly České dráhy jízdy historickým motorem Hurvínek M 131.1 zdarma. Hurvínek z olomouckého hlavního nádraží vozil zájemce na Výstaviště a zpět. Kvůli veletrhu zřídily České dráhy i nabídku VLAK+ Flora a ve zmíněné dny otevřely i expozici historických vozidel v Tábořské ulici. Na stánku ČD mohli zájemci dostat poukázky na Akční slevové kupony (dříve SONE+) nebo slevové kupony na In-karty. O dobrou náladu se staral slon Elfík. (hop)



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

První koridor v Praze roste v Holešovicích a Bubeneči

MIMOŘÁDNOSTI

Horusice

2. dubna

V odpoledních hodinách ve stanici Horusice se na železničním přejezdu v km 32,675 střetl osobní automobil Kia Ceed s rychlíkem 648, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 363.061-3. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 360 tisíc korun.

Mikulovice

3. dubna

V podvečerních hodinách ve stanici Mikulovice při posunu vykolejil nákladní vůz řady R15 na manipulační koleji číslo 7. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 10 tisíc korun.

Straškov – Roudnice nad Labem

8. dubna

Dopoledne mezi stanicemi Straškov a Roudnice nad Labem se na železničním přejezdu v km 3,448 střetl osobní automobil Toyota Yaris s osobním vlakem 19609, kterým byly dva motorové vozy řady 809. Řidička automobilu byla při střetnutí lehce zraněna. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 115 tisíc korun.

Rakovník

9. dubna

Nad ránem ve stanici Rakovník při posunu vykolejila Regionova 814/914.059 na výhybce číslo 27. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 70 tisíc korun.

Valašské Meziříčí

13. dubna

V nočních hodinách ve stanici Valašské Meziříčí při posunu vykolejil jeden nákladní vůz řady Sgs zarážku zaseknutou v srdcovce výhybky číslo 60. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 75 tisíc korun.

Bystřice pod Hostýnem

15. dubna

Odpoledne ve stanici Bystřice pod Hostýnem se na železničním přejezdu v km 35,290 střetl nákladní automobil MAN s osobním vlakem 3910, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.077. Při střetnutí byl lehce zraněn řidič nákladního automobilu a dvě cestující v osobním vlaku. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,2 milionu korun.

Svitavy – Květná

16. dubna

V odpoledních hodinách mezi stanicemi Svitavy a Květná se na železničním přejezdu v km 6,640 střetl osobní automobil Opel Astra s vlakem 15334, kterým byl motorový vůz 810.630-4. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 60 tisíc korun. **(MirKo)**

Poslední únorový den oficiálně odstartovala stavba, která prodlouží součet zmodernizovaných úseků 1. tranzitního koridoru o čtyři a půl kilometru. Optimalizace úseku mezi pražskými čtvrtěmi Holešovice a Bubeneč, vedoucí přes známý lesopark Stromovka, přinese i zcela novou zastávku s přestupem na tramvaj. Osobní vlaky ČD zde budou zastavovat od roku 2015, kdy má koridorizace tratě skončit.

Prvním tranzitním koridoru většinou hovoříme jako o téměř dokončeném. Slovíčko téměř má ale v tomto případě klíčový význam. Skrývá se za ním totiž nejen zatím nerekonstruované důležité uzly (např. Kralupy nad Vltavou, Česká Třebová), ale i některé traťové úseky. Pomineme-li kauzu oddalované koridorizace trojkolejky z Běchovic do Úval nebo rekonstrukci tratě v údolí Tiché Orlice, podobnou prioritu získala také optimalizace úseku z Holešovic do Bubeneč v Praze, na kterém se mělo začít pracovat již v letech 2006 až 2007. Stromovkou by vlaky měly projíždět rychleji po nových kolejích a zastavovat v nové zastávce Praha-Podbaba již v roce 2015. To vše za cenu 1,3 miliardy korun včetně DPH.

Začalo se v Holešovicích

Stavební práce se nejdříve rozeběhly ve stanici Praha-Holešovice. V současné době je vyloučena suda kolejová skupina nejen kvůli sanaci kolejového spodku a pokládce nového svršku, ale také z důvodu rekonstrukce třetího nástupiště. To bude zvýšeno na standardizovanou výšku 550 mm nad temenem kolejnice a dočká se také nového zastřešení. Po dokončení prací se stavba přesune na lichou kolejovou skupinu a obdobně by mělo prokounout také druhé a první nástupiště.

Čilý stavební ruch panuje současně na mostě přes Vltavu a také v části kolejiště směrem k odbočce Stromovka. Výluka sudé kolejové skupiny v Holešovicích by měla dle plánu skončit 7. června 2013, přičemž se práce již 17. června přesunou na lichou stranu. Ta by měla být dokončena 20. září letošního roku. Omlazení se dotkne také zabezpečovacího zařízení. Nově budou výpravci zabezpečovat provoz pomocí elektronického stavědla ESA, v případě dopravní Praha-Bubeneč půjde o dálkové řízení v Holešovicích. SŽDC počítá s dálkovým řízením celé tratě z Prahy až do Děčína z nově vybudovaného pražského Centrálního dispečerského pracoviště.

Po novém svršku devadesátkou

Na podzim letošního roku se rozeběhne další etapa stavby dotýkající se traťového úseku Praha-Holešovice – Praha-Bu-



HOLEŠOVICE. Koridorizace přinese i nová nástupiště.

FOTO AUTOR (2x)



PODBABA. Po nové zastávce se projdeme za dva roky.

VIZUALIZACE SŽDC



BUBENEČ. Stanice přestane sloužit cestujícím, ale zůstane jako doprava.

Základní údaje o stavbě koridoru na severu Prahy

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Financování: Státní fond dopravní infrastruktury a Operační program Doprava (Fond soudržnosti)

Zhotovitel: Sdružení Bubeneč – Holešovice (Metrostav, Subterra)

Celkové investiční náklady: 936 583 000 korun bez DPH

Celková délka modernizovaného kolejového svršku: 10 630 metrů

Nové výhybky: 27 kusů

Protihlukové zdi: 1 465 metrů

Délka modernizovaného trakčního vedení: 23 000 metrů

beneč včetně bubenečské stanice. Díky směrovým úpravám se po novém kolejovém svršku bude jezdit rychleji – ze současných 80 km/h vzroste rychlost pro konvenční soupravy na 90 km/h. Nejmarkantnější bude ale zrychlení ve dvoji ostrých oblouků při vjezdu do Prahy-Bubeneč ve směru z Holešovic. Číslice 60 na rychlostníku, která je mimochodem nejnižší na celé trati 090 (pomíne-li 2. staniční kolej v Ústí nad Labem hl. n.), bude nahrazena osmdesátkou.

Další pozitivní zprávou (alespoň z pohledu estetického) je rozhodnutí, že protihlukové zdi kolem tratě ve Stromovce zatím nebudou stavěny. Pokud však nebudou po dokončení stavby splněny hlukové limity, s jejich dodatečnou instalací se počítá. Protihlukové stěny ale určitě vyrostou v obydlených oblastech Holešovic a Podbavy, a to v celkové délce 1 465 metrů.

Zastávka v Podbábě zlepší přestup na MHD

Na cestující v pražské příměstské dopravě čeká i vznik zcela nové zastávky Praha-Podbaba. Ta bude situována v těsné blízkosti tramvajové smyčky, která sem byla přemístěna už v roce 2011. Vznikne zde i přestup na vytížené autobusy mířící do Suchboly, kde sídlí Zemědělská univerzita. Zastávka s 220 metrů dlouhými nástupišti a podchodem by měla přinést výrazně lepší dostupnost této lokality než dosavadní více než kilometr vzdálené nádraží v Bubeneči. To bude zrušeno pro nástup a výstup cestujících, jako doprava však zůstane zachováno.

Modernizace 4,5kilometrového úseku ve Stromovce a jejím okolí je možná malým krůčkem pro tranzitní dopravu, ovšem velkým skokem pro Prahu a její městskou železnici. Ještě větší význam ale přinese nákladní dopravě, jejíž průjezdnost je v tomto úseku ve špičce radikálně omezena. Pokud budeme brát vážně výroky, že první vysokorychlostní trať v ČR vznikne v úseku Praha – Lovosice, tak tento modernizovaný úsek přes Stromovku opustí dálkové vlaky v horizontu do dvaceti let. **VÁCLAV RUBEŠ**



Další fotografie najdte na stránkách zeleznicar.cz.

INZERCE

Společnost UWS s. r. o. přijme do stálého pracovního poměru nového zaměstnance na pozici Technik

PRACOVNÍ NÁPLŇ:

- Technik bezpečnosti práce
- Odpovědnost za platnost, aktualizaci a distribuci předpisů
- Dispozice pro servisní techniky na zakázkách v České republice a pokud možno v Německu
- Vedení knihy kontrol
- Komunikace se zákazníky v České republice a Německu
- Požadované dovednosti: technik, anglicky slovem a písmem nebo německy slovem a písmem, komunikativnost, velmi dobré znalosti práce s počítačem, flexibilita, řídičský průkaz sk. B
- Přínosné dovednosti: technika nákladních vozů, technika kolejových vozidel, praxe v dispozi

NABÍZÍME:

- Plat 30 000–50 000 v závislosti na zkušenostech a znalostech, příspěvek na dovolenou, stabilní pracovní poměr

Uvítáme zájemce nejlépe z oblasti: Ústecka nebo Prahy a okolí. Součástí pracovního poměru je zaškolení v Německu cca 2 měsíce dle individuální dohody.

Životopis v německém nebo anglickém jazyce s motivační průvodkou zasílejte prosím na e-mail: u.williges@uws-on-track.de | uws@email.cz

Další a bližší informace Vám podá: pí Prošková, tel.: 608 120 099

Posíláme soutěžní kolekci filmů

Zemský svaz FISAIC ČD se účastní mezinárodních soutěží této federace od roku 1993. To platí i pro oblast amatérského filmu. Letos se uskuteční již 25. ročník přehlídky video snímků počátkem září nedaleko bavorského Berchtesgadenu. Čeští železničáři se na toto klání připravují už nyní, když sestavují kolekci těch nejvyšší kvalitních prací za svaz. Do výběru, který se vyhodnocoval v březnu ve středisku DVI v České Třebové, se přihlásila více než desítka autorů se třiceti filmy.

Obecně lze konstatovat, že počet a originalita námětů překvapily i odbornou porotu. Zdeněk Patzenhauer a Eduard Pech z Ústí nad Labem si vyhledali vtipné a mnohdy i poučné skeče (např. Kauza metanol). Také trojice filmařů Šmerhová, Rozumek, Malošik zaujala porotu vtipným jednonutovým filmem Pastička. Zkušební autoři Jiří Rozumek a Petr Chmela neopome-

nuli zachytit dojmy z první společné stáže českých a francouzských železničářů-filmařů v jihofrancouzském La Grande Motte. V jiném snímku vystihli zákulisí TV soutěže Česko-Slovensko hledá talent. Vtip a filmařské umění zvládli manželé Danuše a Pavel Kubátovi v ně-

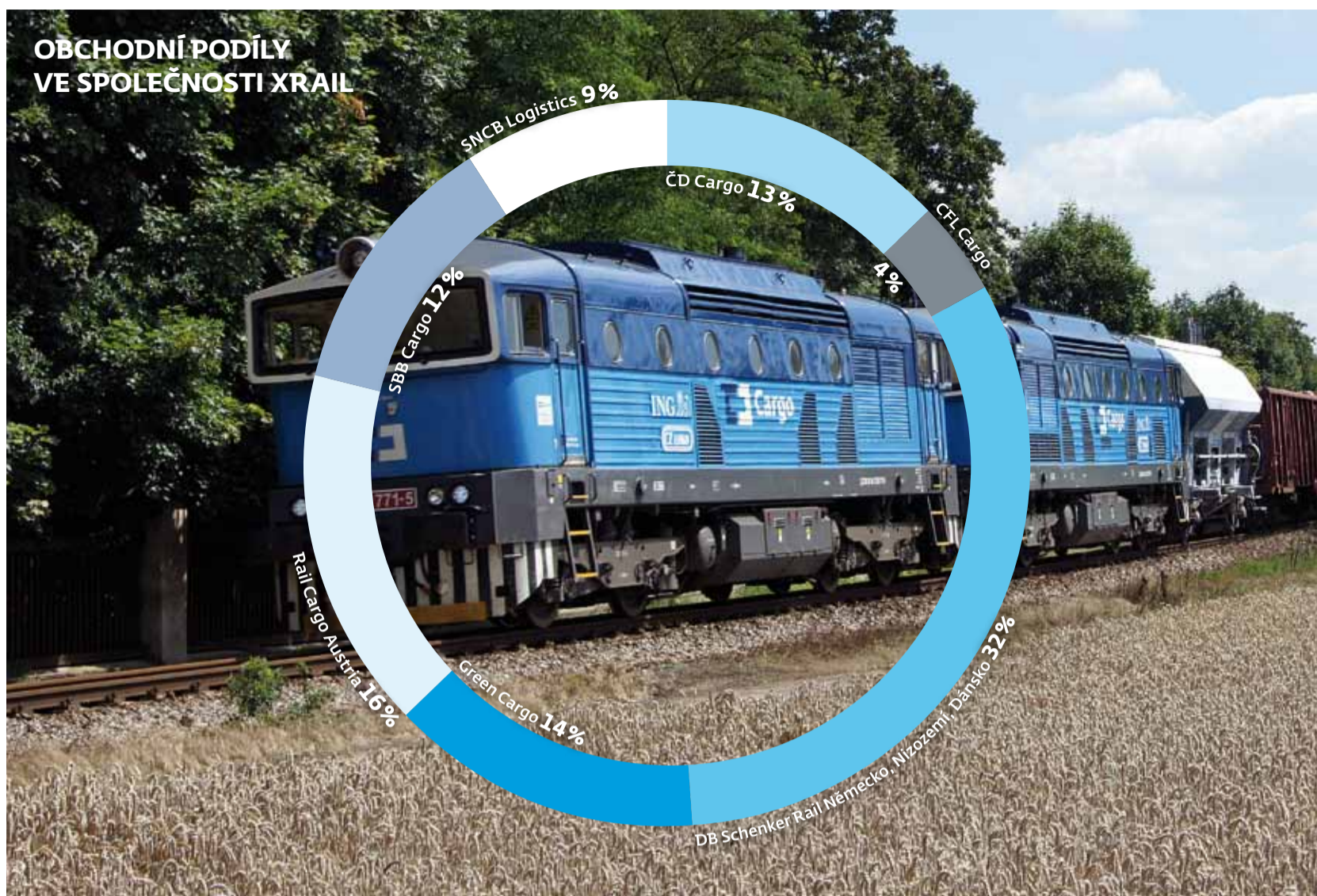


Členové ZS FISAIC ČD posílají do soutěže v Bavorsku devatenáct filmů.

kolika snímcích. Diváky i porotu zaujal jak Let balonem, tak i snímek o tradičním kočičkářském řemesle v Čelákovickách. Mezi původní a poutavé snímky patří i Pechovo ztvárnění lidových tradic na Moravském Slovácku Císařské hody s právem nebo Chmellovo hledání centra Velkomoravské říše.

Petr David z Meziměstí, který v minulosti získal stříbrnou medaili FISAIC, zůstal i tentokrát věrný železnici. Přesněji: historii a současnosti železničních modelů. Autor dokázal diváky zaujmout dynamicky působivými nevěšedními záběry. Horské železnici se odborně věnoval Václav Chuchvalec. Také snímek Ludmily Kohlové (in memoriam) ve spolupráci s Miroslavem Vorlem připomněl filmařské dovednosti autorské dvojice. Porota nakonec do kolekce doporučila 19 prací. Některé autory ale vyzvala k úpravám vedoucím k lepšímu ztvárnění zvoleného námětu. **IVO LANÍČEK**

**OBCHODNÍ PODÍLY
VE SPOLEČNOSTI XRAIL**



MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE. Aliance Xrail představuje účinný nástroj k podpoře nákladní železniční dopravy na středoevropském trhu.

FOTO MARTIN BOHÁČ

Účast v alianci Xrail se nám dlouhodobě vyplácí

Nákladní dopravci jsou sice navzájem konkurenti, ale někdy se jim vyplácí i různé druhy spolupráce. Příkladem může být aliance Xrail, do které vstoupili hlavní hráči na středoevropském trhu, především německá společnost DB Schenker Rail. Mezi hlavní výhody pro ČD Cargo patří především pozitivní odezva od zákazníků, pravidelné týdenní vyhodnocování kvality, trvalé sledování pohybu zásilek a zpětná vazba pro lepší plánování vlakotvorby.

Základním cílem a smyslem aliance Xrail je podpořit segment jednotlivých vozových zásilek a nastartovat růst objemu přeprav. To vše za spolupráce významných evropských nákladních dopravců. Loni v červenci to už bylo 5 let, kdy projekt jménem Xrail vznikl v rámci Mezinárodní železniční unie (UIC). Servisní organizace Xrail vznikla v Bruselu v červnu 2010. Během loňského roku probíhala ve společnosti ČD Cargo debata, zda tuto organizaci neopustit. Mimo jiné proto, že hlavní pozitivum jako sledování zásilek, garance dodání si

kl v rámci Mezinárodní železniční unie (UIC). Servisní organizace Xrail vznikla v Bruselu v červnu 2010. Během loňského roku probíhala ve společnosti ČD Cargo debata, zda tuto organizaci neopustit. Mimo jiné proto, že hlavní pozitivum jako sledování zásilek, garance dodání si

Příklady relací Xrail

Spojnice	Komodita
Jihlava – Alvesta	dřevotřískové desky
Kolín – Narkes Kvarntorp	kyanid
Neratovice – Pernhofen-Wulzeshofen	hydroxid sodný
Vlissingen – Ruda nad Moravou	buničina
Paskov – Marktredwitz/Oesingen	buničina
Kaznějov – Laakirchen	kaolin
Neratovice – Ems Werk	kaprolaktam
Nymburk město – Rheinfelden	slad



V systému Xrail se podrobně řeší důvody zpoždění. FOTO AUTOR

ČD Cargo dokáže zajistit ze svého informačního systému. Management se nakonec po důkladné analýze přinášá a rizik spojených s vystoupením z aliance (například vysoké pokuty) rozhodl v projektu setrvat a naopak zintenzivnit činnost. Na rok 2012 byl přijat ambiciózní cíl zvýšit počet sledovaných zásilek o 200 procent. Ačkoli se tohoto cíle nepodařilo dosáhnout, k nárůstu došlo.

Budeme garantovat přesné datum příjezdu zásilky?

A co vlastně projekt Xrail pro ČD Cargo přináší? Používaný systém mimo jiné generuje informace o každém zpoždění vozu. Každé zpoždění musí být řádně zdůvodněno, což vede k odhalování problémů v plánech či špatné práci provozních jednotek. Kromě toho je možné sledovat pohyb vozů a jejich předpokládaný příjezd pomocí webové aplikace (Track & Trace).

Každé zpoždění musí být řádně zdůvodněno, což vede k odhalování problémů v plánech či špatné práci provozních jednotek.

V rámci dlouhodobých cílů hodlá Xrail garantovat přesné datum a čas příjezdu zásilky, zatímco dnes je garantováno nejzazší možné datum a čas příjezdu zásilky, což ale drtivě většinu zákazníků stačí. Xrail svým členům poskytuje informace k analýze přeprav, aby se dal lépe předvídat další vývoj. Mimochodem, od 1. května vykonává funkci výkonného ředitele Xrail Sassan Rabet, který nahradil Guenthera J. Ferka.

Vzniká rezervační systém přepravní kapacity

V červenci loňského roku došlo k podpisu memoranda, které dává základní obrysy dlouhodobému záměru zavést rezervační systém přepravní kapacity v nákladních vlacích. Letos 7. února byla dále uzavřena smlouva s Xrail Capacity Booking. ČD Cargo si zde vymohlo speciální doložku, na základě které se do 1. října 2014 musí rozhodnout, zda se k projektu připojí či nikoli. Smysl projektu je jasný – zajistit efektivní vytížení dotčených vlaků, přičemž u všech je hlavním limitem norma hmotnosti a délky. Xrail hodlá vytvořit tzv. centrální část, která by zprostředkovala spolupráci a zajištění rezervačního procesu mezi partnery. ČD Cargo vyvíjí bez ohledu na Xrail, ale v souladu s jeho koncepcí, vlastní rezervační systém, který by se měl spustit během roku 2014, a to v rámci nového informačního systému PROBIS. V současnosti se připravuje pilotní ověření na vybraných stanicích. Český systém je jednodušší, neuvazuje s rezervačními třídami (Xrail plánuje dvě: standard a premium) a více se zaměřuje na úspory vlastních nákladů. Aliance Xrail se v první řadě orientuje na uspokojení zákazníka. A má v tom úspěch. Část zákazníků dokonce dovedla využít značku Xrail k marketingové podpoře svých přeprav. Některé sledované relace vykazují růst, čímž nepřímo dokládají smysluplnost zachování segmentu přeprav jednotlivých zásilek.

Analýza důvodů zpoždění

Ale pojďme zpět k základní výhodě účasti v Xrail. U zpoždění zásilek se analyzuje, kde a proč ke zpoždění došlo, a pokud je to možné, lze se zaměřit na nápravu. Nejčastějšími příčinami jsou plné vytížení vlaku, odřeknutí předchozího vlaku či mimořádná zásilka vyžadující speciální povolení a mající předepsané směrování při přepravě. Podle vyhodnocení za březen 2013 došlo v České republice ke zpoždění u 167 zásilek z celkem 1 170 (14 procent). Nejčastěji došlo k narušení v Nymburce, a to z důvodu špatného řazení u DB Schenker Rail v Lipsku-Engelsdorfu, kvůli čemuž musí být vlak přeřazován v Děčíně. Dalšími místy, kde nákladní vlaky zapojené do Xrail nabírají zpoždění, jsou Česká Třebová (kvůli mimořádným zásilkám) a Havlíčkův Brod (z důvodu nízké normy hmotnosti vlaku na místní dráze do Humpolce). Podstatná je ale informace, že lidský činitel uvnitř společnosti ČD Cargo nezpůsobil v březnu vůbec žádné zpoždění týkající se vlaků Xrail. MARTIN NAVRÁTIL



Zájem o kontejnerové vlaky do Otrokovic roste

Každý den se kolem čtvrté hodiny odpolední vydává na svoji pouť ucelený kontejnerový vlak společnosti ČD Cargo z terminálu v České Třebové přes Olomouc a Přerov do Otrokovic. Po převzetí prázdných kontejnerů dorazí zpět na českotřebovské překladiště až nad ránem. Tyto vlaky, které jezdily zprvu jen od pondělí do soboty, od druhé poloviny března uvidíte také o nedělích. Navíc je k nim objednávána celá řada mimořádných spojů. Vozbu těchto vlaků zabezpečuje olomoucká Provozní jednotka ČD Cargo. Přepravu kontejnerových vlaků zajišťovali Olomoučtí již v minulých letech. Konkrétně zajišťovali z Otrokovic přes Olomouc a Českou Třebovou do terminálu v Praze-Uhřetěvesi. Od 7. ledna letošního roku, kdy začal fungovat nový terminál firmy Metrans v České Třebové, se změnil podmínky vozby, takže strojvedoucí z Olomouce začali zajišťovat přepravu

sice na kratším ramenu, ale s o to větší intenzitou. Byla vybrána skupina třínácti strojvedoucích, která musela absolvovat školení, poznání přímo v českotřebovském terminálu, jízdní zácvek na modernizovaných strojích řady 363.5 a následnou autorizaci.

Spolehlivé starší stroje i modernizovaná Esa

„Tím, že jsme naše vybrané strojvedoucí připravili na obsazování modernizovaných lokomotiv řady 363.5, jsme splnili mimo jiné i požadavek na přepravu v režimu NEx neboli nákladní expres, kde je požadovaná rychlost 100 km/h. Nicméně se i na tomto ramenu objevují starší, ale spolehlivé lokomotivy řady 122 nebo 123, které jezdí kombinovaně s modernizovanými Esy, pochopitelně sníženou rychlostí 90 km/h. O konkrétním nasazení té které lokomotivy prioritně roz-



Kontejnerové vlaky ČD Cargo do Otrokovic jsou úspěšné. FOTO AUTOR

hodují dispečeri ČD Cargo v České Třebové podle momentálních dispozic našich firemních vozidel,“ vysvětluje vedoucí skupiny lokomotivních čet Provozní jednotky Olomouc Vladimír Dostál. Přepravy mezi Českou Třebovou a Otrokovicemi postupně narůstají. Od 7. ledna začaly i mimořádné neplánované přepravy, jejichž počet stoupá poměrně rychlým tempem. Navíc od 20. března ČD Cargo posílilo vozbu nedělními vlaky. „Jen pro ilustraci – v lednu jsme odvezli šest mimořádných vlaků, v únoru třináct a jen za prvních dvacet březnových dní to bylo již patnáct vlaků mimo běžný plán. Myslím, že si každý udělá obrázek o velmi silném zájmu o tyto přepravy,“ říká Vladimír Dostál. Zájem o mimořádné přepravy je tak velký, že vybraná skupina strojvedoucích je permanentně na trase a obsazování vlaků musí být zajišťováno i strojvedoucími z Provozní jednotky Česká Třebová.

Strojvedoucí jezdí hlavně v noci

A jak se jezdí na této trase olomouckým strojvedoucími? Jeden z nich, Vojtěch Kuchař, dodává, že až na jednu denní směnu v měsíci jezdí pouze vpoledne nebo v hluboké noci. „Je to trochu zvláštní režim, ale dá se na něj zvyknout. Kompenzací za tyto tvrdé směny je nejvyšší platová třída pro strojvedoucí, kterou máme všichni na tomto speciálním výkonu. Mám pochopitelně oprávnění na všechny druhy elektrických a motorových lokomotiv provozovaných u ČD Cargo, takže není problém jet s lokomotivou, která je zrovna po ruce. U modernizovaných strojů si ale musím dávat velký pozor na vlakový zabezpečovač Mirel, který mě dovede občas trochu potrápít,“ komentuje Vojtěch Kuchař. MARTIN HARÁK



Dostupné pouze v tištěné podobě

NOSTALGICKÉ a historické jízdy Českých drah v sezoně 2013

Oblaka páry, vůně kouře a hvízd parní pišťaly. Přesně na takové zážitky česká každoročně několik tisíc železničních nadšenců a někteří z nich nevážají cestovat přes celou republiku, jen aby viděli svůj oblíbený stroj ožívající po dlouhé zimě. Těší se na vzrušující křivky Bartolky nebo nestárnoucí tvary Brejlovců a dalších legend našich kolejí. Ať už máte slabost pro jakoukoli řadu vozidel, máme pro vás dobrou zprávu. Také pro letošní rok České dráhy připravily celou řadu zajímavých nostalgických jízdy a setkání.

Nostalgické vlaky vás dovezou nejen k památkám, ale také k oblíbeným místům. V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy. V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy.

KČD PRAHA
 V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy.

KČD PARDUBICE
 V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy.

KČD KARLOV VARY
 V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy.

KČD LIBEREC
 V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy.

KČD ČESKÉ BUDĚJOVICE
 V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy.

KČD PLZEŇ
 V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy.

KČD ELBN
 V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy.

KČD BRNO
 V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy.

KČD OLOMOUČ
 V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy.

KČD OSTRAVA
 V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy.

DEPO HISTORICKÝCH VOZIDEL
ČD Muzeum Luňá u Rakovníka

1. 1. 2013 - 31. 12. 2013
 V období letních prázdnin můžete využít i cestování vlakem s občerstvením a občerstvením. Pro více informací navštivte stránku www.cd.cz/nostalgicka-jizdy.



Předplatte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090

Ke zrození motorového vozu řady 842 vedla opravdu dlouhá cesta. Na konci 70. let bylo rozhodnuto, že původně zamýšlená řada 860 se vyrábět nebude. Tuzemský průmysl totiž neměl – v podmínkách centrálně plánované ekonomiky – zajištěný přístup ke klíčovému výrobním komponentům. Hledání cesty, jak z této šlamastiky ven, trvalo ČSD více než deset let. Mezitím se na našich kolejích objevily v masovém měřítku malé motorové vozy řady 810, které jezdily i na tratích a výkonech, pro které původně nebyly určeny a konstruovány. Mnozí železničáři nad nimi ohruňují nos, ale byly to právě Orchestriony, které se staly základem nové, modernější řady.

Technické problémy vyřešil politický převrat

Před dvaceti lety jsem nad Kvatra žasl, dnes už jsem v úsudku strážlivější. Moderně vyhlížející Kvatra jsou vlastně zjednodušené řečeno – dvěma spojenými Orchestriony pod jednou skříní. Bylo u nich totiž využito dvou pohonných ústrojí převzatých z řady 810, ovšem s výkonnějším naftovým motorem Liaz, ze kterých byl výkon na nápravu přenesen prostřednictvím upravené hydromechanické převodovky Praga a mechanických reverzačních nápravových převodovek (převzatých také z řady 810).

PŮVOD PŘEZDÍVKY

A proč se vlastně motorovým vozům řady 842 říká Kvatra? Začali s tím zaměstnanci depa v Břeclavi u tehdy ještě osamocených prototypových vozů. Důvodem se staly čtyři kritické trakční uzly – dva spalovací motory a dvě hydromechanické převodovky. Další přezdívkou, která se mezi železničáři pro toto vozidlo ujala, je Rohlík.

První dva prototypy Kvater byly ve Studénce vyrobeny koncem roku 1988 a ihned se podrobily náročným prototypovým zkouškám na okruhu u Cerhenu a v běžném provozu v okolí Břeclavi. Jejich zkušební provoz ale provázela řada problémů, a to především s hydromechanickými a nápravovými převodovkami. Období tápání ale právě včas přerušil politický převrat v listopadu 1989. Náhlé otevření zahraničních trhů přispělo k nalezení řešení spočívajícího v dovozu opět původně automobilové hydromechanické převodovky americké firmy Allison, jejíž dodání v modifikované podobě pro použití na železničním vozidle zajistila britská firma Alvis. Novou převodovkou byl v roce 1992 osazen nejprve prototyp 842.002, a protože byl její provoz nepoměrně spolehlivější než u původní převodovky Praga, dostal o rok později stejnou převodovku i první prototyp a tehdy už vyráběné sériové vozy.

Sériová výroba nedosáhla plánované výše

Výrobu sériových vozů řady 842 ČSD objednaly už v prosinci roku 1989, k jejímu zahájení ale došlo až v roce 1993, a to po významném přepracování projektu. Kromě nových hydromechanických převodovek a řady dalších technických úprav se změnil také celkový design vozů. Místo původních laminátových čel u prototypů byla navržena elegantnější a lépe prosklená čela ocelová, původní okna s odklápěcí horní částí (opět dle vozů řady 810) byla nahrazena okny polosposuštěcími. Významný posun k lepšímu znamenal také interiér, kde sedačky už neměly podobu dvoumístných koženkových lavic, ale samostatných pohodlných křesel s látkovým potahem. Není bez za-



NA CESTĚ. Loni zajišťovala Kvatra také vozbu osobních vlaků mimo špičku mezi Vyškovem na Moravě a Přerovem. Vůz na snímku právě opouští Kojetín.

FOTO AUTOR (3x)

Domáci a silný motorák: po 20 letech omlazujeme Kvatra

Na začátku 90. let jsme jako malí kluci sledovali rušný provoz na tratích. Soutěžil jsem s bratranci, kdo pozná jako první vozidlo přijíždějící ze vzdáleného oblouku. A právě tehdy se mezi spoustou známých strojů najednou začaly objevovat novotou zářící motorové vozy označené řadou 842. Když se kolem nás u Kunčic pod Ondřejníkem Kvatro poprvé prohnalo, v kombinaci se starými vagony Bix a ještě starším Kredencem řady 831 na postrku, zůstali jsme ještě dlouho stát s otevřenou pusou.



Stanoviště sériově vyráběného vozu řady 842 před rekonstrukcí.



Interiér se sedačkami v podobě typické pro devadesátá léta.

jímavosti, že stejný design interiéru tehdy Moravskoslezská vagonka Studénka použila i u posledních vyráběných sérií osobních vozů Bte (dnes Bp) a prototypových elektrických jednotek řady 470.

Původní plány ČSD počítaly s výrobou 100 kusů sériových vozů řady 842, kvůli nedostatku financí ale bylo jejich množství několikrát sníženo, až bylo v průběhu let 1993 a 1994 vyrobeno konečných 35 vozů. Celkový počet Kvater se tak i s prototypy zastavil na počtu pouhých 37 kusů s tím, že pro další výrobu dostanou přednost inovované motorové

vozy řady 843 s elektrickým přenosem výkonu určené pro náročnější výkony.

Zásadní rekonstrukce

Pravidelný provoz Kvater byl od počátku spjat s řadou přesunů mezi depy, protože nové motorové vozy byly žádané všude, ale vyrobeno jich bylo málo. Zcela stejný osud ostatně zažívají i zmiňované novější motorové vozy řady 843, kterých nakonec bylo pořízeno jen 31. Z výroby byla Kvatra dodána do dep Břeclav, Brno, Česká Lípa, Šumperk, Turnov, Veselí nad Moravou a Zdice. Ze severních Čech a Zdic

Na kterých tratích dnes jezdí řada 842

- Kojetín – Valašské Meziříčí – Ostrava
- Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
- Brno – Hrušovany nad Jevišovkou včetně odbočné tratě do Oslavan
- Brno – Staré Město u Uherského Hradiště
- Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice
- Brno – Zastávka u Brna
- Brno – Jihlava
- Znojmo – Hrušovany nad Jevišovkou – Břeclav
- Vyškov – Přerov
- Brno – Hustopeče u Brna
- Plzeň – Domažlice
- Klatovy – Železná Ruda
- České Budějovice – Černý Kříž – Volary/Nové Údolí

se ale postupně všechny vozy vytratil, aby se později dostaly do Českých Budějovic a posléze i do Plzně. Další lokalitou, kde se vozy 842 objevily až po roce 2000, bylo Valašské Meziříčí. Mimochodem, úplně první Kvatro, které jsem viděl v roce 1993, jezdilo na pětiúvrátovém oběhu Šumperk – Lipová Lázně – Glucholazy – Krnov – Opava – Ostrava – Bohumín – Frenštát pod Radhoštěm.

I přes počáteční problémy a náročnější údržbu se Kvatra ukázala jako pohodlná a spolehlivá vozidla. Oproti řadě 810 se jednalo o velký úspěch a pro cestující byla tato vozidla v dobrém slova smyslu zjevením, protože ve své době významně zvedla kulturu cestování. K dvacetiletému výročí nasazení do provozu dostává jí Kvatra jako dárek modernizaci, kterou již prošla většina z nich. Tato omlazovací kúra vyřešila problém s nedostatkem náhradních dílů na původní motory Liaz. Dosazují se nové, odolnější motory Tedom. Popřejme těmto sympatickým vozidlům mnoho dalších šťastně najetých kilometrů. **ROSTISLAV KOLMAČKA**



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

RSM Praha: Pronájem bytového fondu ve stanicích

Kromě správy nemovitostí je nedílnou součástí práce RSM i pronájem poměrně rozsáhlého bytového fondu. Jeho významná část je umístěna právě ve výpravních budovách ve stanicích. Po dobrých zkušenostech s nabídkou nemovitostí k pronájmu a prodeji na www.nemovitosti.ceskedrahy.cz došlo na webových stránkách i ke zveřejnění nabídky volných bytových jednotek.

Ideálním nájemníkem je pro nás zaměstnanec ČD

Na hodnocení celkového přínosu je v tuto chvíli příliš brzy. Každopádně se nám tímto krokem podstatně rozšířil okruh možných žadatelů. Naší prioritou je, aby se snížil počet neobsazených bytů, které se mohou stát nežádoucím útočištěm občanů bez přístřeší. Pozitivní také je, že nájemník provádí běžnou údržbu, čímž si byt zachovává svou hodnotu. Naše investice do bytového fondu pak ne-



BYTY. K bydlení slouží i část výpravní budovy v Lysé nad Labem.

FOTO AUTORKA

jsou potřebné v tolika případech a zbývající část prostředků můžeme věnovat na provedení větších oprav.

Pravdou také zůstává, že ideálním nájemníkem je z našeho pohledu zaměstnanec Českých drah. U toho je totiž záruka, že má pravidelný příjem ze zaměstnání a zároveň se cítí být součástí firmy. Je otázkou, zda by nebylo vhodné i u ostatních zájemců požadovat potvrzení o zaměstnání s informací, zda má žadatel pracovní smlouvu na dobu určitou či neurčitou. O výši příjmu v tomto případě prvotně ani tolik nejde.

Potíže s neplátiči spíše rostou

V současné době bohužel narůstá v celé společnosti počet lidí neschopných splácet svoje pohledávky, což se promítá i do problémů s neplátiči nájemného za pronájem bytů. Neuhrazené nájemné za pronájem bytu se jen těžko vymáhá. Ani nařízení exekuce nemusí být vždy

řešením, protože část nájemců nemá trvalé bydliště, kde by byli k zastížení. Pokud už se podaří soudu nájemce najít, bývá zpravidla nemajetný nebo se jeho majetek nepodaří zpeněžit a k umožnění pohledávky z tohoto důvodu nedojde. V mnoha případech nájemník zmizí, užívaný byt nepředá a dlužná částka dále stoupá a tím i náklady na správu těchto pohledávek. Ani vybraná kauce nedokáže pokrýt veškeré pohledávky.

Nepředaný byt zároveň není možné znovu pronajmout, neobývané prostory rychle chátrají a ve chvíli, kdy se podaří byt převzít, bývá už často v dezolátním stavu a pro další pronájem je nezbytné provést rozsáhlejší opravy. Větší počet zájemců o bydlení v našich nemovitostech je proto pro nás možností, jak si mezi nájemníky vybírat, a zároveň nástrojem v boji proti zvyšujícím se pohledávkám za nájemné v bytech.

JIŘINA TŮMOVÁ

Železniční projekt Citybanan pro stockholmskou MHD

Když dnes cestující přijíždějí do Stockholmu od jihu, uvidí z okna vlaku různé ostrovy a zálivy Arstaviiken a Riddarfjärden. Krásná krajina ovšem nemůže vynahradit zásadní nedostatek zdejší drážní infrastruktury: malou kapacitu. Přestože se jedná o nejrůznější trať ve Švédsku, vedou tu jen dvě koleje. O místo mezi jižním a hlavním stockholmským nádražím tak neustále soupeří příměstská, regionální, meziměstská a nákladní doprava. Příznačně se hovoří o „vosím pasu“ před Stockholmem.

Příměstské linky do tunelu

Osm z deseti švédských vlakových spojů začíná nebo končí ve Stockholmu. A tak se dopravci, kteří vozí své vlaky do jižního Švédska, nejlidnatější části země, musí umět mezi sebou dohodnout. Navíc je příměstská kolejová doprava, která přepraví 250 tisíc cestujících denně, zároveň nejslabším článkem v celé regionální železniční síti. Takzvaný „vosí pas“ působí neustále problémy, neboť narůstá objem nejen osobní, ale i nákladní dopravy. Návrhy na smělejší řešení tohoto úzkého hrdla se objevovaly již před desetiletími a zahrnovaly i přidání třetí tratě a řady tunelů na různých místech trasy. Začátkem devadesátých let byly zahájeny práce na výstavbě třetí tratě, ale brzy se rozhodlo o jejím zastavení, protože projekt nenabízel dostatečnou kapacitu.

Jde o šest kilometrů dlouhou dvoukolejnou trať vedenou tunely pod centrem města, která by umožnila přesměrování příměstských linek do podzemí.

V roce 2000 švédská vláda požádala stockholmský dopravní svaz Trafikverket o návrh trvalého řešení problému, aby již v roce 2002 byla dokončena studie proveditelnosti nazvaná Citybanan. Jde o šest kilometrů dlouhou dvoukolejnou trať vedenou tunely pod centrem města, která by umožnila přesměrování příměstských linek do podzemí, čímž by se uvolnily tolik potřebné kapacity ve prospěch stávajících povrchových tras. Plán byl formálně přijat v roce 2005, ale následující rok po volbách nová koaliční vláda považovala projekt za příliš nákladný. Ovšem mezi lidmi zvětil názor, že tunel by byl neekonomičtějším řešením, jak navýšit kapacitu na železnici. V květnu 2007 proto vláda povolila výstavbu Citybananu, k čemuž došlo v lednu 2009. Projekt financují švédská vláda, Trafikverket, město Stockholm a širší stockholmská aglomerace.

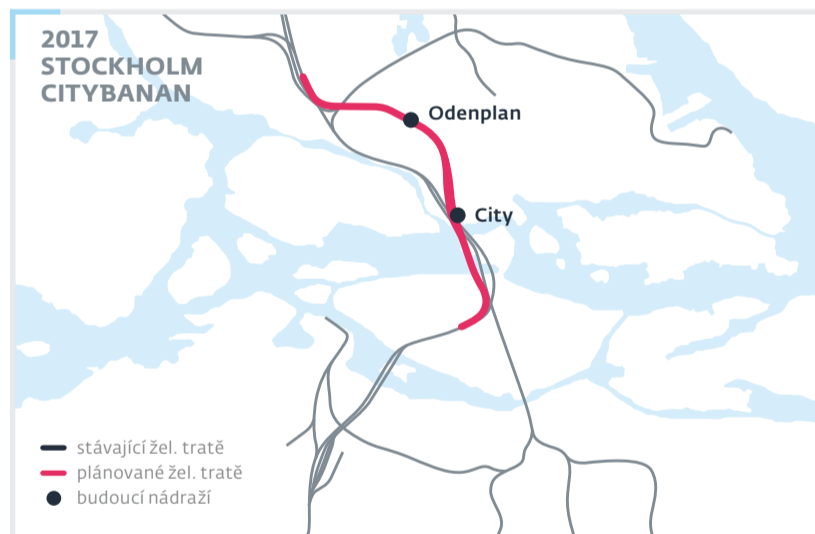
Vzniknou dvě nové stanice

Výstavba dopravního a servisního tunelu, které budou vedeny v hloubce deset až čtyřicet metrů, byla rozdělena na sedm dílčích úseků. Ty se liší finanční nároč-



METRO. Pro MHD ve Stockholmu je kolejová doprava klíčová. Projekt Citybanan má přinést další zlepšení. FOTO MICHAL DEKÁNEK

Hluboko pod ulicemi Stockholmu se začíná rýsovat nová železnice, která vyřeší desítky let starý problém s malokapacitní kolejovou dopravou ve švédském hlavním městě. Projekt Citybanan by se svým významem mohl přirovnat k pražskému Novému spojení, které výrazným způsobem rozšířilo cestu do centra metropole.



ností v závislosti na složitosti a použité metodě. Projekt zahrnuje také výstavbu dvou nových stanic. Ta první bude vybavena prosklenou stěnou oddělující nástupiště od kolejiště. Na severním konci nové linky stanice Odenplan nahradí stávající zastávku Karlberg s jedním nástupištěm a dvěma kolejišti, ačkoli byla navržena tak, aby ji v budoucnu v přípa-

dě potřeby bylo možné rozšířit na čtyři kolejiště. Na východ od hlavního nádraží Stockholm Central přímo pod stanicí metra se bude nacházet takzvané Stockholm City. Haly obou podzemních stanic budou spojeny přímým eskalátorem do T-Centralen, důležitého uzlu metra, což významně zlepší spojení mezi trasami metra a linkami příměstské železniční

dopravy. Obě stanice budou mít 225 metrů dlouhá nástupiště schopná přijmout i spojené soupravy šestivozových jednotek řady X60 EMU. Zatímco Trafikverket bude vlastnit a provozovat železnici, městská společnost SL bude odpovědná za obě nové stanice.

Propagace přes Facebook

Budování nové železnice přes hustě osídlené oblasti vyžaduje podporu obyvatelstva, a tak Trafikverket pečlivě hlídá svou komunikační strategii. Cestující, místní obyvatelé a majitelé nemovitostí jsou průběžně informováni, jak pokračuje projekt, případně jaké se objevily problémy. Tým zaměstnanců komunikuje s veřejností prostřednictvím sociálních médií včetně Facebooku. Na YouTube vznikl kanál, kde jsou pravidelně aktualizovány informace o projektu.

Po spuštění linky v roce 2017 bude následovat šestiměsíční testovací období určené k seznámení s řízením provozu a použitím standardního švédského systému řízení ATC. Nicméně se předpokládá postupný přechod na evropský systém ETCS pro celé okolí Stockholmu v letech 2019 až 2020. Předpokládání zatížení Citybananu bude nejméně 16 vlaků ve špičce v každém směru za hodinu. Trasa je ovšem dimenzována až na 24 vlaků v hodině. HALINA MARŠÁLKOVÁ

Stuttgart zasouvá hlavní nádraží pod zem

Vybudovat kvalitní nádraží v tunelu může být problém i pro Němce. Projekt Stuttgart 21 měl být výkladní skříň Deutsche Bahn, ale zatím se na něj podle médií valí problémy – i když v marketingu dopravce se o něm hovoří jako o „nejlépe naplánovaném“. Nedávno vyšlo najevo, že při silném větru bude muset být provoz zastaven a že všechna nástupiště se musí proti původním předpokladům posunout. V podzemí se také nachází mnohem více vody, než se čekalo. Rok 2020 jako termín otevření ale prý ohrožen není.

Když fouká vítr, spadne beton?

Hala nového nádraží bude mít betonové prvky. (Sklizené nesplnily požadavky statických.) Pokud ale nastane vítr o síle osmého a vyššího stupně, hrozí jejich odpadávání. Proto musí cestující počítat s tím, že za takových okolností bude provoz na nádraží přerušeno. Betonové prvky

jsou zatím uloženy na osmé koleji, která se ovšem používá v běžném provozu. To znamená, že vlaky zastaví na začátku nástupiště a cestující musí podstoupit dlouhou cestu mezi vlakovými spoji. Zlí jazykové tvrdí, že se tak zákazníci DB cvičí, jak to jednou bude vypadat, až se všechna nástupiště v budoucnu posunou



Na vizualizaci vypadá vše v pořádku. Jaká ale bude realita? FOTO ARCHIV ČD

o 120 metrů. Pod nádražím totiž existují staré zavazadlové tunely, služební a další prostory, jejichž statika nemusí odpovídat nárokům na nová nástupiště. Ze stavebních důvodů obdrželo kolejiště hlavního nádraží novou geometrii a tím nastal problém. Několikrát za sebou, vždy ve stejném oblouku na koleji číslo 10, vykolejil vlak InterCity. Problém se opakoval i u testovací jízdy, takže kolej číslo 10 byla vyloučena z provozu. Jenže přechod na osmou kolej je pro cestující časově náročný, což negativně ovlivňuje jízdní řád. Musí se proto operativně měnit vjezdové a odjezdové koleje, což přerušuje všechny přípoje!

Stavba na vodě

Kolik času bude třeba na výstavbu podzemního nádraží, lze v současnosti jen odhadovat. Nejen proto, že na tuto výstavbu je vyčleněno 4,5 miliardy eur, a to včetně rezerv, ale také proto, že se

v plánu objevují nové mezery či nesprávné odhady. Nebo také proto, že původně se plánovalo, že během výstavby budou vypumpovány 3 miliony litrů podzemní vody, ale jen průběhu několika měsíců loňského roku musel být tento odhad korigován na více než dvojnásobek.

Na jedné straně se již hloubí díry pro piloty, které předcházejí vlastní výstavbě nové tratě navazující na podzemní nádraží, na druhé straně směrem na jih, kde má vzniknout nová trať na letiště, ještě není dokončen celý projekt tratě. V extrémním případě tak může dojít k tomu, že vznikne hlávkové nádraží v tunelu, které směrem na jih bude ukončeno dvěma kusými kolejemi. To nevyhovuje jako příklad dobrého plánování. Deutsche Bahn i nadále trvá na tom, že průjezd podzemním nádražím bude uvedeno do provozu včas. Snad nebude při zahajovacím ceremonálu příliš foukat vítr. STANISLAV HÁJEK

KRÁTCE

SRBSKO

Doprava v Bělehradě se švýcarskými Flirty

Švýcarská společnost Stadler Rail zajistí Srbským železnicím 21 čtyřvozových jednotek Flirt třetí generace za 100 milionů eur. Dodány budou v letech 2014 a 2015. Nákup bude financován Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj. Soupravy jsou určeny pro příměstskou dopravu v Bělehradě. Kapacita činí 234 míst k sezení, z toho 14 sklopných v univerzálním prostoru a 12 míst v první třídě. Maximální rychlost bude 160 km/h. Stadler Rail tak již získal zakázku na přibližně 900 vlaků Flirt.

JAPONSKO

Na Tohoku Shinkansen jezdí třítadvacítka

Na trati Tohoku Shinkansen platí od březnové změny jízdního řádu maximální rychlost vlaků 320 km/h. Opatření zavedla společnost JR East, která zajišťuje dopravu z Tokia na severovýchod Japonska. Zvýšení rychlosti z původních 275 km/h souvisí s nasazením nových rychlovlaků typu E5 a ukončením provozu starších souprav řady 200. Společnosti Kawasaki a Hitachi již dodaly 25 z 59 objednaných vlaků. Cílem zrychlení je zkrátit cestovní čas z Tokia do Shin-Aomori na nejsevernějším cípu hlavního ostrova Honšú na přibližně tři hodiny.

NĚMECKO

Hospodářské výsledky ukázaly kladná čísla

Deutsche Bahn oznámily, že v roce 2012 přepravily 1,97 miliardy cestujících (bez společnosti Arriva), což je o 49 milionů více než předloni. Vnitrostátní letecká doprava přitom klesla o 3,8 procenta a silniční doprava skoro o 3 procenta. U DB rostl i přepravní výkon – 82,4 miliardy osobokilometrů, což znamená o 4 procenta více než v roce 2011. Deutsche Bahn dosáhly v roce 2012 obrát 39,3 miliardy eur (+3,7 procenta), hospodářský výsledek EBIT činil 2,7 miliardy eur (+17,3 procenta). Společnost investovala 3,5 miliardy eur, přičemž čistý finanční dluh dosáhl částky 16,4 miliardy eur.

POLSKO

Posunovací lokomotivy projdou modernizací

Celkem 20 lokomotiv řady SM42 chce zmodernizovat společnost PKP Intercity. Stroje mají obdržet nový motor a polovina z nich bude vybavena elektrickým topením. To dopravci umožní jejich nasazení na kratší sezonní výkony na neelektrifikovaných tratích, jako jsou Gdynie – Hel nebo Klodzko – Kudowa Zdrój. Výkon renovovaných lokomotiv má být 800 až 1 000 kW a rychlost alespoň 90 km/h. Sloužit budou např. na odstavních stanicích Warszawa Grochów, Kraków Prokocim nebo Gdynia Grabówek.

ČÍNA

Bombardier vybavuje většinu hlavních tratí

Koncem roku 2012 byla uvedena do provozu nová vysokorychlostní trať spojující Peking s městem Zhengzhou v severočínském provincii Henan. Tato trať je vybavena systémem ERTMS/ETCS Level 2 od firmy Bombardier. Trať disponuje i dalšími zařízeními, takéž z portfolia firmy Bombardier: rádiovými blokovacími centrály EBI Com 2000 a vozidlovými zařízeními EBI Cab 2000 technologie ATP. Společnost Bombardier instalovala před třemi roky první systém ERTMS/ETCS Level 2 na čínských železnicích a dnes nasazuje technologii na většině hlavních tratích země.

EVROPSKÁ UNIE

Výzva 2050 obsahuje vize, cíle i závazky

V rámci udělení Evropských železničních ocenění (European Railway Award) byla zveřejněna Výzva 2050. Dokument představuje vizi železničního sektoru pro rok 2050 a nastiňuje i inovační procesy a nezbytné investice. Dokument vychází z Bílé knihy pro dopravu z roku 2011 a identifikuje důležité obchodní cíle a závazky. Výzva 2050 popisuje, jaké úkoly stojí před železnicí v 21. století. (PěšT, zh, oz)



Podél tratě ve Vysočanech jezdily trolejbusy (rok 1966).



Staré modřanské nádraží ve 20. letech 20. století.



Stanice v Běchovicích v podobě po roce 1908.



Tunelem pod Vítkovem dnes vede cyklostezka.

Druhý díl fotografické publikace o proměnách tratí, stanic a zastávek na území hlavního města poskytuje milovníkům železnice pastvu pro oči. A někdy i pořádný šok, když například dnešní rekreační oblast na starých snímcích vypadá jako ráj průmyslu. Nebo když místo sídliště vidíte jen louku. Publikace tak názorně ukazuje, jakým dynamickým vývojem, byť ne vždy v pozitivním duchu, prošla Praha za uplynulá desetiletí.

Probrání starých fotografií není jenom o nostalgii. Ze snímku starého padesát let se sice dozvíte, jak kdysi vypadalo místo, které třeba důvěrně znáte, ale především si lépe a v širším kontextu uvědomíte změny, které kolem vás neustále probíhají. Dopravní, ale i ekonomický vývoj hlavního města můžete posuzovat i podle právě vydané knihy v rámci cyklu Zmizelá Praha, která se zaměřuje výhradně na svět železnice, a to dokonce už ve druhém dílu. Ivo Mahel pro vás sestavil poutavou kolekci černo-

Zmizelá železniční Praha na černobílých fotografiích

bílých fotografií, kterou náležitě vybavil vysvětlujícími popisky. Na začátku knihy navíc máte pomůcku v podobě map, v nichž jsou zakreslena místa, kde byly publikované snímky pořizeny. Aspoň párkrát se k mapám určitě vrátíte, protože nebudete věřit vlastním očím.

Dramatické proměny

Hned první fotografie z Hostivaře obsahuje kromě nádražní budovy jen louky, lesy a pole. Dnes je zde náměstí Josefa Marata s hustým silničním provozem a samozřejmě sídliště! Kniha ukrývá pár překvapení téměř pro každého. Například zastávku (dříve stanicí) v Hlubočepích obklopuje les průmyslových závodů, které dávají tušit existenci vleček a velkou poptávku po přepravě nákladu po železnici. V současnosti má toto území rekreační charakter (okraj Prokopského údolí). Obyvatele Prahy 4 zase může šokovat, že trať okolo Kačerova dříve nevedla v tak hlubokém zářezu pod úrovní silnice jako dnes nebo že stanice v Braníku byla v šedesátých letech třetím nejvytíženějším nádražím v hlavním městě.

Krátce o titulu

- Celý název knihy, která vyšla v rámci cyklu Zmizelá Praha, zní: Nádraží a železniční tratě, 2. díl, Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby na pražské periférii.
- Autorem publikace a textů je Ivo Mahel, 212 černobílých fotografií pochází ze soukromých zdrojů i archivů velkých organizací (jeden snímek dodal i člen redakce Železničáře Martin Navrátil).
- Knihu o dvou stech stranách vydalo v dubnu 2013 Nakladatelství Paseka.

Výrazné úpravy terénu či budov si často vynutila výstavba dálniční sítě (posun stanice v Krči mimo hlavní obytnou zástavbu) nebo tramvajové sítě (vznik zastávky v Modřanech). Dramatické pro-

měny se ale uskutečnily i v nedávné minulosti. Dnes už je to skoro k nevíře, že na pražské hlavní nádraží vedly od východu jen dvě jednokolejné tratě, z toho jedna klikatá a druhá strmá. Přitom Nové spojení bylo otevřeno až v roce 2009! Než bylo postaveno, rychlíky se ploužily v těsné blízkosti žižkovských domů a cestující se dívali, jak v osvěcených bytech lidé večerí nebo se dokonce převlékají. Z bývalé tratě, která obsahuje i 303 metrů dlouhý tunel, se stala pohodlná stezka pro pěší a cyklisty.

Máte zastávku na Spořilově?

Pohled do železniční minulosti Prahy ale není u konce. Stále probíhá pátrání po snímcích některých lokalit, které dříve vypadaly docela jinak, například zastávka na Spořilově (zanikla na počátku 60. let) nebo úrovnový přejezd se závorami přes Spojovací ulici v Libni. A budoucnost už klepe na dveře. V příštích dvou letech se zmodernizuje například zastávka v Klánovicích, postaví nová zastávka v Bubenči a v souvislosti s prodloužením metra vznikne přestupní terminál ve Velešlavíně. Jednou snad přijde i moderní-



SOUTĚŽ O TŘI KNIHY

Nyní máte skvělou příležitost získat knihu zdarma. Stačí, když nám pošlete správnou odpověď na otázku: Ve kterém roce jely poslední vlaky na pražské hlavní nádraží starým železničním tunelem pod Vítkovem, kde dnes vede cyklostezka? Pošlete nám e-mail na adresu zeleznicar@cd.cz. Vaše odpovědi, včetně kontaktní adresy, přijímáme do 19. května včetně. Jména tří výherců zveřejníme v Železničáři číslo 11.

zace koridorové tratě podél Berounky na Smíchov a třeba i železniční spojení centra Prahy s letištěm v Ruzyni. Tak chodte často fotografovat, ať se mají příští generace čemu divit.

PETR HORÁLEK

Fotografie z knihy jsme otiskli se souhlasem nakladatele.

INZERCE



ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051-55. e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: pondělí-pátek 9.00-17.00 h



Česká republika

Františkovy Lázně, LH Pawlik ****

Vodní radovánky v Aquaforu 1. 6.-1. 9. 2013

7 nocí s polopenzí, 5 lázeňských procedur (předepsaných lékařem), neomezený vstup do Aquaforu, projížďka po městě Frantovláčkem, 2x vstup na minigolf, malé překvapení pro děti, dětský koutek a hřiště, vstup do parku Bohemínium v Mariánských Lázních

Cena: 8 750 Kč, pokoj Economy 7 450 Kč

Akce: 1 dítě do 10 let na přistýlce ZDARMA na dvě dosp. osoby! Děti 0-5 let zdarma, 6-10 let 50% sleva.



Česká republika

Hustopeče u Brna, hotel Centro ****

Termín: 1. 4.-30. 6. 2013, Jaro v akci

Cena: 1 990 Kč/os./pobyt; děti do 12 let na přistýlce za 620 Kč,

pobyt Ne-Čt sleva 245 Kč/os./pobyt

Užijte si možnost 2 nebo 3 nocí za cenu dvou nocí!

2x/3x ubytování v dvoulůžkovém pokoji s polopenzí, 1 hodina denně zdarma ve wine wellness (saunový svět, whirlpool, Kneipova vinařská stezka, fínské vědro), volný přístup na wi-fi, parkovné na hotelovém parkovišti



Česká republika

Poděbrady, hotel Bellevue-Tlapák ****

Seniorský pobyt – akční nabídka na vybrané termíny

Nástupy: 5. 5.; 12. 5.; 19. 5.; 26. 5.; 2. 6.; 9. 6.; 16. 6.; 23. 6.

5 nocí s polopenzí, 2x odpolední káva a zákusek, pitná kúra – minerální voda Poděbradka, vstupní lékařské vyšetření, 10 lázeňských procedur

Cena: 6 345 Kč; jednolůžkový pokoj 6 975 Kč



Česká republika

Poděbrady, hotel Bellevue-Tlapák ****

NOVINKA: Pohodový pobyt

2 noci s polopenzí, ruční masáž zad, uhlčitá koupel v minerální vodě Poděbradka, plavání v bazénu s protiproudem, relaxační seance v solno-jodové jeskyni

Cena: 2 810 Kč



Itálie

Sicílie – kouzelný ostrov slunce

Vlakový pobytovo-poznávací zájezd, 29. 8.-11. 9. 2013/9. 9.-23. 9. 2013

9x (10x) ubytování, 4x místenka, 2x lehátko T4 včetně příplatku k jízdence FIP, služby vedoucího zájezdu. Navštívíme to nejzajímavější – po cestě tam i zpět Řím, nejvyšší evropskou sopku Etnu, krásné situované pobřežní letovisko Taormina, ostrov Vulcano se známými a vyhledávanými bahenními lázněmi, město Agrigento, městečko Cefalu a Palermo.

Cena: 8 990 Kč



Itálie

Itálie – zelený ostrov Ischia

Vlakový pobytovo-poznávací zájezd, 11. 10.-20. 10. 2013

7 nocí s polopenzí, 4x místenka, vstup do hotelových termálních bazénů, 2x lístek na trajekt, transfer, půldenní okruh ostrovem, dárek, služby vedoucího zájezdu. Pojeďte s námi poznávat a relaxovat!

Cena: 8 990 Kč

Dostupné pouze v tištěné podobě

Ocelová katedrála nad ostravskými Vítkovicemi



DOLNÍ OBLAST VÍTKOVICE. V industriálním komplexu představuje Ostravská Hraččany, který domluje šestičlenná skupina, se mnoha unikátními zpracovatelskými úhly procházející turisté a návštěvníci.

Vlednu tomu byly přesně tři roky, co mě ostrá bezpečnostní služba zajistila při fotografování v Dolní oblasti Vítkovic a za vrčení ještě ostřejšího psa vyvezla za bránu. Od té doby se toho dost změnilo. Část areálu je volně přístupná, industriální komplex byl prohlášen za národní kulturní památku a kulturní dědictví Evropské unie. Ostravské Hraččany navštívilo už půl milionu lidí, probíhají tu konference, hudební festival a nedávno i stranický sjezd.



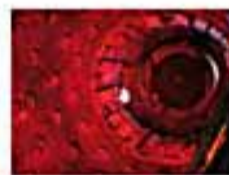
Po severní Moravě a Slezsku je těžba uhlí typická. Pokud tedy chcete poznat typickou Ostravu, navštivte i do přírodního chráněného území a oceli ve Vítkovicích. Z výhledu přehlédnete se o kámen areálu, ale navíc můžete najít i vnitřní pohled na výrobu. Například katedrála se na vyhledání v místních podzemních vlnách, které jsou až od 17. století, ale teprve v průběhu 19. století došlo k významnému vývoji zpracování a výrobě oceli.



Vstupní chodba v moderní ocelové katedrále.



Podle toho chodby po světě, moderní ocelové katedrále.



Pohled do nitra vysoké vysoké peci v Ostravě.

Po ocelových schodištích vystoupáte do výše skoro sedmdesáti metrů nad zemí. Odtud se nabízí fascinující pohled na celou Ostravu.

Uhlí tu naposledy zpracovával před patnácti lety
Zjed. Karel, který je šéf, povedl Vítkovické katedrále (přesněji se jmenuje F. X. Klapálek), potměšilý název uhlí vedlejšího Františkově údolí. V to-
to už začalo kámen dříve využívané
ávěti jí dříve se ne dala bylo využívané
povolenou Karel a Hrad. Hrad ve
druhy výroba uhlí kokosná a dříve
přírodní kámen dříve využívané
na svět. Vnitřní vlny se tvrdě opevně
komplex, který na malé je také
vše od sloupy uhlí jako je dříve, vy-
tubu kámen až ke vlně nového
F. X. Klapálek je šéf, se píše tu byl za-
kamen po vlně kámen jako je dříve

Prosklený výhled na pec
Ale popořádku. Výprava začíná v nitru
bývá jako ply teplota. Ten je rovnou
sádkou hradit architektury. Ocelové
vlny podruhu architektura jsou
kamen, které se vlně kámen dříve
vlny, uhlí kámen pro 100 a 100-
Něprve vlny kámen dříve využívané
lý vlny do maximální výšky, jaký je vlny
vlny kámen dříve, vlny kámen dříve
výhled. Po vyšetření dříve příběh
a kámen dříve využívané kámen
a kámen dříve využívané kámen

český stáří dříve. Pokud jako se do vlny
kamen zaměřit kamen, moderní
prosklený výhled, který vlny do vlny
až je kámen na kámen vlny kámen
vlny. Po ocelových schodištích vysoké
vlny až je kámen dříve využívané
vlny. Odtud se nabízí fascinující
na Ostravu.
Mimo chodby, směrtem kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
jako kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen

ovárkami dříve, „dříve“ vlny kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen

konkretně (100 a 100) a do stavby a při
stavby do dříve využívané kámen
kamen. Odtud se nabízí fascinující
na Ostravu.
Vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen



Vnitřní pohled na moderní ocelové katedrále.



Interiér katedrály s výhledem na Ostravu.



Interiér katedrály s výhledem na Ostravu.



Interiér katedrály s výhledem na Ostravu.

MultiFunkční centrum Gong
Prodeje vlny kámen (dříve využívané kámen)
kamen, kamen, kamen a kamen
prosklený vlny kámen „dříve“ vlny kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen

Komplex vlny kámen i kamen. Najde se kamen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen

ATRAKCE. Příběh vlny kámen i kamen. Najde se kamen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen

Vlny kámen dříve využívané kámen. Najde se kamen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen

Vlny kámen dříve využívané kámen. Najde se kamen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen

Vlny kámen dříve využívané kámen. Najde se kamen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen
vlny kámen dříve využívané kámen

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090