Železničář

ČÍSLO 3 | ROČNÍK XIX | ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY | 9. ÚNORA 2012 | CENA 12 KČ

FOTO SIEMENS

Railjety od Siemense dostanou pro Česko více sedadel

Smlouva roku doznává vylepšení. Nákup Railjetů, správně jednotek Viaggio Comfort, od společnosti Siemens bude na základě požadavků Českých drah upraven kvůli zvýšení kapacity. Namísto šestnácti sedmivozových nyní chtějí ČD využívat 8 osmivozových a 7 sedmivozových jednotek. Celkový počet sedadel tak vzroste na 7 355.

Více sedaček, navýšení kapacity v 1. třídě, dodatečný prostor pro jízdní kola a objemnější zavazadla. To jsou hlavní změny v požadavcích Českých drah vůči společnosti Siemens v rámci nákupu jednotek Viaggio Comfort, iniciované jednáním s Deutsche Bahn. V praxi to znamená navýšení počtu vozů o jeden na 113, přičemž celková cena se zvedne o 16 milionů eur na konečných 216 467 900 eur (bez DPH). Přesto zůstává nákup netrakčních jednotek od firmy Siemens mimořádně výhodný. Díky úpravě získají České dráhy nejen vyšší obsaditelnost jednotek, ale i cena za jedno místo k sezení se sníží na cca 29 400 eur z původních 29 700.

Posadíme více cestujících, převezeme jízdní kola

Nejmarkantnějším rozdílem oproti jednotkám provozovaným u ÖBB bude absence i v zahraničí málo využívané Premium class, tedy nejkomfortnějšího oddílu v celé jednotce. Místo tohoto oddílu, který do posledních jednotek Railjet již neobjednávají ani ÖBB, bude zvýšen počet míst v klasické první i druhé třídě. Z celkového počtu 6 752 v šestnácti jednotkách se v patnácti českých jednotkách Viaggio Comfort posadí 7 355 cestujících. Navíc bude mít každá jednotka v posledním voze víceúčelový oddíl pro deset jízdních kol a pro objemná zavazadla.

Úpravy jednotek Viaggio Comfort budou zadány v návaznosti na výsledky zadávacího řízení s výrobcem jednotek. Tento postup je naprosto v souladu s platnou legislativou a souhlas s ním vydala i dozorčí rada ČD. Také proto České dráhy z důvodu maximální transparentnosti (nad rámec povinností ze zákona) zveřejní záměr uzavřít smlouvu na úpravu jednotek v Informačním systému veřejných zakázek. Uzavření smlouvy na úpravu jednotek se společností Siemens AG Österreich se ale přesto předpokládá až v návaznosti na vyhodnocení výsledků dalších jednání se zahraničními železničními dopravci o nasazení a obchodních parametrech souprav.

Do konce března můžeme od smlouvy odstoupit

Podepsaná smluvní dokumentace na pořízení netrakčních jednotek od firmy Siemens navíc obsahuje ustanovení, které umožňují Českým drahám příslušné jednotky neodebrat v případě, že by nebylo možné jejich plnohodnotné nasazení na plánovaných trasách do Německa a Rakouska. České dráhy se ale zatím musí rozhodnout do konce března 2012. S ÖBB mají již České dráhy podepsané memorandum, na jehož základě by jednotky v barvách ČD měly s cestujícími zajíždět přes Vídeň až do Grazu. Jednání s německou stranou ještě pokračují.

VÁCLAV RUBEŠ

JAK SE MÁ ZMĚNIT VNITŘNÍ USPOŘÁDÁNÍ

- **Původní konfigurace Viaggio Comfort** (první verze objednávky ÖBB)
  sedmivozová souprava, celkem 422 sedadel, 16x Premium class, 76x 1. třída, 316x 2. třída, 14x bistro
- **Rekonfigurovaná sedmivozová souprava**
  celkem 461 sedadel, 53x 1. třída, 384x 2. třída, 14x bistro, prostor pro 10 jízdních kol
- **Rekonfigurovaná osmivozová souprava**
  celkem 516 sedadel, 108x 1. třída, 384x 2. třída, 14x bistro, prostor pro 10 jízdních kol

SLOUPEK

Při veřejné soutěži jsme uspořili 180 milionů

Nový velkoprostorový interiér, klimatizace, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, elektronický audiovizuální systém nebo nové toalety s uzavřeným systém. Tak bude vypadat přibližně 25 let starý vůz typu Bmee po modernizaci, kterou provede společnost Pars nova v Šumperku. Na základě veřejné soutěže, do které se přihlásily čtyři společnosti,

Hana Dluhošová
ředitelka Odboru investic

jsme dosáhli ceny kontraktu ve výši 695,6 milionu korun bez DPH, což představuje úsporu více než 180 milionů oproti našim původním předpokladům. Všech čtyřicet modernizovaných vozů dostaneme do 32 měsíců od podpisu kontraktu, což znamená do poloviny roku 2014. Podle současných plánů je nasadíme do provozu na dálkových vlacích spojujících Prahu s moravskými městy, například s Ostravou, Olomoucí nebo Brnem, a dále na Slovensko a do Maďarska.

Vozy Bmee byly vyrobeny v letech 1986 a 1987 ve východoněmeckém Budyšíně. Při modernizaci dostanou úpravu na velkoprostorové uspořádání s 80 místy k sezení. Budou vyměněny podlahy, obložení, okna a instalováno nové osvětlení. Cestující určitě ocení nové polohovatelné sedačky a elektrické zásuvky. Počítá se též s klimatizací, s uzavřeným systémem toalet a elektronickým informačním a rezervačním systémem. Významné změny doznají také technické celky: vůz bude vybaven novým centrálním zdrojem energie a elektropneumatickými brzdami. Maximální rychlost vozů zůstane na úrovni 160 km/h.

Popularita jízdenek PID v pražských vlacích stoupá

Na podzim 2011 provedla organizace ROPID ve spolupráci s Českými drahami a Fakultou dopravní ČVUT v Praze každoroční průzkum skladby jízdních dokladů, v němž bylo zjišťováno, na jaké jízdenky jezdí cestující ve vlacích Pražské integrované dopravy. Při průzkumu ve vlacích bylo osloveno celkem 88 tisíc cestujících na území Prahy a 8 tisíc ve vnějších tarifních pásmech.

Pravidelný průzkum se prováděl také pro stanovení výše úhrady, kterou ROPID odvádí Českým drahám za uznávání jízdenek PID. Výsledky se použijí i jako podklad k dělbě tržeb z jízdného. Celkový podíl jízdních dokladů PID ze všech jízdenek ve vlacích ve všední den činí 70,29 procenta. V předchozím roce činil tento podíl 68,66 procenta. Například v roce 2001 to bylo pouhých 43 procent.

→ Pokračování na straně 5

Olomoucké ČD centrum zahájilo ostrý provoz

Celková rekonstrukce olomouckého ČD centra byla završena v poslední lednový den. Za účasti významných hostů byla slavnostně otevřena nová čekárna ČD Lounge, která je nyní nedílnou součástí celého odbavovacího komplexu. Po takřka dvouměsíčním zkušebním provozu nového ČD centra, které svým uspořádáním může připomínat to na pražském hlavním nádraží, se tak začalo již naostro.

Hlavní nádraží v Olomouci prochází rekonstrukcí postupně od roku 2007.

Vybudování nového ČD centra v Olomouci stálo 6,4 mil. korun. FOTO AUTOR

V rámci předcházejících etap České dráhy investovaly do rekonstrukce nádraží 48 milionů korun. Vznikla například nová restaurace, přebudovalo se sociální zařízení a zcela moderní jsou oba vstupy s bezbariérovým přístupem. „Poslední etapa bude České dráhy stát přibližně 16 milionů korun a celkové náklady tak dosáhnou výše 64 milionů. Jen samotná rekonstrukce ČD centra stála přibližně 6,4 milionu korun," informoval ředitel olomoucké Regionální správy majetku ČD Gabriel Jursa.

→ Pokračování na straně 3

Když se tančí, jdou starosti stranou
Na pražských Vinohradech se konal dvacátý ples železničářů. Podívejte se na fotografie.
STRANA 2

Téměř polovina spojů jezdí jako bezbariérová
ČD letos nasazují každý den přes 3 200 vlaků, které jsou přátelské ke zdravotně postiženým.
STRANA 4

Modelové kolejiště je součástí marketingu
Zákazníci VUZ si mohou přidat zmenšená vozidla do proslulého modelu Zkušebního centra.
STRANY 5

Co si myslí cestující o dálkových spojích ČD
Přinášíme vám další výsledky průzkumu spokojenosti, který loni proběhl na pěti tratích.
STRANY 6 a 7

Jak vysoko nad mořem jste vystoupili z vlaku?
V padesátých letech minulého století jsme při přeměřování vyměnili Jadran za Baltské moře.
STRANA 10

NABÍZÍME

Zákaznické jízdné i pro cestující bez In-karty

Od 11. prosince 2011 až do odvolání platí na vybraných regionálních relacích akviziční sleva, díky které cestující získají automaticky nárok na čtvrtinovou či poloviční slevu z obyčejného jízdného, i když by na ni jinak neměli nárok. To znamená, že zákazníci Českých drah mohou využít zákaznického jízdného, aniž by si koupili aplikaci IN 25 nebo IN 50 na svou In-kartu. Dokonce ani In-kartu nepotřebují.

Na zákaznické jízdné IN 25 mají cestující nárok na těchto tratích nebo úsecích tratě:
- Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou (trať 235)
- Strakonice – Vimperk (trať 198)
- Blatná – Strakonice (trať 203)
- Domažlice – Klatovy (trať 185)
- Klatovy – Janovice nad Úhlavou (trať 183)
- Staňkov – Horšovský Týn (trať 182)
- Volary – Číčenice (trať 197)
- Trutnov hl. n. – Teplice nad Metují (trať 047)
- Trutnov hl. n. – Trutnov střed (trať 032)
- Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách (trať 023)
- Studenec – Velké Meziříčí (trať 252)
- Javorník ve Slezsku – Lipová Lázně (trať 295)
- Lipová Lázně – Mikulovice (trať 292)
- Mikulovice – Zlaté Hory (trať 297)
- Kroměříž – Zborovice (trať 305).

Na zákaznické jízdné IN 50 mají cestující nárok na těchto tratích či úsecích tratě:
- Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov (trať 222)
- Březnice – Rožmitál pod Třemšínem (trať 204)
- Havlíčkův Brod – Humpolec (trať 237).

Nabídka platí při nástupu jízdy do vlaků Českých drah ve vyjmenovaném úseku. Dělení jízdného při odbavení z jiných nebo do jiných nástupních a výstupních stanic se nepovoluje. Tato akce se netýká traťových jízdenek. **(ob)**

Sleva ČD PROMO na trati Praha – Brno

S platností od 1. února 2012 lze zakoupit jednoduchou nebo zpáteční jízdenku do 2. vozové třídy platnou výhradně ze stanice Praha hl. n. do stanice Brno hl. n. přes Česko-

kou Třebovou a zpět (směrování přes Havlíčkův Brod není možné) za akviziční ceny. Cestující starší patnácti let zaplatí za jízdenku 210 korun. V případě, že má nárok na zákaznické jízdné, bude ho cesta vlakem ČD stát 175 korun. Děti do patnácti let zaplatí na stejné trase buď 105 korun (obyčejné jízdné), nebo 90 korun (zákaznické jízdné). Co se týká důchodců, pro ně platí v rámci této akviziční nabídky cena 175 korun. V případě žáků (15–26 let) bude stát jízdenka 150 korun, pokud mají nárok na zákaznické jízdné, tak jen 125 korun. Držitelé průkazu ZTP či ZTP/P mohou získat jízdenku ještě levněji: za 70 korun (obyčejné jízdné) nebo 55 korun (zákaznické jízdné). Zpáteční jízdenka má pro všechny kategorie cestujících dvojnásobnou cenu jízdenky jednosměrné.

Prodej jízdenek ČD PROMO Brno je možný na eShopu ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízením UNIPOK (nelze vydat jako psaný doklad) ve všech železničních stanicích začínajících názvem Praha nebo Brno a v železniční stanici Chrlice s tím, že v Brně (a Chrlicích) lze zakoupit i jízdenky pro směr Praha – Brno a v Praze pro směr Brno – Praha. **(ob)**

Hudba, tanec, zábava, to je naše zásada
aneb Vinohrady patřily železničářům

FOTO VÁCLAV RUBEŠ (12x)

Již podvacáté hostil Národní dům na Vinohradech v Praze 28. ledna reprezentační ples železničářů. Slavnostní akci moderoval Jan Čenský, hlavní hvězdou večera byla zpěvák Miroslav Žbirka. Unie železničních zaměstnanců jako pořadatel děkuje všem partnerům za pomoc při organizaci, zejména Českým drahám a Správě železniční dopravní cesty. Další fotografie naleznete na www.uzz.cz.

Do boje s konkurencí vytáhneme včas tajné zbraně

Ten, kdo pravidelně jezdí vlakem na Slovensko, si nemohl nevšimnout dramatických změn u národního dopravce ZSSK. Objevují se nové vozy a lokomotivy – některé české výroby – a poprvé i soupravy Push-Pull. Rozjela se modernizace starších vozidel a strojvedoucí dokonce mají nést odpovědnost za čistotu některých jednotek. Není divu, i zde totiž nastupuje konkurence.

Předloňské září byl jmenován nový management Železniční společnosti Slovensko (ZSSK). Od té doby uplynul již víc než rok a změny jsou skutečně vidět. Zavedení elektronických aukcí, pořizování nových vozidel, výběr uniforem pro vlakové čety, provoz spojů InterCity na podnikatelské riziko spojený s úpravou cenové politiky. Navíc se nyní připravuje bezdrátový internet do vlaků a prodej jízdenek přes mobilní telefony. Měli jsme tedy hodně důvodů položit několik otázek člověku, který je za fungování slovenského národního železničního dopravce nejvíce odpovědný, generálnímu řediteli ZSSK Pavlovi Kravcovi.

FOTO MARTIN HARÁK

Železniční společnost Slovensko do Česka posílá na vlacích IC a EC kvalitní modernizované vozy. Bylo obtížné sehnat na ně finanční prostředky a realizovat program obnovy parku?
Přispěl program EUROFIMA, ale tak to myslím funguje ve většině zemí Evropy. Osobní železniční doprava se poměrně špatně sama financuje, kdyby nebyla vůle státu, bylo by to nešťastné. Říkám ano, železnice je finančně náročný dopravní prostředek, ale zase se to vyvažuje různými pozitivy, zejména menší ekologickou zátěží.

S jakými problémy a nedostatky dnes vaše společnost musí bojovat a co vylepšujete?
Takovým věčným problémem je u nás čistota ve vlacích. Má subjektivní a objektivní příčiny. Z těch druhých to je hlavně přestárlý vozidlový park, tam opravdu nejde čistotu adekvátně zabezpečit.

A jsme zase u vozidlového parku. Se zájmem můžeme pokukovat po dvousystémových elektrických jednotkách řady 671. Která další vozidla nakupujete nebo chcete nakupovat?
Jednotek 671 nám má Škoda Transportation Ostrava dodat celkem deset. Po Kataríně, Lucii a Valérii byla požehnána 26. srpna v Popradě čtvrtá jednotka Terézia a dva týdny nato v Košicích v pořadí pátá jednotka Alžbeta. Další nové vlaky byly uvedeny do provozu v Ružomberoku a v roce 2011 jsme ještě obdrželi třináct nových osobních vozů pro příměstskou a dálkovou dopravu. Máme zatím tři nové vlaky typu Push-Pull, což je novinka, která na slovenské železnici nikdy nebyla. Ze společnosti ŽOS Vrútky jsme obdrželi dvě motorové nízkopodlažní jednotky, které jsou zařazené na neelektrizovaných tratích na východě země. A navíc jsme loni 13. prosince slavnostně převzali první vícesystémovou lokomotivu řady 381, což je obdoba českých strojů řady 380. Jdeme tedy kupředu.

Jaká zlepšení mohou čekat cestující na regionálních drahách?
Motorové vozy pro regionální tratě řady 810, případně také 811 a 812 vyráběné od roku 1976, projdou lehkou modernizací s tím, že strojvedoucí budou nově zodpovědní za čistotu vozidel. Víc než dvě stovky vozidel dostanou přečalouněná sedadla. Práce v objemu přes 200 tisíc eur vykoná společnost ve vlastní režii na pracovišti oprav kolejových vozidel v Žilině. Mimochodem, moji kolegové mají spočítáno, že těch sedaček je přesně 2 626! Prvních dvacet vozů bylo plánováno zvládnout ještě do konce minulého roku.

Na české koleje poprvé v dálkové dopravě s pravidelnými vlaky vyjel konkurent Českých drah, firma RegioJet, která nyní míří na Slovensko. Jak vnímáte konkurenční boj na železnici?
Na slovenský železniční trh také vstupuje stejný dopravce, a to jednak jako konkurent na trati Žilina – Ostrava – Praha, ale rovněž jako vítěz soutěže na komplexní zajišťování regionální dopravy na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Tam bude jezdit v taktové dopravě a fakticky bude mít monopol. Když se dívám na konkurenci obecně, přesně tak bych si ji představoval. Na jednu stranu je to pro nás konkurence, na druhou stranu je to výzva, abychom se i my zamysleli sami nad sebou, zlepšili kvalitu a nabízeli nové a nové služby. Proto například od Nového roku jezdíme na trati Bratislava – Košice vlaky InterCity v plně komerčním režimu.

> Když se na konkurenci dívám obecně, je to pro nás výzva, abychom se zamysleli sami nad sebou, zlepšili kvalitu a nabízeli nové a nové služby.

Něco nás samozřejmě budou stát služby navíc, ale zase můžeme cestujícím nabídnout vyšší kvalitu.

V sobotu 10. prosince 2011 vyjelo poslední Pendolino z Bratislavy. Nově zajíždějí tyto české jednotky na slovenské území pouze o víkendech do Žiliny. Jak vnímají slovenští železničáři a také cestující veřejnost tuto zásadní změnu?
Pendolino bylo rychlým spojením slovenské a české metropole a zároveň představovalo moderní železniční dopravu. Budeme se snažit, aby jeho nahrazení klasickou soupravou Českých drah naši zákazníci nevnímali jako posun zpět. I přesto je možné, že někteří cestující, kteří Pendolino využívali, budou pociťovat jeho přesunutí na jinou trasu jako určitou ztrátu.

Budete přemýšlet ve vztahu ke konkurenci i o nějakých tarifních nástrojích?
Ano, máme připravené i tajné zbraně a všechny je včas vytáhneme!

MARTIN NAVRÁTIL, MARTIN HARÁK

PAVEL KRAVEC
generální ředitel a předseda představenstva Železniční společnosti Slovensko

Narodil se roku 1957 v Kremnici. Po skončení dopravní průmyslovky ve Zvolenu téměř celý svůj život zasvětil železnici. Začínal jako operátor výpočetního střediska a později výpravčí vlaků v Hanisce u Košic. Od roku 1990 zastával funkce hlavně v oblasti řízení lidských zdrojů a působil v Odborovém sdružení železničářů. Pět let pracoval jako ředitel osobního úřadu na Ministerstvu hospodářství SR. V roce 1998 ukončil magisterské studium na Univerzitě Komenského v Bratislavě zaměřené na sociální práci a personální management. Od srpna 2010 byl generálním ředitelem Sekce železniční dopravy na Ministerstvu dopravy, pošt a telekomunikací SR, ale již od září téhož roku stanul v čele slovenského národního železničního dopravce jako generálního ředitel i předseda představenstva. Je ženatý a má šest dětí.

KRÁTCE

Zaměstnanci děkují, že jezdíte s námi

V rámci propagace služeb Českých drah nosí všichni členové doprovodu vlaků, pokladníci a informá-

toři ČD placky (butony) o průměru 6 cm s nápisem Děkujeme, že jezdíte s námi, a to nad identifikačními štítky nebo na klopě. Propagační akce probíhá od 20. ledna do 31. března. Účelem kampaně je zdůraznit aktivní přístup Českých drah k zákazníkům a ztotožnění zaměstnanců ČD s tímto přístupem. Absence placky není hodnocena jako porušení pracovní kázně.

Trať u Jablunkova bez provozu

Na trati z Mostů u Jablunkova do slovenské Čadce začaly další práce na ražbě tunelu. Z tohoto důvodu je od 1. do 21. února v tomto úseku zastavena železniční doprava. Místo všech osobních vlaků v úseku Mosty u Jablunkova – Čadca a denních expresů mezi Návsím a Čadcou jezdí náhradní autobusy. Noční spoje EN 445/444 Slovakia, R 443/442 Šírava a R 441/440 Excelsior mají trasu odklonem přes Horní Lideč. Spoje SC Pendolino 30/31, které jezdí v sobotu až do/ze Žiliny, jezdí pouze v úseku Praha hl. n. – Třinec. Stejné opatření se týká spojů SC 33 a SC 32.

Rekordně nízký počet nehod na přejezdech

Podle předběžných statistik Drážní inspekce se na železničních přejezdech v roce 2011 odehrálo celkem 189 nehod, což je nejméně od vzniku této instituce. Ke značnému snížení došlo i v případě následků těchto nehod, když na přejezdech loni zemřelo „jen" 33 osob, což je nejméně od roku 2007. Na druhou stranu došlo za celý loňský rok ke 284 střetům vlaku s osobou, což je bohužel o 9 procent více než předloni. Při těchto nehodách zemřelo celkem 220 lidí.

Český tým tenistů odjel na Davis Cup

Ani silný mráz nezabránil cestě českých tenistů vlakem na utkání Davisova poháru v neděli 5. února do Ostravy, kde se ve dnech 10.–12.

února utkají s Italy. Z Prahy do Ostravy-Svinova vyrazili Radek Štěpánek, Lukáš Rosol a František Čermák. V Olomouci se k nim přidal nehrající kapitán Jaroslav Navrátil. Tomáš Berdych bohužel chyběl.

(tis, hop, mn)

Olomoucké ČD centrum zahájilo ostrý provoz

→ Pokračování ze strany 1

Více pracovníků na jednom místě

Nový systém odbavování na hlavním nádraží v hanácké metropoli je nejen novinkou pro zákazníky Českých drah, ale současně i zaměstnance. „Po dokončení rekonstrukce celého ČD centra jsme měli dvouměsíční zkušební období, které jsme využili za účelem naplnění provozních potřeb, a také jsme reagovali na názory a podněty ze strany našich pokladníků a rovněž cestující veřejnosti. Odezvy jsou veskrze pozitivní. Jak naši zaměstnanci, tak cestující si pozvolna zvykají na nový způsob odbavení," informovala při slavnostním otevření zástupce médií ředitelka Krajského centra osobní dopravy ČD v Olomouci Hana Motyková.

„Moderní a současně pěkné, voňavé a čisté prostředí je pro mě satisfakcí. Jsem pro vše moderní, takže naše nové pracoviště hodnotím kladně. Musela jsem si jen zvyknout na větší počet kolegů na jednom pracovišti, ale už jsem s tím srovnaná. Jde o jiný způsob práce a navíc na sebe musíme brát všichni trochu více ohledů. Je nás přece jen na jednom místě více, než bylo dříve zvykem," řekla nám Andrea Oralová, jedna ze zkušených mezinárodních osobních pokladních z olomouckého hlavního nádraží.

Myslíme na děti

Nová čekárna ČD Lounge se nachází v těsné blízkosti pokladen a nabízí příjemné a klidné prostředí. Původní čekárna pro cestující 1. vozové třídy, vlaků SuperCity a rodiče s dětmi se nacházela v poměrně vzdálených prostorách, které s ČD centrem vůbec nesousedily. Dnes olomoucká ČD Lounge nabízí nejen posezení na pěkném nábytku, ale i bezbariérovou prostornou toaletu a také přebalovací pult pro miminka. Nové prostory ocení i maminky či tatínkové s dětmi, pro které zde byl vytvořen malý dětský koutek se stoleček a židličkami, vybavený pastelkami a dětskými časopisy. Celý prostor je monitorován bezpečnostní kamerou.

NAOSTRO. Po dvou měsících zkušebního provozu začalo ČD centrum fungovat naplno, a to spolu s nově otevřenou čekárnou ČD Lounge. FOTO AUTOR

Náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek, který přijel do Olomouce ČD centrum slavnostně otevřít, vyzdvihl přínos prvního „open space" centra na pražském hlavním nádraží, které bylo pro to olomoucké určitým vzorem. „Chceme v tomto trendu pokračovat, naším cílem je postupné zkulturnění všech našich stanic. Olomouc je významné místo s velkou frekvencí cestujících, proto jsme na ně kladli tak velký důraz. Současně chci vyzdvihnout dětský koutek i s přebalovacím pultem v čekárně ČD Lounge. Tento počin nezapře vrcholové vedení olomouckého KCOD, které je zastoupeno ženami," řekl s úsměvem Blažek.

MARTIN HARÁK

MIMOŘÁDNOSTI

Libuň – Lomnice nad Popelkou

13. ledna

Po poledni mezi žst. Libuň a Lomnice nad Popelkou se na železničním přejezdu v km 56,325 střetl nákladní automobil DAF s osobním vlakem 16411, kterým byl motorový vůz 810.220-4 a při střetnutí vykolejil jednou nápravou. Řidič nákladního automobilu byl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 205 tisíc korun.

Velká Bystřice – Hlubočky-Mariánské Údolí

15. ledna

Odpoledne mezi žst. Velká Bystřice a Hlubočky-Mariánské Údolí se na železničním přejezdu v km 7,455 střetl osobní automobil Ford Fiesta s rychlíkem 1125, v jehož čele byl motorový vůz 843.019-1. Řidič automobilu a jeho spolujezdec byli lehce zraněni. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 180 tisíc korun.

Hněvčeves – Všestary

15. ledna

V podvečerních hodinách mezi žst. Hněvčeves a Všestary se na železničním přejezdu v km 12,607 střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 5515, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.025. Řidič automobilu a jeho spolujezdec byli zraněni. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 180 tisíc korun.

Plzeň-Koterov

16. ledna

Dopoledne v žst. Plzeň-Koterov vykolejil při posunu nákladní vůz řady Eas-u na výhybce číslo 22. Škoda předběžně činí 120 tisíc korun.

Boršov nad Vltavou – České Budějovice

16. ledna

Ve večerních hodinách mezi žst. Boršov nad Vltavou a České Budějovice najel osobní vlak 8126, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.135, do kovové konstrukce, která byla neznámým pachatelem umístěna v traťové koleji. Nárazem byla proražena nádrž topného agregátu a došlo k úniku přibližně 40 litrů nafty do kolejiště. O dalších asi 250 m dál byly zjištěny další předměty umístěné v koleji: kolečka a části betonových žlabů. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

Semily

19. ledna

Za vjezdu rychlíku 988 do žst. Semily vykolejil motorový vůz 843.015-9, který byl v čele vlaku, a poslední vůz 29-29.007-3 na výhybce číslo 1. Škoda byla předběžně vyčíslena na 80 tisíc korun.

Březnice

20. ledna

Před polednem v žst. Březnice se na železničním přejezdu v km 54,584 střetl nákladní automobil

Iveco s osobním vlakem 7907, kterým byl motorový vůz 810.478-9 a při střetnutí vykolejil. Řidič automobilu byl při střetnutí usmrcen a lehce byli zraněni dva cestující ve vlaku. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2 miliony 70 tisíc korun.

Velké Hamry – Železný Brod

21. ledna

V nočních hodinách mezi žst. Velké Hamry a Železný Brod najel motorový vůz 840.010-3 osobního vlaku 26261 na spadlý strom v km 3,850. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc Kč. **(MirKo)**

NASTUPOVAT. Postižení cestující si mohou předem zjistit, které vlaky jsou vedeny jako bezbariérové. FOTO **MICHAL MÁLEK**

Cestování bez bariér

již téměř v každém druhém spoji

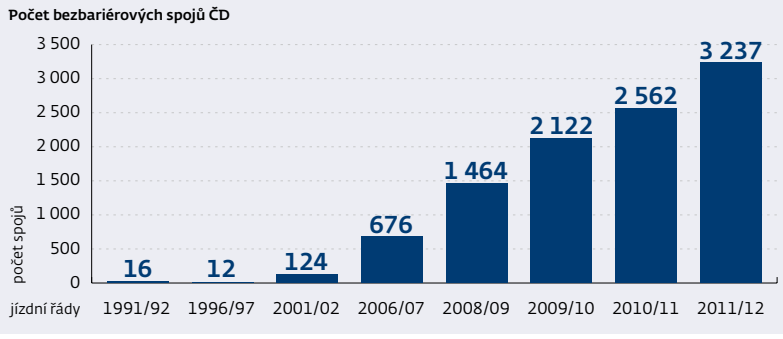
Skoro každý druhý spoj Českých drah je již bezbariérový. Oproti loňskému roku vypraví letos národní železniční dopravce o 675 bezbariérových vlaků více. Roste také počet bezbariérových vozidel – je jich už více než čtyři a půl stovky. Po regionálních spojích se nyní zlepšuje situace i u dálkových.

Cestující na invalidním vozíku se nyní mohou svézt vlaky Českých drah za výrazně lepších podmínek než před pár lety. Bezbariérové cestování totiž ČD nabízejí podle nového jízdního řádu již ve 3 237 spojích, což představuje 48 procent z denního průměru vypravených vlakových spojení (6 791 spojů). Některé linky jsou již dnes provozovány výhradně bezbariérovými spoji. Tento trend bude pokračovat také v letech 2013 a 2014, kdy budou uvedeny do provozu desítky dalších moderních bezbariérových souprav.

K výraznému navýšení garantované nabídky bezbariérových spojů zveřejněných v jízdním řádu 2012 došlo například na tratích Libereckého kraje (celá oblast Frýdlantského výběžku a také tratě Liberec – Tanvald – Harrachov a Smržovka – Josefův Důl) a dále například na tratích Hradec Králové – Jičín – Turnov, z Lovosic do České Lípy, Teplic v Čechách a do Loun, z Prahy na trati Posázavského pacifiku do Dobříše i do Červan přes Jílové u Prahy nebo z Kolína do Ledečka.

PRŮKOPNÍCI V DOPRAVĚ

České dráhy (a jejich předchůdce Československé státní dráhy) patří k průkopníkům bezbariérového cestování v České republice, resp. Československu. Jako první dopravní firma u nás nakoupily již v roce 1988 velký počet bezbariérových vozidel, více než stovku speciálních vagonů s upraveným oddílem a WC pro vozíčkáře. Část vozů byla navíc vybavena speciální zdvihací plošinou pro snadný nástup vozíčkářů. Od roku 1991 ČD zveřejňují také informace o bezbariérových spojích přímo v jízdních řádech. V posledních letech uvedly do provozu již téměř 300 nových bezbariérových vozidel pro regionální spoje. Zlepšení kvality je plánováno ale také v dálkové dopravě.



Nízkopodlažní nastupování v regionech

Co se týče vozidlového parku, České dráhy v loňském roce uvedly do provozu dalších 64 bezbariérových vozů nebo ucelených souprav. Zároveň pokračovaly ve vyřazování nejstarších z nich, které nenabízely například ani bezbariérové WC. Počet vozů přátelských k vozíčkářům nebo ucelených jednotek, kde některé mají i více bezbariérových vozů, tak dosáhl 454 kusů. V roce 2009 to přitom bylo 350 kusů a v roce 2007 jen 210.

„K největšímu rozšíření bezbariérových vozidel došlo díky pokračujícím dodávkám souprav Regionova a CityElefant," uvedl náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek a doplnil také oblasti, kde tyto soupravy jezdí: „Významně se tak rozšířil počet těchto moderních bezbariérových vlaků například na tratích z Prahy do Benešova u Prahy nebo na regionálních tratích v okolí Lovosic, více jich jezdí také z Hradce Králové přes Jičín do Trutnova."

České dráhy budou pokračovat v zavádění bezbariérových souprav také v letošním roce. Antonín Blažek k tomu říká: „Do provozu budou uvedeny zbývající motorové vozy Regio-Shuttle RS1, především na Vysočině. Budou pokračovat také dodávky CityElefantů pro trať Praha – Benešov u Prahy a Ostrava – Čadca v Moravskoslezském kraji nebo Regionov pro několik regionálních tratí a bezbariérových řídicích vozů, které zamíří například na moravské spoje od Olomouce přes Přerov po Břeclav nebo v Pardubickém kraji. V druhé polovině roku předpokládáme také zahájení provozu dalších nových souprav typu LINK a RegioPanter."

Modernizace rychlíků

Pozornost je věnována také zlepšení kultury cestování vozíčkářů na dálkových linkách, kde musejí využívat hlavně rychlíkové vagony z konce 80. let. Tradiční bezbariérové vozy budou kompletně rekonstruovány. Vozy získají nové nástupní plošiny, interiéry oddílů pro vozíčkáře, WC s uzavřeným systémem s možností použití také ve stanicích a klimatizaci. S ohledem na přistavení části vozů do opraven ale došlo k přechodnému snížení nabídky bezbariérových vlaků na některých rychlíkových linkách. S dalšími investicemi, například do řídicích vozů a souprav ViaggioComfort (známých pod rakouskou obchodní značkou Railjet), se vozíčkáři dočkají během příštích tří let zvýšení počtu bezbariérových spojů v dálkové dopravě.

PETR ŠŤÁHLAVSKÝ

PLÁNOVÁNÍ PŘED CESTOU

Vozíčkáři si mohou před cestováním naplánovat jízdu tak, aby pro ně byla co nejpohodlnější. Všechny spoje, ve kterých je garantovaná přeprava vozíčkářů, jsou v jízdním řádu označeny příslušným piktogramem. Na webových stránkách

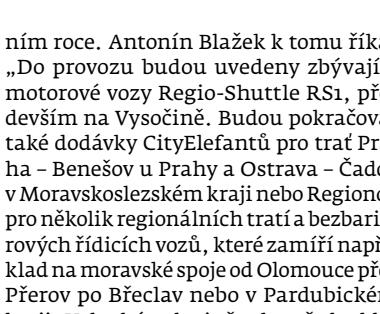


FOTO **MARTIN HARÁK**

ČD lze využít také vyhledávač spojení, ve kterém si cestující označí, že chce ukázat jen spoje vhodné pro zákazníka na vozíku. Vyhledávač pak nabídne pouze bezbariérové spoje. Na internetových stránkách ČD www.cd.cz mají vozíčkáři k dispozici i další podrobné informace o podmínkách přepravy, přístupnosti stanic a typech bezbariérových vozů.

Jižní Čechy otevírají náruč sportovcům

Letos myslí České dráhy na milovníky zimních sportů. V jižních Čechách proto vypravují speciální víkendový vlakový spoj ČD Yetti, který vyjíždí deset minut před šestou hodinou ranní z Tábora přes České Budějovice do Lipna nad Vltavou. Spěšný vlak ČD Yetti, letos provozovaný nízkopodlažní motorovou jednotkou Regionova, jezdí od začátku ledna každou sobotu, neděli a o státních svátcích až do 1. dubna.

Někomu se třeba může zdát, že vlak vyjíždí příliš brzy, ale má to své opodstatnění. Regionova, která začíná jízdu v 5.50 v Táboře a například z Českých Budějovic odjede čtyři minuty po sedmé ranní, dorazí do Lipna nad Vltavou již ve tři čtvrtě na devět, což je skoro o hodinu dříve než loni. „Tím mají naši zákazníci větší časový prostor k využití celodenních skipasů. Tak jako v uplynulých čtyřech sezonách pojede od vlakového spojení ČD Yetti bezplatný skibus k lyžařskému vleku," říká ředitel KCOD České Budějovice Jiří Kafka a doplňuje, že sportumilovní zákazníci Českých drah tak mají celý den na zimní radovánky na oblíbené sjezdovce ve Skiareálu Lipno.

„Autobus naše cestující odveze zpět k vlaku tak, aby mohli v klidu přestoupit a odjet směr České Budějovice a Tábor. Regionova odjíždí sedm minut před pátou odpolední, v krajském městě zastaví v 18.42 hodin a do cíle své cesty, historického Tábora, dorazí pár minut po osmé večerní. Pro zákazníky, kteří se prokážou voucherem ČD Yetti, je skibus od lipenského nádraží ke sjezdovce zcela zdarma. O víkendech jede bezplatný skibus i k dalším vlakovým spojům," uvádí ředitel Kafka. Voucher ČD Yetti je doklad v podobě běžné jízdenky, kterou cestující obdrží bezplatně při nákupu jízdního dokladu buď u osobní pokladny Českých drah, nebo u průvodčího. Po předložení voucheru ČD Yetti obdrží cestující na pokladně Skiareálu Lipno slevu na skipas ve výši 30 procent. Sleva se vztahuje na celodenní skipas a časové skipasy na dvě, tři nebo čtyři hodiny.

Vlakem na lyže lze jezdit i ve všední den či bez ranního vstávání. „Mimo spěšného vlaku ČD Yetti mohou naši zákazníci využít k cestě na Lipno řady vlaků i mimo víkendy a svátky. Kdo si rád pospí, může jet později. I zde je možné požádat při koupi jízdenky o voucher ČD Yetti s nárokem na slevu na skipas. Navazující skibus od vlaku ale jezdí ve všední dny pouze v průběhu jihočeských jarních prázdnin," potvrzuje Jiří Kafka.

MARTIN HARÁK

V sobotu 4. února využila ranního vlaku ČD Yetti asi dvacítka cestujících. Na všechny čekal autobus ke sjezdovce zdarma. FOTO **PAVEL KOSMATA (2x)**

Stodvacetkrát zmenšená realita jako marketingový tah

MAGNET PRO ZÁKAZNÍKY. Autentický model Zkušebního centra VUZ vznikl v roce 2008 v měřítku 1 : 120. Současně tu mohou jezdit dvě soupravy. FOTO **AUTOR (4x)**

Svět modelové železnice zpravidla láká malé kluky i dospělé muže s duší chlapců. Čas a peníze investované do stavby kolejišť a vozidel jsou často součástí celoživotního hobby. Modelové kolejiště ale může plnit i funkci zcela jinou. Zmenšená kopie Zkušebního centra VUZ pomáhá prodávat jeho služby zákazníkům.

Čím to, že nás zmenšený svět tak okouzluje? Nejen obrazem miniaturní skutečnosti, ve které se pohybujeme, ale také svou přehledností a názorností. Tedy tím, že během krátkého okamžiku vnímáme nejen vzhled a rozměry, ale v případě „živého“ modelu i jeho funkci. Přesně tyto pohnutky vedly Výzkumný Ústav Železniční ke stavbě modelového kolejiště, které nejen potěší oko každého „vláčkomila“, ale zejména představí Zkušební centrum VUZ z ptačí perspektivy. Malá zasedací místnost v hlavní budově Zkušebního centra VUZ ve Velimi proto skrývá opravdový sen mnoha modelářů a zároveň velmi dobře promyšlený a realizovaný marketingový tah: do posledního detailu zpracovaný velký i malý okruh Zkušebního centra, kde se vlaky mohou ve skutečnosti prohánět rychlostí až 230 km/h.

Jeden model nad tisíc slov

Stejně jako skutečnému Zkušebnímu centru, i tomu stodvacetkrát zmenšenému velí přednosta Miloš Klofanda. Ten je také jedním z lidí, kteří stáli za vznikem šestimetrového kolejiště: „Sice již před tímto projektem jsme disponovali zmenšeným modelem Zkušebního centra, ale ten byl nefunkční a neodrážel skutečný stav. Proto jsme se na konci roku 2007 rozhodli, že starý model nahradíme novým, autentickým, schopným provozu v rozsahu jako jeho předloha. Důvodem tohoto rozhodnutí byt fakt, že i původní model byl magnetem pro naše zákazníky a partnery. Neznalí místních poměrů si totiž při pohledu na něj utvoří jasnou představu o skutečném stavu.“

V průběhu roku 2008 se u pardubického profesionálního modeláře Petra Novotného zrodilo kolejiště v měřítku TT, na kterém najdete nejen velký a malý okruh včetně trakčního vedení, ale i napájecí stanici, haly, administrativní budovy, všechna úrovňová a zejména mimoúrovňová (v případě velkého okruhu jde o čtyři nadjezdy) křížení silnic a zkušebních okruhů. Na svém místě je vesnička Sokoleč situovaná uvnitř velkého okruhu a dokonce i vrátnice do samotného Zkušebního centra. K vrátnici se váže i jedna zajímavost. Pozornému divákovi neunikne, že závoru do areálu centra chce prorazit statný jelen v měřítku 1 : 120. „Je to taková legrácka od mých bývalých kolegů z DKV Praha, kteří sem jezdí s Pendolinem. Kolejiště se jim moc líbilo, a tak nám při další návštěvě přivezli set modelové vysoké zvěře a také model mého bývalého auta,“ směje se přednosta Klofanda.

Z důvodu maximálního respektování reality je do kolejiště zasazena i budova Výzkumného ústavu kolejových vozidel (VÚKV), a to i přesto, že nepatří VUZ. Všechny modely budov a zařízení jsou věrnou kopií svých předloh a tudíž originály. „V případě měřítka jsme neměli moc na výběr. Ve velikosti TT, tedy 1 : 120, se nám do určeného prostoru povedlo věrně situovat celé Zkušební centrum, přesto jsme se v podélném směru nevyhnuli délkovým kompromisům. Celý velký okruh totiž ve skutečnosti měří více než 13 kilometrů, což by na modelu znamenalo více než 110 metrů modelové tratě,“ vysvětluje Miloš Klofanda.

Pojďte, pane, budeme si hrát…

Počátkem roku 2009 došlo k instalaci kolejiště do zmiňované malé zasedací místnosti Zkušebního centra. Provoz na něm je kompletně řízen digitálně přes počítačové rozhraní se softwarem respektujícím skutečné řízení železničního provozu reálnými elektronickými stavědly. Obsluha kolejiště se tedy může – stejně jako ve skutečnosti – rozdělit na výpravčí a strojvedoucí. „Protože je model našimi zákazníky obdivován, nabídli jsme jim možnost, aby se po našem zmenšeném Zkušebním centru prohánělo, stejně jako ve skutečnosti, jejich výrobky. Této možnosti využila Škoda Transportation, a tak nám po kolejišti krouží stroj 109E (řada 380 ČD) se soupravou tlakotěsných osobních vozů firmy Siemens. Tedy soupravou, která tu v měřítku jedna ku jedné byla k vidění mnohokrát,“ říká s úsměvem přednosta Zkušebního centra Velim. Koneckonců, po kolejišti se mohou pohybovat současně dvě soupravy. Když se po velkém prohání Taurus nebo řada 189 společnosti Siemens, na malém okruhu brumlá Desiro či Rosnička řady 710. Jako ve skutečnosti… **VÁCLAV RUBEŠ**

Přednosta Miloš Klofanda velí skutečnému i malému Zkušebnímu centru.

Kolegové z DKV Praha přivezli jako legrácku i modely vysoké zvěře.

VUZ

Popularita jízdenek PID v pražských vlacích stoupá

→ Pokračování ze strany 1

O víkendu vzrostl podíl jízdenek PID z 53 procent na 54,41 procenta. Průzkum zjišťoval i jednotlivé druhy jízdenek. Z celkového počtu cestujících je 64,90 procenta uživatelů předplatních jízdenek PID a 5,39 procenta uživatelů jízdenek PID pro jednotlivou jízdu. Zbylých 29,71 procenta cestujících jezdí na jízdní doklady ČD. Tento podíl platí pro území Prahy ve všední den.

Roste význam předplatného

Vlakové linky s nejvyšším podílem používání jízdenek PID jsou následující: S41 Praha-Libeň – Roztoky u Prahy (82,4 procenta), S6 Praha-Smíchov – Nučice (81,4 procenta), S65 Praha-Smíchov Na Knížecí – Praha-Zličín – Hostivice (79,5 procenta). Největší podíl jízdenek PID pro jednotlivou jízdu na území Prahy byl zjištěn u linky S7 do Berouna (7,2 procenta) a dále u linek S1 na Český Brod, S2 na Lysou nad Labem a S9 do Strančic. Oproti průzkumu v roce 2010 se jedná o další nárůst u celkového podílu jízdních dokladů PID ve všední den (o více než 2 procenta). Naopak klesl podíl jednotlivých jízdenek ve prospěch jízdenek předplatních (zřejmě kvůli změnám ceny v červenci 2011). Nejvíce vzrostlo využívání integrovaných jízdenek na linkách S3 (z 47,2 na 59,1 procenta) a S4 (z 47,6 na 52,5 procenta). Na lince S3 se viditelně zvýšilo používání vlaků Pražany z oblasti Čakovic, Kbel a Satalic.

SOUČÁST MHD. Ve všední den vzrostl podíl cestujících s jízdenkou PID až na 70 procent. Ještě před deseti lety to bylo jen okolo 40 procent. FOTO **MICHAL MÁLEK**

V letošním roce ROPID předpokládá pokračování vzrůstajícího trendu, neboť železnice nabízí stále více možností, jak se pohybovat po Praze rychleji a pohodlněji než s klasickou MHD. Ještě vyšší podíl jízdenek PID umožní novinky z aktuálního jízdního řádu. Jsou to například prodloužení vlakové linky S9 do Horních Počernic, více návazných autobusů na vlaky S1 v Klánovicích z oblasti Újezdu nad Lesy i Klánovic a více nízkopodlažních Regionov na linkách S8 a S80 do Dobříše a na Posázavském pacifiku.

Standardy kvality za rok 2011

ROPID také ukončil hodnocení standardů kvality za celý rok 2011. Z hodnocení například vyplývá, že nebyl splněn standard bezbariérovosti stanic a zastávek, jehož plnění lze zvýšit prakticky pouze modernizací stávající infrastruktury a je tedy v kompetenci SŽDC. Průběžně přetrvávají problémy v informování ve vlacích. Naopak došlo ke zlepšení v informování ve stanicích a zastávkách. Čistota stanic i vozidel se držela po celý rok s mírnými sezonními výkyvy na dobré úrovni, během roku se však, především v letních měsících, zvýšil podíl vandalismu na vozidlech. Oproti roku 2010 byl bez problémů splněn standard stáří vozidel. **FILIP DRÁPAL**

MIMOŘÁDNOSTI

Zábřeh na Moravě
21. ledna
V podvečerních hodinách v žst. Zábřeh na Moravě za rozjezdu osobního vlaku 13032 řídicí vůz 80-29.226-5 prorazil zarážedlo kusé koleje 8a a následně vykolejil. Škoda předběžně činí 80 tisíc korun.

Semily – Železný Brod
22. ledna
V nočních hodinách mezi žst. Semily a Železný Brod najel motorový vůz 843.005-0 osobního vlaku 5400 na spadlý strom v km 107,381. První náprava motorového vozu vykolejila. Škoda byla předběžně vyčíslena na 151 tisíc korun.

Dolní Poustevna
22. ledna
Před polednem v dopravně Dolní Poustevna vykolejil při posunu řídicí vůz 914.116-9 přes výkolejku Vk2. Škoda byla předběžně vyčíslena na 15 tisíc korun.

Velké Hamry
22. ledna
V nočních hodinách mezi žst. Velké Hamry a Železný Brod najel motorový vůz 843.018-3 osobního vlaku 26285 na spadlý strom v km 10,045. První náprava motorového vozu vykolejila. Škoda byla předběžně vyčíslena na 160 tisíc korun.

Smržovka
22. ledna
V nočních hodinách mezi žst. Smržovka a zastávkou Josefův Důl najela motorová jednotka Regionova 814/914.163 osobního vlaku 26346 na spadlý strom v km 0,950. Škoda předběžně činí 200 tisíc korun.

Adamov
24. ledna
Odpoledne na vlečce Dřevosklad Adamov najel pracovní stroj pro nakládání dřeva na posunující soupravu nákladních vozů řady Eas a těžce zranil člena obsluhy vlaku, který stál na stupačce vozu v čele sunuté soupravy.

Valašské Meziříčí – Hostašovice
26. ledna
Ve večerních hodinách mezi žst. Valašské Meziříčí a Hostašovice se na železničním přejezdu v km 65,880 střetl osobní vlak 3109 s kamionem Volvo, který stál na železničním přejezdu. Nikdo nebyl zraněn. Motorový vůz 842.021-8, který byl v čele vlaku, při střetnutí vykolejil. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2 miliony 150 tisíc korun.

Včelná
27. ledna
Ve večerních hodinách v obvodu žst. Včelná se na přejezdu v km 112,223 střetl osobní automobil Alfa Romeo s nákladním vlakem Pn 47543, v jehož čele byla dvojice elektrických lokomotiv řady 240. Při střetnutí byl těžce zraněn řidič, jeho manželka a dvanáctiletý syn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, které bylo v době průjezdu vlaku v činnosti. Škoda předběžně činí 255 tisíc korun. **(MirKo)**

Cesta do nitra spokojeného zákazníka an
po čem touží cestující v Č

Již potřetí si České dráhy nechaly vyhotovit průzkum spokojenosti cestujících na dálkových spojích. Tentokrát v největším záběru – rozhovory proběhly s více než dvěma tisíci respondentů na pěti hlavních tratích. Dozvěděli jsme se tak, na co si lidé nejvíce stěžují, co se jim naopak líbí a například i to, jak často vlak používají a s jakým dokladem.

JAK ROSTE SPOKOJENOST CESTUJÍCÍCH

ZÁKLADNÍ DATA O PRŮZKUMU

Průzkum spokojenosti zajistila agentura STEM. Na konci minulého roku bylo osloveno přesně 2 002 cestujících starších patnácti let v dálkových spojích. Zatímco v červnu 2008 a na přelomu let 2009 a 2010 (prosinec až leden) byla použita metoda ankety, v tomto případě proběhl osobní pohovor. Průzkum se týkal tratí Praha – Olomouc (rychlíky, expresy, EuroCity/InterCity), Praha – Brno (expresy, EuroCity/InterCity), Praha – Ústí nad Labem – Cheb (rychlíky), Praha – Děčín (rychlíky, expresy, EuroCity/InterCity) a Olomouc – Krnov – Ostrava (rychlíky). Na každé z těchto tratí bylo osloveno přibližně stejné množství cestujících, tedy asi 400. Rozdělení respondentů podle typu vlaku bylo následující: 64 procent v rychlících, 24 procent ve spojích EuroCity/InterCity a 12 procent v expresech; 95 procent dotázaných jelo 2. vozovou třídou, 5 procent 1. třídou.

TREND JE POZITIVNÍ U VŠECH UKAZATELŮ

Vzhledem k tomu, že průzkum se uskutečnil již potřetí, bylo možné si udělat závěr o trendu u jednotlivých zkoumaných kategorií. Pro České dráhy z toho vyšel velmi pozitivní výsledek: ve všech případech se spokojenost oproti stavu před necelými čtyřmi lety zvýšila. S jedinou výjimkou – čistota na nástupní stanici – se zlepšila také oproti stavu ze začátku roku 2010. Největší růst spokojenosti byl zaznamenán u pohodlí při cestování a bezproblémového nástupu do vlaku/pohybu ve vlaku. Významně vzrostla spokojenost s čistotou toalet ve vlaku, ale zde je dosažená úroveň stále relativně slabá.

CHARAKTERISTIKA CESTUJÍCÍCH

Trať Praha – Brno
Více mužů, mladších, s vyšším vzděláním i studentů, nejnáročnější klientela. Největší podíl jízdních dokladů zakoupených prostřednictvím eShopu ČD na internetu (12 procent). Dominují zde cesty do zaměstnání, školy a služební cesty. Poněkud častější je u klientů z těchto spojů pokračování v části cesty automobilem. Respondenti nejčastěji preferují vlak kvůli pohodlí, rychlosti a více než třetina vítá možnost využití času ve vlaku k jiné činnosti. Přesto pro ně není z naprosté většiny vlak jedinou možností přepravy a nevnímají ho ani jako nejlevnější variantu. Nejvíce kritizovaným faktorem klientely v těchto spojích byla vybavenost vlaku, což koresponduje s její náročností, naopak méně se zde kritizuje nedodržování jízdního řádu a nedostatek spojů.

Trať Praha – Ústí nad Labem – Cheb
Průzkum zde prokázal nadměrné zastoupení žen, lidí s nižším vzděláním a důchodců, kteří ve většině cestují na návštěvy a do školy. Málokteří z dotázaných dále přestupují na další vlakový spoj. Zákazníci častěji využívají zvláštního jízdného pro žáky nebo důchodce a častěji než ostatní uvádějí jako důvod preference vlaku nemožnost využít jinou alternativu. Na této trase jsou cestující méně spokojeni s vybaveností a také pocitem bezpečí ve stanicích. Častěji než u ostatních zazněla také kritika dodržování jízdního řádu, ale naopak jsou zde cestující poměrně spokojeni s vybavením vlaku. Objevila se zde nižší spokojenost s počtem spojů.

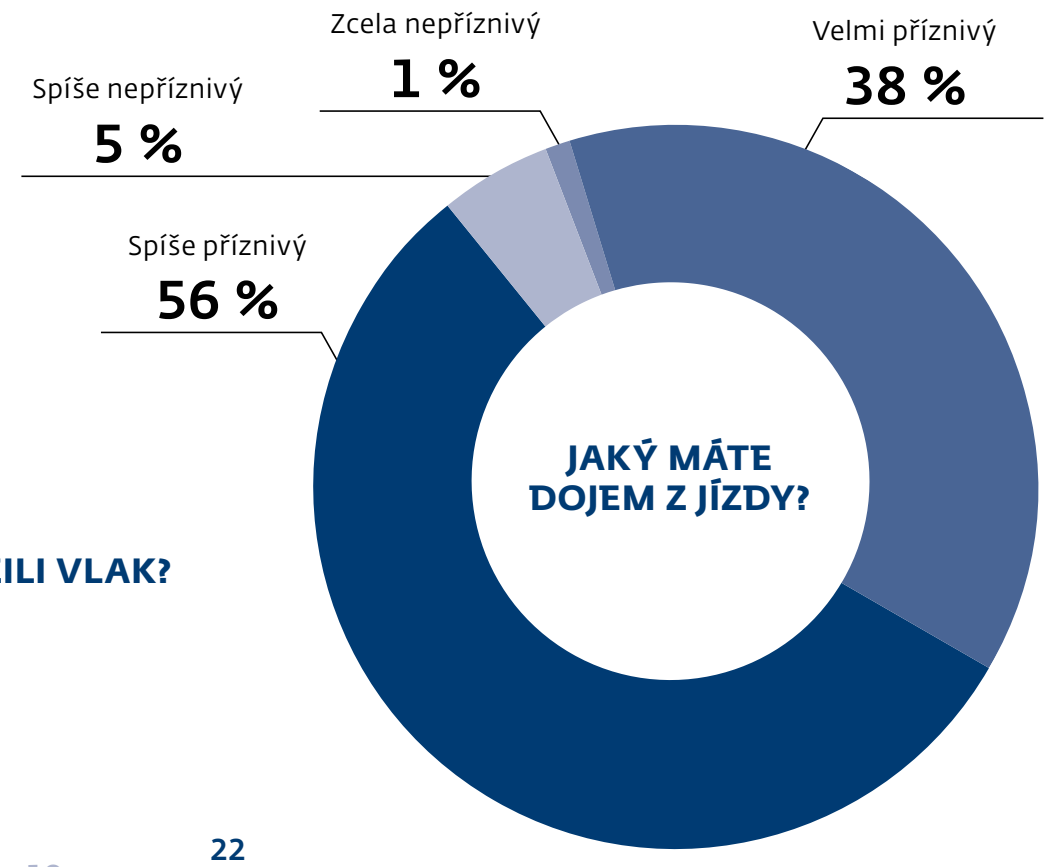
Trať Praha – Olomouc
Velmi rozmanitá skladba cestujících, hodně příležitostných, u kterých převládají cesty na návštěvy a za prací. Cestující na této trati také ze všech nejčastěji přestupují na další vlaky. Oceňují pohodlí, rychlost i možnost využití času ve vlaku oproti jiným druhům přepravy. Nejvyužívanějším jízdním dokladem je In-karta. Ze všech dotazovaných byli cestující na této trati nejvíce spokojeni s možností občerstvení ve vlaku a naopak nejvíce nespokojeni s včasností vlaků. Objevila se i nespokojenost s počtem spojů.

Trať Praha – Děčín
Více mladších, s vyšším vzděláním, nejkritičtější z celého spektra dotazovaných. Většina klientů cestuje do zaměstnání, školy či na služební cestu na In-kartu nebo obyčejné jízdné. Vlak je zpravidla doveze až do cíle jejich cest bez přestupů a nejvíce oceňují rychlost přepravy. Cestující zde kladou velký důraz na čistotu.

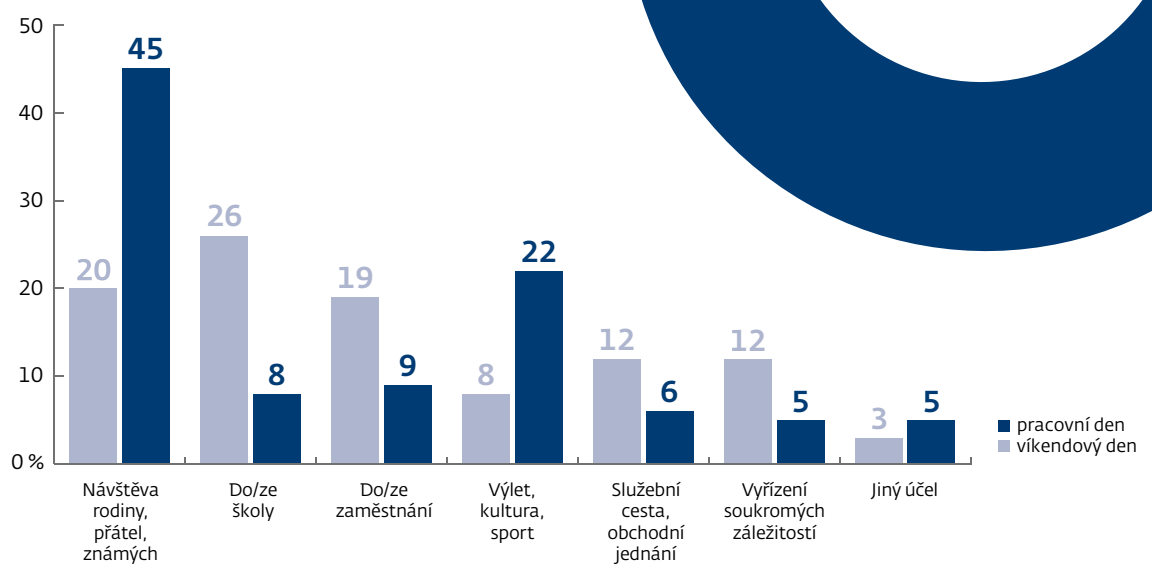
Trať Olomouc – Krnov – Ostrava
Více žen, bez maturity, hodně studentů i důchodců, nejvíce stálých cestujících, kteří častěji než ostatní skupiny jezdí na zvláštní jízdné pro žáky nebo důchodce. Majoritní podíl dotázaných využívá služeb ČD k návštěvám a cestování do školy. Během svých cest po této trati častěji přestupují. Zdejší cestující častěji oproti ostatním trasám upřednostňují vlak kvůli vhodnému jízdnímu řádu. Kladou nejmenší důraz ze všech sledovaných tratí na možnost občerstvení a vybavenost vlaku, čili jsou tu nejskromnější zákazníci a také nejspokojenější. Pokud si stěžují, tak na dodržování jízdního řádu.

eb
Česku

FOTO MICHAL MÁLEK (2x)



PROČ JSTE POUŽILI VLAK?



CO JE PRO VÁS NEJDŮLEŽITĚJŠÍ?

Dodržování jízdního řádu	55 %
Cena jízdného	36 %
Čistota ve vlacích	28 %
Počet spojů	26 %
Vybavení vlaků	18 %
Slevy, cenové akce apod.	13 %
Rychlost vlaků	13 %
Bezpečnost cestování	7 %

Cestující mohli určit maximálně tři možnosti. Průzkum zde zkoumal, kde lidé vidí potenciální problémy při cestování vlakem ČD.

KDE KUPUJETE JÍZDENKU?

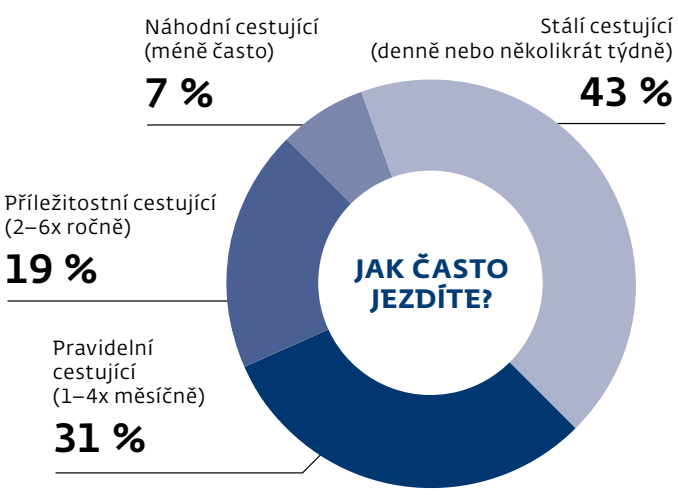
Koupě jízdenky u pokladní přepážky je stále zdaleka nejčastějším způsobem – používá ho 87 procent cestujících (z těch, kteří si jízdenku potřebují koupit, tj. nemají nějaký způsob předplatného). Nejmenší podíl tohoto způsobu je na trati Praha – Brno („pouze" 80 procent), kde se naopak nejvíce uplatňuje nákup přes eShop (12 procent). Asi 3 procenta cestujících si kupují jízdenku u vlakového personálu a 2 procenta v automatech. Na zmíněný eShop připadá na všech pěti zkoumaných relacích podíl 4 procenta.

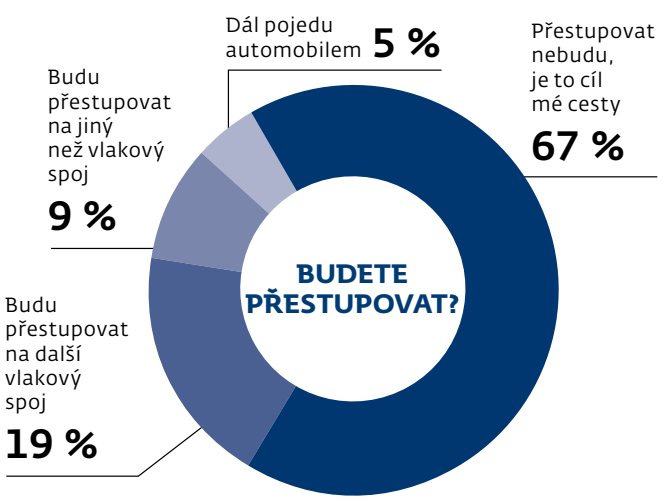
In-karta se zákaznickými aplikacemi je nejvíce rozšířená v relaci Praha – Olomouc (33 %), zvláštní jízdné vykazuje nadprůměrné využití v relaci Olomouc – Krnov – Ostrava (36 %) a nejvyšší podíl cestujících s režijní průkazkou byl zaznamenán na trati Praha – Ústí nad Labem – Cheb (7 %).

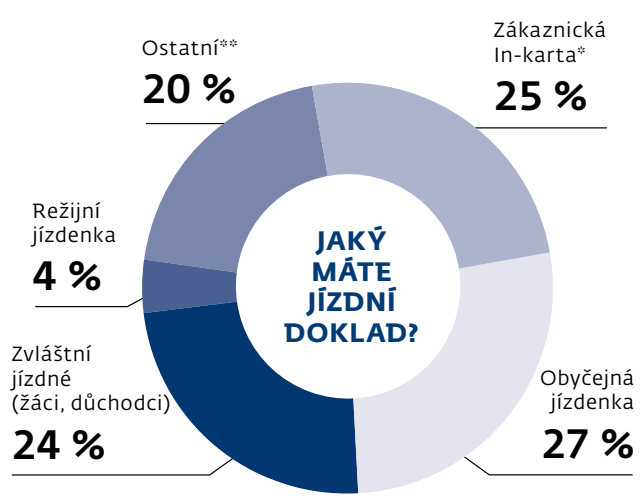
ZE ZÁVĚRŮ PRŮZKUMU DÁLKOVÝCH SPOJŮ

- Muži jsou obecně kritičtější než ženy. Vyšší spokojenost vyjadřují starší lidé a důchodci než mladí.
- Nejvyšší spokojenost panuje s upraveností personálu a snadným nákupem jízdenky.
- Nejdůležitějším kritériem pro cestující je dodržování jízdního řádu.
- Naprostá většina cestujících – 94 % – měla z jízdy vlakem ČD příznivý dojem. Více než třetina dokonce velmi příznivý.
- Nejspokojenější cestující z pěti zkoumaných relací průzkum zachytil na relaci Olomouc – Krnov – Ostrava, naopak nejmenší míru spokojenosti na trati Praha – Děčín. Příznivý dojem ale vždy dominoval nad nepříznivým.
- Výrazný rozdíl mezi důležitostí a spokojeností byl zjištěn u čistoty toalet ve vlaku. To znamená, že cestující nejsou příliš spokojeni, ale na druhou stranu tomu přikládají relativně malý význam. V obráceném sledu se to týká např. možnosti přepravy nadměrných zavazadel, kde jsou cestující velmi spokojeni, ale přisuzují tomu opět malý význam.
- Stálí cestující jsou obecně nejkritičtější. Náhodní jsou vesměs spokojenější, zejména s dostatkem volných míst a dodržováním jízdního řádu. Vyrovnaná situace je u obou skupin v případě vybavenosti vlaků a nádraží i ceny jízdného.
- Při výběru dálkového spoje hraje nejdůležitější roli jeho rychlost.
- V cílové stanici dvě třetiny cestujících už dále nepřestupují, 19 procent přestupuje na jiný vlak.
- V pracovní dny lidé cestují vlakem nejčastěji kvůli zaměstnání (včetně služebních cest) či škole (57 %), zatímco o víkendu převažují důvody spojené s volnočasovými aktivitami (návštěva známých a příbuzných – 45 %, výlet – 22 %),
- Aspoň několikrát týdně jezdí vlakem necelá polovina cestujících (43 %).
- Nákup jízdenky u pokladní přepážky je naprosto dominující (87 %).
- In-kartu se zákaznickými aplikacemi IN 25, IN 50, IN 100 nebo IN senior používá přesně čtvrtina cestujících.
- Nejčastějším zdrojem informací o jízdném a slevách je internet, přičemž stránky www.cd.cz jsou využívány téměř stejně jako například www.idos.cz.
- V porovnání s autobusem a vlakem preferují cestující vlak především kvůli pohodlí (38 %), rychlosti (33 %) a kvůli tomu, že mohou ve vlaku dělat i jiné činnosti (29 %).

PETR HORÁLEK, VÁCLAV RUBEŠ







*Aplikace IN 25, IN 50, IN 100 a IN senior

** Například Kilometrická banka, ČD Net, SONE+, skupinová a zpáteční sleva

SPÁNEK. Unikátní lokomotiva čeká na lepší časy ve společnosti další legendy – Bobiny E 499.004 – v rotundě bohumínského depa. FOTO **AUTOR (3x)**

Jednooký rekordman odpočívá bez života v depu

Dodnes má oprávněný punc legendy. Jediný přeživší exemplář ze dvou vyrobených prototypů nejsilnější československé motorové lokomotivy stojí jako neprovozní ukryt v bohumínském depu. Jeho další osud je otazníkem. Mezi železničáři se pro něj vžila přezdívka Kyklop podle mytického jednookého obra.

Řeč je o lokomotivě 759.002-9, po „kryšpínovsku“ T 499.0002, přezdívané podle výrazného čelního reflektoru Kyklop. Od roku 2009 je ve stavu Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka a je deponována spolu s dalšími historickými vozidly v bohumínské provozní jednotce DKV Olomouc. Lokomotiva je nositelkou mnoha nej. Například se poprvé u nás použil elektrický smíšený přenos výkonu, který sestával ze střídavého alternátoru, usměrňovače a stejnosměrných elektrických trakčních motorů. Lokomotivy s výkonem 1 766 kW byly vybaveny v době svého vzniku nejúplnějším systémem automatického řízení (ARR), který sestával z regulátoru tahu, regulátoru rychlosti a cílového brzdění. Tato unikátní zařízení byla bohužel spolu s dalšími komponenty z dochovaného stroje v průběhu provozu odebrána.

Dodnes nepokořený sprinter

První prototyp, T499.0001 (výrobní číslo 8887/1974), opustil výrobní závod ČKD 28. 6. 1974 a ihned s ním byly zahájeny prototypové zkoušky. Následujícího roku se „jednička“ nesmazatelně zapsala do naší železniční historie. Na okruhu ve Velimi dosáhla rekordu českých motorových lokomotiv 176 km/h, který nebyl dodnes překonán. Bohužel v roce 1979 vyhořela, nějaký čas sloužila jako zásobárna náhradních dílů a do konce roku 1989 byla rozebrána.

Druhý z prototypů byl dokončen v lednu 1975 a měl poněkud šťastnější osud. Už při technicko-bezpečnostní zkoušce dosáhl maximální rychlosti 154 km/h. Poprvé byl do provozu nasazen 22. 8. 1975 na osobní vlaky z Prahy do Berouna a čtyři dny nato začal jeho smluvní provoz na rychlíku Ostravan z Prahy do Bohumína a zpět, který však provázela řada problémů s novými prvky lokomotivy. Po roce a půl byl stroj předán do depa Děčín a stejně jako jeho starší „bratříček“ byl využíván především v těžké nákladní vozbě. Ovšem jen do poruchy regulátoru v roce 1979.

Kyklop patří mezi klenoty v bohumínském depozitáři DKV Olomouc.

Dochoval se i původní pult s kontrolérem včetně indikačních prvků.

ILUZE. Před sedmi lety byl Kyklop zavěšen na konec patrové soupravy, kterou táhl ve skutečnosti Brejlovec. Fotografové ale měli žně. FOTO **RADIM KLUS**

Dostala přednost elektřina, nebo RVHP?

K sériové výrobě Kyklopů nakonec vůbec nedošlo. „Léta se tradovalo, že důvodem neuskutečnění sériové výroby bylo rozdělení výroby lokomotiv jednotlivých výkonnostních kategorií mezi různé země tehdejší Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP), kde nejvyšší výkonnostní kategorii měli vyrábět jen v SSSR. Skutečným důvodem však byl fakt, že ČSD v době vzniku prototypů řady T499.0 změnily strategii ve prospěch elektrizace hlavních tahů a řada T499.0, která byla pro jiné než hlavní tratě příliš těžká, by nakonec nenašla uplatnění,“ uvádí Rostislav Kolmačka, který mapuje osudy nejen lokomotiv T499.0 na webových stránkách www.prototypy.cz.

Naštěstí stroj 759.002-9 požívá památkové ochrany a navzdory tomu, že je uvnitř nekompletní, neprovozní a bez průkazu způsobilosti, jeho vzhled je dobrý a občas se objeví i na některé výstavě. V září 2007 byl vystaven na Dni železnice v Bohumíně, loni na podzim stál coby statický exponát i na výstavě uspořádané při příležitosti 120. výročí tratí Suchdol – Budišov a Suchdol – Fulnek na nádraží v Suchdole nad Odrou. Roku 2005 dokonce byla stroji zprovozněna poziční světla a reflektor pro „fotojízdu“ na trati Ostrava – Valašské Meziříčí. Při ní byl sice jen zavěšen na konec patrové soupravy tažené Brejlovcem, ale iluze byl téměř dokonalá.

Šedivá budoucnost barevné lokomotivy

Záměry na další využití sice existují, ale žádný z nich není levný, takže se zřejmě v blízké budoucnosti na stavu Kyklopa nic nezmění. „Jednou z možností je třeba dosazení funkčního soustrojí spalovací motor plus trakční dynamo z některého vyřazovaného Brejlovce,“ uvažuje Radim Klus, který má v PJ Bohumín na starosti opravy vozidel. „Ovšem muselo by se pravděpodobně upravit uložení soustrojí ve strojovně z důvodu rozložení hmotnosti, dosadit regulace, částečně upravit stanoviště, vyrobit nebo sehnat další zařízení a schválit nový typ lokomotivy.“

Ortodoxní vlakofilové by asi takové řešení nepřijali, ale mohou navrhnout lepší způsob. A ideálně i zafinancovat. Věřme, že i kdyby se unikátní lokomotivu zprovoznit nepodařilo, zůstane alespoň zachována jako ukázka vyspělosti československého strojírenství.

MARTIN NAVRÁTIL

KYKLOP: SILNÝ, ALE TĚŽKÝ

Nejvýkonnější motorová lokomotivní řada, která byla v Československu zkonstruována, se narodila v ČKD Praha na přelomu 60. a 70. let minulého století. Dva prototypy, které vznikly na základě tohoto projektu, se honosily nejen výkonem 1 766 kW (hnacím agregátem byl upravený motor K 12 V 230 DR, který poháněl i Brejlovce), ale také elektrodynamickou brzdou, automatickým regulátorem rychlosti a dalšími novinkami. Právem se v době vzniku řadily svým provedením ke světové špičce. Stroj měl být určen pro expresní a rychlíkovou vozbu ČSD rychlostí až 140 km/h na hlavních tratích. Výkonná lokomotiva však dosáhla hmotnosti překračující 85 tun, což ji omezovalo v provozu na tratích s nižší únosností. A to byl jeden z důvodů, proč zůstaly dva prototypy Kyklopa osamoceny.

RSM: Poříčany v půli cesty mezi Prahou a Kolínem

Přestože sídlo, které leží na prvním koridoru uprostřed cesty mezi Prahou a Kolínem, má jen 1 200 obyvatel, jeho nádražím projde denně 2 700 cestujících. Jsou to Poříčany, stanice na trati 011 (010), která z přepravního hlediska patří mezi deset procent nejvytíženějších stanic v celé republice. Je pravda, že výsledek je značně ovlivněn přestupující klientelou, která cestu přes Poříčany využívá jako alternativu pro spojení Prahy s Nymburkem, kam z Poříčan odbočuje trať číslo 060 přes Sadskou.

První budova stála přes sto let

Stanice Poříčany patří mezi nejstarší v síti, protože byla zprovozněna již v roce 1845 jako součást Severní státní dráhy (NStB). Odbočka do Nymburka byla zbudována v roce 1882, i když k vlastnímu propojení došlo až o rok později. Koncem padesátých let minulého století, když se elektrifikoval hlavní tah z východu do Prahy, byla celá stanice z gruntu přestavěna. Ke dvěma traťovým kolejím od Kolína přibyla v Poříčanech pro zabezpečení zvýšených přepravních nároků směrem na Prahu ještě třetí – nultá kolej. Změna kolejového uspořádání včetně peronizace vyvolala nutnost nového napojení odbočné tratě do Nymburka. Přestavba se proto musela dotknout i samotné výpravní budovy. Starý objekt byl upraven na bytové jednotky a slouží svému účelu dodnes. Nová výpravní budova byla postavena „na zelené louce“ asi 200 metrů východněji bez výrazných architektonických prvků.

Rekonstrukce se dotkla i prostor uvnitř budovy. FOTO **AUTOR (2x)**

Od konce loňského září budova nastavuje cestujícím přívětivou tvář.

Padesát let jejího provozu bylo na budově znát a navíc zavedení příměstské taktové dopravy znamenalo zvýšené nároky na zázemí pro cestující. Výpravní budova proto v minulém roce prošla rozsáhlou rekonstrukcí, jejímž hlavním cílem bylo dosažení úspor celkovým zateplením objektu. V návaznosti na fasádní práce bylo nutno obměnit či ošetřit také klempířské prvky, částečně i krov. Všechny komíny byly zrušeny a nahrazeny nově vystavěným v nadstřešní části od kotelny. Stávající střešní krytina byla nahrazena oplechováním, které bylo zároveň provedeno také nad přístřeškem prvního nástupiště. Rovněž přilehlé dvorky potřebovaly upravit, stejně jako vnější schodiště z přednádražního prostoru. Stářím narušené páteřní rozvody vody byly obměněny a napojeny na novou vodovodní přípojku. I elektrikáři si našli práci při výměně hromosvodu a úpravě rozvodů nízkého napětí ve veřejných prostorách. Zub času se podepsal také na podlahových plochách, proto bylo nutno v odjezdové hale a pod přístřeškem položit novou dlažbu.

Fešný exteriér, funkční interiér

Cestující se také dočkali nových veřejných toalet, kde kromě obvyklých prostor najdou i přebalovací pult pro batolata a WC pro imobilní občany otevíratelné euroklíčem. Po skončení výše uvedených prací byly ve veřejných prostorách vyměněny obklady stěn, vymalováno a dosazeny moderní kovové lavičky. Drážní úřad svým rozhodnutím z konce září loňského roku souhlasil s ukončením stavby a předáním veřejnosti. Výpravní budova v Poříčanech tak pokračuje ve své službě zákazníkům v důstojném a moderním hávu.

JAROSLAV ŠTIČKA

Rakušané stavějí a zrychlují, seč jim eura stačí

Modernější nádražní budovy a koleje umožňující vyšší rychlost. Tak se dají ve zkratce vyjádřit hlavní cíle obřích investic na rakouské železnici. Investice se sice pohybují v řádu desítek miliard eur, ale zdá se, že Rakušané na to prostě mají.

KUPŘEDU. Rakušané chtějí, aby jejich železnice patřila mezi nejmodernější dopravní systémy v Evropě. FOTO **AUTOR (2x)**

Rakouské spolkové dráhy investují v poslední době nejen obrovské prostředky do modernizace nádražních budov, ale i do železniční infrastruktury. Stovky kilometrů tratí jsou průběžně modernizovány a současně pořizovány vlaky, které mohou dosáhnout rychlosti až 250 km/h. Na tuto rychlost mají ÖBB v plánu postupně přizpůsobit až 2 500 kilometrů tratí.

Konjunktura přinese nová místa

Dceřiná společnost ÖBB – Infrastruktur plánuje do roku 2029 investovat až 49 miliard eur na vylepšení kolejového svršku a dalších drážních staveb. Pokud půjde vše předpokládaným tempem, může vzniknout ročně až 40 tisíc nových pracovních míst, především ve stavebnictví. To vše má za cíl rychlejší způsob dopravy a také minimální čekací či přestupní doby. Rakouské spolkové dráhy plánují jen do roku 2025 postavit 800 kilometrů nových kolejí, které mají umožnit kratší cestovní doby s přímým dopadem na zlepšení životního prostředí, které bude jednoznačně méně zatěžováno železniční dopravou než automobily.

Více než sto nádražních budov a zastávek projde postupnou obnovou tak, aby byly všechny bezbariérové (počítá se i s výtahy). Samozřejmostí bude i moderní informační systém. Nově vzniká obrovské vídeňské hlavní nádraží, zásadní rekonstrukcí prochází vídeňské Západní nádraží (Westbahnhof) nebo salcburské hlavní nádraží (Salzburg Hauptbahnhof). To se v roce 2014 stane vedle Vídně nejmodernějším nádražím v Rakousku. Na vídeňském Západním nádraží současně vzniká první rakouské BahnhofCity, tedy nákupní a zábavní centrum, které je do současné doby doménou spíše velkých německých a švýcarských nádraží.

Z Vídně do 300 km vzdáleného Salcburku vlak v budoucnu dojede za necelé dvě a půl hodiny, to je o 15 až 20 minut rychleji než podle dnešního jízdního řádu.

Chystá se zkrácení jízdních dob

Standardem by se měla stát i traťová rychlost 230 km/h, což v první fázi potěší cestující na takzvaném Westbahnu mezi Vídní, Lincem a Salcburkem. Řada lidí určitě ocení, že budou moci jet vysokou rychlostí, bezpečně a hlavně bez stresů z kolizí na silnicích, kde se navíc za tak vysokou rychlost platí pokuty nebo rovnou odebírají řidičské průkazy. ÖBB plánují na Westbahnu provoz se soupravami částečně rychlostí až 250 km/h.

Vysokorychlostně bude možné jezdit i z toho důvodu, že část trasy bude čtyřkolejná, takže si navzájem nebudou „překážet" regionální a dálkové vlaky. Z Vídně do 300 kilometrů vzdáleného Salcburku vlak dojede za necelé dvě a půl hodiny, což je minimálně o patnáct až dvacet minut rychleji než dnes. A cestující do Innsbrucku nebo Mnichova ušetří až půl hodiny drahocenného času. Ti, kteří pojedou z Mnichova do Budapešti přes nové vídeňské nádraží, které bude průjezdné ze všech směrů, pojedou přesně šest hodin, což je zhruba o hodinu a půl méně než dnes.

Díky přestavbě původního vídeňského Jižního nádraží (Südbahnhof) na nové hlavní nádraží se zrychlí přeprava ze západu na východ bez nutného přestupu. Mezi Vídní a St. Pöltenem se díky novému tunelu, vedoucímu pod vrchovinou Vídeňský les (Wiener Wald), urychlí doprava od roku 2012 až o 25 minut. Současně dostane koridorová trať z Vídně do Salcburku v úseku Ybbs – Amstetten dvě koleje navíc a od roku 2015 zde budou moci vlaky jezdit rychlostí až 230 km/h.

Rychleji do Grazu a Klagenfurtu

Podstatného urychlení se dočkají cestující z Vídně do štýrské metropole Grazu, popřípadě zemského hlavního města Korutan Klagenfurtu. Již v příštím roce se plánují první práce na základovém tunelu (Basistunnel) Simmering, které by měly být ukončeny o dvanáct let později. Poté se cesta mezi rakouskou metropolí a oběma zemskými hlavními sídly zrychlí až o půl hodiny.

Rakouské spolkové dráhy navíc plánují vylepšení mezi samotným Grazem a Klagenfurtem pomocí nové trasy, částečně vedené tunely, která umožní dojet vlakem ze štýrské do korutanské metropole za jednu hodinu. Dnes tato cesta po železnici přes Bruck an der Mur trvá skoro tři hodiny. Není bez zajímavosti, že již dnes ÖBB na své náklady provozují expresní autobusovou linku Klagenfurt – Graz po dálnici, která vzdálenost mezi oběma zemskými hlavními městy překoná za pohodlné dvě hodiny.

MARTIN HARÁK

DYNAMICKÉ STAVEBNÍ PLÁNY

- Do roku 2029 budou Rakouské spolkové dráhy podle plánu investovat až 49 miliard eur do infrastruktury.
- Až 2 500 km železničních tratí bude vysokorychlostních.
- Rychlost 230 km/h má být u dálkových vlaků v Rakousku

standardní. (Bude se týkat prakticky jen Railjetů.)

- Zmodernizují se kolem stovky nejdůležitějších nádraží, např. ve Vídni a Salcburku.
- Díky investičnímu ruchu na železnici vznikne 40 tisíc nových pracovních míst.

KRÁTCE

VELKÁ BRITÁNIE

Nelegální uprchlíci pod kanálem

Ministr pro imigraci Velké Británie připustil, že vláda nemá žádné možnosti při potírání nelegálních imigrantů, kteří používají rychlovlak pod kanálem La Manche. Problém je v tom, že v rámci schengenského prostoru se kontroly nekonají. Trik imigrantů je tudíž jednoduchý. Koupí si jízdenku na vlak Eurostar z Bruselu do francouzského města Lille a zůstanou ve vlaku, kterým pokračují až do Londýna. Britští úředníci kontrolují pouze ty cestující, kteří do Eurostaru v Lille nastupují.

EVROPSKÁ UNIE

Úmrtnost na železnici v EU klesla o desetinu

Evropská železniční agentura vydala na konci loňského roku data o bezpečnosti na železnicích v roce 2010. ERA sbírá údaje od členských států EU od roku 2006, přičemž státy musí svá data za předcházející rok předat do 30. září. Úplnou zprávu vydá agentura ve svém každoročním zpravodaji v březnu 2012. Podle dostupných informací se bezpečnost na železnici zlepšila. Celkem 1 256 osob v EU na železniční infrastruktuře zemřelo, 1 236 utrpělo těžká zranění. V případě usmrcených osob se jedná o desetiprocentní pokles v porovnání s rokem 2009.

KANADA

Mohutné investice do infrastruktury

Společnost Canadian Pacific Railway ohlásila záměr investovat v letošním roce až 1,2 miliardy kanadských dolarů do projektů obnovy, zlepšení a rozšíření infrastruktury během roku 2012. Firma již investovala 800 milionů do obnovy stávajícího majetku, 275 milionů do zvýšení kapacity na trati, obchodního rozvoje a zvýšení produktivity a 50 milionů na vládou pověřené projekty, především v oblasti systémů řízení vlaků.

AUSTRÁLIE

Otevřeno chybějící spojení pro uhlí

Předseda vlády australského Queenslandu Andrew Fraser otevřel v prosinci severní chybějící spojení v délce 69 km, které propojí síť Goonyella železnice QR National s uhelnými sítěmi Newlands. Tím bude zajištěna dopravní trasa z dolů v uhelné pánvi Bowen do vývozního terminálu Abbot Point. Společnost QR National chce zvýšit vývozní kapacitu uhelné sítě ve středním Queenslandu o 50 milionů tun ročně tak, aby dosáhla do roku 2015 více než 300 milionů tun za rok.

FRANCIE

Získali koncesi na čtvrt století

Správa francouzské železniční sítě RFF v lednu oznámila, že zakázku na vypracování návrhu výstavby, údržby i financování 60 km dlouhé vysokorychlostní tratě, která povede kolem Nîmes a Montpellier, vyhrálo konsorcioum vedené firmou Bouygues. Konsorcium dostalo koncesi na 25 let, financování bude zajištěno v rámci veřejně-soukromého partnerství PPP. Celkové náklady na tento projekt se odhadují na 2,06 miliardy eur, z toho je částka 1,83 miliardy přes PPP. Očekává se, že stavba bude zahájena do konce tohoto roku, potrvá čtyři roky a vytvoří kolem 6 tisíc přímých i nepřímých pracovních míst.

THAJSKO

Obnova tratí se stala prioritou vlády

Výstavba 750 km dlouhé tratě se standardním rozchodem z Bangkoku do Chiang Mai je jedním z největších projektů zařazených do investičního programu modernizace infrastruktury, který ohlásila thajská vláda začátkem ledna. Náklady se odhadují na 400 miliard bahtů (asi 250 miliard korun). Celý program obsahuje seznam projektů, které mají být dokončeny do roku 2016 a týkají se i veřejné dopravy. Částka 230 miliard bahtů je vyhrazena pro železniční projekty na severu země, včetně vybudování druhé koleje na šesti úsecích s rozchodem 1 metr.

(mez, acri)

Ve slovenských IC si režijkáři připlatí

Slovenský národní dopravce ZSSK od prvního ledna zavedl nové tarifní podmínky a cenovou politiku v povinně místenkových vlacích InterCity na trati Bratislava – Košice a zpět. Důvodem je vyjmutí těchto spojů ze závazku veřejné služby. Provoz IC vlaků Kriváň, Gerlach, Tatran, Rysy, Chopok musí být plně pokryt z příjmů za jízdné, na kterém se podílejí i držitelé železničních průkazek. A to nejen slovenských, ale pochopitelně i českých.

Jízdenky se vydávají zvlášť pro každého cestujícího a zvlášť na každý směr cesty. Jízdní doklady vystavené na vlaky IC není možné použít v ostatních vlacích na trati Bratislava – Košice, totéž platí i o jízdních dokladech vydaných na ostatní vlaky (R, Zr, Os), nelze k nim totiž vydat doplatek na IC vlaky ani ve vlaku, ani v pokladně. Výše jízdného v IC vlacích se neodvíjí od projeté vzdálenosti, ale dělí se do několika relací. Takzvaná globální cena zahrnuje jízdné, IC příplatek a místenku. Jízdné je rozděleno do tří cenových úrovní a čtyř cenových kategorií, zvlášť pro 1. i 2. vozovou třídu. Jízdenka s rezervací je vždy vydávána na konkrétní vlak, úsek cesty a konkrétní datum. Cestující v první třídě obdrží zdarma kávu, čaj nebo minerálku a denní tisk.

Cenová úroveň závisí od času prodeje jízdenky a obsazenosti vlaku. Platí tedy, že čím dříve nakoupíte, tím méně platíte. Prodej může být uskutečněn přes stránky www.slovakrail.sk, ale také na kterékoli přepážce s komplexním odbavením cestujících. Při nákupu jízdních dokladů na vlaky InterCity mezi Bratislavou a Košicemi nebo v opačném směru přes internet získá zákazník i určité cenové zvýhodnění.

Slovenský dopravce uznává i slevy na jízdném, ovšem pouze na základě čipové karty vydávané na Slovensku (KLASIK RailPlus, JUNIOR RailPlus, SENIOR Rail Plus, ZTP, žákovské/studentské jízdné). Cestující s platnou mezinárodní jízdenkou zaplatí pouze servisní poplatek (rezervaci) 5 eur ve 2. a 7 eur v 1. třídě. Držitelé průkazů na bezplatnou přepravu ZSSK Cargo a ŽSR, stejně jako držitelé jízdních výhod ČD či FIP, zaplatí jízdné dle třetí cenové kategorie. To znamená, že zaplatí za cestování ve druhé třídě jízdné 5 až 16 eur v závislosti na době prodeje a obsazenosti vlaku.

Za jízdu spojem IC na Slovensku zaplatí režijkář aspoň 5 eur. FOTO **M. HARÁK**

Například trasa Trnava – Trenčín muže stát 5 až 9 eur (9–13 eur v první třídě), cestování po celé délce z Bratislavy do Košic vyjde na 12 až 16 eur (20–24 eur v první třídě). Výhodněji vychází cestování podle nového modelu pro zaměstnance ZSSK a ministerstva dopravy. Držitelé jejich průkazek totiž spadají do čtvrté cenové kategorie, a tak zaplatí jen 5 eur ve druhé a 7 eur v první třídě vozové bez ohledu na dobu prodeje a obsazení vlaku.

GABRIEL KORCMÁROS

Jak jsme vysoko nad mořem
aneb když Jadran musel ustoupit Baltu

Vlaky u nás šplhají skoro až do výšky kilometr nad mořem. V jaké konkrétní nadmořské výšce stanice a zastávky leží, udávají výškové značky i mapa. V minulosti se ovšem používal odlišný systém měření, takže za Rakousko-Uherska jste byli úředně v jiné výšce než nyní.

GEODET. Pomocí teodolitu lze zjistit nadmořskou výšku na cm. FOTO **ARCHIV AUTORA**

Kdysi jsem pracoval jako geodetův pomocník s latí u tratí. Ve stanicích k nám často přistupovali kolegové železničáři nebo zvědaví cestující a ptali se nejčastěji, co se v tom kterém místě bude stavět nebo bourat. Občas se vyskytl i nějaký ten dotaz o stupeň fundovanější. Třeba jako u pražské měnírny Třešňovka, kde se nás zaměstnanec Československých státních drah ptal na nadmořskou výšku a byl udiven, když jsme mu ji prakticky vzápětí řekli, a to dokonce s přesností na centimetry. Nebyl to vcelku problém, protože jsme zrovna byli nedaleko od výškové značky a s onou hodnotou jsme pracovali.

Historické tabulky někdy nahradily napodobeniny

Nevím, jakými přístroji pracují geodeti dnes, ale ty možná budou o nějakou třídu ještě přesnější. Na zmíněné a další historky jsem si ale dobře vzpomněl, když jsem pročítal komentář k jedné ze souboru železničních map, které pro každý jízdní řád vydává Správa železniční dopravní cesty. Týkala se právě nadmořských výšek stanic a zastávek. Z krátkého textu je jasné, že pro autora Pavla Krýžeho jsou mapky nejen profesí, ale i koníčkem, když neváhá sáhnout po neobvyklé literatuře a zamýšlet se nad správností údajů z terénu.

Ale chtěl jsem se zastavit u výškových značek, které jsou zasazeny do nejedné výpravní budovy. Válcovitých výčnělků na stěně, na nichž se ona hodnota může měřit, si sice všimne málokdo, zato tabulek nad nimi s nápisem Nadmořská výška nebo ještě německým ekvivalentem Seehöhe skoro každý. Jsou totiž zpravidla pěkně zdobené, odlévané hezky podle normálií c. k. Rakouských státních drah. Inu, však také stylové litinové artefakty vousatého a u nás dobře známého mocnáře Františka Josefa I. (vládl v letech 1848 až 1916) většinou něco pamatují. Tam, kde byly tabulky ztraceny či zcizeny, občas nadšenci z řad Správy dopravní cesty nebo Regionální správy majetku vyrobí novodobé repliky k nerozeznání od originálu.

Padesátá léta přinesla nová měření

Ze vzpomínané mapy je možné kromě nadmořské výšky řady stanic a zastávek s přesností na pět metrů vyčíst i další zajímavé údaje. Domýšlet si lze v kombinaci s mezistaničními vzdálenostmi sklonové poměry včetně vrcholových bodů tratí. Ty lze ostatně rozkódovat z jiných služebních pomůcek a jsou naznačeny v Atlase drah ČR z vydavatelství Malkus. Hodnoty nadmořských výšek nad určitou hranici se dříve uváděly i v železničním jízdním řádu.

Pavel Krýže v komentáři k mapě upozorňuje i na chyby v samotných tabulkách a vysvětluje, proč tvůrci zvolili uvádění údajů s přesností na pět metrů s tím, že je budou dále zpřesňovat. Vliv na skutečné hodnoty má i dvojí výškový systém. Od prvního přesného rakouského nivelačního měření v letech 1872–96 až do let 1952–57 se výška měřila v tzv. jadranském systému. V tomto ohledu je dědictví Rakousko-Uherska, které se rozkládalo od Haliče právě až k Jadranu, dost dobře patrné. Od padesátých let 20. století se ale uvádějí hodnoty v systému Balt po vyrovnání (Bpv). Ty se liší podle polohy o 35 až 42 cm. Z tohoto hlediska je tedy Balt níže než Jadran. Až budete jezdit po republice, můžete si všímat jedné zajímavosti navíc.

MARTIN NAVRÁTIL

VÝŠKOVÉ ROZDÍLY MEZI STANICEMI V ČESKU

- Tanvald (465 m n. m.) – Kořenov (700 m n. m.): 235 m na 7 km
- Chomutov (355 m n. m.) – Křimov (750 m n. m.): 395 m na 23 km
- Dubí (570 m n. m.) – Mikulov v Krušných horách (780 m n. m.): 210 m na 7 km
- Malá Morávka (640 m n. m.) – Rudná pod Pradědem zast. (735 m n. m.): 95 m na 3 km

NEJVÝŠE A NEJNÍŽE POLOŽENÁ STANICE

- Nejvýše položená železniční stanice v ČR: Kubova Huť (995 m n. m.)
- Nejníže položená stanice v ČR: Dolní Žleb (130 m n. m.)

Tabulky s nadmořskou výškou zdobí nejedno nádraží. FOTO **AUTOR A JEHO ARCHIV**

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

Česká republika

Liberec – hotel Babylon ****

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

Česká republika

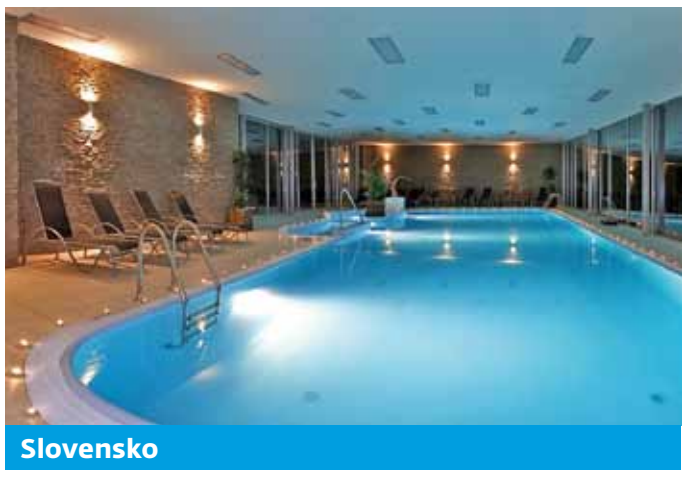
Lázně Libverda – hotel Nový Dům, hotel INN

AKČNÍ NABÍDKA 2. 1.–31. 3. 2012
Cena: 6 900 Kč/2osoby/pobyt, ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s příslušenstvím na 5nocí. Cena zahrnuje: 5x polopenzi, 5 procedur (2x oxygenoterapii, 1x aromakoupel, 1x masáž, 1x tepelný obklad), NAVÍC BONUS 5 léčebných procedur á la carte/osoba.

Španělsko

Andalusie pro seniory 55+, hotel Playa Bonita****

Cena: 11 300 Kč/11 500 Kč/osoba, termín 3. 5.–24. 5. 2012/24. 5.–7. 6. 2012
Cena zahrnuje: 7 nocí, 7x polopenzi, leteckou dopravu, transfer na místě (letiště – hotel – letiště), delegáta, 1x autobusový polodenní výlet. Doprovázející osoba nemusí být senior.



Slovensko

Piešťany – hotel Park ***

VALENTÝNSKÝ POBYT, termín: 10. 2.–12. 2. 2012/17. 2.–19. 2. 2012
Cena: 5 840 Kč/2osoby/pobyt, ubytování v dvoulůžkovém pokoji s vlastním přísl., TV, rádio, telefon. Cena zahrnuje: 2x ubytování, 2x polopenzi, 1x relaxační masáž pro dámy (20 min.), 1x relaxační masáž pro pány (20 min.), 1x vířivou koupel pro dva (20 min.), 1x vstup do saunového komplexu.

Česká republika

Karlovy Vary – penzion Fan****

LAST MINUTE 10. 1.–31. 3. 2012
Cena: 1 290 Kč/os., pokoje mají vlastní sociální zařízení, bonus internet a parkování zdarma. Cena zahrnuje: 2x ubytování, 2x snídani, 2x lázeňskou taxu, 1x vstup do Alžbětiných lázní, 1x vstupenku do muzea Becherovky (45minutová prohlídka s průvodcem a ochutnávkou).

Česká republika

Nové Hrady – wellness hotel Rezidence ****

AKČNÍ NABÍDKA ALL INCLUSIVE 3/7 v termínu 1. 1.–31. 3. 2012
Cena: 3 190 Kč/6 490Kč/os., pokoje s vlastním soc. zař., koupelnou, TV, chladničkа, rádio. Cena zahrnuje: 3 noci/7 nocí, 3/7x polopenzi, procedury dle zvoleného typu programu (klient si může zvolit jakýkoliv program z naší nabídky: Dámský víkend/Kouzlo přírody), neomezený vstup do hotelové oázy.

Železničář VYDÁVAJÍ České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | www.cd.cz/zeleznicar
ŠÉFREDAKTOR: Petr Horálek | GRAFICKÁ ÚPRAVA: Pavel Beneš | ADRESA REDAKCE (MÍSTO VYDÁNÍ): Železničář, České dráhy, a.s., generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1 | REDAKTOŘI – TEL.: 972 233 091 | OBJEDNÁVKY INZERCE A PŘEDPLATNÉHO: Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: Balikova@gr.cd.cz | UZÁVĚRKA INZERCE je dva týdny před vydáním. | HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí. | VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE GRAND PRINC a.s. | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003 | ISSN 0322-8002

CIHLOVÁ NÁDRAŽÍ. Výpravní budovy na jižní části tratě 323 mají architektonicky ucelený charakter. Vzorem může být třeba nádraží ve Veřovicích. FOTO **AUTOR (2x)**

Romantická zastavení
u beskydských nádraží z cihel

Česká krajina je protkána hustými spletenci větších i menších tratí. Některé jsou různorodé, jiné se vyznačují svébytným a uceleným charakterem. Na pomezí Moravy a Slezska vede krásnou beskydskou krajinou trať, která určitě patří do té druhé skupiny. Pojďme se zde na chvilku zastavit. Náš pohled jistě nebude vyčerpávající, ale snad vás naláká k tomu, abyste se sem někdy vyjeli podívat.

Na území Moravskoslezského kraje nalezneme trať označenou v jízdním řádu číslem 323. Začíná v největším městě regionu Ostravě, odkud vede prudce na jih, aby se po protnutí Frýdku-Místku a Frýdlantu nad Ostravicí, těsně před hranicí kraje, stočila směrem k Čechám. Druhá polovina této tratě vede (ze směru od Ostravy) převážně na východ a obsluhuje například Frenštát pod Radhoštěm. Cílovým bodem je Valašské Meziříčí, které se jako jediná stanice na trati nachází již ve Zlínském kraji.

Osobitá architektura stojí na režném cihelném zdivu

Bezesporu nejmalebnější úsek tratě se nachází mezi zmíněným Frýdlantem nad Ostravicí a Hostašovicemi na bývalé Dráze moravských měst. Na trati vedoucí horským prostředím Beskyd se jako perly na náhrdelníku skví krásné staniční budovy a neméně půvabné železniční zastávky. Za pozornost stojí bezesporu nádraží ve Veřovicích, Hostašovicích či Frýdlantu nad Ostravicí, svojí neobvyklou architekturou zaujmou i zastávky Čeladná či Mořkov hlavní trať.

Pro Dráhu moravskoslezských měst (z Valašského Meziříčí do Frýdlantu nad Ostravicí) navrhl architekt vídeňské stavební kanceláře Severní dráhy císaře Ferdinanda Anton Dachler typové plány výpravních budov nové koncepce. Architekt Dachler zvolil pro tuto část tratě budovy z režného cihelného zdiva. Ty doplňují kamenné fasádní prvky, jako je například ostění oken a dveří či parapety s polovalbovými střechami a štíty obloženými ozdobně vyřezávaným bedněním, inspirované například architekturou staveb rakouských alpských tratí.

Pro mezilehlé stanice navrhl Dachler tři typy výpravních budov. Například do jedné skupiny náležely stanice Hostašovice a Frenštát pod Radhoštěm, v další skupině se pak nacházely Veřovice a Kunčice pod Ondřejníkem. Zaměřme se nyní na dvě budovy, které na trati v posledních dvou letech prošly zásadní rekonstrukcí. Byla to nejen výpravní budova ve Frýdlantu nad Ostravicí, ale současně i zastávka v Čeladné.

Výpravní budova ve Frýdlantu

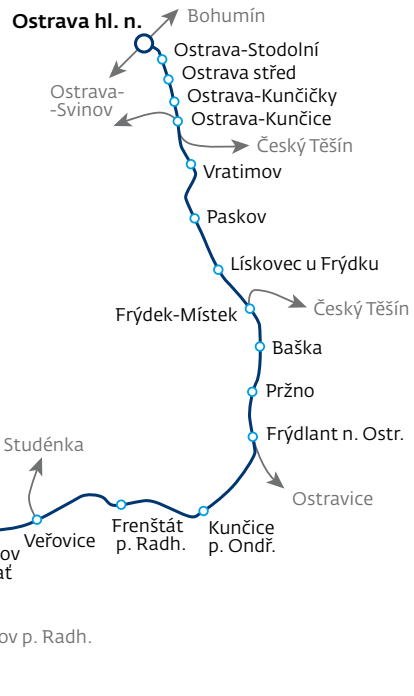
Severní dráha císaře Ferdinanda vybudovala v roce 1888 ve Frýdlantu nad Ostravicí, severně od původní budovy z roku 1870, nové nádraží s přízemní výpravní budovou. Nádražní budova byla opatřena fasádou z režného cihelného zdiva a s pískovcovými ostěními a nadpražími oken a dveří. V letech 1915 až 1916 byla výpravní budova prodloužena oboustrannými přístavbami. Následně dal v roce 1930 nájemce ostravské nádražní restaurace přistavět k výpravní budově jednopatrový objekt restaurace s bytem restauratéra a nocležnami v patře a podkroví, k němuž o rok později železniční správa prodloužila kryté nástupiště.

V roce 2009 byla dokončena rozsáhlá rekonstrukce budovy pod vedením Regionální správy majetku Olomouc. V rámci rekonstrukce byl podřezán celý objektu a vzhledem k vlhkosti a zasolení stávajícího zdiva došlo k pokládce provětrávaných podlah. Současně byl zrekonstruován krov a vyměněny střešní krytiny. Stávající fasáda z režného zdiva byla otryskána a opravena a také došlo k dispozičním změnám uvnitř budovy. Nádraží je dnes bezbariérové a imobilním slouží dvě nájezdové rampy, pamatováno bylo i na bezbariérové toalety. Na frýdlantském nádraží je zákazníkům Českých drah k dispozici servis v podobě prodeje vnitrostátních jízdenek a nabídky celé řady produktů ČD.

Nejkrásnější zastávka u nás?

Naopak loni v dubnu byla zprovozněna zcela nová budova v zastávce Čeladná, kde mají cestující k dispozici čekárnu s bezbariérovou toaletou, stylový krytý přístřešek na kola a také osobní pokladnu. Významným příspěvkem ke zlepšení životního prostředí je vytápění budovy a příprava teplé vody ekologickým tepelným čerpadlem. Investorem výstavby zastávky v Čeladné se stala státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Původní budova zastávky z roku 1887 byla tradiční konstrukce z cihelného lícového zdiva se sedlovou střechou. S ohledem na řadu okolností, kde svoji roli sehrálo i uspořádání kolejiště pro budoucí elektrizaci tratě Valašské Meziříčí – Ostrava, bylo rozhodnuto o demolici a nové stavbě.

Postavit nový objekt bylo velkou výzvou. Architekt ho navrhl v duchu místních tradic z lícových pálených cihel, dřeva a kamene. Ne nadarmo se šíří pochvalné zvěsti, že se jedná zřejmě o nejkrásnější zastávku v Česku. Budova má klasický, ale originálně tvarovaný sedlový štít, který jakoby stoupá vzhůru. Celkově zastávka působí střídmě, stejně jako návrh vnitřního uspořádání, ale zároveň velmi neobvykle. Služby pro zákazníky ČD zabezpečuje v denních službách osobní pokladník KCOD Ostrava, který prodává vnitrostátní jízdenky. Opuštěni se tu tedy cítit nebudete. Tak vzhůru do Beskyd! **MARTIN HARÁK**



Nádraží ve Frýdlantu na dobovém snímku. FOTO **SBÍRKA ROMANA JESCHKEHO**

V loňském roce byla otevřena nová budova v zastávce Čeladná.

HISTORICKÉ OHLÉDNUTÍ

Železniční trať 323 se původně skládala ze dvou celků: Ostravsko-frýdlantské dráhy a Dráhy moravských měst. Koncesi ke stavbě 33 kilometrů dlouhé tratě z Ostravy do Frýdlantu nad Ostravicí získala 2. ledna 1869 skupina průmyslníků a majitelů uhelných dolů, kteří v červenci téhož roku založili akciovou společnost Ostravsko-frýdlantské dráhy (Ostrau-Friedländer-Eisenbahn). Stavební práce začaly v srpnu 1869, trať byla odevzdána do provozu 1. ledna 1871.
Stavbu dráhy z Valašského Meziříčí přes Frýdlant nad Ostravicí, Frýdek-Místek do slezského Bielska, s odbočkou z Hostašovic do Nového Jičína, ukládala Severní dráze císaře Ferdinanda (KFNB) obnovená koncese z roku 1886. Pro trať s poloúředním názvem Dráha moravskoslezských měst (Mährisch-schlesische Städtebahn), vybudovanou v letech 1887 až 1888, použila Severní dráha v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Frýdek-Místek trať Ostravsko-frýdlantské dráhy.

POŠTA

Tak trochu zapomenuté sté výročí

Když započalo v roce 1905 hloubení nového dolu v obci Suchá ve Slezsku, vyvstala potřeba jak dovozu potřebného materiálu, tak i odbytu vytěženého uhlí. Z podnětu majitelů dolů a zástupců Ostravsko-frýdlantské dráhy došlo ke stavbě 16 km dlouhé tratě spojující Suchou ve Slezsku a Kunčice nad Ostravicí – dnešní Ostrava-Kunčice. Původní trať měla tři stanice: Šenov, Šumbark a Suchou. Později byla otevřena i zastávka Dolní Suchá. S výstavbou se začalo v roce 1910 a do provozu byla dána 15. listopadu 1911, tedy před sto lety. Stanice Suchá ve Slezsku, později Prostřední Suchá, byla určena jak pro nákladní, tak i osobní dopravu, která byla zahájena o měsíc později. V blízkosti stanice byla postavena i výtopna s pěti stáními, točnou o průměru 18 m, zauhlovacím zařízením, odpopelovací jámou a vodním jeřábem. Byly zde i dvě vlečkové koleje k nově vybudovaným dolům.

Prodloužení této tratě od 1. září 1914 přes Albrechtice až do Těšína umožnilo spojení tohoto koutu Slezska s průmyslovým Ostravskem. Zajímavostí je i nález slojí černého uhlí nedaleko stanice Šumbark v témže roce, ale z důvodu vypuknutí světové války bylo od těžby upuštěno. Po výstavbě Havířova a zdvojkolejnění tratě mezi Ostravou-Kunčicemi a Českým Těšínem v roce 1962 přestala trať mezi Šumbarkem (Havířovem) a Albrechticemi po původním tělese plnit svůj účel. Tento úsek dále sloužil jen pro potřeby vleček v OKD. Výtopna i stanice v Prostřední Suché byly asanovány a ze zbylých objektů na trati lze spatřit už jen bývalou nádražní budovu v Šenově (Havířově) a kamenné základy původního přemostění u Albrechtic. **PAVEL SLÁDEK**

Stromy kolem tratí ohrožují plynulost dopravy

Nedávno došlo ke střetu Stadlera s kmenem stromu na trati Frýdlant – Raspenava, při němž byla zasažena skříň zcela nové, tak pracně a nákladně získané soupravy. Jak jsem si přečetl v deníku Týden, který vychází v Libereckém kraji: „Díky silnému větru lze další problémy s padajícími stromy očekávat, v některých ohrožených úsecích bude muset dojít ke snížení rychlosti vlaků." To je ale řešení, které nelze přijmout. Budou se snad v 21. století snižovat rychlosti vlaků se všemi důsledky v konkurenci s jinými dopravními prostředky jen proto, že někdo nedovede zbavit okolí tratí nebezpečných stromů? Přece nevyženeme cestující na silnici!

VÁCLAV HÁLEK

Proč nepíšete o negativních událostech a jiných firmách?

Železnice prochází velikou proměnou. Někdy mě to díky našim politikům připadá jako z jednoho kotrmelce do druhého. Bohužel hodně novinek, myslím tím těch negativních a hodně opepřených, se dozvídám z jiných médií. Například se zastavila doprava na trati Moravské Budějovice – Jemnice. To jsem se dozvěděl z televize. Rovněž tak o tom, že přestaly jezdit osobní vlaky na trati Velká Kraš – Vidnava. Ještě bych třeba zmínil zastavení dopravy na trati Hanušovice – Dolní Lipka. Na trati, která se ještě po druhé světové válce přebudovávala na dvoukolejnou a rekonstruovaly se dva tunely. A o panu Jančurovi se zase člověk dozvídá hlavně z jiných médií. Tisk Českých drah mlčí. Je jistě zajímavé, že píšete o nádražních restauracích a cenově přijatelném guláši a obřích stavbách kolem Prahy. Jsou ale i jiná místa v republice, o kterých by se dalo psát.

ANTONÍN CHOVANEC

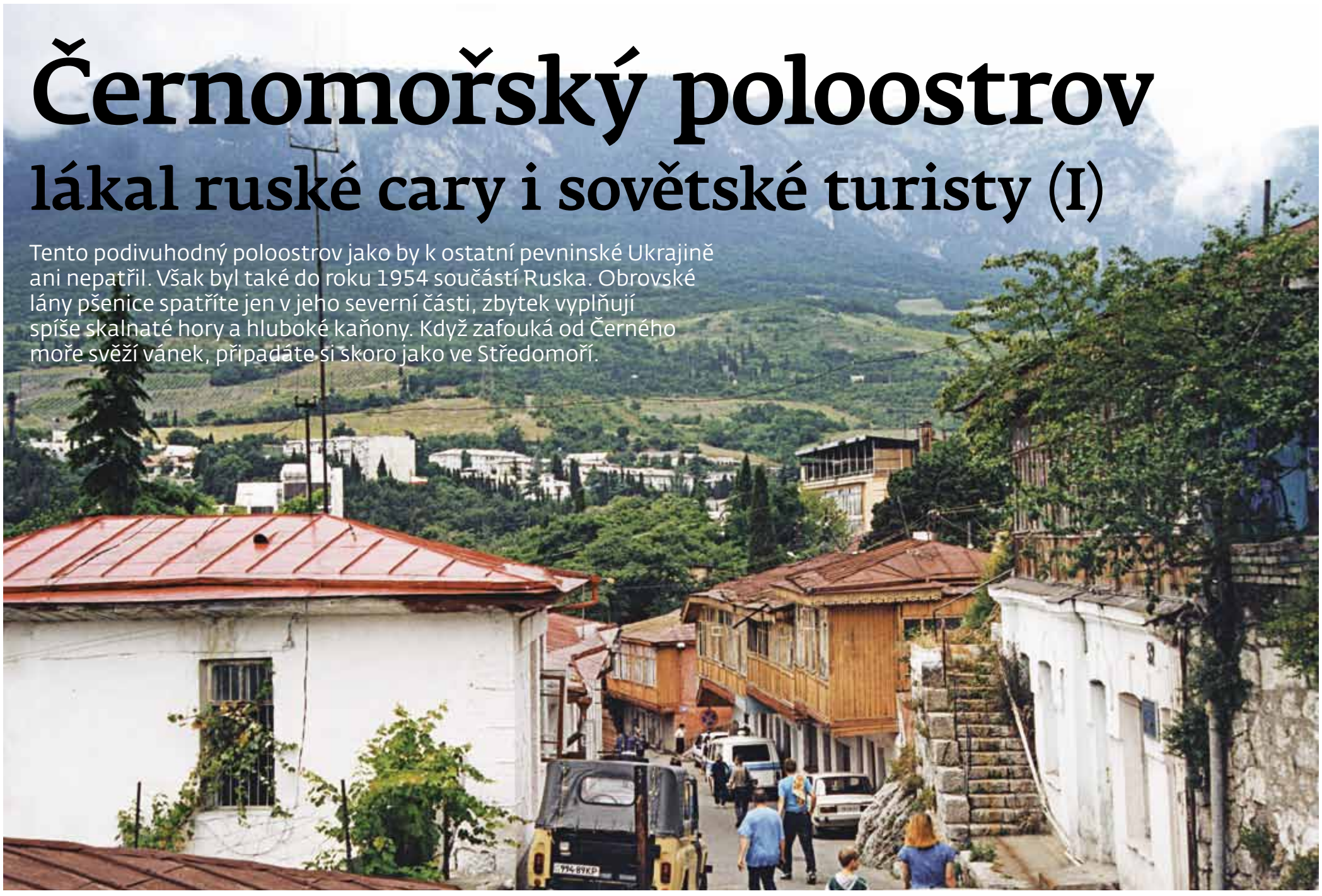
Odpověď redakce: Železničář je vydáván společností České dráhy a slouží především k prezentaci činností a témat firem v rámci Skupiny ČD. O zrušení provozu na třech v dopise zmíněných tratích jsme rozsáhle informovali v číslech 49/2010 a 4/2011.

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Černomořský poloostrov

lákal ruské cary i sovětské turisty (I)

Tento podivuhodný poloostrov jako by k ostatní pevninské Ukrajině ani nepatřil. Však byl také do roku 1954 součástí Ruska. Obrovské lány pšenice spatříte jen v jeho severní části, zbytek vyplňují spíše skalnaté hory a hluboké kaňony. Když zafouká od Černého moře svěží vánek, připadáte si skoro jako ve Středomoří.



TURISTÉ VÍTÁNI. Oblast Krymu patřila za sovětských časů mezi vyhledávané a prestižní destinace pro letní dovolenou. I dnes tato černomořská část Ukrajiny láká turisty k odpočinku. FOTO **AUTOR (3x)**

Autonomní republika Krym – tak zní od roku 1992 oficiální název území, do kterého se nyní vydáme na exkurzi. Má rozlohu 25,5 tisíce km² a žije zde 2,5 milionu – převážně rusky mluvících – obyvatel. Málokterá oblast může nabídnout tolik památek na nejrůznější národy, které na Krymu vždy nějakou dobu držely kormidlo moci. Ať už to byli staří Řekové, kteří zde zřídili první přístavy a osady, či později Arméni, Turci a nakonec Rusové. Specifické postavení mezi všemi však měli krymští Tataři, jejichž národ na Krymu vznikal a po mnoho staletí byli zcela dominantní populací. Až v roce 1944, na přímý Stalinův rozkaz, byla celá tato komunita pro údajnou kolaboraci s Němci vysídlena na střední Sibiř a do Uzbekistánu.

Letadlo versus vlak

Jak se na Krym nejlépe dostanete? Na Ukrajinu mohou čeští občané cestovat bez víz. V zásadě lze použít různé dopravní prostředky, přičemž každý z nich má své výhody či nevýhody. Letecká doprava je sice nejrychlejší, mimo sezonu ale nepříliš frekventovaná a rozhodně ne nejlevnější. Nicméně i na Ukrajinu už pronikly nízkonákladové letecké společnosti a lze jich využít například při cestě z polských Katovic. Rovněž je možná doprava automobilem, kde je ovšem nutné počítat s velkou vzdáleností a místy ne zcela kvalitními silnicemi. Zbývá tedy vlak, který v zemích bývalého Sovětského svazu stále představuje vrchol relativního pohodlí a spolehlivosti. Do Simferopolu, hlavního města Autonomní republiky Krym, jezdí velké množství rychlíků z řady velkých měst nejen Ukrajiny, ale třeba i Ruska.

Na nádraží v Simferopolu natrefíte i na lokomotivu české výroby.

Na nejdelší trolejbusové lince na světě dříve české výrobky dominovaly.

Hlavní město Simferopol

Simferopol je místem, které prakticky při žádné cestě za zajímavostmi Krymu nelze minout. Město vzniklo až v roce 1784, když Krym získala Kateřina Veliká. Jeho starobyle znějící řecký název měl představovat místo, kde jednotlivé osady byly soustředěny pod jednu centralizovanou moc. V samotném Simferopolu najdeme několik kostelů, divadla, městské bulváry a pěší zóny s obchody, centrální tržnici se stovkami obchůdků či množství parků. Ve východní části města lze nalézt pozůstatky starého osídlení i s mešitou Ak-Mečet ze 16. století, která je v současnosti již opět běžně fungující církevní stavbou.

Velice živým místem je simferopolské železniční nádraží. Jeho bílé zdi, vysoká podloubí a hranatá věž s hodinami spojující tureckou architekturu se socialistickým realismem nemůže chybět snad na žádné místní pohlednici. Na nádraží se odehrává vše podstatné, přijíždějí tam dálkové vlaky přivážející každoročně tisíce rekreantů. Na jejich příjezdy již netrpělivě čekají místní „bábušky“, nabízející levné ubytování v nejbližším okolí. V simferopolském přednádražním prostoru najdeme také nástupní zastávky legendárních dálkových trolejbusových linek, vozících své cestující do několik desítek kilometrů vzdálených rekreačních středisek na pobřeží Černého moře.

Samotné jižní pobřeží poloostrova je pro svou malebnost a příjemné klima vyhledáváno pro odpočinek již velice dlouhou dobu a prakticky každý ruský car zde měl svoje letní sídlo. Jeho dostupnost byla však díky vysokým horám poměrně problematická, cesty vedoucí přes jednotlivé průsmyky pomalé a plavba lodí podél pobřeží zase zdlouhavá. Železnice do Simferopolu a Sevastopolu dorazila poměrně brzy, pro velmi náročný terén se však stavitelé dlouho neodvažovali pokračovat dále, byť trať do Jalty ve směru od Sevastopolu již byla rozestavěna.

Nejdelší trolejbusová linka světa

Až po 2. světové válce se začalo znovu diskutovat o dopravě tisíců rekreantů a turistů do rychle se rozvíjejících hotelových komplexů na pobřeží. Nakonec byla vybrána varianta, která znamenala výstavbu zcela nové dálkové silnice z předměstí Simferopolu přes Aluštu do Jalty, přičemž samotná trolejbusová trať již byla součástí tohoto projektu. Nejprve se trolejbusům podařilo v listopadu 1959 dosáhnout 52 kilometrů vzdálené Alušty, o dva roky později i samotné Jalty, a trať dosáhla délky 82,5 km. Silnice musela v sedle zvaném Angarskij pereval (752 m n. m.) překonat horský hřeben a poté mnoha serpentinami podél vinic a několika osad klesnout až do centra Alušty prakticky až k mořské hladině. Na nejdelší trolejbusové lince na světě, která cestu ze Simferopolu do Jalty urazí zhruba za 2 hodiny a 45 minut, ještě nedávno dominovaly české výrobky značky Škoda. V posledním roce jsou ale nahrazovány novými nízkopodlažními vozidly ukrajinské provenience.

MARTIN ČERNÝ

Pokračování v příštím čísle.

Za historickými památkami do Žďáru nad Sázavou

Bývalé okresní město Žďár nad Sázavou najdete na pomezí Čech a Moravy v centrální části Českomoravské vrchoviny. Cesta vlakem je sem poměrně snadná, protože zde zastavují rychlíky mezi Prahou a Brnem jedoucí přes Havlíčkův Brod. Velká část města zasahuje do chráněné oblasti Žďárské vrchy.

Zelená hora

V samotném Žďáru najdeme například bývalý významný cisterciácký klášter Studnice Blahoslavené Panny Marie. V barokním období nechal jeho opat Václav Vejmluva vybudovat či obnovit řadu budov ve městě i okolí. Jedna z nich, poutní kostel svatého Jana Nepomuckého na Zelené hoře, je zapsána na seznamu památek UNESCO. Poutní kostel na Zelené hoře, vystavěný ve slohu označovaném jako barokní gotika, je unikátním uměleckým dílem a nepochybně nejosobitějším počinem geniálního českého architekta s italskými předky Jana Blažeje Santini-Aichela.

MOROVÝ SLOUP. Udělejte si procházku po náměstí Republiky. FOTO **AUTOR**

Stavba se vymyká běžným dobovým uměleckým normám a představám. Vzájemný průnik složitých prostorových útvarů, dynamičnost stavební hmoty, popírající veškerou tíži zdiva, to vše svědčí o výjimečnosti této architektury. Základem je kompozice pěticípé hvězdy – pěticípý půdorys, pět vchodů, pět oltářních výklenků, dvakrát pět kaplí kolem centrálního prostoru, pět hvězd a pět andělů na hlavním oltáři je symbolem pěti ran Kristových, ale i pěti hvězd ve svatozáři mučedníka sv. Jana Nepomuckého.

Centrum města

Zajímavé historické památky najdeme ale i v samém centru Žďáru nad Sázavou. Jde především o radnici – jednopatrovou budovu v severozápadní části náměstí, která byla postavena zřejmě na přelomu 16. a 17. století. Při úpravě ve druhé polovině 18. století dostala budova vzhled, který si zachovala v podstatě dodnes. Uvnitř se zachovaly z této doby klenby v bývalém průjezdu a přilehlém prostoru. Fasáda nese klasicistní znaky těchto posledních úprav.

Jen několik metrů východně od farního kostela najdeme kapli sv. Barbory z roku 1729, která vznikla zásluhou žďárského faráře, cisterciáka Ferdinanda Kristla. Dvě barokní sochy biskupů v kapli jsou přisuzovány klášterní sochařské dílně, kterou v té době vedl Řehoř Theny. Na náměstí Republiky stojí za povšimnutí barokní morový sloup z roku 1706 od Jakuba Steinhubla. Jeho prací je i sloup se sochou sv. Jana Nepomuckého ze začátku 18. století v blízkosti barokního mostu.

MARTIN HARÁK