



Národní železniční dopravce má nové vrcholové vedení.

Daniel Kurucz: muž č. 1

Do čela Českých drah se na základě rozhodnutí představenstva firmy z 21. února postavil Daniel Kurucz. Ten předtím zastával funkci náměstka pro ekonomiku a techniku. Ve funkci generálního ředitele tak nahradil Dalibora Zeleného, který byl odvolán ke stejnému dni. Personální změny proběhly i v samotném představenstvu a ve vedení některých odborů.

Zvolení Daniela Kuruce předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah nebylo zase tak velkým překvapením. Novináři o něm spekovali jako o nejpravděpodobnějším kandidátovi již řadu týdnů. Daniel Kurucz (45 let) ve vrcholném managementu ČD působí od května 2013, kdy byl jmenován výkonným ředitelem pro techniku a provoz. Po změně organizační struktury generálního ředitelství v říjnu se stal náměstkem pro ekonomiku a techniku. Do Českých drah přišel z chemického průmyslu, vedl pardubickou Synthesii, zasedal v představenstvu Agrofertu a vedl divizi speciální chemie tohoto holdingu.

Nové tváře v představenstvu

Změna na pozici předsedy představenstva ale není jedinou, která v tomto rozhodujícím orgánu firmy proběhla. Jeho řady opustil kromě bývalého generálního ředitele Dalibora Zeleného také Karel Otaava. Členem se naopak nově stal Michal Štěpán (44 let), který zastává od října loňského roku pozici náměstka generálního ředitele pro osobní dopravu. Zcela novou tvář je Pavel Krtek (43 let), který dříve působil mimo jiné v představenstvu Unipetrolu. Zkušenosti se železniční dopravou získal díky angažmá ve společnosti Unipetrol Doprava a AWT. Ten zároveň převzal po Danielu Kuruczovi jeho úsek a stal se náměstkem generálního ředitele pro ekonomiku a techniku. Před sedou představenstva byl 20. února zvo-

len Daniel Kurucz, který se stal členem tohoto orgánu již v červenci 2013.

Změny na manažerských pozicích přišly záhy

Představenstvo již v novém složení učinilo několik personálních změn také na manažerských pozicích. Z funkce ředitele Odboru marketingu byl odvolán Martin Valkovič (vedl jej od října loňského roku) a jeho řízením byl pověřen Zdeněk Větrovec. Odbor právní nově vede ředitelka Daniela Kovalčíková, která nahradila odvolaného Jana Čermáka. Z pozice ředitele Vlakového dopravy osobní dopravy byl odvolán Petr Baroch. Vedením VDOD byl pověřen Vítězslav Fremr. Výčet personálních změn uzavírá odvolání tajemnice generálního ředitele Aleny Bartoňové.

Krátkodobou prioritou nového vedení ČD je podle Daniela Kuruce příprava prodeje stanic Správy železniční dopravní cesty. K tomu je však nutný souhlas ministerstva dopravy, který ještě nebyl vysloven. „Postupujeme tak, aby veškeré záležitosti byly hotové do poloviny roku,“ uvedl nový generální ředitel. Krátkodobým úkolem je podle něj také dořešit arbitráže a právní spory s konkurencí i některými dodavateli. Střednědobě je třeba vytvořit strategii celé Skupiny ČD, tedy i pro společnost ČD Cargo. Více se o plánech a názorech Daniela Kuruce dočtete v rozhovoru na třetí straně.

VÁCLAV RUBEŠ

SLOUPEK

Budu klást důraz na efektivitu a úspory

Vážím si důvěry dozorčí rady a představenstva a děkuji za příležitost pokračovat ve své práci pro národní železniční dopravce. Jsem rád, že mými nejbližšími spolupracovníky v představenstvu budou náměstek pro osobní dopravu Michal Štěpán a náměstek pro ekonomiku a techniku Pavel Krtek, který je zkušeným odborníkem v oblasti financí, ekonomiky a logistiky. Rok 2014 bude mimořádně náročný,



Daniel Kurucz
generální ředitel
a předseda
představenstva
Českých drah

přesto věřím, že se nám podaří naplnit podnikatelský plán a letošní hospodaření skončí v mírném provozním zisku.

Naším hlavním úkolem je řešit finanční situaci způsobenou vysokým zadlužením. Budeme klást důraz na vysokou efektivitu fungování a hledání dalších úspor. Zároveň je třeba pokračovat v modernizaci vozidlového parku a ve zkvalitňování služeb. Musíme být také připraveni na případná nová výběrová řízení vyhlašovaná ministerstvem dopravy. Již nyní proto soutěžíme dvě rámcové smlouvy: jednu na dodávky vozidel pro regionální dopravu a další pro dálkové spoje. S vítězem uzavřeme pouze rámcovou smlouvu a vlaky odebereme jen v případě, že vyhrájeme ve výběrovém řízení na provozování závazkové dopravy na určité lince. Díky rámcové smlouvě budeme navíc připraveni ucházet se o dotace z evropských fondů. Máme totiž šanci získat dotaci ve výši až 40 procent z programu, který končí příští rok.

Vážené kolegyně a kolegové, mým osobním přáním a cílem je, aby byly České dráhy pro zákazníky dopravcem první volby a abychom my všichni mohli být na tuto firmu hrdí. Přeji vám hodně síly a odhodlání v plnění úkolů, které v tomto roce určitě nebudou jednoduché.

INFORMUJEME

Na prvním koridoru startuje výluková činnost

Na prvním koridoru jsou na březen naplánovány hned tři zásadní omezení provozu. Výluky se týkají Ústí nad Orlicí, pražských Holešovic a trati přes Klánovický les do Úval.

Omezení mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou

Jako první je na řadě modernizace tratě v oblasti Holešovic a Bubenče, kde od 1. března do 18. května probíhá nepřetržitá výluka. Během výluky se zásadně mění například víkendový provoz. Většina vlaků z Prahy i z Kralup nad Vltavou jede oproti běžnému jízdnímu řádu o asi 30 minut později. Další zřetelná změna spočívá v úpravě jízdních řádů přímých osobních vlaků z Ústí nad Labem do Prahy. Ty jezdí v pracovní dny ve směru z Kralup nad Vltavou do Prahy s odjezdem již ve 37. minutě, tedy o čtyři minu-

uvedeného data až do 31. srpna letošního roku budou všechny vlaky osobní dopravy na trati 010 zmíněnou stanicí projíždět. Cestující místo toho mohou nastupovat a vystupovat v zastávce Ústí nad Orlicí město. Doprava na trati 024 v úseku Ústí nad Orlicí – Letohrad bude realizována formou náhradní autobusové dopravy Letohrad – Ústí nad Orlicí město, přičemž vybrané přímé spěšné vlaky zůstanou zachovány s tím, že místo ve stanici Ústí nad Orlicí zastaví na zastávce Dolní Libchavy (odkud povede náhradní autobusová doprava). České dráhy po dobu výluky zajistí své služby v prostorách výpravní budovy zastávky Ústí nad Orlicí město, kde bude fungovat také mezinárodní pokladna. Akce se v největší míře dotkne cestujících v regionální dopravě, nicméně zasáhne i cestující v dálkové dopravě.



Od 16. března do 31. srpna budou všechny osobní vlaky na trati 010 projíždět stanicí Ústí nad Orlicí. Cestující mohou nastoupit a vystoupit v zastávce Ústí nad Orlicí město.

ty dříve oproti běžným jízdním řádům, a jako spěšné vlaky zastaví pouze ve stanicích a zastávkách Libčice nad Vltavou, Řež, Roztoky u Prahy a Praha-Holešovice zastávka. O víkendech a svátcích tyto vlaky zajíždějí do stanice Praha-Holešovice a na pražské hlavní nádraží. Během výluky zastaví vybrané rychlíky v obou směrech také ve stanici Roztoky u Prahy. Naopak po dobu výluky nejezdí v pracovní dny městská linka S41 Roztoky u Prahy – Praha-Libeň. O víkendech obsluhuje pouze úsek Praha-Hostivař – Praha-Holešovice.

Ústí nad Orlicí mimo provoz

Od 16. března by měla začít plánovaná výluka související s probíhající stavební akcí SŽDC ve stanici Ústí nad Orlicí. Od

Sledujte další zdroje informací

První velká výluka v úseku Praha-Běchovice – Úvaly je naplánována na období od 17. března. Další pak má proběhnout zejména o velikonočním prodloužením víkendů 17.–21. dubna. Podrobnější informace o této stavbě a omezeních s ní spojených přinášíme v článku na druhé straně (Po patnácti letech konečně vzniká koridor přes Klánovice). Ve všech případech sledujte vyhlášky s výlukovými jízdními řády, informace na webových stránkách www.cd.cz včetně tiskových zpráv. České dráhy se omlouvají za problémy způsobené výlukovou činností. Současně však upozorňují, že veškeré úpravy jsou realizovány Správou železniční dopravní cesty s cílem celkového zlepšení drážní infrastruktury.

PETR HORÁLEK

Oboustranný plakát pro všechny předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle bonus s jarní tematikou.





Březnová fotosoutěž s VPN Family

Tisíce kolegů, zaměstnanců Skupiny ČD a SŽDC společně se svými rodinami, již využívají levné volání a data od VPN Family. Jako zaměstnanec SŽDC či Skupiny ČD získáte velmi výhodné mobilní hlasové tarify s názvy ZAČÍNÁM nebo VOLÁM v síti Vodafone. V síti Telefonica O2 můžete volat s výhodným tarifem pod názvem VÍM. Jen ti z vás, kteří pracují v drážním prostředí, si mohou také nově vybrat z nabídky neomezených tarifů: UŽÍVÁM SI od Vodafone se 3 GB dat a NĚŘEŠÍM s 1,5 GB dat od Telefonica O2. Do benefitního programu VPN Family se stačí jen jednoduše zaregistrovat. Registrace na webovém portálu <http://family.cdt.cz/> je bezplatná a díky ní si objednáte nové číslo, požádáte o převod čísla z dobíjecí karty nebo z paušálu Telefonica O2 či Vodafone, anebo si převeďte svá stávající čísla ve vaší rodině od jiných operátorů v ČR.

Navíc získáte spoustu dalších výhod v partnerských e-shopech: levnější nákupy značkového zboží, jako jsou mobily, PC a tiskárny, elektro-nika, domácí spotřebiče, funkční oděvy aj. Svou nabídku pro zaměstnance SŽDC a Skupinu ČD pravidelně aktualizují společnosti SETOS, Hewlett-Packard, PHILIPS, Odlo, Allianz pojišťovna, X Energie a další. V nabídce partnerů VPN Family tak nechybějí ani služby, které vám uspoří tisíce v rodinném rozpočtu.

Zapojit se můžete i do pravidelných soutěží o hodnotné ceny. V březnové fotosoutěži hrajeme o mobilní telefon a tablet Samsung, USB modemy a další ceny, které jsou nejen praktické, ale jistě vás i potěší. Jak soutěžit a více informací najdete na webovém portálu <http://family.cdt.cz/> nebo na Zákaznické lince VPN Family na telefonním čísle 972 326 459 (v pracovních dnech od 8 do 17 h), kde vám naši pracovníci ochotně poradí a zodpoví veškeré dotazy. VPN Family jen pro členy drážní rodiny přináší úspory v každém rozpočtu.

(čdt)



Změny ve využití FIP u společnosti MÁV

Na základě změny Předpisu FIP došlo k opravě znění předpisu ČD Ok 12 – přílohy. Změny se týkají železniční společnosti MÁV a námořní společnosti Attica Group. Podrobnější informace k výše uvedeným změnám jsou pro vás k dispozici na personálních útvech podle evidence držitele jízdního výhod nebo v prostředí intranetu Českých drah, na adrese <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokument.nsf> v kategorii Jízdní výhody. Pro uživatele Lotus Notes platí tato cesta: Soubor/Databáze/Otevřít/server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální.

(šp)

Po patnácti letech konečně vzniká koridor přes Klánovice



S modernizací úseku Praha-Běchovice – Úvaly se mělo začít už před neuvěřitelnými patnácti lety. Jeden z posledních nerekonstruovaných úseků 1. koridoru teď ale konečně zmizí. Železničáři i cestující se v letošním roce musí však připravit na výluky. Část dálkových vlaků bude občas mezi Prahou a Kolínem jezdit odklonem přes Lysou nad Labem.

Běžný cestující by si toho ani nevšiml. Ti, kteří v Úvalech nebo Praze-Klánovicích do vlaků nastupují či vystupují, o tom ale už dobře vědí. Již nyní probíhá – díky mírné zimě – modernizace tratě v úseku Praha-Běchovice – Úvaly, začala již loni v listopadu. Na východním okraji hlavního města tak konečně vzniká koridorová trať, jejíž výstavba se oddalovala kvůli opakovanému odvolávání se proti územnímu rozhodnutí.

Už se betonuje, staví a bourá

Od začátku roku probíhaly práce na betonáži základových patek trakčních stožárů a na likvidaci náletové zeleně. K nim se přidalo budování krátkých provizorních nástupišť u nulté koleje v Ros-toklatech, Tuklatech a delších v Praze-Klánovicích. Ve druhém březnovém týdnu by mělo mezi kolejemi o a i v Úvalech vyrůst také provizorní nástupiště. Firmy zhotovitele počátkem února odlesnily prostor u nástupiště 1. koleje v Praze-Klánovicích, demolovaly zděný objekt zastávky a začaly tu s očišťováním nástupištních „vlaštovek“. V Úvalech začala vyrůst technologická budova. Naopak zbourány by tu měly být některé objekty mezi kolejíštěm a Smetanovou ulicí (od přejezdu směrem k Praze) a Jiráskovou ulicí. U druhé jmenované vzniká zařízení staveniště, které přináší některá omezení v možnostech stání aut a zvýší počet vjezdu vozidel těžké mechanizace.

„Všechny práce budou prováděny tak, aby byl stále dodržován stávající jízdní řád osobních vlaků ve směrech jak na Prahu, tak na Kolín,“ slibuje ředitel stavby Tomáš John ze společnosti Viamont DSP. Ovšem s jarem se práce rozjedou naplno a s náročnějšími výlukami lze očekávat na jednom z nejzatíženějších úseků české železnice určité komplikace.

První velké výluky budou od 17. března a o Velikonočních

Modernizace se nebude týkat jen vlastního úseku trojkolejky mezi Běchovicemi a Úvaly, ale její součástí bude i zřízení vysunutého zhlaví stanice Úvaly směrem k Českému Brodu až za památkově chráněné viadukty přes potok Výmolu. Tyto dvě paralelní mostní stavby (pro 1 + 2 koleje) budou podléhat také opravám. Od 17. března by na 21 dní měla být nepřetržitě vyloučena 2. kolej mezi Běchovicemi a Úvaly plus koleje okolo ostrovního nástupiště v Úvalech a v den-ní době i kolej směr Český Brod. Další obdobná výluka, kdy vlaky budou moci využívat jen dvě koleje, proběhne od 8. dubna do 26. května. V noční době bude po dobu těchto omezení vyloučena ještě další kolej Běchovice – Úvaly, z tohoto důvodu půlnoční osobní vlak 9301 do Českého Brodu bude veden dvěma náhradními autobusy.

Patrně mnohem citelnější dopad bude mít pětidenní velikonoční výluka 17.–21. dubna, kdy bude mezi Běchovicemi a Úvaly k dispozici pouze jedna kolej. Bude se zřízovat provizorní přemostění v místech nového podchodu v Klánovicích. Možnost jízdy vlaků ve svazku bude navíc zhoršena skutečností, že je na zbylé koleji pouze jednosměrný autoblok. Rychlíky v obou směrech a vlaky kategorie Expres a SC Pendolino směr Kolín budou vedeny odklonem přes Lysou nad Labem, kudy jsou již plánované některé vlaky vedeny. Jízda odklonem by neměla přinášet větší zpoždění. Podobná situace nastane i koncem prázdnin. Určité změny v jízdním řádu nastanou

u příměstských linek S7 a S1, nicméně už nyní organizace ROPID slibuje, že upraví jízdní řády autobusových linek 251, 260, 262, 391 a 261 v Klánovicích tak, aby delší přestupní doby v tomto frekvenčně silném bodě byly zabezpečeny.

Kdo vyhrál soutěž a za kolik?

V soutěži na stavbu se utkalo osm účastníků, firem nebo stavebních sdružení: OHL ŽS, ChT – SDS EXMOST, Subterra, Viamont DSP, TSS Olomouc + ŽS Košice, Eurovia + GJW + EŽ, Firesta + Berger Bohemia + IDS. Jeden uchazeč, shodou okolností ten, který nabídl nejnižší cenu, byl pro neprokázání kvalifikace ze soutěže vyloučen. Zvítězila ústecká společnost Viamont DSP s cenou veřejné zakázky 1,813 miliardy korun. Počátek vlastní realizace pak ještě dále mírně zpozdlilo projednání ve vládě a odvolání jednoho ze soutěžících. SŽDŽ, která je investorem, počítá i s čerpáním prostředků z evropských fondů.

V Úvalech a Praze-Klánovicích vyrostou nová nástupiště s výškou 550 mm, v Klánovicích se postaví i podchod. V Úvalech bude starý nevýhovující podchod u přejezdu nahrazen novým přímo nava-zujícím na budoucí 1. nástupiště pro vlaky směr Kolín. Svršek s pružným upev-něním umožní rychlost až 160 km/h. Součástí stavby jsou i nové trakční vede-ní, ohřevy výhybek, zabezpečovací zaří-zení, rekonstrukce mostů a propustků a protihlukové stěny. Naplánována je i kompletní výměna technologie v napá-jecí stanicích Běchovice. Dopady pro dopra-vu i cestující budou po určitou dobu bo-lestivé, ale modernizace přinese zkvalit-nění železniční dopravy v jednom z po-sledních dosud nerekonstruovaných úse-ků 1. koridoru.

MARTIN NAVRÁTIL

Příběh modernizace Běchovice – Úvaly

- 29. 9. 1999** Byla podána první žádost o vydání územního rozhodnutí (vydáno v roce 2001).
- 20. 8. 2001** Odvolání proti územnímu rozhodnutí č. 1 ze strany dvou obyvatel Úval pro nedostatečná protihluková opatření.
- 24. 1. 2002** Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) rozhodlo o zrušení vydaného územního rozhodnutí.
- 15. 4. 2003** Opakované územní řízení.
- 23. 4. 2003** Vydání územního rozhodnutí č. 2.
- 15. 5. 2003** Odvolání pana Brzáka proti územnímu rozhodnutí č. 2 kvůli vysokým protihlukovým stěnám u jeho nemovitosti.
- 5. 4. 2004** Rozhodnutí MMR o zrušení územního rozhodnutí č. 2 a opětovném vrácení orgánu prvního stupně k novému projednání a rozhodnutí.
- 15. 7. 2005** Vydáno územní rozhodnutí č. 3.
- 11. 8. 2005** Odvolání manželů Dočekalových a paní Holečkové proti územnímu rozhodnutí č. 3 kvůli vysokým protihlukovým stěnám u jejich nemovitosti a narušení krajinného rázu.
- 24. 2. 2006** MMR zamítá všechna odvolání proti územnímu rozhodnutí č. 3 a na-padené rozhodnutí potvrzuje (14. 5. 2006 nabylo právní moci).
- 15. 5. 2006** Žaloba pana Brzáka na MMR proti potvrzení platnosti územního roz-hodnutí č. 3.
- 30. 11. 2007** Rozsudek Městského soudu v Pra-ze, který zrušil rozhodnutí MMR a věc vrátil zpět k dalšímu řízení pro nedostatečná stanoviska a podkla-dy k předcházejícímu řízení.
- 14. 2. 2008** Kasační stížnost MMR proti roz-sudku Městského soudu v Praze.
- 20. 3. 2009** Věc se vrací k novému projednání na Odbor stavební Magistrátu hl. m. Prahy.
- 27. 7. 2009** MMR stanovilo stavebním úřadem Městský úřad Úvaly. Stavební úřad.
- 21. 12. 2011** Na Stavební úřad Městského úřadu Úvaly byla podána nová žádost o umístění stavby.
- 19. 1. 2012** Stavební úřad Městského úřadu Úvaly přerušil zahájené územní řízení pro doplnění podání.
- 4. 4. 2012** Byly doplněny podklady pro pokračování územního řízení a pro svo-lání místního Setření.
- 24. 5. 2012** Oznámeno zahájení územního řízení.
- 3. 7. 2012** Veřejné ústní jednání.
- 31. 8. 2012** Vydáno čtvrté územní rozhodnutí.
- 13. 3. 2013** Podána žádost o stavební povolení na Drážním úřadu.
- 3. 5. 2013** Zakázka na modernizaci byla zveřejněna.
- 10. 6. 2013** Vydáno stavební povolení (10. 7. 2013 nabylo právní moci).
- 24. 10. 2013** Vyhlášeny výsledky soutěže.
- Listopad 2013** Zahájena stavba.

INZERCE

"Ne všichni můžeme všechno, ale díky vám to zvládneme"

I vy můžete pomoci lidem se zdravotním postižením!

www.kontopomoci.cz

Doplatek do první třídy platí už s dokladem IDS

Od 1. března si mohou cestující s jízdním dokladem IDS zakoupit jednorázový doplatek do první třídy ve vlacích Českých drah. Výše doplatku vychází z rozdílu mezi první a druhou třídou podle základního (u dětí zvláštního) jízdného. Do konce února mohli cestující, kteří jezdili vlakem ČD na doklad IDS a chtěli použít oddíl první třídy, pouze jedinou možnost: pořídit si navíc In Kartu a nahrát si na ni časový doplatek. Výjimku představovali cestující v rámci systému ODIS na Ostravsku – zde totiž tarif integrovaného dopravního systému už dvě třídy obsahoval a tímto způsobem platil i ve vlacích.

Přiláká nabídka zákazníky?

Novou nabídkou vycházejí České dráhy vstříc stále rostoucímu počtu zákazníků, kteří ve vlacích využívají tarify IDS, a současně zlepšují podmínky pro využití oddílu první třídy, pokud je kapacita



Obchodní nabídka má největší využití v CityElefantech.

FOTO MICHAL MÁLEK

oddílu druhé třídy ze značné části vyčerpaná. „Největší praktické využití této obchodní nabídky vidím tam, kde jezdí elektrické jednotky CityElefant. Dále se to týká i rychlíků a spěšných vlaků, které jsou zapojené do integrovaných dopravních systémů,“ vysvětluje Roman Šulc z Odboru obchodu osobní dopravy.

„V Praze využívá integrované jízdenky v regionálních vlacích více než 70 procent všech cestujících, kteří se mohou první třídou svézt na všech hlavních linkách pražského Eska. Avšak její využití bylo kvůli složitosti získání doplatku nízké. Novinka tak pomůže Pražanům i Středočechům cestovat pohodlněji,“ slibuje si od této změny Filip Drápal z pražské organizace ROPID. „Snadněji dostupné doplatky do první třídy by nám mohly do vlaků přilákat další pravidelné zákazníci,“ dodává.

S kartou i papírovou jízdenkou

S iniciativou na zavedení této obchodní nabídky přišli samotné České dráhy. Od schválení nápadu k jeho uplatnění v provozu bylo zapotřebí jen několika týdnů. „Obdobnou tarifní nabídku jsme v systému již měli: doplatek do první třídy pro uživatele aplikace Železniční průkazka, tedy pro režisty. Fakticky se jedná o stan-

dardní jednorázový doplatek do první třídy jako k základnímu tarifu ČD, jenomže se váže na různé tarify IDS,“ komentuje Roman Šulc.

Nově zavedený doplatek do první třídy lze pořídit k jakémukoli jízdnímu dokladu IDS. Není tedy důležité, zda se jedná o čipovou kartu typu Opencard nebo o doklad v papírové formě. Stejně tak nehraje roli, zda má cestující jízdenku pro jednorázovou jízdu nebo časovou. Na doplatek je ovšem uvedeno číslo jízdního dokladu IDS. Cestující si samozřejmě může doplatek pořídit jak u vlakové čtyři, tak předem u pokladny. „Zákazník jde třeba po Václavském náměstí v Praze, koupí si jednorázovou papírovou jízdenku PID, dostane se s ní metrem do stanice Hlavní nádraží, pak přestoupí na regionální vlak ČD a u vlakové čtyři k ní získá doplatek do první třídy. Je to úplně jednoduché a pohodlné,“ dodává Roman Šulc.

PETR HORÁLEK

Během posledních dvanácti měsíců už mají České dráhy třetího generálního ředitele. Na rozdíl od předchozí změny loni v červenci byl ale do čela národního dopravce zvolen manažer zevnitř. Ačkoli Daniel Kurucz pracuje u ČD teprve tři čtvrtě roku, z jeho odpovědí jasně vyplývá, že už se v resortu dopravy pořádně rozkoukal.

Do Českých drah jste – podobně jako Petr Žaluda v roce 2008 – přišel ze soukromého sektoru. Nebojíte se nálepky neželezničáře?

Stigma neželezničáře si určitě přináším, protože profesně jsem se železnici začal zabývat teprve před rokem. Nemyslím si ale, že by to bylo úplně na škodu. Určitá paralela s Petrem Žaludou je asi namístě. Myslím, že mu například pomohl nezaujatý pohled na věc zvenčí. Na rozdíl od něj ale přicházím z průmyslových podniků, a proto je pro mě výrazně snadnější uchopit drážní problematiku, neboť jde především o techniku – vše se točí kolem kolejových vozidel, zajištění provozu, ale samozřejmě také kolem marketingu a PR. Mám také zkušenosti s ekonomickým řízením firem. Navíc jsem dostal šanci se s oborovou problematikou seznámit z pozice výkonného ředitele pro provoz a techniku. Samozřejmě nejsem odborník na všechny drážní detaily, ale ve firmě je jistě řada zdatných lidí a právě na ně se v tomto ohledu spoléhám.

Jaký je rozdíl ve vedení společnosti chemického průmyslu, kde jste dříve působil, a národního dopravce, který vykonává z velké části veřejnou službu?

Zásadní rozdíl je v tom, že v mé dosavadní kariéře pracovali na manažerských postech skuteční manažeři a lidé, kteří jsou opravdoví odborníci na danou problematiku. U Českých drah se také poprvé setkávám s určitým politickým vlivem na chod a uspořádání firmy.

Jaká je podle vás míra zadlužení Českých drah? Podle Petra Žaludy byla akceptovatelná, podle Dalibora Zeleňého už kritická.

lý, nulový či dokonce záporný provozní zisk. Naším prvořadým cílem je proto generovat kladný provozní zisk, se kterým počítáme i v letošním podnikatelském plánu. To totiž bude pro naše věřitele významný signál, že máme zadluženost pod kontrolou a jsme schopni svým závazkům dostát. Solidní rating společnosti je totiž důležitý předpoklad k dalšímu omlazení vozidlového parku.

V letošním roce by ale České dráhy měly zaplatit za vozidla šest miliard korun...

Ano, skutečně před sebou máme rok s poměrně složitým cash flow. Kromě diskutovaných railjetů, za které musíme zaplatit 1,9 miliardy, přichází letos ještě splatnost úvěrů od firmy Eurofima, která nám v minulosti půjčila prostředky na Pendolina nebo CityElefanty. Tady hovoříme o částce 1,25 miliardy korun. V součtu s dalšími smluvními vztahy jde

Když jsme u railjetů – bylo nebo nebylo chybou, že ČD nevyužily opce na dalších osm jednotek?

Když uvažujeme o dalším pokračování obnovy vozidel, narazíme na dva základní rozpory. Zaprvé: český cestující chce jezdit špičkovými vlaky, ovšem za minimální ceny. To samozřejmě nelze. A podobné tendence mají i objednatelé – chtějí moderní vozidla, ale odmítají platit například odpisy. A z toho plyne hlavní problém pro nás jako dopravce, kde vzít peníze na nákup požadovaného luxusu. Pro ilustraci můžeme uvést, že jeden vůz jednotky Siemens Viaggio Comfort stojí kolem 50 milionů korun. Druhý rozpor je mezi ekonomikou a estetikou. Byť z našeho pohledu, kdy byl cestující zvyklý na desítky let staré soupravy, jde o příjemnou moderní soupravu, z hlediska ekonomického už takovou výhrou není. Stojí proto za úvahu, zda se spíše nesoustředit na



FOTO AUTOR

Chci dráhy stabilizovat a posunout je dál

Můj předchůdce Dalibor Zelený hovořil o tom, že míra zadluženosti ještě vzroste, a já s ním souhlasím, zejména vzhledem k rozsahu zasmulvněných zakázek pro roky 2014 a 2015. Od roku 2016 by mohlo zadlužení Českých drah klesat. Na druhou stranu neznám firmu, která by neměla úvěry a fungovala jen z vlastních prostředků. Ostatně pracovat jen se svými penězi bývá hodně drahé. Z racionálního pohledu však zadluženost firmy není nijak dramatická a například Rakouské spolkové dráhy mají míru zadluženosti mnohem vyšší. Faktem však je, že České dráhy při svém zadlužení nemohou dlouhodobě generovat ma-

skutečně o asi šest miliard korun, které musíme v letošním roce zaplatit. Máme ale připraveny dva scénáře. První počítá s prodejem nádraží SŽDC, což by mělo v první fázi přinést již v prosinci 2014 jeden a půl miliardy korun. Pokud všechno a včas zaplatí i objednatelé dopravy, tedy kraje a ministerstvo dopravy, skončíme rok s kladným cash flow ve výši 138 milionů. Kdyby se odprodej nemovitostí nepovedl, máme připravenou variantu směnečného programu ve výši až 3 miliard korun. Tím bychom pokryli nejen tyto nákupy, ale i případné splacení dluhopisů ČD Cargo, s čímž ale vzhledem k pozitivnímu vývoji nepočítáme.

obecnou kvalitu vozidlového parku. Mít díky moderním vozidlům jeden nebo dva špičkové produkty a zbytek na úrovni sedmdesátých let 20. století je výkřikem do tmy, nikoli smysluplnou koncepcí.

Zmínil jste se, že vidíte potenciál úspory v racionalizaci opravárenských procesů. Má jít až o 100 milionů korun...

Roční náklady na opravárenství jen v osobní dopravě činí zhruba 2,5 miliardy korun. Vedle toho je alokována zhruba stejná část prostředků pro opravárenskou činnost ČD Cargo. Sumy jsou to skutečně obrovské, což souvisí zejména s rozsahem vozidlového parku. Možnos-

DANIEL KURUCZ

Vystudoval Vysokou školu ekonomickou se specializací na zahraniční obchod. V roce 1991 pracoval vlogistické divizi firmy Lagermax. V letech 1997 až 1999 byl zaměstnán ve firmě Fujifilm, následně jako výrob-ní a provozní ředitel ve firmě Carborundum. Od roku 2003 působil jako generální ředitel a divizní ředitel ve švédské firmě Sandvik. V roce 2008 absolvoval studium MBA na ČVUT Praha a Sheffield Hallam University. V únoru 2011 stanul v čele Divize speciální chemie v Agrofertu, zároveň byl členem představenstva holdingu. Od května 2013 byl výkonným ředitelem pro provoz a techniku ČD, v říjnu 2013 se stal náměstkem pro ekonomiku a techniku. Generálním ředitelem Českých drah byl zvolen 21. února 2014.

tí, jak je částečně snížit, je využít syner-gických efektů. Uvědomme si, že máme tři velké opravárenské kapacity – DKV, SOKV a DPOV. Konkrétně vidím možnost v lepším rozložení těchto jednotek na síti tak, aby nebyly jen několik kilometrů od sebe. Další variantou je vícesměnný provoz v opravárenství, opuštění nevyužívaných výrobních hal a naopak stoprocentní využití nových. Na myslí mám například Bohumín nebo Ústí nad Labem. Koncepce racionalizace však bere ohled i na lidské zdroje, aby po opuštění některých jednotek neměli zaměstnanci problém s dostupností nových. Většinou jde o přesuny v rámci aglomerace nebo dvojměstí, například Děčín – Ústí nad Labem, Hradec Králové – Pardubice nebo Ostrava – Bohumín. V součtu by tato opatření skutečně měla přinést úsporu kolem sta milionů korun.

Ve vašich vystoupeních v médiích jste zmiňoval i náklady na marketing...

Klasické formy marketingu jsou nezbytné. Ale pod slovem marketing se skrývají i aktivity, které nesouvisí s hlavní činností a jejichž cílem není primárně cestující. Mám na myslí zejména oblast PR, kde se v minulosti vynakládalo více prostředků, než bylo nutné. V těchto aktivitách tak zcela určitě lze najít úspory, které podle propočtů dosahují až dvanácti procent z celkového rozpočtu marketingu Českých drah. V ostatních oblastech marketingu, jako jsou například tiskoviny a eventy, chceme naše aktivity naopak podpořit – ovšem za odpovídající náklady. Důležitou podmínkou je také měřitelnost přínosu, efektivita těchto činností. Výdaje na marketing se tedy dají snížit, a přesto může být výsledný efekt mnohem výraznější.

Jak snášíte zvýšený mediální zájem?

Považuji se za komunikativního člověka, a proto mi v zásadě nečiní problém vycházet novinářům vstříc. Dělán však chybu – čtu si komentáře pod těmito rozhovory na zpravodajských portálech. Jsem zděšen, jak některé příspěvky odrážejí zhrzenost společnosti. Někteří lidé nevěří, že generální ředitel ČD může být člověk, který nepřišel firmu vyloupit, ale mohl by se snažit posunout ji dál. Byť to neberu osobně, je mi moc líto, kam se česká společnost dostala od roku 1989. Chtěl bych proto všechny požádat, aby sledovali, co se s Českými drahami bude dít, a aby přidali ruku k dílu. Pokud nedojde k naplnění toho, co jsem si představoval a příslibil, vyvodím z toho důsledky. A začnu u sebe.

VÁCLAV RUBEŠ



Celý článek najdete ve webově verzi Železničáře.

KRÁTCE

Nejlokomotivovatější lokomotiva na scéně

Legendární Pohádky o mašinkách opět ožily na pražském hlavním nádraží v kulturním sále Fantovy budovy. Divadelní představení Nejlokomotivovatější lokomotiva 2 – Jak to všechno začalo souboru ProDivadla s modelovými vláčky LGB mělo premiéru 7. února. Další představení s nejvyšším panem železničářem a černokněžníkem Zababou proběhnou od 8. do 16. března a od 17. do 21. dubna – ve všedních dnech od 16.30, o víkendech a svátcích od 10 a 16.30 hodin.

Senátoři jeli na jednání o dopravě Pendolinem



Členové Výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu Senátu ČR cestovali ve středu 19. února Pendolinem ČD do Ostravy a zpět. Ještě před odjezdem využili příležitosti a na pražském hlavním nádraží diskutovali s představiteli Českých drah o situaci v železniční dopravě. Z vedení ČD za senátory přišli například náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Michal Štěpán (na snímku vpravo) nebo ředitel KCOD Praha Alois Kašpar.

Lyžařský kurz pro děti zaměstnanců se vydařil



Na začátku února se konal již šestý ročník tradičního lyžařského kurzu, který pro děti připravil Odbor personální ve spolupráci s cestovní kanceláří ČD travel. Tentokrát se 39 dětí zaměstnanců Českých drah, ČD Cargo a SŽDC vydalo do Krkonoš do Pasek nad Jizerou. Děti ve věku 5 až 15 let si tak užily celý týden lyžování a zábavy. „Tento ročník se opravdu vydařil. Přijela skvělá parta a neměli jsme žádný zdravotní úraz. I při letošní slabé zimě jsme mohli každý den bez problému lyžovat,“ řekla Blanka Havelková, která akci organizovala.

Výstava výtvarných děl a fotografií FISAIC

Malíři a fotografové vás zvou na výstavu výtvarných děl a fotografií členů Zemského svazu FISAIC ČD. Akce se uskuteční v budově Ministerstva dopravy ČR v Praze v zasedací místnosti č. 80, suterén. Vernisáž proběhne 17. března v 15 hodin. Výstava pokračuje 18. a 19. března od 10 do 16 hodin a 20. března od 9 do 12 hodin. Všichni jste srdečně zváni. **(rub, hop)**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

JEDEN DOKLAD I TARIF PRO PRAHU A STŘEDNÍ ČECHY?

Propojit železnici, metro, tramvaj, trolejbusy, autobusy, ale také přívozy či lanovky do jednoho systému má integrace pražské a středočeské veřejné dopravy, kterou schválili pražští radní. „Ideou je heslo: jedna jízdenka, jeden tarif, jedna síť a jeden jízdní řád,“ řekl radní pro dopravu Jiří Pařízek. Integrace by měla prodloužit městské linky do regionu a lépe využít příměstské linky v hlavním městě. Spojení má přinést efektivnější fungování veřejné dopravy a finanční úspory. Kolik by to bylo, není zatím jasné. Stejně tak termín celého záměru. Společnost ROPID, která nyní veřejnou dopravu v Praze a jejím okolí organizuje, má za úkol vypracovat finanční analýzu a integraci následně projednatjí političtí představitelé z Prahy i Středočeského kraje.

MF DNES 19. 2. 2014

UMOŽNĚTE PŘESUN NÁDRAŽÍ, ŽADÁ RADNICE AKTIVISTY

Brněnská radnice zkouší přemluvit aktivisty, aby umožnili přestavbu železničního uzlu za desítky miliard korun. Hledá inspiraci ve smlouvě umožňující stavbu automobilky Hyundai v Nošovicích. Náměstek primátora Robert Kotzian připomíná, že ji aktéři v roce 2006 považovali za vzor řešení sporů investora, státu a obyvatele – a toho chce využít i v Brně. „Teď je mič na straně sdružení,“ dodal Kotzian. „Jsme připraveni jednat o zlepšení protihlukových opatření a řešení dalších požadavků těch, kteří se odvolali, aby drobné problémy neblokovaly celek.“ Radnice hraje o mnoho. Pokud aktivisté stáhnou odvolání proti v pořadí třetímu územnímu rozhodnutí, začne platit. Pak se dá projekt do pohybu. Bez rozhodnutí ale nemůže SŽDC ani žádat o dotace EU.

LIDOVÉ NOVINY 19. 2. 2014

ZAÚJALO NÁS

Před dvěma lety majitel Student Agency Radim Jančura získal exkluzivitu při jednání s Deutsche Bahn o lince z Prahy do Hamburku. Nyní má ale problémy s financováním, takže DB pozvaly k jednacímu stolu opět tým Českých drah.

E15 18. 2. 2014

JÍZDENKY Z PRAHY DO OSTRAVY ZDRAŽILY, I TAK JSOU ALE LEVNÉ

Ostrý konkurenční boj dvou soukromých dopravců s Českými drahami na železniční trati z Ostravy do Prahy potichu končí. Dopravci už evidentně dál nechťejí výrazně dotovat ceny jízdenek, tak jak se dělo doposud. Nejlevnější jízdenky (zejména na spoje v brzkých ranních hodinách) podražily až o třetinu. Společnost LEO Express zdrazila už loni na podzim na 199 korun poté, co získala třetinu trhu. Původně stála jízdenka méně než 140 korun. Regiojet na to reagoval teď. Jeho nejlevnější lístek podražil na 190 korun. V přepočtu na kilometr je však cestování mezi Prahou a Ostravou i po zdražení stále nejlevnější nejen v Česku, ale i v celé Evropské unii. Zatímco u základního tarifu Českých drah by jízdenka měla vyjít na 474 korun, cestující tu běžně platí ani ne polovinu.

MF DNES 24. 2. 2014

NKÚ: ČESKO NESTIHÁ ČERPAT EURODOTACE NA ŽELEZNICI

Česká republika zřejmě nestihne vyčerpat evropské dotace na modernizaci železnic. Zjistil to Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ). Ministerstvo dopravy podle něj o projektech nekoridorových tratí rozhodlo netransparentně a SŽDC některé veřejné zakázky na dodatečné stavební práce zadala až poté, co byly tyto práce provedeny. Česko může z EU na modernizaci železnic v nynějším období čerpat v Operačním programu Doprava 393,5 milionu eur, ke konci roku 2012 přitom byla příjemcům proplacena včetně záloh asi třetina této částky a u Evropské komise schválena jen zhruba desetina. „Je pravda, že v roce 2010 došlo k zastavení příprav staveb na železnici. V roce 2012 však dostala SŽDC úkol přípravu staveb obnovit a zintenzivnit,“ sdělil mluvčí ministerstva Martin Novák.

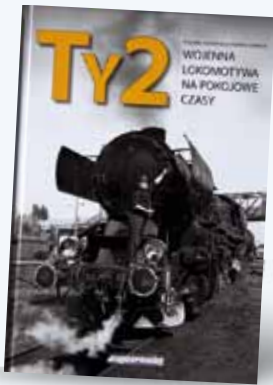
PRÁVO 18. 2. 2014

KNIHY



Česká stavba parních lokomotiv (1930–1945)

Zájemci o kvalitní dopravní literaturu z oblasti železničního strojírenství byli uspokojeni těsně po Novém roce dalšími atraktivními tituly. V lednu vyšel ve vydavatelství společnosti Růžolící chrochtík druhý díl publikace autora Karla Zeithammera s názvem Česká stavba parních lokomotiv – 2. díl (1930–1945), mapující vývoj parních lokomotiv v Československu v uvedeném období. Odborný text doplňují historické fotografie a výkresy jednotlivých lokomotiv. Obsáhla kniha ve formátu A4 o 444 stranách je dostupná v kvalitních prodejnách dopravní literatury za cenu 1 660 korun.



Válečný stroj pro mírové časy

Polské publikace věnované dopravě představují v posledních letech často metu, ke které domácí tvůrci mohou jen zálibně vzhlížet. Nejinak je tomu i u zajímavé monografie autorů R. Stankiewiczze a R. Garbacika věnované legendární válečné lokomotivě německého původu řady 52. V Polsku dostala označení Ty2, tak zní i název knihy s podtitulem Válečná lokomotiva pro mírové časy. Ke zhruba 1 400 kusům, které po válce na území Polska zbyly, je nutno připočítat 150 prakticky totožných strojů, které se v polských strojárnách krátce po válce vyrobily. Součástí knihy o 320 stranách je CD s databází vozidel. Publikaci vydalo nakladatelství Eurosprinter. Doporučená cena této knihy, která může být vhodným tipem pro narozeninový dárek všem milovníkům polské železnice, je 749 korun. (mn)



ZATÍM POSTARU. Současné hlavní železniční spojení přes Vysočinu vzniklo v 50. a 60. letech.

ILUSTRÁČNÍ FOTO MICHAL MÁLEK

Rychlotrať s otazníkem: kudy z Prahy do Brna přes Vysočinu

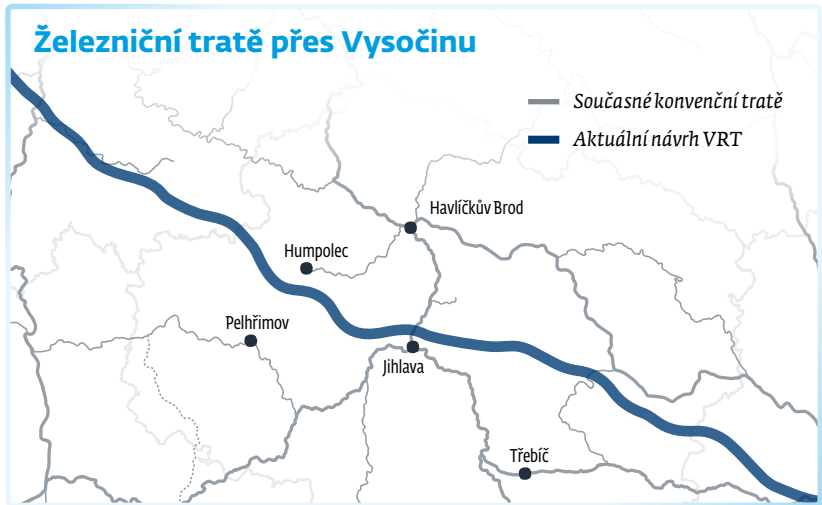
Plánovaná vysokorychlostní trať spojující Prahu s Brnem má významně posílit roli železnice v osobní i nákladní dopravě, a to i uvolněním stávajících tratí od dálkové osobní dopravy. V současné době probíhá diskuze na téma vysokorychlostní tratě hlavně v Kraji Vysočina.

O vysokorychlostním železničním spojení přes Vysočinu se mluví už dlouho. Podle aktuální verze SŽDC předpokládá, že trasa této nové dráhy by mohla vést z oblasti pražského Zahradního Města směrem na Benešov u Prahy, Vlašim, Humpolec, resp. Pelhřimov, a dále na Jihlavu, Velké Meziříčí do Brna. Mezi Jihlavou a Brnem předpokládá souběh s dálnicí D1, podobně jako je to v sousedním Německu na trase Frankfurt nad Mohanem – Kolín nad Rýnem. V úseku z Prahy do Jihlavy tento souběh není možný kvůli nevhodným terénním podmínkám. Na území Kraje Vysočina se zvažují železniční stanice Vysočina (mezi Humpolcem a Pelhřimovem), Jihlava město (z vysokorychlostní tratě by tam vedla odbočka, neboť samotná trať povede severně od Jihlavy), Velké Meziříčí a Velká Bíteš.

Oficiálně platí jiná varianta

„Stávající síť z 19. století již nedokáže konkurovat moderním dálnicím a vysokorychlostní tratě jsou pro železniční dálkovou osobní dopravu v podstatě jedinou šancí. Podle odhadů dnes jezdí po dálnici D1 mezi Prahou a Brnem v osobních automobilech zhruba padesát tisíc lidí denně. Vysokorychlostní trať by z tohoto počtu mohla do vlaků odčerpat postupně až třicet tisíc cestujících každý den,“ vysvětluje ředitel Odboru strategie SŽDC Marek Binko.

V současné době nemá krajské vedení k dispozici žádnou žádost o aktualizaci



zásad územního rozvoje ve smyslu změny umístění koridoru vysokorychlostní tratě. Případná změna Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina je pravděpodobná až v letech 2017 až 2018. Do té doby se musí projednat veškeré podklady tak, aby se mohlo začít stavět maximálně v roce 2025. „V platných zásadách územního rozvoje je zakreslena zcela jiná trasa vysokorychlostní tratě, pro kterou je stanovena územní rezerva v šířce 600 metrů přes území celého kraje od severozápadu k jihovýchodu. Protože míra nevyjasněnosti vedení koridoru vysokorychlostní tratě, včetně řešení průvodních problé-

mů, je velká, lze předpokládat, že s projednáním uvažované změny v rámci aktualizace Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina nastanou problémy, které mohou ovlivnit i termín zahájení stavby,“ říká vedoucí tiskového oddělení Kraje Vysočina Jitka Svatošová.

Kde mají rychlé vlaky zastavit?

Podle výpočtů multimodálního dopravního modelu, který si vedení Vysočiny nechalo zpracovat, by do vysokorychlostních vlaků mohlo na území kraje nastupovat přes tři tisíce cestujících každý den, přičemž v modelu jsou uvažovány

Technické parametry plánované VRT

- Dvoukolejná s návrhovou rychlostí 350 km/h, elektrizovaná střídavým systémem 25 kV/50 Hz.
- Na napojeních do konvenční sítě elektrizované stejnosměrnou soustavou 3 kV budou zřízena styková místa. Toto je i jedním z důvodů, proč se manažer infrastruktury zabývá konverzí napájení zbytku sítě na systém 25 kV/50 Hz.
- Na trati by byla osobní doprava jak vysokorychlostními, tak i některými konvenčními soupravami – jako například railjet.
- Případná nákladní doprava se uvažuje zatím jen ve speciálních jednotkách, tak jako ve Francii například poštu převážejí speciální „žluté“ vlaky TGV Post.

vlaky kategorie InterCityExpres se zastavením v Jihlavě a pomalejší vlaky označené jako InterCity zastavující také v blízkosti Humpolce, ve Velkém Meziříčí a Velké Bíteši. „V případě realizace projektu je možné počítat s propojením nové tratě Praha – Jihlava – Brno na konvenční železnici minimálně v Jihlavě. A to na trati SŽDC 225 a 240 buď přímými vlaky, jelikož nová trať je navrhována v parametrech umožňujících provoz konvenčních vlaků, anebo prostřednictvím kvalitních přípojných vazeb v Jihlavě. Pro Vysočinu jsou zajímavé také doplňkové stanice v blízkosti Humpolce, Velkém Meziříčí a Velké Bíteši. Tyto vedlejší stanice musí mít parkoviště P+R. Lze očekávat, že budou obslouženy také regionálními autobusy“ doplňuje Václav Zikán z Odboru dopravy Krajského úřadu Vysočina.

Bude nová trasa do roku 2035?

Plánované vysokorychlostní tratě na území naší republiky jsou součástí evropské železniční sítě TEN-T. Česká republika má závazek zprovoznit vysokorychlostní trať z Prahy do Brna do roku 2050. „Naším cílem, který nedávno v Jihlavě prezentoval i ředitel Odboru strategie ministerstva dopravy, je vybudovat tuto trasu v letech 2025 až 2035. Často se objevuje názor, že Rychlá spojení slouží jen pro propojení evropských aglomerací a pro malou zemi nemá význam. To ale není pravda! Vysokorychlostní tratě významně pomáhají i propojení regionů s městskými aglomeracemi, které v našich podmínkách představují Praha, Brno nebo Ostrava. Stačí se podívat do Belgie, která je počtem obyvatel s naší republikou srovnatelná, rozlohou však skoro poloviční. Belgičané už svoji síť vysokorychlostních tratí mají vybudovanou a navíc slouží z velké části pro vnitrostátní dopravu,“ dodává ředitel Odboru strategie SŽDC. MARTIN HARÁK

INZERCE

CK Kysuca Tour ponúka letné dovolenky a First Minute Zľavu 280Kč na osobu z ceny sezónych pobytov a dieťa do 3 r. zdarma.

13/14-dňové zájazdy do BULHARSKA – Pomorie

Privátne ubytovanie v izbách s vlastným príslušenstvom a balkónom, možnosť klímy a varenia, 300 m od mora. Cena na osobu: **4 480 KČ/10 nocí a 5 040 KČ/11nocí.**

Ubytovanie hotel ALCIONA BEACH* s raňajkami priamo na pláži**, klimatizované izby+ balkón,TV, chladnička. Cena na osobu: **5 880 KČ/10 nocí a 6 440 KČ/11nocí.**

13/14-dňové zájazdy do ČIERNEJ HORY – Čanj

Ubytovanie: vila Vasilisa s POLOPENZIOU priamo na pláži+lehátko a slnečník na pláži a výlety loďou. Cena na osobu: **8 680 KČ/10 nocí a 9 520 KČ/11nocí.**

13-dňové zájazdy do ALBÁNSKA –Shengjin

Hotelové ubytovanie s raňajkami, priamo na pláži, v izbe klíma, TV, internet+balkón. Cena na osobu: **8 400 KČ/10nocí.**

Uvedené ceny sú bez dopravy, lehátkové vozne sú rezervované z Budapešti.

Blížišie informácie: www.ck-kysucatur.sk alebo želez. telefón 900/421/930/6757 príp. 00421/41/421 16 20 príp. mobil: 00421/908 219 442 alebo emailom:info@ck-kysucatur.sk

Vyčistili jsme areál v Brodce u Přerova od půdy zamořené impregnační dřeva

Jednou z nejvíce postižených lokalit ve správě RSM Olomouc byl průmyslový areál bývalého Mostního obvodu v Brodce u Přerova. Nacházela se tam totiž dvě ohniska s masivní kontaminací zeminy.

Již v roce 2009 podaly České dráhy žádost o dotaci na sanaci staré ekologické zátěže z Operačního programu Životní prostředí. Jedna z podmínek Evropské unie zněla, aby současný majitel a jeho právní předchůdce nebyli původcem znečištění zeminy. To jsme splnili, protože masivní znečištění látkami sloužícími k impregnaci dřeva pochází z let 1920–1953, kdy lokalitu ještě nespravovaly Československé státní dráhy.

Získali jsme evropskou dotaci přes sto milionů korun

Radou Státního fondu životního prostředí a Ministerstvem životního prostředí ČR byla žádost Českých drah o dotaci ve výši přesahující 100 milionů korun skutečně odsouhlasena a v červenci roku 2011 jsme oznámili zahájení veřejné za-

kázky. Koncem téhož roku bylo ukončeno výběrové řízení na zhotovitele díla. Realizace samotného díla ale nebyla vůbec jednoduchá.

Vítězná firma v průběhu sanace mnohdy narážela na nečekané problémy. Bylo to například nalezení podzemních objektů historického původu (železobetonové jímky impregnačních máčecích van a cihelné základy již odstraněných budov), které realizační projekt proka-



Stavební firma postupně vytěžila téměř 33 tisíc m³ zeminy. FOTO RSM OLMOUC

zatelně neuváděl. Přes všechna možná i nemyslitelná úskalí se harmonogram prací dařilo dodržet, a tak v srpnu loňského roku byla sanace z 88 procent dokončena obnovou zpevněných ploch. Na konci roku 2013 stavbaři dílo předali.

Zbývá ještě analýza rizik

O náročnosti celé akce svědčí fakt, že k odstranění ohnisk historického znečištění bylo z plochy o rozloze 6 540 m² odtěženo 32 750 m³ zeminy. Do projektu patřila i demolice několika dílenských a skladových objektů stojících nad ohnisky kontaminace. Část zpevněné plochy musela být rozebrána. Část tovarní vlekky stavbaři dočasně demontovali, a to včetně odstranění šterku z železničního spodku. K uzavření celé kapitoly zbývá v letošním roce provést analýzu rizik, která vyplývají ze zbytkového znečištění v lokalitě. Musíme ještě ověřit, zda nehrozí znečištění podzemní vody a šíření kontaminace mimo areál s dopadem na přírodu a život obyvatel v jeho bezprostředním okolí. VLADIMÍR ZAPLETAL



KRÁTCE

Přeprava užitkových automobilů

ČD Cargo je spolu s dalšími dopravci součástí logistického řetězce automobilky FIAT, v jehož rámci se podílí na termínovaných přepravách užitkových automobilů mezi italskou stanicí Fossacesia-Torino di Sangro a polskými stanicemi Legionowo a Tychy. Velmi zajímavá a plně srovnatelná se „silnicí“ je v tomto případě doba jízdy ucelených vlaků, která do Tych činí cca 30 hodin, přičemž vzdálenost mezi konečnými stanicemi představuje asi 1 500 km. Z výše uvedené stanice vlaky směřují po pobřeží Jaderského moře k severu a přes Anconu, Bolognu a Udine dojedou do pohraniční stanice Tarvisio. Vozbu po rakouském území přes Villach, Bruck an der Mur a Vídeň do Břeclavi zajišťuje dopravce RCA. V Polsku, kde dopravu vlaků zajišťuje společnost DB Schenker Rail Polska, většina vlaků končí na vlečce Fiat Auto Poland. V loňském roce bylo takto s ČD Cargo převezeno přes 2 400 železničních vozů a přepravy se slibně rozvíjejí i v prvních měsících letošního roku. (roh)

Jezdíme na staronovou vlečku v Adamově

Od pondělí 3. února provádíme obsluhu nově zprovozněné vlečky firmy EXPONO Steelforce v Adamově. Společnost EXPONO byla založena v roce 2005 a podniká v oblasti logistiky, skladování a distribuce hutního materiálu. V roce 2010 se začlenila do struktury STEELFORCE GROUP. Do Adamova, kde vzniklo servisní centrum v areálu bývalých strojren, začala společnost vlakem navážet zejména ocelové plechy z Polska a Ruska.

Nové využití našla i vlečka, která byla předtím postupně spíše likvidována. V souvislosti s rekonstrukcí divadla a závodní jídelny zmizela i většina seřadovacího kolejíště, ze kterého zbylo jen jedno zhlaví a část kolejí. Při obnově, která proběhla v loňském roce, už nešlo koleje zpátky prodloužit, protože místo nich vzniklo nové parkoviště. I tak se podařilo obnovit aspoň to, co z vlečkového kolejíště zbylo, a závest obsluhu vlečky formou kratších posunových dílů. Obsluha vlečky se provádí podle potřeby v pracovních dnech náležitostí od manipulačního vlaku. (mk)

Dotace na školení pro svářeče a strojvedoucí

Vybraní zaměstnanci se v průběhu loňského roku zúčastnili vzdělávacích aktivit, na něž se podařilo získat dotace z prostředků Evropského sociálního fondu. Jednalo se konkrétně o program „Vzdělávejte se pro růst“, který byl administrován jednotlivými krajskými pobočkami Úřadu práce. Odbor lidských zdrojů ČD Cargo využil těchto dotací především k prohloubení a rozšíření znalostí našich zaměstnanců v oblasti svařování, a to ve všech třech krajích, kde sídlí SOKV. Ve dvou regionech byly dotace zároveň využity na organizaci dalších intenzivních kurzů německého jazyka pro strojvedoucí. V oblasti svařování se podařilo realizovat základní a rozšiřující kurzy pro téměř 50 zaměstnanců v hodnotě přes 250 tisíc korun. Jazykové kurzy se konaly v Ústí nad Labem, kde se jich zúčastnilo šest zaměstnanců, a v Českých Budějovicích, kde byly vytvořeny dvě skupiny po pěti zaměstnancích. Celkové náklady na jazykové kurzy ve výši téměř 350 tisíc korun byly plně hrazeny z dotačních prostředků. (dp)

Ve službách České pošty: Logistické procesy šité na míru



NOČNÍ ŠICHTA. Lokomotiva řady 731 zajišťuje v Ostravě posun na vlečce České pošty a připravuje k odjezdu soupravu vlaku Pošt mistr do Prahy-Malešic.

Na konci třicátých let devatenáctého století představovaly nově vznikající železniční společnosti pro poštu významnou konkurenci. Situace se však brzy obrátila, zejména v důsledku toho, že stát převzal postupně výstavbu železničních tratí do své režie. Počáteční upřednostnění státní pošty před tehdy ještě soukromými železnicemi ztratilo opodstatnění. Stačilo pak několik málo let a pošta začala z nové přepravní situace těžit. Její propojení se železnicí přineslo výrazné zlepšení poštovních přepravních služeb. Také dnes patří Česká pošta, s.p., mezi top zákazníky akciové společnosti ČD Cargo.

Pro železnici putuje ročně asi 60–65 procent poštovních zásilek, což je velmi významný objem. Za rok 2013 to představuje více než 11 tisíc železničních vozů a přes 200 tisíc tun zboží – pohlednic, dopisů, balíčků a také takzvaných nadrozměrných zásilek. Pozor, nepleťme si to s mimořádnými zásilkami. V případě poštovní přepravy představují „nadrozměr“ konkrétně zásilky o hmotnosti až jedné tuny ložené na paletách.

Poštovní spoje uhánějí rychlostí 120 km/h

V Praze-Malešicích je vybudován největší sběrný přepravní uzel v České republice. Podobných, i když menších, je v Česku ještě deset. Sem jsou sváženy zásilky ze všech podacích pošt. Probíhá zde jejich třídění a je jim určen nejvhodnější směr a způsob přepravy. Do železničních vagonů jsou zásilky v přepravních klecích, kontejnerech nebo na paletách nakládány jak na koleji u venkovní rampy, tak uvnitř haly třídícího střediska.

Dnes už jedinou linkou poštovní železniční přepravy je linka Praha – Ostrava. V pracovní dny jsou na ni vypravovány tři páry poštovních vlaků. První vlak pojmenovaný Poštovní expres odjíždí z Prahy-Malešic po 21. hodině, do Ostravy přijede v 1.47 hodin. Další spoj Pošt mistr pak vyráží na cestu krátce před jedenáctou hodinou večerní. Tyto dva spo-

je jsou tvořeny železničními vozy řady Postw. Těch má Česká pošta k dispozici čtrnáct. Pravidelné spoje jsou tvořeny třemi až čtyřmi vozy, které umožňují provoz rychlostí až 160 km/h, nicméně maximální rychlost poštovních vlaků je dnes stanovena na 120 km/h – i to je ale plně dostačující.

Poslední vlaková souprava pyšnicí se názvem Poštovský panáček je složená z až deseti vozů řady Gbkkgs (celkem jich Česká pošta vlastní 40) a vyjíždí z Prahy v půl druhé ráno. Poštovní vlaky na své cestě do Ostravy manipulují podle potřeby v Pardubicích, České Třebové a Olomouci hlavním nádraží. Také v opačném směru jsou vypravovány tři vlaky denně. V období vánočního provozu bý-

vá počet vozů zařazených do vlaků až dvojnásobný.

Jsme rychlí i za špatného počasí

Velmi důležitými faktory, které hrají největší roli při rozhodování o způsobu poštovní přepravy, jsou rychlost a přesnost. Páteční trasu Praha – Ostrava projedou „poštovní expresy“ za tři hodiny, což je doba plně srovnatelná se silniční dopravou. Své opodstatnění prokazuje železnice i v zimním období, kdy povětrnostní podmínky komplikují provoz na silnicích. Přesnost dodání je v případě poštovních přeprav nutností. Jsme součástí logistického řetězce České pošty, která svým zákazníkům nabízí vysoký standard služeb spočívající v rych-

losti dodání listových i balíkových zásilek. Proto si nemůžeme dovolit jakékoli selhání, které by mohlo znamenat přechod přeprav na silnici. O každé mimořádnosti jsou proto zástupci České pošty informováni a situace se ihned řeší. Druhá páteční linka mezi Prahou a Brnem je v současné době obsluhována nákladními automobily. Důvodem je především neexistence kolejového napojení sběrného přepravního uzlu v Brně.

Vlaková pošta zanikla před patnácti lety

Mnozí z čtenářů si ještě možná vzpomenu na poštovní schránky umístěné na bocích železničních vozů, do kterých bylo na nádražích možné vhodit pohlednici nebo dopis. V poštovním voze pak byla tato zásilka přesně dotříděna. Poštovní vozy byly řazeny ve všech významných rychlících a tzv. vlakaři (pracovníci vlakových třídění, tzv. ambulančí) patřili mezi poštovní elitu. V souvislosti s modernizací a zvyšováním kapacity třídících linek ve sběrných uzlech však význam vlakové pošty klesal a její provoz byl definitivně ukončen v květnu roku 1999. Skončila tak jedna etapa historie železniční poštovní přepravy. Zároveň se před námi otevírají další. Dosavadní výsledky spolupráce ČD Cargo a České pošty jsou toho důkazem.

MICHAL ROH



PRAHA-MALEŠICE. V největším sběrném uzlu se poštovní zásilky nakládají jak na kolejích u venkovní rampy, tak v hale třídícího střediska. FOTO ŠTĚPÁN LÁTAL (2x)



Hlídáme kvalitu nafty a oleje pro lokomotivy

Oblastní chemická laboratoř ostravského Střediska oprav kolejových vozidel je v rámci společnosti ČD Cargo skutečně ojedinělým pracovištěm. Zdejší pracovníci hlídají jakost olejů a motorové nafty určených pro lokomotivy národního nákladního dopravy. Navíc metodicky vedou další dvě laboratoře – v Českých Budějovicích a Ústí nad Labem.

Atesty s každou cisternou

Vedoucí ostravské laboratoře Alena Kucharčíková říká, že zde konkrétně provádějí rozbor motorových olejů a nafty, chladicích kapalin, elektrolytů a odpadních vod. „Rozbor odpadních vod provozní chemické laboratoře běžně nedělají, ale i tak si raději hlídáme veškeré parametry vodních výtoků z areálu depa. Základem naší práce je ale kontrola čistoty nafty a olejů, které se používají do našich motorových lokomotiv. Proto každá cisterna s palivem, která dojde do SOKV Ostrava, musí projít naším



Každou cisternu s palivem čeká vstupní kontrolní test.

vstupním kontrolním testem. Při něm se proověřuje hustota, bod vzplanutí a viskozita a v zimě navíc vylučování parafinu. Těmito testy prokazatelně zjistíme, zda dodaná nafta odpovídá atestu, tedy zda má všechny hodnoty v normě,“ informuje vedoucí laboratoře.

Atesty, tedy výstupní kontrola zkušební laboratoře příslušné rafinérské firmy, jsou do všech SOKV dodávány s každou jednotlivou cisternou. Firemní laboratoře ČD Cargo jsou povinny udělat rozbor, které se následně porovnávají s atesty od dodavatele. „Hlídáme nejen parametry nafty, ale i olejů, které se používají k mazání diesellových motorů. Vždy po určitém kilometrickém průběhu se musí u každé diesellové lokomotivy zkontrolovat kvalita motorového oleje. Po provedení zkoušky vynášíme jednoznačný verdikt, zda může být v agregátu používán i nadále nebo je nutné provést kompletní výměnu olejové náplně,“ říká Alena Kucharčíková. Dodává, že se občas stane, že se z důvodu přítomnosti vody v ole-

ji musí veškerá kapalina vypustit. „Jde především o bezpečný chod motoru,“ vysvětluje. Někdy se zase stane, že laborant zjistí v dodávce nafty neodpovídající bod vzplanutí. Ten musí mít minimálně hodnotu 55 stupňů Celsia, což odpovídá hodnotě druhé třídy.

Šetří firmě peníze

„Jednou měla přivezená nafta z jedné české rafinérie bod vzplanutí na hodnotě 47 °C, proto jsme celou zásilku okamžitě vrátili dodavateli. Naše firemní laboratoř totiž odpovídá za to, že do lokomotiv půjde jen stoprocentně čistá nafta. Pokud by se tak nestalo, mohl by se v lokomotivě zadřít motor, čímž by vznikla značná finanční škoda. Navíc by lokomotiva musela být odstavena, což by určité zkomplikovalo nasazení strojů na plánované výkony,“ vysvětluje ředitel SOKV Ostrava Jiří Tylich.

MARTIN HARÁK



Krokodýl nabitý technikou testuje evropský zabezpečovač ETCS L2



Srdcem vozu 99 54 9165 001-7 je motor Caterpillar CAT C27 o výkonu 700 kW s novým chlazením, který splňuje všechny ekologické limity.

softwarem AŽD Praha. Pro potřeby AVV bylo upuštěno od generální opravy původní brzdý vozidla, ale v České Třebové provedli její kompletní modernizaci s použitím komponent společnosti DAKO. S energetickými požadavky měřících technologií i elektrické výzbroje vozidla muselo dojít ke komplexní výměně a rozšíření možností napájení vozu. K napájení je použito nových vozových baterií dobíjených při běhu motoru z nového alternátoru Leroy o výkonu 45 kW, nebo v případě odstavení vozidla z vnější přípojky, případně z elektrocentrály CAT. Na spodku vozu se nacházejí například Dopplerův radar pro měření rychlosti či anténa ETCS pro čtení balíz.

Přibude ještě radioblok

V sobotu 1. února se novinářům představil nejen unikátní měřicí Krokodýl, ale i přestavěný konferenční (či doprovodný) vůz. Souprava projela přes pražský Smíchov, Rudnou a Hostivici nejen se zástupci médií, ale i s generálním ředitelem AŽD Praha Zdeňkem Chrdlem. Skupinky zájemců byly provázeny odborníky z AŽD, kteří je zasvěcovali do technických a jiných tajů obou vozů.

Zvuk motoru a hlavně hydrodynamického přenosu fialového Krokodýla je nezaměnitelný. Když souprava vede ná jistou rukou strojvedoucích Vladimíra Vanického a Pavla Březiny šplhala Prokopským údolím, motor Caterpillar jen tiše předl. V motorovém voze představili zájemcům taje systému jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS Jan Patrovský, výzkumný pracovník AŽD, a Martin Boreček, který má v téže firmě na starosti výzkum okolo mobilní komunikace GSM-R, která je nezbytnou technickou a komunikační základnou moderního zabezpečovače. Zájemci se mohli dozvědět nejen řadu zajímavostí okolo zrodu a vybavení obou nevšedních vozidel, o trendech v zabezpečovací technice, ale třeba i o vztahu Evropské unie, potažmo státu a jednotlivých druhů dopravy.

Měřicí vůz dorazil na předvádění z Volar. Není to náhoda, protože právě tady na dirigované vedlejší trati Čičenice – Volary od roku 2011 funguje moderní zabezpečení typu Radioblok RBA-10. Mobilní část radiobloku by vbrzku měla být namontována i do měřicího Krokodýla.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

Na kolejích se objevila unikátní měřicí souprava, která může přezkušovat evropský vlakový zabezpečovač i další technologie. Měřicí motorový vůz vznikl zásadní přestavbou z někdejšího stroje 851.026-5 Českých drah. První únorovou sobotu se s rovněž přestavěným konferenčním či doprovodným vozem představil v plné slávě novinářům.

Evropský zabezpečovací systém ETCS úrovně 2 pracuje přes satelitní navigaci a GSM-R. Jeho pevná část se v současnosti postupně dosazuje na trati Kolín – Břeclav, což vyžaduje příslušné testovací vozidlo. Na počátku stálo rozhodnutí, zda si konsorcium budující ETCS má vozidlo vybavené mobilní částí ETCS pořídit nebo půjčovat. Ani jedno nepředstavovalo zrovna levnou variantu. Volba vedení společností AŽD Praha zněla: pořídit si vlastní vozidlo.

Pro vybudování unikátního měřicího vozu byl proto v září 2012 od Českých drah zakoupen motorový vůz 851.026-5 (Vagonka Tatra Studénka, 1968). Ve společnosti CZ LOKO Česká Třebová pak začala rekonstrukce vozu. Po rozebrání doslova na holé železo a očištění stávajících částí se začalo se stavbou téměř nového vozidla a s jeho postupným „nabíjením“ moderními technologiemi.

Od Dopplerova radaru po anténu pro balízy

Srdcem vozu 99 54 9165 001-7 je motor Caterpillar CAT C27 o výkonu 700 kW s novým chlazením, který splňuje všechny přísné ekologické limity pro provoz a má nižší spotřebu. Zachovány jsou hydrodynamický přenos vozu, rozměry vozu i ma-

PŘESTAVĚNÝ PŘÍPOJNÝ VŮZ K MĚŘICÍMU VOZU AŽD PRAHA

Přípojný vůz SR ex Bmx (řada 050) nese nové označení 60 54 89-29001-1. Přebudováno bylo vnitřní uspořádání a zaslepeny čelní dveře. Dosazeny byly dva bloky klimatizace, buňka WC s vlastním vodním hospodářstvím, které využívá i kuchyňka. Další novinku představuje elektrocentrála s bateriovou skříní. Přívesný vůz je s měřicím propojen komunikační zásuvkou. Markantní změny lze vidět v interiéru – velký oddíl byl předělen



příčkou na oddíl konferenční/barový a prostor k sezení pro 38 osob. V obou oddílech se nacházejí monitory pro sledování výstupů z měření. Zhotovitelé – firmy CZ LOKO, ČMŽO a ČMŽO - elektro-nika – ponechali na voze dveře se zasouvacím schůdkem. Také SŽDC má svůj speciál – z vozu 851.013 z roku 1969 si nechala vystavět u DPOV, PSO Nymburk, vůz FST4 určený k diagnostice prostorové průchodnosti tratě.



Zázemí pro obsluhu měřicí techniky je pohodlné i ergonomické.

ximální rychlost vozu 110 km/h. Původní tvar vozidla byl rovněž zachován, pouze byly oknem nahrazeny původně průchozí čelní dveře s tím, že zejména pro potřeby měření a lepšího rozhledu na trať došlo pouze k odstranění nepotřebných průchozích dveří na obou čelech a k jejich nahrazení dalšími čelními okny.

Vůz je osazen elektrocentrálou CAT i novým řídicím systémem od společnosti MSV elektronika, který je tvořen centrálním regulátorem vozidla a automatickým vedením vlaku (CRV, AVV) a diagnostickým počítačem vozidla se



Soupravu vedli jistou rukou Vladimír Vanický a Pavel Březina.

Elitní řada 151 přesídlila ze srdce Čech do Bohumína

Dlouhých pětadvacet let byla jejich domovem Praha. Teď se přestěhovaly až do Slezska. Řeč je o lokomotivách řady 151, které byly až do příchodu třistaosmdesátek elitní řadou Českých drah. Byly to právě nové lokomotivy, které je z Vršovic do Bohumína vytlačily – v Praze už pro ně zkrátka nezbylo místo. Pomyslný trůn výkonů v čele spojují vyšší kvality však stroje přezdívané Banán nebo Krysa neopustily. Vozba vlaků EuroCity po severní větvi přes Ostravu na Slovensko se stále odehrává v jejich režii.

Angažmá až na severu Čech

Zatímco domovským depem sesterské řady 150.2 je stále DKV Praha, třináct strojů řady 151 od počátku platnosti aktuálního grafikonu vlakové dopravy převzalo do stavu Depo kolejových vozidel Olomouc, Provozní jednotka Bohumín. (V roce 1978 vyjela z plzeňské Ško-

dovky jednotná řada E 499.2, k rozdělení na 151 a 150.2 došlo až na základě rozsahu provedených modernizací.) Ve společném desetidenním oběhu se sedm z nich každý den objevuje v čele dálkových vlaků na ramenu Praha – Bohumín – Žilina a zpět, dva stroje vozí vždy čtyři páry rychlíků Praha – Cheb a zpět v úseku do/z Ústí nad Labem. Na tyto vlaky najíždí lokomotiva vlakem R 440 z Bohumína do Ústí nad Labem na jeden záprah. Podobným způsobem se do Bohumína vrací vlakem R 441 a v desátém dni oběhu nabírá síly při plánovaném provozním ošetření v Bohumíně.

„Tento neobvykle velký prostor je v současném jízdním řádu zařazen proto, aby se umožnilo bohumínským správkářům získat s touto řadou opravárenské zkušenosti. Chtěli jsme kolegům v Bohumíně alespoň trošku zjednodušit soužití s lokomoti-



Banány řady 151 dnes spatříte i v čele rychlíků do Ústí nad Labem. FOTO AUTOR

vami tím, že se plánovaná údržba bude provádět za denního světla,“ vysvětluje David Rektor z Odboru kolejových vozidel důvody pro netradiční angažmá lokomotiv na severu Čech.

Na důchod zatím nemají nárok

Z výše uvedeného je zřejmé, že Krysy (nebo chcete-li Banány) zatím nemohou dát elitním výkonům definitivní sbohem. Nasazení dvaceti strojů řady 380 jejich proběhům ulehčilo, a to zejména na jižní větvi přes Vsetín, kde je sto procent vozby vlaků vyšší kvality zajišťováno právě nejnovějšími elektrickými stroji ze Škodovky. Jenže na definitivní nahrazení 35 let starých strojů se stále čeká.

Je otázkou, co se stane, až dorazí plánovaná modernizace sítě ŽSR až do Žiliny. Projekt totiž počítá se změnou napěťové soustavy na Slovensku ze stejnosměrného systému 3 kV na střídavý 25 kV/50 Hz. Pak by logicky pouze stejnosměrná řada

151 do stávající cílové destinace zajižďet nemohla. „Podle stávajícího tempa výstavby na Slovensku můžeme očekávat přepojení uzlu Žilina na střídavý systém v horizontu zhruba pěti let. Ale je to jen velmi hrubý odhad a může se finálně jednat i o kratší dobu. Aktuálně změna napěťové soustavy proběhne na přelomu roku ve stanici Púchov,“ říká David Rektor.

Co je nahradí? A kdy?

Na druhou stranu se kvapem blíží plánovaná životnost lokomotivy. I přes provedené modernizace by měly mít při dosažení čtyřicátého roku života nárok na odpočinek. Střednědobá koncepce obnovy vozidlového parku Českých drah z podzimu loňského roku proto počítá s pořízení až třiceti čtyřisystémových lokomotiv. Ovšem jedná se o výhled končící letopočtem 2030. Stojedenapadesátky tak ještě zdaleka neřekly poslední slovo.

VÁCLAV RUBEŠ



RYCHLEJI, ALE JINUDY. Dálkové vlaky přes švýcarský region Gotthard budou za necelé tři roky používat již novou trať s tunely.

FOTO MARTIN HARÁK

Až bude v prosinci 2016 uveden do provozu základní tunel Gotthard, ztratí horská trať v úseku Erstfeld – Göschenen – Airolo – Biasca význam pro tranzitní dopravu. Švýcarské spolkové dráhy teprve nedávno oficiálně oznámily, jakou osobní dopravu na této trati od roku 2017 nabídnou. Nově to budou regionální expresy označené jako S-Bahn, které budou jezdit v hodinovém taktu.

Stará Gotthardská dráha dá sbohem dálkovým vlakům

Stará Gotthardská dráha má před sebou už jen necelé tři roky silného provozu. Po otevření celoevropsky proslaveného tunelu z ní zmizí dálková doprava. Turisticky atraktivní oblast ale stále počítá s přílivem návštěvníků, pro které už nebude alfou a omegou rychlost, nýbrž krásný rozhled po krajině.

Do Locarna jen osobákem

Vlaky InterRegio, které z Basileje, Lucernu, jakož i Curychu jezdí směrem na jih, budou od prosince 2016 končit v Erstfeldu. Odtud budou přepravu dále směr Göschenen – Airolo – Biasca – Bellinzona, případně dále do Lugana a Chiassa, zajišťovat jednotky FLIRT, které jsou běžně vyráběny pro příměstské spoje S-Bahn. Podle SBB jsou tyto elektrické jednotky kvůli širokým dveřím a velkým oknům vhodné pro přepravu turistů a výletníků. SBB ale již nezmiňují, že kvůli méně komfortním sedadlům a malému počtu toalet nejsou tyto vlaky vhodné na delší trasy.

Oproti současnosti se vylepší přímé spojení regionu Gotthard s Luganem a Chiassem, naopak se rozváže návaznost do Locarna. Tento častý turistický cíl tak bude odříznut od dálkové železniční dopravy. Podle názoru SBB bude hustší provoz vlaků S-Bahn v úseku Bellinzona – Locarno více vyhovovat potřebám cestujících.

Pro potřeby denně dojíždějících cestujících z kantonů Schwyz a Uri do Zugu a Curychu poslouží rychlá přímá spojení ráno a večer, která dostanou název „Innerschweizer Sprinter“. Nová nabídka spojů byla vypracována SBB ve spolupráci s jednotlivými kantony a Spolkovým úřadem pro dopravu. O dopravu na této horské trati má ovšem zájem také privátní firma Südostbahn (SOB), která by ráda zavedla přímé vlaky z Arth-Goldau až do Bellinzony. Spolkový úřad pro dopravu zatím není z tohoto návrhu nadšený a vzkázal SOB, že potřebuje vyjasnit financování jejich vozidel a návaznosti vlaků v koncových stanicích.

Lucern – Lugano za necelé dvě hodiny

Oblastem německy mluvících švýcarských kantonů do Bellinzony a Lugana přinese zahájení provozu v základním tunelu Gotthard časové úspory od třiceti do čtyřiceti minut. Cesta z Lucernu do Lugana tak bude trvat méně než dvě ho-

diny. Spoje z Curychu pojedou zpočátku jen o 25 minut rychleji, protože vlaky pojedou kvůli stavebním pracím na trati odklonem přes stanici Rotkreuz. Až bude na konci roku 2019 uveden do provozu také základní tunel Ceneri, pak se cestovní doba ze severu Švýcarska do Lugana zkrátí o dalších 20 minut. Vlaky pak z Curychu do Lugana přijedou pod dvě hodiny čistého času.

SBB počítá s tím, že počet cestujících v dálkové osobní dopravě na Gotthardu stoupne v roce 2020 z dnešních 9 na 15 tisíc, kdy má vzniknout i dvouhodinový takt mezi stanicemi Arth-Goldau a Lugano. Pro osobní dopravu v italsky mluvící oblasti Ticino přinese otevření základního tunelu Ceneri nejen rychlejší spojení měst Bellinzona a Lugano (oproti současnosti úspora sedm minut), ale poprvé rovněž rychlá přímá spojení Locarno – Lugano. Tato přímá spojení by měla být provozována v půlhodinovém taktu a jízda potrvá okolo třiceti minut. Dnes na tuto trasu potřebují vlaky 54 mi-

nut a navíc je nutný přestup v Bellinzoně. Již od roku 2015 se díky nové trati Stabio (Švýcarsko) – Arcisate (Itálie) dosáhne nového spojení v půlhodinovém taktu z Lugana, resp. italského Coma přes Mendrisio do Varése a milánské letiště Malpensa tak bude obsluhováno v hodinovém intervalu.

Nákladní vlaky? Jen minimálně

Z důvodu přesměrování vlaků InterCity a tranzitních nákladních vlaků do základního tunelu Gotthard bude v pravidelném provozu po horském úseku Erstfeld – Biasca jezdit každou hodinu jen několik vlaků. Na dnešním horském úseku se nadále počítá s nákladními vlaky – ale jen například při údržbových pracích, výlukách a mimořádnostech. Trať horami ale nákladní vlaky příliš nevyužijí a navíc základním tunelem budou jezdit kontejnerové vlaky, pro které horská trať nemá rozšířený profil.

V posledních letech se objevovaly myšlenky na horské trati zastavit provoz nebo snést jednu traťovou kolej. To již ale není na pořadu dne. Kurčitým změnám na infrastruktuře však ještě dojde. Ve vedení SBB však ještě nepadlo konkrétní rozhodnutí. V současnosti se uvažuje udržet kapacitu pět vlaků za hodinu. S jistotou ale lze říci, že v některých stanicích určitě dojde ke snížení počtu dopravních kolejí.

STANISLAV HÁJEK

KRÁTCE

SLOVENSKO

ZSSK má kolektivní smlouvu na tři roky

Osobní dopravce ZSSK uzavřel kolektivní smlouvu na roky 2014 až 2016 s dvanácti odborovými organizacemi. Po tříletém zmrazení platů se slovenští železničáři těší na tříprocentní růst mezd. Průměrná měsíční mzda v roce 2013 činila 877 eur (více než 24 tisíc korun). ZSSK zaměstnávala na konci roku 2013 celkem 5 725 osob, denně vypravuje v průměru 1 417 spojů a letos má v plánu realizovat 29,6 milionu vlakokilometrů v závazku veřejné služby a 1,2 milionu vlakokilometrů v komerční dopravě.

MAĎARSKO

Změnila se organizační struktura u MÁV

Holdingová struktura Maďarských státních drah od letošního 1. ledna doznala opět výraznější změny. Oproti dosavadnímu trendu se opět slučovalo. V dceřiné společnosti národního železničního holdingu MÁV-Start se nově sdružují tři firmy, a to osobní dopravce MÁV-Start, správce hnacích vozidel MÁV-Trakció a MÁV-Gépészet, který zajišťuje údržbu kolejových vozidel. Všechny složky sdružené do společnosti MÁV-Start zůstávají součástí železničního holdingu MÁV.

ŠVÝCARSKO

Fond infrastruktury prošel referendem

Na začátku února se ve Švýcarsku konalo referendum, ve kterém voliči schválili dlouhodobou strategii financování a modernizace železniční infrastruktury. Hlasování se účastnilo 55 procent voličů, přičemž 62 procent se vyslovilo pro návrh. Národní dopravce SBB výsledek referenda komentoval tak, že „poskytne solidní základ pro investice a poprvé zajistí udržitelné financování“. Schválená strategie zavádí jediný fond infrastruktury, ze kterého se budou čerpat prostředky na provoz, údržbu i modernizaci. V současnosti pro tento účel existuje řada fondů na celostátní úrovni i v kantonech.

VELKÁ BRITÁNIE

Miliardová smlouva na devítivozové jednotky

Firma Bombardier Transportation vyhrála smlouvu na dodávku a údržbu vlaků a depa pro londýnský projekt Crossrail. Kontrakt má hodnotu jedné miliardy liber a potrvá 32 let. Bombardier v anglickém Derby vyrobí 65 devítivozových elektrických vícedílných jednotek Aventura. Soupravy budou 200 metrů dlouhé a schopné přepravit až 1 500 cestujících. Smlouva vytvoří předpoklady pro vznik 760 pracovních míst v Británii, přičemž 74 procent výdajů spojených s touto investicí zůstane v domácí ekonomice.

ŠPANĚLSKO

Katalánské železnice nasadily nové vlaky

První tři z celkem 24 elektrických vícedílných jednotek, které katalánská železnice FGC objednala pro svou síť Vallès s rozchodem 1 435 mm za cenu 151 milionů eur, byly uvedeny do provozu. Na přelomu ledna a února se objevily na trasách z Barcelony do stanic Terrassa a Sabadell. Objednávka zahrnuje 19 čtyřvozmých elektrických vícedílných jednotek Class 113 a pět třívozmých vlakových souprav Class 114.

NĚMECKO

Tisíčovky stanic projdou modernizací

Deutsche Bahn pro následující roky plánují investice v objemu 800 milionů eur do rekonstrukce a modernizace stanic. Projekt zahrnuje instalaci výtahů a eskalátorů, čekáren a přístřešků pro pasažéry na nástupišťích, a to ve stanicích s objemem více než 1 000 odbovených cestujících denně. Do roku 2017 budou veškeré stanice s více než 50 cestujícími za den (téměř 5 400 stanic) disponovat systémy podávajícími reálné informace o příjezdech a odjezdech vlaků. Investice zajistí federální vláda, spolkové země i samotné DB.

(PeŠt, gak, acrí, oz)

Pod Tatrami platí jednodenní blokové jízdenky

Cestující ve Vysokých Tatrách se loni na podzim dočkali příjemné změny. Železniční společnost Slovensko totiž od poloviny října rozšířila prodej jízdenek pro širší použití jak na tatranských „elektrickách“, tedy tamních elektrických vlakcích, tak i ozubnicové železnici spojující Štrbu se Štrbským Plesem. Nově si tak cestující mohou zakoupit kromě tří denní, týdenní a měsíční také jednodenní sítový doklad ve formě blokové jízdenky. Tu je možné pořídit – s určitým omezením – přímo u strojvedoucího ve všech „elektrickách“, ale i na „ozubnici“.

Jednodenní doklad platí bez omezení data a tratě

Cena jednodenní blokové jízdenky zůstala stejná jako dříve, kdy se vydávala jen na konkrétní datum. Čtyři eura stojí plně jízdné, zlevněné pak polovinu. Zlevněné jízdenky mohou využít děti ve vě-



Na tratích TEŽ prodávají jízdenky také strojvedoucí.

FOTO AUTOR

ku 6 až 15 let, senioři nad 70 let, ale také držitelé slovenských průkazů ŤŽP, ŤŽP-S a držitelé průkazů Junior Railplus Euro <26, Klasik Railplus a Senior Railplus. Zlevněné jízdné platí cestující i za přepravu psa. Strojvedoucí může prodat jízdenku pouze při pobytu ve stanici nebo zastávce, nikoli během jízdy. ZSSK také

upozornila, že doplňkový prodej u strojvedoucího je možný pouze v mimořádných případech, neboť stále platí nařízení, že si cestující musí opatřit jízdenku před nástupem do vlaku.

Bloková jízdenka je předtíštěná a podobá se jízdním dokladům v městské hromadné dopravě. Nemá ale uvedenou konkrétní platnost, a to ani časovou či traťovou, takže si ji každý může koupit bez uvedení data svojí cesty. Mimo jednodenní jízdenku ale zůstávají na Tatranských elektrických železnicích (TEŽ) v platnosti dosud prodávané blokové jízdenky za 25 a 50 centů, resp. za jedno nebo dvě eura. Všechny druhy jízdenek je možné zakoupit jak v osobních pokladnách, tak i u smluvních prodejců.

Samoobslužný provoz funguje v celé síti

Na všech tratích TEŽ, tedy jak na ozubnicové dráze Štrba – Štrbské Pleso, tak

i v trase Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad-Tatry, resp. Tatranská Lomnica, je zaveden samoobslužný odbavovací systém. Jízdenky jsou ovšem běžně dostupné i v deseti osobních pokladnách a také u asi čtyřiceti prodejců. Dopravce doporučuje cestujícím, aby si jízdní doklady koupili pokud možno předem.

V rámci sítě TEŽ zastavují vlaky na celkem 22 stanicích a zastávkách. Tatranské „elektrický“ jezdí zpravidla v hodinovém intervalu po jednokolejné, úzkorozchodné síti tratí po dvou trasách. První o délce 29 kilometrů spojuje Poprad, Starý Smokovec a Štrbské Pleso a druhá, šestikilometrová, Starý Smokovec a Tatranskou Lomnici. Na „elektrický“ navazuje v přestupní stanici Štrbské Pleso ozubnicová železnice o délce 4,75 km, která jezdí na Štrbu, kde je možný přestup nejen na regionální, ale i dálkové vlaky včetně mezinárodních spojů směřujících do Česka.

MARTIN HARÁK

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Liberec – Hotel Centrum Babylon ****

VÝHODNÁ NABÍDKA PRO KLIENTY CK ČD travel s.r.o.

Platnost do 31. 3. 2014 – POSLEDNÍ ŠANCE, cena: 2 690 Kč/osoba/2 noci, dítě do 13,99 let ZDARMA v doprovodu dospělé osoby

Cena zahrnuje: 2x ubytování, 2x polopenzí, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin, možnost prodloužení pobytu za příplatek 1 100 Kč/osoba/noc.



Česká republika

Priessnitzovy léčebné lázně a.s.

LD Priessnitz, Zimní zahřívací kúra, platnost do 31. 3. 2014

Cena: 3 799 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 4 noci s polopenzí, 1x lékařské vyšetření, 1x koupel (přísadová celková bylinková), 1x masáž klasickou částečnou, 1x sloupkovou korekční a plovoucí techniku, 1x rašelinový obklad, 1x bazén s vířivkou, 1x koupel vířivou s rašelinovým extraktem, 1x saunový svět.



Albánie 55+

Zapomenutá krása s vlídným srdcem

NOVINKA na podzim, termíny od 11. 9., 18. 9., 25. 9., 2. 10., 9. 10.

Cena od 12 490–10 990 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 7 nocí ve 4*hotelu s polopenzí, leteckou dopravu, transfer: letiště – hotel – letiště, ochutnávku typických produktů Albánie, promítání dokumentárního snímku o Albánii.

Více informací na www.cdtravel.cz

Itálie

Sicílie – kouzelný ostrov slunce

15denní vlakový pobytovo-poznávací zájezd

8. 9.–22. 9. 2014, cena: 9 990 Kč

10x ubytování, 4x místenka, 2x lehátko T4, úklid, služby vedoucího zájezdu. Navštívte s námi to nejzajímavější – Řím, nejvyšší evropskou sopku Etnu, krásně situované pobřeží letovisko Taormina, ostrov Vulcano se známými a vyhledávanými bahenními lázněmi, město Agriganto, městečko Cefalu a Palermo.



Švýcarsko

Rhétské dráhy

VLAKOVÝ POZNÁVACÍ ZÁJEZD

Termín: 13. 5.–17. 5. 2014

Cena: 3 790 Kč

Cena zahrnuje: 2 noci se snídaní, 2x místenku a služby vedoucího zájezdu. Pojeďte s námi objevovat krásy Švýcarska. Více na www.cdtravel.cz nebo na 972 243 051.ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55
e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz
provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 hpobočka: Praha hl., nádraží 972 241 861
provozní doba:
1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h,
sobota 9.00–14.00 h,
1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Člen Skupiny ČD

CO SE STALO

Srážka vlaku Lv 72461 s osobním vlakem Os 5011.

NÁSLEDKY

Usmrčen strojvedoucí ČD Cargo, lehce zraněny čtyři osoby, škoda ve výši 12 643 092 Kč.

HLAVNÍ PŘÍČINY

Nezajištění kompatibility mezi provozovanými hnacími drážními vozidly a kolejovými obvody v oblasti izolujících emisí – pískování.

Vnitřní logika staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11.

DOPORUČENÍ VYŠETŘOVATELŮ

Upravit zabezpečovací zařízení ESA 11 tak, aby aktuální informací o volnosti koleje zpracovalo s přihlédnutím k dosavadní informací o obsazení koleje způsobem zaručujícím bezpečnost. Upravit signalizaci pískování řady 163 a řad příbuzných.

Do technologických postupů pro údržbu řady 163 zapracovat úkon údržby kaskádních ventilů pískovačů.

Moravany 2008: Vražedná ztráta šuntu

Datum 19. května 2008 a stanice Moravany se staly nepříliš lichotivými symboly pro bezpečnost moderní železnice. Až do té doby by tvrzení, že na kolejnicích posypaných pískem se modernímu zabezpečovacímu zařízení může ztratit vlak, vyvolávalo u odborníků jen úsměv. Jenže přesně to se stalo. Navíc kvůli souběhu nepředpokládaných okolností zemřel strojvedoucí. Následná masivní medializace s sebou přinesla boj mezi zúčastněnými stranami jak na vzniku, tak i vyšetřování události. Málokdo si totiž byl ochoten přiznat, že tentokrát nebude na vině konkrétní člověk, ale systém.

V osudný den brzy ráno hustě přšelo. Kvůli lijáku použil strojvedoucí osobního vlaku 5011 mířícího z Pardubic do České Třebové (stroj 163.039 a tři vozy řady Bdmtee) při rozejzdu ze stanice Kostěnice pískování, aby zvýšil adhezi a eliminoval prokluz hnacích náprav. Při stisku tlačítka Pískování registroval, že se na signalizačním panelu rozsvítila kontrolka pískování, po jeho uvolnění zhasla. Byl proto přesvědčen, že písečník proces sypání písku na hlavy kolejnic ukončil. Opak však byl pravdou. Ze stroje se vlivem zaseklého kaskádního ventilu řinul písek bez vědomí strojvedoucího nadále. Ten, jak potvrdilo vyšetřování, nebyl vlivem hluku na lokomotivě i silného deště schopen tuto skutečnost sluchem zaznamenat. Vlak 5011 dojel s touto závadou do stanice Moravany, kde (stále s otevřeným písečníkem) zastavil na první staniční koleji u nástupiště ve 4.45 hodin. Odjezdová vlaková cesta nebyla postavena, na odjezdovém návěstidle svítila návěst Stůj.

Předvolba cesty na obsazenou kolej

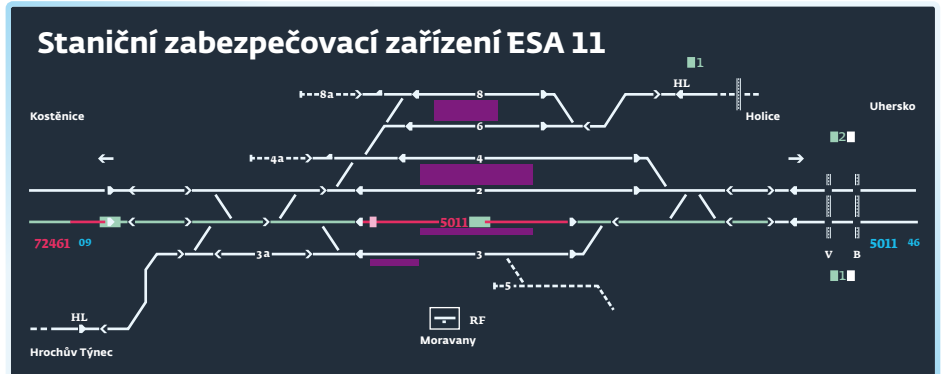
Staniční zabezpečovací zařízení ESA 11, které je v Moravanech instalováno, vyhodnotilo vjezd vlaku správně. Po zašuntování kolejového obvodu 1K označilo první kolej jako obsazenou. O minutu a půl později provedla výpravič volbu pro postavení odjezdové vlakové cesty pro osobák. Vzhledem k tomu, že se

lej – vzhledem k jejímu obsazení osobákem zatím s návěstí Stůj na návěstidle 1S.

Technika zradila

Ve 4 hodiny 46 minut a 56 vteřin došlo do té doby k oficiálně nezaznamenanému úkazu. ESA vyhodnotila první kolej jako volnou, ačkoli byla stále obsazena vlakem. Vzhledem k předvolbě cesty pro lokomotivní vlak proto zabezpečovací zařízení umožnilo rozsvícení návěstí Výstraha na vjezdovém návěstidle, vzápětí Volno (v souladu s tím, jaká návěst se objevila na návěstidle S1 pro odjezd vlaku 5011). Přestože se vše odehrálo během několika vteřin, dopravci v Moravanech byli velmi pohotoví.

Po zaregistrování faktu, že monitor JOP zobrazuje první kolej jako volnou, bere jeden z výpravčích (ve směně jsou dva – dispoziční a pro vnější službu) do rukou radiostanici a na simplexním kanálu varuje strojvedoucího Lv 72461 (systém TRS a funkcionality Generální stop nebyly instalovány). Varování však zůstalo bez odezvy, stejně jako snaha zastavit vlak návěstí Stůj, zastavte všemi prostředky, kterou výpravčí dává v kolejišti. Tutéž návěst signalizoval také strojvedoucí motoráku stojícího ve stanici, který zaslechl volání na rádiových vlnách. Vše však bylo marné. Peršing 163.004 narazil do posledního vozu rozjíždějícího se osobáku rychlostí 62 km/h. Strojvedoucí na místě zahynul.



k Moravanům blížil od Kostěnic vlak Lv 72461 (strojní jízda lokomotivy 163.004 ČD Cargo), došlo o dalších 30 vteřin později i k přípravě zamýšlené cesty pro první kolejí poté, co osobák 5011 tuto uvolnil.

Stavědla typu ESA totiž umožňují předvolbu cesty ještě dříve, než je kolej fakticky volná, s tím, že nedovolí rozsvícení povolující návěstí před uvolněním konkrétního úseku. Výpravič této funkce v rámci urychlení poměrně hojně využívají. V tu chvíli tedy nastaly dva závěry jízdních cest. První pro odjíždějící Os 5011 z první koleje směr Uhersko, druhý pro vjezd Lv 72461 od Kostěnic na první ko-

Písek vytvořil izolující vrstvu

Následné vyšetřování události probíhalo ve zjištěném ovzduší. Na základě mediálního tlaku se začaly objevovat různé teorie, že tentokrát pravděpodobně nebude viníkem lidský faktor, ale technika. Pod palbu se dostala zejména společnost AŽD Praha jako dodavatel zabezpečovacího zařízení. Ta se však poměrně logicky bránila, že zařízení vyhovuje normám, které nepočítají s možností takového množství písku na kolejích. Vyšetřovatelé totiž zjistili, že z písečníku se jen na pravý kolejnicový pás (levý byl téměř čistý, což poukazovalo na nestandardní funkci pískovacího za-

Jak funguje modifikovaná ESA

Funkční algoritmy staničního zabezpečovacího zařízení řady ESA (ESA 11, 33, 44) byly na základě vydané Technické specifikace SŽDC č. 11/2009-Z rozšířeny o novou funkční vlastnost, tzv. Evidenci ztráty šuntu. Tato nová vlastnost má za úkol registrovat nekorektní chování vlaku/posunu na úsecích, na kterých může končit vlaková cesta. V případě zjištění nekorektního chování je daný úsek zbarven na JOP hnědě a obsluha je okamžitě o tomto stavu informována akusticky i textově. Na takto označený úsek je prostřednictvím zabezpečovacího zařízení ESA bezpečně znemožněno postavit další vlakovou cestu. Další jízdu na tento úsek může povolit pouze obsluha po zkontrolování volnosti daného úseku a po odepsání poruchy prostřednictvím JOP.

řízení) vysypalo šest kilogramů písku. Jeho specifikace zrnitosti navíc nebyla odpovídající. Písek obsahoval pojivo, které mohlo zapříčinit pod obrovským tlakem kola a kolejnice spojení jednotlivých zrn v souvislou izolující vrstvu. Došlo tak k „odpískování“ celé soupravy (!) a ztrátě šuntu.

Ani ESA 11 však z finální zprávy o výsledcích šetření nevyšla „bez ztráty květin““. Drážní inspekce v závěru o bezprostředních příčinách mimo jiné doslova uvádí: „Zařízení automaticky akceptovalo novou bezpečnostně-kritickou informaci bez ohledu na její logický rozpor s informací dosavadní a bez ohledu na to, že z hlediska „fail-safe“ principu (bezpečný při poruše – pozn. autora) byla méně závažná než informace dosavadní.“

Chyběla i zadávací dokumentace

Verdikt také odhalil legislativní chyby jako například nedostupnost zadávací dokumentace, takže Drážní inspekce nebyla s to dešifrovat, zda došlo k tak fatální chybě v architektuře elektronických stavědel během zadání, vývoje elektronického stavědla, jeho konstrukce nebo během schvalovacího procesu. Chvilí trvalo, než se začalo připravovat opravdu systémové řešení (dílech opatření bylo bezprostředně po nehodě přijato několik). Záplatou bezpečnostní díry se stala aplikace nové funkce EZŠ (Evidence ztráty šuntu) přímo do architektury stavědel vývojové řady ESA u výrobce. V současnosti je aplikována na 80 procentech tohoto typu zabezpečovacího zařízení, stoprocentní bude aplikace v první polovině roku 2015.

VÁCLAV RUBEŠ

Autor čerpal z vyšetřovací zprávy DI ČR.

Poetickou krásu parního provozu zachytil v poslední chvíli

Psal se rok 1965. Bylo mu pět let, když poprvé stanul u mohutných kol parní rychlíkové lokomotivy. Se zatajeným dechem sledoval elegantní linie, na jejichž horní partii ani pořádně nedohlédl. Obdivoval množství ojnic, trubek, poslouchal tiché oddychování kompresoru a nasával jeho vůni. Od toho okamžiku nevynechal jedinou příležitost sledovat ty nádherné stroje při práci. Pokaždé to pro něj byl hluboký zážitek. Když Drahomír Švestka povyroستl, parních krasavic začalo znatelně ubývat. Řekl si proto, že by nebylo od věci vzácné okamžiky zachytit a uchovat pro sebe i pro ostatní.



FOTO AUTOR (2x)

Brněnský strojívní Drahomír Švestka patří mezi fotografy, kterým se podařilo na poslední chvíli zachytit parní provoz u ČSD. Vytvořil tak soubor obrazových vzpomínek pro budoucí generace železničních fandů. Až v nedávné době se rozhodl své fotografie, jak se říká, postupně vytahovat ze šuplíku a v rámci galerie na portálu ŽelPage je představovat širší veřejnosti. V sobotu 1. března pak po dlouhých přípravách v brněnské kavárně Mezzanine zahájil svou první výstavu, která bude otevřena až do 3. dubna.

Na jeho snímkách obvykle dominuje lokomotiva

Svůj vztah k dráze získal Drahoš v jiho-moravské stanici Střelice, kde jeho dědeček dělal přednostu. Zde také začaly jeho první pokusy s fotoaparátem. Nejdříve si půjčoval rodinný fotoaparát Zorkij 4 ruské výroby. Sám říká, že jeho první snímky za moc nestály. Už od začátku 60. let bylo sice focení na dráze z veřejně přístupných míst povoleno, jako malý kluk se ale i tak bál opustit bezpečí peronů. A občas byl strach i oprávněný, neboť tehdejší bezpečnostní složky více než platné zákony mnohdy zajímala možnost dávat lidem najevo, že jsou vůči nim naprosto všemocní.

Drahoš tou dobou fotil hlavně snímky, kde lokomotiva byla nejdominant-



nějším objektem a zabírala většinu prostoru, jak to viděl na fotografiích v atlasu lokomotiv. V průběhu středoškolských studií se do focení pustil naplno a z té doby také pocházejí jeho největší skvosty. Uvědomil si, že by měl fotit i okolí dráhy, provoz v depech a lidi, bez kterých by železnice nemohla fungovat. Největším fotografickým vzorem a učitelem byl Drahošovi Jaroslav Kocourek, který již dnes bohužel není mezi námi. Jeho jméno by ale měli znát všichni železniční nadšenci, neboť šlo o jednoho z nejlepších fotografů dráhy u nás.

Sen stát se strojívnícem si splnil až na druhý pokus

Drahošovým velkým snem bylo stát se strojívníkem, bohužel však kvůli horšímu zraku neprošel lékařskou prohlídkou a na nějakou dobu dráhu opustil. Po ně-



kolikaleté pauze, ve které se mimo jiné neúspěšně pokoušel studovat na pražském ČVUT a pracoval jako správce vlečky na brněnském výstavišti, se mu ale podařilo projít všemi testy a mohl nastoupit na dílenskou praxi do depa Brno-dolní nádraží a pak začít jezdit. Po ukončení provozu „na dolním“ v roce 1999 se dočasně přesunul do depa Brno-Horní Heršpice a následně už natrvalo zakotvil v Maloměřicích. Až do konce grafikonu 2012/2013 vozil turnus místních Brejlovců, v současné době ho však jako „letáka“ můžete potkat na mnohých maloměřických výkonech od Regionu po Esa.

V poslední době fotil hlavně Bardotky

Drahoš dnes železniči fotí spíše výjimečně. Hlavně v rámci rodinných výletů si tak alespoň pro radost zdoku-



FOTO DRAHOMÍR ŠVESTKA (3x)

mentoval jedny z posledních pravidelných výkonů našich Bardotek a snaží se občas fotit i unikátní nátěry brněnských Brejlovců před tím, než jsou přelakováni do nátěru od grafického Studia Najbrrt. Jinak raději ve svém volném čase jezdí na kole nebo chodí po horách, moderní unifikační dráha ho prý příliš nebaví. Z jeho vyprávění a zapálení lze ale cítit, že velkým fandou železnice už zůstane navždy, ať se bude na dráze díť cokoli.

A jaké jsou jeho nejoblíbenější lokomotivy? Z těch současných určitě velké diesely – řady 749, 750, 751 a 754. Mezi párami se nejvíce vyjímají Šlechtičny a Albatrosy. V dnešní době už lze ale jen těžko říct, která je pro něj ta skutečně nejoblíbenější – příjemné vzpomínky na staré časy vyvolávají všechny.

MATOUŠ VINŠ

vratte se
20 let
zpět

RETRO

Po nesmělých začátcích v polovině sedmdesátých let začal v osmdesátých letech rychlý nástup elektrických lokomotiv druhé generace, jejichž výsadním dodavatelem byl koncernový podnik Škoda Plzeň. Jednou z řad výhod druhé generace lokomotiv je unifikace většiny dílů, což umožňuje výměnu některých součástí i mezi vozidly rozdílných trakčních napájecích soustav a usnadňuje tak opravárenskou činnost. Dokladem těchto výhod jsou rekonstrukce prováděné v Lokomotivním depu Praha jih, službě Masarykovo, a jsou takové rozsahu, že vedly ke vzniku nové lokomotivní řady a další zvláštní série u řady druhé.

Začalo to přibližně dodávkou prototypové lokomotivy 362.001 počátkem roku 1990 do Lokomotivního depa Bratislava hl. n. Od dosažení dvouosystémových lokomotiv řady 363 se lišila především trakčním převodem mezi trakčním motorem a hnacím dvojkolím, a to

pro maximální dovolenou rychlost 140 km/h. Po dvouleté přestávce ve výrobě dvouosystémových lokomotiv přinesla další novinky v oblasti elektroniky. Vzápětí následovala výroba poslední série lokomotiv řady 363, na niž byly tyto elektronické prvky rovněž aplikovány. O rok později byla dodána šedesátka stej-

Tentýž rozdíl spočíval i mezi lokomotivními řadami 363 a 362.

Objednávky dráhy a původně zamýšlené určení se však neztotožňovaly se skutečností. Z hlediska provozního by byla na jedné straně rychlejší dvouosystémová lokomotiva v čele vlaků kategorie EC, Ex a R při možné traťové

Vznikla nová lokomotivní řada

nosměrných lokomotiv řady 162. Oproti starší řadě 163 byla rovněž modernizována a základní rozdíly spočívaly v trakčním převodu. Zatímco řada 163 měla obligátní maximální dovolenou rychlost 120 km/h, nová řada měla díky jinému (tvrdšímu) zpřevodování maximum 160 km/h, avšak pro běžný provoz jen 140 km/h.

rychlostí 140 km/h v již nezanebatelném úseku Modřice u Brna – Břeclav. Na druhé straně byla celkem zbytečná rychlá stejnosměrná lokomotiva, u níž polovina výkonů znamená vozbu nákladních vlaků. Z hlediska trakčního je lépe mít na lokomotivě v čele rychlíku tvrdší převod, umožňující vyšší rych-

lost při stejném výkonu, a zase na lokomotivě v čele těžkého nákladního vlaku mít převod měkčí, v obou případech s ohledem na namáhání trakčního motoru.

Po vyřízení záruk výrobce na řadu 162 začaly v Lokomotivním depu Praha jih, službě Masarykovo, převazy podvozků vzájemně mezi lokomotivami řad 162 a 363. U této lokomotivní řady je to díky různě typované protiskluzové ochraně možné jen u poslední, páté série. Po rekonstrukci tak vznikly lokomotivy řad 163 a 362 se vzájemně prohozenými maximálně povolenými rychlostmi. Po převazu pěti párů byla vysoce účelová akce alespoň prozatím ukončena, jelikož v pražském depu není k dispozici další lokomotiva řady 363 potřebné páté série. Při přechlívání byla u řady 363/362 inventární čísla ponechána a u lokomotiv 162/163 je k původnímu inventárnímu číslu předřazena číslice 200.

Železničář č. 13/1994 – L. T.

POŠTA

Potrestali viníka nehody v Ústí?

Se zájmem jsem si přečetl článek Václava Rubeše „Ústí nad Labem 2010“, který pojednává o vykojení osobního vlaku dne 28. června 2010. Velice by mě zajímalo – a domnívám se, že i řadu dalších čtenářů Čtrnáctideníku Železničář – jestli lékařka, která svým chybným posouzením zdravotního stavu strojvedoucího patrně zapříčinila jeho smrt, zranění cestujících ve vlaku a obrovskou materiální škodu ve výši 71 milionů korun, se zodpovídala u soudu. A pokud ano, jaký byl rozsudek soudu. Předem děkuji za čas věnovaný na zodpovězení mého dotazu. Závěrem vám chci poděkovat za práci při tvorbě Železničáře, který se mi velmi líbí a vždy se těším na další číslo. **ZDĚNĚK HLUŠIČKA**

Poznámka autora článku: *Zodpovězení vašeho dotazu nebude jednoduché, neboť o věcech následných se vyšetřovací zpráva Drážní inspekce nezmiňuje. Z faktů však můžeme usuzovat následující: Vzhledem k tomu, že příčinná souvislost mezi chybným posouzením zdravotního stavu strojvedoucího a vznikem nehody nebyla prokázána ani pitvou, velice pravděpodobně nebyla žádná žaloba na lékařku podána. Lze tak dedukovat zejména v souvislosti, že argumentace žalobce by byla velice snadno rozložitelná, neboť neexistuje důkaz. Jestli došlo na základě zjištěných pochybení k nějakému jinému postihu lékařky, nám není známo. Ani oslovení zástupců Drážní inspekce ČR se k tomu nebyli schopni vyjádřit.*

Čistě v rovině mých osobních spekulací, založených na zkušenostech s provozem v uzlu Ústí nad Labem, si však myslím, že příčinou mimořádné události byla záměna návštěvitele ze strany strojvedoucího. Běžnou praxí totiž skutečně bylo přejíždění osobních vlaků ze sudé do liché kolejové skupiny až na následující kolejové spoje vzdálené více než kilometr od místa neštěstí. A pokud strojvedoucí nikdy předtím touto variantní cestou nejel, stačilo zaměnit předvěst (poslední návštěvitele autobloku) za vjezdové návštěvitele 2L a malér byl na světě.

S úctou Václav Rubeš

V Klatovech mysleli na staré dobré časy

V pátek 14. února se konala schůze penzistů Odborového sdružení železničářů, Lokomotivního depa Klatovy, v kulturním domě Družba. Naš předseda Bohumír Rejtmayer seznámil členy s činností za uplynulého období a s plánem na letošní rok. Asi třicátka přítomných penzistů pak besedovala a vzpomínala na úspěchy za čtyřicet let u Československých státních drah a Českých drah, které většina z nich prožila. Všichni pak popřáli mladším kolegům, aby železnice získala zpět respekt v osobní i nákladní dopravě.

JOSEF NAŠINEC

Rekonstrukce u Přerova v roce 1976



Čtyřicet let jsem využíval železnici k dopravě do zaměstnání. Snad největší událost, kterou jsem při tom zažil, byla rekonstrukce tratě z Přerova do České Třebové, která probíhala od ledna 1976. Byla to velká činnost, na které se podílely tři čety elektrikářů se svými „mandelinkami“. Hlavní práce zajišťovaly party z Hranic na Moravě, Zábřehu a Grygova.

Požádal jsem tehdy hlavního inženýra z Olomouce a dostal tak povolení k fotografování. Pořídil jsem stovky snímků. Kromě toho jsem v srpnu 1976 jel do Pohořelic s partou Stanislava Němčáka, která opravovala železniční mosty po celé Moravě. K tomu měli jeřáb GEK 80 (druhý byl v Plzni). Druhá elektrifikace u Přerova proběhla v roce 2006, zahrнула i rekonstrukci nádraží a zanechala svůj otisk na každé zastávce. Škoda jen, že je takové pěkné dílo na řadě míst pomalované nebo poničené.

JAN TEIMER

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Dostupné pouze v tištěné podobě

Vedlejší expozice muzea Deutsche Bahn leží na soutoku Rýna a Mosely

Údolí Rýna a Mosely, bohaté na vinohrady, hrady, zříceniny a stará města, jsou vyhledávanými turistickými cíli. Nejenad našinec zavítá v jakoukoli roční dobu do této příznivé oblasti. Uprostřed ní leží důležitý železniční uzel Koblenz. Křížíž se zde hlavní trasy mezi Kolínem a Bonnem na severu a Mohuží a Frankfurtem na jihu, odbočuje tu do údolí Mosely hlavní trať do Trevíru a Lucemburska a kolem řeky Lahn regionální dráha do Limburgu a Wetlaru. Koblenz má ale ještě jedno velké lákadlo: pobočku muzea Deutsche Bahn.

[illegible]

Jaké exponáty také najdete v muzeu DB?

- [illegible]

[illegible]

Koblenz-Lützel

Expozice železničářův muzeu DB Koblens byla otevřena v dubnu 2002 jako první z celého železničního muzea v Norimberku. Walla od



Koblenz jako město, kterým kráčely neklidné dějiny

[illegible]

Public Works and Planning
 (a) public works and planning
 (b) public works and planning
 (c) public works and planning
 (d) public works and planning
 (e) public works and planning
 (f) public works and planning
 (g) public works and planning
 (h) public works and planning
 (i) public works and planning
 (j) public works and planning
 (k) public works and planning
 (l) public works and planning
 (m) public works and planning
 (n) public works and planning
 (o) public works and planning
 (p) public works and planning
 (q) public works and planning
 (r) public works and planning
 (s) public works and planning
 (t) public works and planning
 (u) public works and planning
 (v) public works and planning
 (w) public works and planning
 (x) public works and planning
 (y) public works and planning
 (z) public works and planning

Kdy vyrazit do muzea

W tym czasie w tym samym okresie do 25. września do 24. października kadłubów od 10 do 20 kłód. W tym czasie - od 4. września do 7. października - było znacznie więcej kłód, ponieważ do 10 do 17 kłód.

W tym czasie w tym samym okresie do 25. września do 24. października kadłubów od 10 do 20 kłód. W tym czasie - od 4. września do 7. października - było znacznie więcej kłód, ponieważ do 10 do 17 kłód.

mluvu v opytených sloch a draznách pro učení
na základních věch v mateřské škole. Látal
se na vědomí svého života. V roce 1905 vyřá-
dil při svém vstupu do základní školy na
hlavní lesovědní trati. V minulosti tam
stály dvě točny a velké toronty, které po-
žívaly základní bukové výřez. Našebyl
z nich mnoho použito. Sousední hála,
která sloužila pro opravy základních vě-
ch, se však zachovávala a sloužila mnohem
délší dobu. Stal se z nich první věžník
ze všech věžníků. Dle se v roce 1905 a tam-
tožnosti se zachovala, pak do podstatné
části byla obnovena v letech 1905 a 1906.

În cazul a două, primul playerului trebuie
să procedeze de așa fel încât să maximizeze.

Největší rájem je o vordla

[illegible]

© 2005 Blackwell Publishing Ltd, *Journal of Internal Medicine* 258: 105–114

[illegible]

REGIONAL AWC

16. *Veritas* - True word
17. *et* (1) - and
18. *et* (2) - and
19. *et* (3) - and
20. *et* (4) - and
21. *et* (5) - and
22. *et* (6) - and
23. *et* (7) - and
24. *et* (8) - and
25. *et* (9) - and
26. *et* (10) - and
27. *et* (11) - and
28. *et* (12) - and
29. *et* (13) - and
30. *et* (14) - and
31. *et* (15) - and
32. *et* (16) - and
33. *et* (17) - and
34. *et* (18) - and
35. *et* (19) - and
36. *et* (20) - and
37. *et* (21) - and
38. *et* (22) - and
39. *et* (23) - and
40. *et* (24) - and
41. *et* (25) - and
42. *et* (26) - and
43. *et* (27) - and
44. *et* (28) - and
45. *et* (29) - and
46. *et* (30) - and
47. *et* (31) - and
48. *et* (32) - and
49. *et* (33) - and
50. *et* (34) - and
51. *et* (35) - and
52. *et* (36) - and
53. *et* (37) - and
54. *et* (38) - and
55. *et* (39) - and
56. *et* (40) - and
57. *et* (41) - and
58. *et* (42) - and
59. *et* (43) - and
60. *et* (44) - and
61. *et* (45) - and
62. *et* (46) - and
63. *et* (47) - and
64. *et* (48) - and
65. *et* (49) - and
66. *et* (50) - and
67. *et* (51) - and
68. *et* (52) - and
69. *et* (53) - and
70. *et* (54) - and
71. *et* (55) - and
72. *et* (56) - and
73. *et* (57) - and
74. *et* (58) - and
75. *et* (59) - and
76. *et* (60) - and
77. *et* (61) - and
78. *et* (62) - and
79. *et* (63) - and
80. *et* (64) - and
81. *et* (65) - and
82. *et* (66) - and
83. *et* (67) - and
84. *et* (68) - and
85. *et* (69) - and
86. *et* (70) - and
87. *et* (71) - and
88. *et* (72) - and
89. *et* (73) - and
90. *et* (74) - and
91. *et* (75) - and
92. *et* (76) - and
93. *et* (77) - and
94. *et* (78) - and
95. *et* (79) - and
96. *et* (80) - and
97. *et* (81) - and
98. *et* (82) - and
99. *et* (83) - and
100. *et* (84) - and
101. *et* (85) - and
102. *et* (86) - and
103. *et* (87) - and
104. *et* (88) - and
105. *et* (89) - and
106. *et* (90) - and
107. *et* (91) - and
108. *et* (92) - and
109. *et* (93) - and
110. *et* (94) - and
111. *et* (95) - and
112. *et* (96) - and
113. *et* (97) - and
114. *et* (98) - and
115. *et* (99) - and
116. *et* (100) - and
117. *et* (101) - and
118. *et* (102) - and
119. *et* (103) - and
120. *et* (104) - and
121. *et* (105) - and
122. *et* (106) - and
123. *et* (107) - and
124. *et* (108) - and
125. *et* (109) - and
126. *et* (110) - and
127. *et* (111) - and
128. *et* (112) - and
129. *et* (113) - and
130. *et* (114) - and
131. *et* (115) - and
132. *et* (116) - and
133. *et* (117) - and
134. *et* (118) - and
135. *et* (119) - and
136. *et* (120) - and
137. *et* (121) - and
138. *et* (122) - and
139. *et* (123) - and
140. *et* (124) - and
141. *et* (125) - and
142. *et* (126) - and
143. *et* (127) - and
144. *et* (128) - and
145. *et* (129) - and
146. *et* (130) - and
147. *et* (131) - and
148. *et* (132) - and
149. *et* (133) - and
150. *et* (134) - and
151. *et* (135) - and
152. *et* (136) - and
153. *et* (137) - and
154. *et* (138) - and
155. *et* (139) - and
156. *et* (140) - and
157. *et* (141) - and
158. *et* (142) - and
159. *et* (143) - and
160. *et* (144) - and
161. *et* (145) - and
162. *et* (146) - and
163. *et* (147) - and
164. *et* (148) - and
165. *et* (149) - and
166. *et* (150) - and
167. *et* (151) - and
168. *et* (152) - and
169. *et* (153) - and
170. *et* (154) - and
171. *et* (155) - and
172. *et* (156) - and
173. *et* (157) - and
174. *et* (158) - and
175. *et* (159) - and
176. *et* (160) - and
177. *et* (161) - and
178. *et* (162) - and
179. *et* (163) - and
180. *et* (164) - and
181. *et* (165) - and
182. *et* (166) - and
183. *et* (167) - and
184. *et* (168) - and
185. *et* (169) - and
186. *et* (170) - and
187. *et* (171) - and
188. *et* (172) - and
189. *et* (173) - and
190. *et* (174) - and
191. *et* (175) - and
192. *et* (176) - and
193. *et* (177) - and
194. *et* (178) - and
195. *et* (179) - and
196. *et* (180) - and
197. *et* (181) - and
198. *et* (182) - and
199. *et* (183) - and
200. *et* (184) - and
201. *et* (185) - and
202. *et* (186) - and
203. *et* (187) - and
204. *et* (188) - and
205. *et* (189) - and
206. *et* (190) - and
207. *et* (191) - and
208. *et* (192) - and
209. *et* (193) - and
210. *et* (194) - and
211. *et* (195) - and
212. *et* (196) - and
213. *et* (197) - and
214. *et* (198) - and
215. *et* (199) - and
216. *et* (200) - and
217. *et* (201) - and
218. *et* (202) - and
219. *et* (203) - and
220. *et* (204) - and
221. *et* (205) - and
222. *et* (206) - and
223. *et* (207) - and
224. *et* (208) - and
225. *et* (209) - and
226. *et* (210) - and
227. *et* (211) - and
228. *et* (212) - and
229. *et* (213) - and
230. *et</*

Keywords: *Self-esteem, self-esteem threat, self-esteem threat sensitivity, self-esteem threat sensitivity scale, self-esteem threat sensitivity scale-2*

4. **univariate**: **univariate**
of **univariate** (adj)
1. **univariate** **analysis** (n)
a **statistical** **analysis** of
123 **vars**

[illegible]

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090