

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Provozování nostalgických parních vlaků v ČR

Jan Šimoník

Bakalářská práce

2014

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan Šimoník**
Osobní číslo: **D120030**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Provozování nostalgických parních vlaků v ČR**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

- 1 Soubor právních předpisů souvisejících s organizací provozu parních vlaků
- 2 Zhodnocení ekonomických hledisek provozu parních vlaků
- 3 Realizace objednávky parního vlaku dle požadavků objednatele

Závěr

Rozsah grafických prací: 3 - 4
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná
Seznam odborné literatury:

- (1) VONKA, J., MOLKOVÁ, T., ŠIROKÝ, J. Technologie a řízení dopravy II. - GVD. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000, 112 s.
- (2) KOČÁRKOVÁ, D., KOCOUREK, J., JACURA, M. Základy dopravního inženýrství. 2. př. vyd. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2009, 126 s. ISBN 978-80-01-04233-5.
- (3) LOUDA, J., MAREŠ, V. Příručka pro strojvedoucí. 1. vydání. Praha: Dopravní nakladatelství, 1957, 427 s.
- (4) PALÁT, H. Parní lokomotivy ČSD. Konstrukce, systém označování a atlas hlavních lokomotivních řad. 2. vyd. Brno: Computer Press, 2011, 160 s. ISBN 978-80-251-3641-6.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. David Šourek, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2013**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. května 2014**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2013

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 5. 2014

Jan Šimoník

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych touto cestou poděkoval všem lidem, kteří mi poskytli cenné rady, konzultace nebo materiály pro vypracování této práce. Děkuji vedoucímu mé bakalářské práce panu Ing. Davidu Šourkovi, Ph.D. za odborné vedení práce, poskytnuté konzultace, rady i připomínky. Dále děkuji panu Ing. Marianu Polakovičovi za poskytnuté rady, odborné konzultace i materiály. Také děkuji panu Mgr. Radku Panchartkovi z generálního ředitelství společnosti České dráhy, a. s. za poskytnuté odborné konzultace. Závěrem bych také velice rád poděkoval mým rodičům za podporu, kterou mi poskytovali po celou dobu mého studia.

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá vybranou problematikou týkající se provozování nostalgických parních vlaků v České republice. Úvodní kapitola je věnována historickému vývoji nostalgického parního provozu. Hlavní část práce je zaměřena na organizační, technické a ekonomické aspekty provozu parních vlaků. Závěrečná kapitola popisuje, jaký je postup objednatele při objednávce zvláštního parního vlaku u akciové společnosti České dráhy.

KLÍČOVÁ SLOVA

nostalgie, parní lokomotivy, parní vlaky, protipožární opatření, zpoplatnění, objednávky

TITLE

Operation of nostalgic steam trains in the Czech Republic

ANNOTATION

The bachelor thesis deals with certain issues relating to the operation of nostalgic steam trains in the Czech Republic. The introductory chapter is devoted to the historical development of nostalgic steam operation. The main part of the work is focused on the organizational, technical and economic aspects of the operation of steam trains. The final chapter describes what is the procedure of customer when ordering a special steam train at a joint-stock company Czech Railways.

KEYWORDS

nostalgia, steam locomotives, steam trains, fire protection measures, charging, orders

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ.....	9
SEZNAM TABULEK.....	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD	12
1 HISTORICKÝ VÝVOJ NOSTALGICKÉHO PARNÍHO PROVOZU V ČR.....	13
1.1 Charakteristika základních pojmů.....	13
1.2 Zrod a ústup parostrojní železnice.....	16
1.2.1 Počátky parního provozu.....	16
1.2.2 Vrchol parního provozu	19
1.2.3 Ukončení parního provozu	20
1.3 Systém označování historických vozidel	21
1.3.1 Označování parních lokomotiv	21
1.3.2 Označování osobních vozů	23
1.4 Počátky nostalgického parního provozu.....	24
1.4.1 Vývoj parní nostalgie v 60. a 70. letech 20. století.....	24
1.4.2 Vývoj parní nostalgie v 80. a 90. letech 20. století.....	26
2 PŘEHLED ORGANIZAČNĚ-TECHNICKÝCH ASPEKTŮ PROVOZU PARNÍCH VLAKŮ	27
2.1 Druhy parních vlaků	27
2.1.1 Parní vlaky osobní dopravy.....	27
2.1.2 Parní vlaky nákladní dopravy.....	28
2.2 Sestavení parního vlaku	28
2.2.1 Výběr trasy pro jízdu parního vlaku.....	28
2.2.2 Přechodnost historických vozidel	29
2.2.3 Výběr historických vozidel	31
2.2.4 Stanovení normativu hmotnosti.....	32
2.3 Technická zařízení pro provoz parních vlaků	34
2.3.1 Vodní jeřáby.....	34
2.3.2 Zauhlovací zařízení.....	35
2.3.3 Prohlížecí a popelové jámy	35
2.4 Protipožární opatření při provozu parních vlaků	36
2.4.1 Dělení parních lokomotiv podle požadavků požární ochrany.....	36
2.4.2 Přeprava parních lokomotiv	37
2.4.3 Požárně bezpečnostní opatření při provozu parních vlaků.....	38
2.4.4 Povinnosti dopravce před jízdou parního vlaku	39
2.4.5 Podmínky, při kterých se neaktivují protipožární opatření.....	41

3	ROZBOR EKONOMICKÝCH ASPEKTŮ PROVOZU PARNÍCH VLAKŮ.....	43
3.1	Poplatky za přidělení kapacity dráhy	43
3.2	Poplatky za použití železniční dopravní cesty.....	45
3.2.1	Zpoplatnění pro parní vlaky osobní dopravy.....	45
3.2.2	Zpoplatnění pro parní vlaky nákladní dopravy.....	50
3.2.3	Zpoplatnění podle nabídkových cen	50
3.3	Provozní náklady u historických vozidel	53
3.3.1	Náklady na přípravu, zatopení a odstavení parních lokomotiv.....	54
3.3.2	Náklady na vlastní jízdu parních lokomotiv.....	55
3.3.3	Náklady na přepravu, předtápění, čekání a posun parních lokomotiv	55
3.3.4	Náklady na přípravu a vlastní jízdu osobních vozů.....	56
3.4	Ceny jízdného v parních vlacích	57
3.4.1	Základní globální cena	58
3.4.2	Snížená globální cena	58
3.4.3	Příklad ceníku jízdného v parním vlaku	59
4	OBJEDNÁVKA PARNÍHO VLAKU U DOPRAVCE ČESKÉ DRÁHY, A. S.	60
4.1	Nabídka dopravce České dráhy, a. s.	60
4.1.1	Nabídka osobních vozů.....	60
4.1.2	Nabídka parních lokomotiv	61
4.2	Postup objednatele při řešení objednávky parního vlaku	62
4.2.1	Vyplnění objednávky	62
4.2.2	Podání objednávky	63
4.3	Postup dopravce při řešení objednávky parního vlaku.....	63
4.3.1	Zpracování objednávky.....	63
4.3.2	Realizace objednávky	64
4.3.3	Zrušení objednávky.....	65
4.4	Časový harmonogram objednávky parního vlaku ve vnitrostátní přepravě	66
	ZÁVĚR.....	67
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	67
	SEZNAM PŘÍLOH	70

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 První parní lokomotiva z roku 1804.....	16
Obr. 2 Jan Perner (1815 – 1845)	18
Obr. 3 Označení parní lokomotivy řady 475.1 podle Kryšpínova systému.....	21
Obr. 4 Historické osobní vozy řady Ce	23
Obr. 5 Historická parní lokomotiva 387.043 z roku 1937	25
Obr. 6 Zbrojení parní lokomotivy vodou	34
Obr. 7 Železniční kolejový jeřáb EDK 10/2.....	35
Obr. 8 Technické vybavení požárního vlaku	40
Obr. 9 Historický osobní vůz řady Bam	61

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Odvození technických parametrů u parní lokomotivy řady 475.179	22
Tab. 2 Odvození technických parametrů u vlečného tendru řady 932.394	22
Tab. 3 Význam velkých a malých písmen pro označování osobních vozů	23
Tab. 4 Dovolené traťové třídy zatížení.....	29
Tab. 5 Přejednost parních lokomotiv.....	30
Tab. 6 Vztah mezi třídou sklonu a skutečným sklonem	32
Tab. 7 Typ jízdního odporu	32
Tab. 8 Normativ hmotnosti pro parní lokomotivy řady 475.1.....	33
Tab. 9 Ceny za použití železniční dopravní cesty vlaky osobní dopravy.....	46
Tab. 10 Ceny za použití železniční dopravní cesty vlaky nákladní dopravy.....	47
Tab. 11 Hodnoty koeficientů u parních vlaků.....	49
Tab. 12 Přibližné náklady na přípravu, zatopení a odstavení parních lokomotiv.....	54
Tab. 13 Přibližné náklady na vlastní jízdu parních lokomotiv.....	55
Tab. 14 Přibližné náklady na přepravu, předtápění, čekání a posun parních lokomotiv	56
Tab. 15 Přibližné náklady na přípravu a vlastní jízdu osobních vozů.....	56
Tab. 16 Ceník jízdného v parním vlaku ČD.....	59
Tab. 17 Nabídka historických parních lokomotiv ČD pro zvláštní vlaky	61

SEZNAM ZKRATEK

CAS	Cisternová automobilová stříkačka
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSD	Československé státní dráhy
ČSSR	Československá socialistická republika
DHV	Depo historických vozidel
DPH	Daň z přidané hodnoty
GŘ	Generální ředitelství
HZS	Hasičská záchranná služba
IMC	Iron Monument Club
ISOŘ	Informační systém operativního řízení
JPO	Jednotka požární ochrany
KCOD	Krajské centrum osobní dopravy
KHKD	Klub historie kolejové dopravy
MBŽS	Mladoboleslavský železniční spolek
MDC	Múzejno-dokumentačné centrum
NTM	Národní technické muzeum
OPT	Odúčtovna přepravních tržeb
SDH	Sbor dobrovolných hasičů
SPIS	Soubor provozních informačních systémů
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ŽOS	Železniční opravny a strojírny

ÚVOD

Provozování nostalgických parních vlaků v ČR se v současné době těší velké oblibě a zájmu nejen z řad železničních nadšenců, ale také široké veřejnosti. Příležitostné jízdy nostalgických vlaků tažených historickými parními lokomotivami přináší nevšední zážitek jak pro cestující, tak i pro mnohé obdivovatele, kteří často lemují okolí železničních tratí a stanic s fotoaparáty či videokamerami. Také konání nejrůznějších železničních oslav nebo mezinárodních setkání parních lokomotiv se odehrává ve znamení stálého zájmu veřejnosti. Není se čemu divit, neboť parní nostalgie má na našem území již dlouholetou tradici.

Úvodní kapitola práce se zabývá historickým vývojem nostalgického parního provozu v ČR, věnuje se charakteristice základních pojmů souvisejících se zvolenou problematikou a popisuje zrod i ústup parostrojní železnice. Dále také vysvětluje dodnes používaný systém označování historických vozidel a mapuje vývoj parní nostalgie. Druhá kapitola obsahuje přehled organizačně-technických aspektů provozu parních vlaků, které v jednotlivých podkapitolách řeší druhy parních vlaků, proces sestavení parního vlaku, přehled technických zařízení určených pro parní provoz a problematiku protipožárních opatření při provozu vlaků vedených v parní trakci. Třetí kapitola se věnuje rozboru ekonomických aspektů provozu parních vlaků z hlediska poplatků za přidělení kapacity dráhy, poplatků za použití železniční dopravní cesty, provozních nákladů u vybraných historických vozidel a cen jízdného v parních vlacích. Závěrečná kapitola práce řeší objednávku parního vlaku u dopravce České dráhy, a. s. podle požadavků objednatele, představuje nabídku dopravce a uvádí postup objednatele i dopravce při řešení objednávky parního vlaku včetně příkladu časového harmonogramu objednávky parního vlaku ve vnitrostátní přepravě. Veškeré aktuální údaje uvedené v této práci jsou vztaženy k datu 1. 3. 2014.

Cílem práce je uvedení do problematiky provozování nostalgických parních vlaků v ČR prostřednictvím odborné terminologie a organizačních, technických i ekonomických aspektů vytvářejících pravidla, podle kterých postupují dopravci při sestavení a vypravení nostalgických parních vlaků na základě objednávek zákazníků a jejich požadavků. Záměrem práce je také názorná ukázka postupu potenciálního objednatele při objednávce zvláštního parního vlaku u největšího českého železničního dopravce České dráhy, a. s.

1 HISTORICKÝ VÝVOJ NOSTALGICKÉHO PARNÍHO PROVOZU V ČR

Úvodní kapitola bakalářské práce nejprve představuje odbornou terminologii týkající se nostalgického parního provozu v ČR a popisuje významné milníky v historii parostrojní železnice pohledem současného provozování nostalgických parních vlaků. Dále vysvětluje systém vnějšího označování, který se používá u historických parních lokomotiv i osobních vozů a podle něhož lze odvodit některé technické parametry vozidel. Kapitola také mapuje vývoj železniční nostalgie od samotných počátků, kdy se objevily první myšlenky na uchování vozidel pro budoucí generace až po postupné utváření a formování parní nostalgie.

1.1 Charakteristika základních pojmů

➤ Nostalgie

Termín nostalgie vznikl z řeckých slov „nostos“ (stesk po domově) a „algos“ (bolest). Původní význam slova vyjadřoval chorobný stesk po domově, ve druhé polovině 20. století se však význam změnil a je v současnosti vnímán jako společenský jev, záliba či vzpomínka. Obecně u lidí nostalgie vyvolává vzpomínky na věci minulé, zastaralé a běžně se již nevyskytující, historické.

➤ Železniční nostalgie

Železniční nostalgie představuje vzpomínku a soudobou ukázkou dávných časů na železnici. Charakteristickým znakem železniční nostalgie je návrat do minulosti v podobě konání železničních výstav, setkání historických železničních kolejových vozidel (dále jen „vozidel“) při nejrůznějších významných událostech nebo jejich provozování v rámci nostalgických vlaků. Hnací vozidla, která jsou prezentována při zmiňovaných akcích, tvoří lokomotivy elektrické, motorové a parní trakce. Tažená vozidla jsou obvykle zastoupena historickými vozy osobní nebo nákladní dopravy.

➤ Parní nostalgie

Parní nostalgie reprezentuje pojem významově téměř shodný s pojmem železniční nostalgie. Rozdíl spočívá pouze v tom, že jsou hnací vozidla vždy zastoupena výhradně historickými parními lokomotivami.

➤ **Parní lokomotiva**

Parní lokomotivou se rozumí historické nezávislé hnací vozidlo na železnici, které funguje na principu přeměny tepelné energie vodní páry na mechanický pohyb. Technicky vzato, při hoření paliva (uhlí) se v lokomotivním kotli vaří voda a následně vzniká pára. Ta je přiváděna do lokomotivního parního stroje, kde se pomocí válce s pístem mění tlak páry na mechanický pohyb. Tím je poháněna pístnice, která pomocí klikového mechanismu přeměňuje posuvný pohyb na pohyb otáčivý a roztáčí tak hnací dvojkolí lokomotivy. Pomocí spojnic jsou potom poháněny i další hnané nápravy. Lokomotivy parní trakce představovaly od poloviny 19. století do poloviny 20. století nejdůležitější druh hnacího vozidla na železnici. V současné době jsou dochované a historicky cenné parní lokomotivy hlavním magnetem zájmu o železniční nostalgii.

➤ **Zvláštní vlak**

Zvláštní vlak představuje vlak zavedený v určité trase a časech nad rámec vlaků pravidelných. Objednání zvláštního vlaku se provádí podle požadavků objednatele a v souladu s nabídkou příslušných dopravců a volnou kapacitou dráhy. Mezi zvláštní vlaky se řadí také všechny nostalgické parní vlaky.

➤ **Parní vlak**

Parní vlak lze obecně definovat jako sestavenou a spřáhlovým ústrojím svěšenou skupinu vozidel, kterou tvoří alespoň jedno hnací vozidlo a jedno tažené vozidlo, několik hnacích vozidel nebo samostatné hnací vozidlo. Hnací vozidlo tvoří vždy historická lokomotiva parní trakce, která je obvykle doplněna soupravou historických nebo soudobých osobních či nákladních vozů. Parní vlak musí být označen stanovenými návěstmi (začátek a konec vlaku), opatřen vlakovým doprovodem a jeho pohyb po železniční dopravní cestě musí být v souladu s jízdním řádem nebo pokyny odborně způsobilé osoby, která řídí drážní dopravu (např. výpravčí nebo dispečer) (1).

➤ **Fotovlak**

Pojmem fotovlak je označován zvláštní parní vlak neveřejné osobní i nákladní dopravy, který je vypraven za účelem prezentace či filmování historických vozidel na předem stanovených tratích. Fotovlak je primárně určen pouze pro uzavřenou skupinu lidí nebo společnost, která si parní vlak pro tyto účely objednala a také zaplatila.

➤ **Požární vlak**

Požární vlak představuje speciálně vybavený vlak určený pro řešení úkolů a činností souvisejících s doprovodem parního vlaku. Jedná se zejména o preventivní požární ochranu při provozování parních lokomotiv a řešení případného požáru způsobeného úletem žhavých jisker do přilehlého okolí trati. K vybavení požárního vlaku patří čerpadlové soustrojí, předepsaná zásoba hasiv a technická výzbroj. Prostřednictvím požárního vlaku, který musí být tažen lokomotivou jiné než parní trakce, lze také zbrojit parní lokomotivu vodou. Jako požární vlak může být nasazeno i speciální hnací vozidlo.

➤ **Speciální hnací vozidlo**

Speciální hnací vozidlo je uzpůsobeno pro činnosti související nejen se stavbou, údržbou, opravami a rekonstrukcemi dráhy, ale také s kontrolou železniční dopravní cesty a s odstraňováním následků mimořádných událostí (např. vznik požáru).

➤ **Lokomotivní četa**

U lokomotiv parní trakce tvoří lokomotivní četu vždy strojvedoucí, který řídí lokomotivu a také pomocník strojvedoucího (topič), jehož činností je obsluha lokomotivního parního kotle. Obě osoby musí být odborně způsobilé pro vykonávání dané činnosti, tedy k řízení drážních vozidel a k obsluze parního kotle lokomotivy. Umožňují-li to podmínky v obvodu lokomotivního depa a jedná-li se např. o posun, lze parní lokomotivu řídit a obsluhovat pouze pomocí strojvedoucího. Pro traťový výkon však musí být na stanovišti lokomotivy vždy oba členové lokomotivní čety.

➤ **Zbrojení**

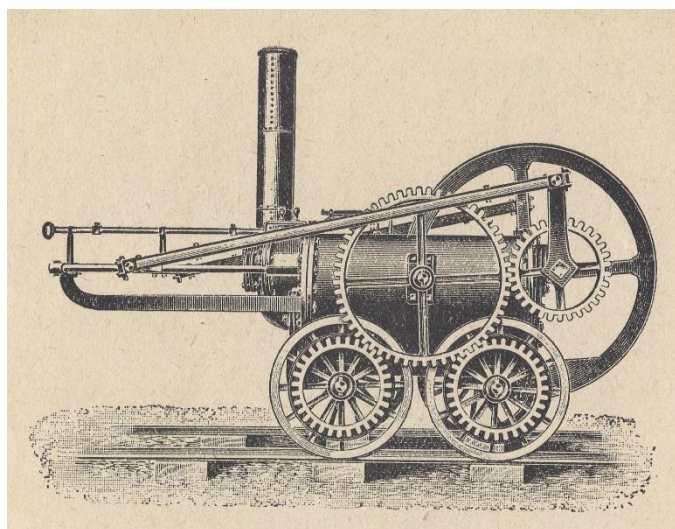
Pojem zbrojení se v souvislosti s provozováním nostalgických parních vlaků používá zejména pro doplňování paliva (uhlí) a vody u historických parních lokomotiv. Rozlišují se dva základní druhy zbrojení. Zbrojení vodou, kdy je do lokomotiv doplněna voda obvykle pomocí vodního jeřábu a zbrojení uhlím, při kterém je doplněna zásoba uhlí prostřednictvím železničního kolejového jeřábu. Lokomotivy parní trakce lze zbrojit také jemným pískem, který se doplňuje do písečníku lokomotiv.

1.2 Zrod a ústup parostrojní železnice

Z hlediska historického vývoje nostalgického parního provozu v ČR lze za prvotní a nejdůležitější událost považovat samotné zrození železnice s parostrojním provozem. Nejen v Anglii jakožto kolébce železnice, ale také na území českých zemí měl následný rozvoj i pozdější ústup pravidelného parního provozu zásadní vliv na postupné utváření a celkovou podobu dnešního nostalgického provozu vedeného v parní trakci. Ať už vzhledem k výstavbě železničních tratí, nádražních budov, výtopen či lokomotivních dep, technických zařízení, nebo konstrukčním řešením parních lokomotiv a osobních i nákladních vozů.

1.2.1 Počátky parního provozu

Za historicky první a stěžejní milníky současného provozování nostalgických parních vlaků lze považovat dvě významné události z druhé poloviny 18. století. V první řadě se jednalo o vynalezení parního stroje¹ a především jeho zdokonalení skotským mechanikem Jamesem Watterem v roce 1765. Druhou přelomovou událostí se stalo sestrojení první parní lokomotivy inženýrem Richardem Trevithickem v roce 1804 (obr. 1). Lokomotiva se poprvé v dějinách pohybovala vlastní silou po železných kolejnicích, přičemž o pohon se starala soustava ozubených kol, která přenášela sílu parního válce rovnoměrně na obě dvojkolí.



Obr. 1 První parní lokomotiva z roku 1804

Zdroj: (2)

¹ parní stroj: zařízení přeměňující tepelnou energii vodní páry na mechanický pohyb

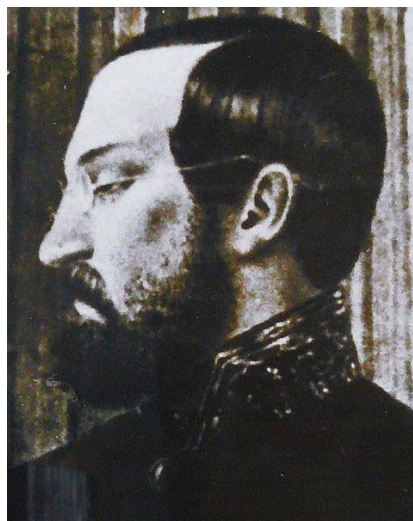
Nejvýznamnější podíl na současné podobě železničních tratí i dochovaných parních lokomotiv má především inženýr George Stephenson, který stál u zrodu i následného rozvoje parostrojní železnice v Anglii. Celý svůj život zasvětil projektování železničních tratí a stavbě parních lokomotiv, při které od roku 1814 využíval celé řady vlastních konstrukčních vylepšení. Z pohledu současného provozování nostalgických parních vlaků se za přelomovou událost dá považovat stavba trati mezi anglickými městy Stockton a Darlington, protože na této trati byl jako na první trati na světě zahájen dne 27. září 1825 pravidelný parní provoz (2). Stephenson tuto trať nejen projektoval, ale také pro ni dodal stroj ze své dílny nazvaný „Locomotion“, díky kterému se posléze celosvětově rozšířilo označení „lokomotiva“. Dalším milníkem v oblasti železničních tratí s parním provozem se stalo spojení Liverpoolu s Manchesterem. Zajímavostí je, že pro tuto trať byla vypsána veřejná soutěž na dodání nevhodnější lokomotivy. Celkem se této soutěže v roce 1829 zúčastnily čtyři stroje. Zadané výkonové, rychlostní a další technické parametry splnila na zkušebním úseku pouze jedna lokomotiva, a to Stephensonova „Rocket“ (Raketa). Tato lokomotiva, na jejíž stavbě se významně podílel také Stephensonův syn Robert, představovala skutečně první úspěšný prototyp moderní parní lokomotivy. Lokomotiva již měla podélný trubkový kotel, vzadu se skříňovým topeništěm obklopeným vodou a dva parní válce, které poháněly přímo dvojkolí. Výfuk páry z válců byl vyústěn do komína, aby přirozeně rozdmýchával oheň v topeništi a došlo k vytvoření umělého tahu. Mnoho konstrukčních řešení Stephensonovy Rakety bylo nadčasových a na jejich principu fungují parní lokomotivy dodnes.

Po dalších dodávkách lokomotiv pro vlastní zemi i pro cizinu vznikla ze Stephensonovy dílny v Newcastlu první továrna na parní lokomotivy na světě. I pro první trať na našem území vedoucí z Břeclavi do Brna byly zakoupeny parní lokomotivy z této anglické továrny. Tím lze také vysvětlit rozšíření normálního rozchodu o míře 1 435 mm, který byl pro anglické železnice převzat od původně koňských důlních drah. Veškeré části lokomotiv byly v průběhu let neustále zdokonalovány. Zásahu na tom mají konstruktéři, jako např. Henri Giffard, jež vynalezl parní injektor² či již zmiňovaný George Stephenson, kterému se podařilo sestrojiti první lokomotivní rozvod³.

² parní injektor: napájecí zařízení, které pomocí tlaku páry strhává vodu, jež je vhnána do lokomotivního kotle

³ rozvod: dovoloval změnu plnění válců parou, čímž se zlepšilo využití expanze páry a snížila se její spotřeba

Počátky parostrojní železnice na našem území jsou spjaty zejména se jménem českého projektanta a stavitele železničních tratí Jana Pernerera (obr. 2). Jak již bylo uvedeno, prvenství na území českých zemí drží Severní dráha císaře Ferdinanda, po které v roce 1839 přijel první parní vlak z Vídně přes Břeclav do Brna. Zásahu na stavbě této dráhy měli především tyto muži: Franz Xaver Riepel, jež vybudování tratě navrhl, vídeňský bankéř Salomon Rothschild, který stavbu financoval a také Jan Perner, který trasoval poslední úsek dráhy. Další výstavba trati pokračovala z Břeclavi směrem na Přerov (1841), Lipník nad Bečvou (1842), Bohumín (1847) až do polského Krakova (3). Vůbec první parní lokomotiva na našem území nesla označení „Moravia“ a byla vyrobena ve Stephensonově továrně v Newcastleu v roce 1837.



Obr. 2 Jan Perner (1815 – 1845)

Zdroj: (4)

Jako vrchní inženýr státních drah se Perner významně podílel na stavbě Severní státní dráhy z Olomouce do Prahy. Když pod jeho vedením přijel v roce 1845 první parní vlak s lokomotivou „Böhmen“ (Čechy) na Masarykovo nádraží v Praze, byla to událost, jež se stala symbolem vlastenectví a pokroku. Jen o několik týdnů později Jan Perner tragicky zahynul při cestě vlakem z Olomouce do Pardubic. Výstavba páteřních železničních tratí však pokračovala i v následujících letech, v roce 1849 byla otevřena trať Brno – Česká Třebová a o dva roky později také trať Praha – Děčín – Drážďany. Díky soukromému kapitálu začaly vznikat železniční společnosti, jako např. Buštěhradská dráha (1855), Pardubicko-liberecká dráha (1857), Ústecko-teplická dráha (1858) a další (5).

1.2.2 Vrchol parního provozu

Princip Stephensonovy konstrukce lokomotiv se i po staletém vývoji v zásadě nezměnil. Na počátku 20. století však bylo zásluhou inženýra Wilhelma Schmidta dosaženo velkého pokroku v oblasti hospodárnosti a výkonu parních lokomotiv zavedením tzv. přehřáté páry. Ta se získávala díky přehřívací páry⁴ v kouřových trubkách, který umožnil zvýšit objem kotlem vyrobené páry o desítky procent. Následující vývoj byl zaměřen na další vylepšení vedoucí ke zhospodárnění provozu a usnadnění obsluhy parních lokomotiv. Fyzicky náročná práce pomocníka strojvedoucího (topiče) byla významně snížena dosazením mechanického příkladače paliva na velké rychlíkové a nákladní lokomotivy s velkou spotřebou uhlí, což i v dnešní době nostalgického provozu ocení zejména lokomotivní čety historických parních lokomotiv s tímto zařízením.

Rychle se rozvíjející železniční provoz kladl na výkon lokomotiv v první polovině 20. století stále větší požadavky. Výrobci parních lokomotiv, u nás především Škodovy závody v Plzni a Českomoravská-Kolben-Daněk v Praze, proto stavěli výkonnější lokomotivy, s větší výhřevnou plochou, s větším tlakem páry a s válci o větším průměru, čímž vzrůstala nejen celková hmotnost lokomotiv, ale i spotřeba paliva (uhlí) a vody. K nesení kotle bylo zapotřebí více dvojkolí, která se spřahovala za účelem dosažení potřebné adheze⁵ pro tažnou sílu při rozjezdu (2). Vzniklo tak mnoho druhů a typů parních lokomotiv, které se lišily svou velikostí i svým provozním určením. Charakteristickým znakem lokomotiv pro osobní a dálkové rychlíkové vlaky na hlavních tratích byl zejména velký průměr spřažených dvojkolí (např. 1 950 mm u řady 387.0), který umožnil lokomotivám dosahovat vysoké maximální rychlosti (110 km/h) při menší tažné síle. Naopak pro nákladní vlaky byly výhodnější lokomotivy s menším průměrem spřažených dvojkolí (např. 1 308 mm u řady 534.0), který umožnil vyvinout větší tažnou sílu při dosažení menší maximální rychlosti (60 km/h). Také při současném provozování nostalgických parních vlaků lze spatřit dochované parní lokomotivy různých druhů a typů, které jsou rovněž nasazovány pro jednotlivé parní vlaky podle svého původního provozního určení. Výjimku tvoří pouze lokomotivy původně určené k vzbě nákladních vlaků, jelikož se dnes běžně objevují v čele vlaků osobní dopravy.

⁴ přehříváč páry: zařízení lokomotivního parního kotle, které zvyšuje teplotu vyrobené syté páry

⁵ adheze: lpění kola ke kolejnici, definuje vztah mezi kolem a kolejnici z hlediska přenosu tečných sil

1.2.3 Ukončení parního provozu

Parní lokomotiva stála u zrodu a rozmachu železnic po celém světě. Za první století své existence měla tak velký vliv na utváření života a společnosti, jako skoro žádný jiný vynález. Éra pravidelného parního provozu měla své nezaměnitelné kouzlo, ale přinesla také řadu problémů a negativ, především s ohledem na ne hospodárnost a náročnost provozu. I přes dlouholetý vývoj, snahu konstruktérů a neustálá technická vylepšení nebylo dále možné dosahovat hospodárnějšího provozu. Jen asi 8 % z celkového množství tepla vzniklého v topeništi lokomotivy bylo skutečně využito k pohonu vlaku, ostatní teplo se nevyužilo (5). Lokomotivní čety byly navíc při své fyzicky náročné práci vystavovány vysokým teplotám okolo 50 až 60 °C i nadměrné prašnosti. Ve druhé polovině 50. let 20. století bylo pod kotli parních lokomotiv spáleno za jediný rok až 8 000 000 tun černého i hnědého uhlí, což vedlo také k nadměrnému zatěžování životního prostředí. Jednak vlivem spalování uhlí a také jeho těžbou, která měla velký podíl na devastaci krajiny. V dobách pravidelného parního provozu byly Československé státní dráhy (ČSD) vůbec největším odběratelem uhlí v zemi.

Lokomotivy parní trakce dojezdily na našem území v roce 1980, kdy byl oficiálně ukončen pravidelný parní provoz ČSD. Ukončení však nenastalo ze dne na den, ale jednalo se o dlouhodobý proces započatý v 50. a 60. letech 20. století, kdy se jednak pomalu rozeběhla elektrifikace hlavních tratí, ale také se objevily první myšlenky na zachování typických vozidel dané doby. V průběhu následujících desetiletí byly stovky parních lokomotiv postupně vyřazovány z provozu a nahrazovány moderními lokomotivami elektrické a později i motorové trakce. Ne vždy se ale podařilo výkonné parní lokomotivy plnohodnotně nahradit. Spolu s parním provozem odešla do historie také celá řada do té doby specifických železničních zaměstnání, jako topič, předtápěč, kotlář, popelář a další. Z většiny výtopen a lokomotivních dep navždy zmizely vodní jeřáby, zauhlovací zařízení, skládky uhlí, vodárny apod. Na druhou stranu je ale dnes třeba podotknout, že s příchodem moderních lokomotiv ustal negativní vliv parní trakce na životní prostředí, nastala větší čistota ve městech, na nádražích i v soupravách a zaměstnání strojvedoucího se stalo pohodlnějším. Ukončení pravidelného parního provozu zároveň znamenalo zvýšenou poptávku široké veřejnosti po nostalgických jízdách parních vlaků, neboť jejich obliba zejména od 80. let 20. století prudce stoupala.

1.3 Systém označování historických vozidel

Samotné označování vozidel má kořeny již v dobách prvopočátků parostrojní železnice, kdy se obvykle parní lokomotivy označovaly jmény podle významných oblastí, měst, panovníků apod. Postupem doby však bylo nutné zavést v označování určitý systém, který by umožnil zahrnout a rozlišit stále se zvětšující počet vozidel. Na počátku 20. století tak vznikly pro potřeby tehdejších ČSD nové číselné a písmenné systémy, jejichž zavedení mělo a v dnešní době stále má velký význam především z hlediska provozních potřeb, účetní evidence a snadného rozlišení jednotlivých druhů a typů vozidel. Původní systémy vnějšího označování parních lokomotiv a osobních vozů se pro historická vozidla při provozování nostalgických parních vlaků používají dodnes.

1.3.1 Označování parních lokomotiv

Číselný systém označování normálněrozchodných parních lokomotiv byl u ČSD zaváděn postupně od roku 1921. Autorem číselného systému byl významný český lokomotivní konstruktér Ing. Vojtěch Kryšpín (1897 – 1959). Tzv. Kryšpínův systém je u parních lokomotiv tvořen třemi velkými a třemi až čtyřmi malými číslicemi (obr. 3), podle kterých lze snadno odvodit základní technické parametry dané lokomotivy či vlečného tendru⁶.



Obr. 3 Označení parní lokomotivy řady 475.1 podle Kryšpínova systému

Zdroj: autor

U parních lokomotiv udává první velká číslice počet spřažených náprav, druhá číslice slouží k výpočtu nejvyšší dovolené rychlosti a třetí číslice slouží ke stanovení přibližného nápravového tlaku. První malá číslice udává konstrukční skupinu a zbylé dvě až tři číslice představují pořadové číslo daného typu parní lokomotivy v rámci své řady.

⁶ vlečný tendr: samostatné vozidlo spojené s parní lokomotivou, které slouží jako zásobník paliva (uhlí) a vody

Příklad odvození a výpočtu základních technických parametrů u parní lokomotivy s označením 475.179, který je proveden podle Kryšpínova systému, udává tabulka 1.

Tab. 1 Odvození technických parametrů u parní lokomotivy řady 475.179

Číslice	Parametr	Výpočet
4	počet spřažených dvojkolí	= 4
7	největší dovolená rychlost	= $(7 + 3) \cdot 10 = \mathbf{100 \text{ km/h}}$
5	nápravový tlak	= $5 + 10 = \mathbf{15 \text{ t}}$
1	konstrukční skupina	= 1
7	inventární (pořadové) číslo	= 79
9		

Zdroj: autor

U vlečných tendrů slouží první velká číslice k výpočtu přibližného objemu prostoru pro uhlí, druhá a třetí číslice potom udává přibližný objem vodní nádrže, tzv. vodojemu. První malá číslice označuje konstrukční skupinu a zbylé dvě až tři číslice představují pořadové číslo daného typu tendru v rámci své řady.

Příklad odvození a výpočtu základních technických parametrů u vlečného tendru s označením 932.394, který je spojen s parní lokomotivou 475.179, udává tabulka 2.

Tab. 2 Odvození technických parametrů u vlečného tendru řady 932.394

Číslice	Parametr	Výpočet
9	objem prostoru pro uhlí	= $9 + 3 = \mathbf{12 \text{ m}^3}$
3	objem vodní nádrže	= $\mathbf{32 \text{ m}^3}$
2		
3	konstrukční skupina	= 3
9	inventární (pořadové) číslo	= 94
4		

Zdroj: autor

1.3.2 Označování osobních vozů

Písmenný systém označování normálněrozchodných osobních vozů byl u ČSD zaveden od roku 1921, přičemž v průběhu následujících desetiletí docházelo k některým úpravám a modifikacím. Písmenný systém je u osobních vozů tvořen velkými a malými písmeny, jejichž vzájemnou kombinací lze určit základní vlastnosti daného vozu ve vztahu k provozním potřebám. Význam velkých a malých písmen vysvětluje tabulka 3.

Tab. 3 Význam velkých a malých písmen pro označování osobních vozů

Řada vozu	Charakteristika vozu
A	vůz první třídy
B	vůz druhé třídy
C	vůz třetí třídy
SR	společenský vůz
WL	lůžkový vůz
WR	jídelní vůz
a	čtyřnápravový vůz
c	vůz se sedačkami upravitelnými pro místa k ležení (lehátka)
e	vůz s postranní chodbičkou
i	vůz s chodbičkou uprostřed
m	přípojný vůz k motorovým vozům s individuálním vytápěním
p	patrový vůz

Zdroj: autor

Při nostalgických jízdách parních vlaků v ČR se nejčastěji používají pro historické soupravy osobní vozy řady Aa, ABa, Ae, Bac, Bai, Bam, Be, Bp, Ce, Ci, SR a WLAB. Například osobní vozy s označením Ce (obr. 4) představují historické dvounápravové vozy třetí třídy, které mají postranní chodbičku.



Obr. 4 Historické osobní vozy řady Ce

Zdroj: autor

1.4 Počátky nostalgického parního provozu

Na první pohled by se dnes mohlo zdát, že se za počátek nostalgického parního provozu v bývalé Československé socialistické republice (ČSSR) považuje rok 1980, kdy došlo k oficiálnímu ukončení pravidelného parního provozu tehdejších ČSD. Není to ale zcela přesný údaj, neboť se parní nostalgie začala utvářet již o mnoho let dříve.

1.4.1 Vývoj parní nostalgie v 60. a 70. letech 20. století

Myšlenky o zachování typických parních lokomotiv dané doby se objevily již na konci 60. let minulého století. U zrodu těchto snah stály především nově vzniklé skupiny železničních nadšenců, které si daly za cíl zachránit alespoň několik strojů pro budoucí generace. Nebyl to však jednoduchý úkol, neboť proti těmto aktivitám stála celá řada významných faktorů. Jedním ze zásadních problémů byla i tehdejší politická situace a státní byrokracie, která příliš nepřála podobným záměrům. Počty vyřazovaných parních lokomotiv však s každým dalším rokem stoupaly a pouze několik neprovozních strojů mělo být uchováno pro sbírku Národního technického muzea (NTM) v Praze. Posun nastal na jaře roku 1968, kdy vznikla Skupina pro studium a dokumentaci dějin železnic při Okresním vlastivědném muzeu Nymburk (5). V době totality totiž nebylo možné zakládat občanské spolky a sdružení jako samostatné subjekty, proto bylo zaštitění státní organizací nutné. Skupina usilovala nejen o záchranu některých slovenských lesních železnic, ale také iniciovala snahu převést do vlastnictví NTM provozuschopnou parní lokomotivu, která by se využívala k vedení nostalgických parních vlaků. Tato snaha se znásobila v roce 1970, kdy ČSD převedly do sbírek muzea parní lokomotivu řady 387.043. Po náročných jednáních mezi NTM a Železničními opravami a strojírnami (ŽOS) České Velenice došlo ke shodě a k následné realizaci generální opravy lokomotivy, která byla dokončena ještě téhož roku. Po úspěšně vykonané tlakové zkoušce kotle a zkušební jízdě se parní lokomotiva 387.043 (obr. 5) stala první provozuschopnou muzejní lokomotivou, jež stanula v čele nostalgických parních vlaků na území bývalé ČSSR.



Obr. 5 Historická parní lokomotiva 387.043 z roku 1937

Zdroj: (6)

S nástupem normalizace v 70. letech ochably veškeré aktivity spojené se záchranou potenciálních muzejních železničních vozidel. V nelehké době se nenašlo pochopení pro odbornou činnost konanou mimo státem kontrolované instituce, i přesto se železniční příznivci a zaměstnanci některých lokomotivních dep ČSD snažili hledat způsoby, jak zachránit některá vozidla před jejich fyzickou likvidací na kolejích kovošrotů. Vznikla tak iniciativa shromažďovat z provozu vyřazená a historicky cenná vozidla pro budoucí železniční skanzen v České Třebové. Z velkolepého záměru však díky byrokratickým zásahům sešlo, a tak velkou část zde odstavených vozidel získalo do svých sbírek nově vzniklé Múzejno-dokumentačné centrum (MDC) v Bratislavě. Pro potřeby ČSD se z České Třebové podařilo zachránit např. parní lokomotivu 498.022. Podobné štěstí měla i lokomotiva 477.043, kterou se podařilo získat Teplárně v Praze-Malešicích z kovošrotu oficiálně pro obsluhu své vlečky. Ve skutečnosti se ovšem jednalo o promyšlený plán záchrany další historické lokomotivy. Myšlenka o zachování většího počtu strojů se podařila zrealizovat i díky finanční pomoci ČSD na přelomu 70. a 80. let, a tak se v řadách NTM objevily parní lokomotivy 422.025, 354.1217, 475.1142 a 498.106, u ČSD potom 313.432 (5). Všechny tyto parní lokomotivy byly opraveny do provozuschopného stavu a většina z nich se objevila v čele nostalgických parních vlaků, které začaly rychle získávat na oblibě u široké veřejnosti.

1.4.2 Vývoj parní nostalgie v 80. a 90. letech 20. století

Poptávka po nostalgických vlacích vedených v parní trakci neustále stoupala, což mělo pozitivní vliv mj. i na založení Klubu historie kolejové dopravy (KHKD) v Praze, který původně vznikl jako součást Svazu pro spolupráci s armádou v roce 1981. Klub získal do svého vlastnictví parní lokomotivy 354.7152, 423.094, 555.0153, 555.0301 i celou řadu historických vozů osobní dopravy. S dalším rozvojem parní nostalgie u nás stoupal i počet znovuoživených historických vozidel, jako byly kupříkladu parní lokomotivy 423.041, 434.2186, 556.0298 a další. Významnou událostí se staly velkolepé oslavy 150. výročí příjezdu prvního parního vlaku na naše území, které se za hojně účasti veřejnosti konaly v roce 1989 v Brně. Na brněnském výstavišti byl k vidění do té doby vůbec největší počet provozuschopných historických vozidel, z nichž mnoho bylo součástí nostalgických parních vlaků vypravených v okolí Brna a Břeclavi. Pokud bylo v 70. letech minulého století takřka nemožné veřejně vykonávat jakoukoli činnost vedoucí k záchraně železničních vozidel, tak velký zlom nastal po pádu komunistického režimu 17. listopadu 1989, kdy došlo k celkovému uvolnění vztahů i soukromých iniciativ. Také následný vstřícný přístup NTM v Praze napomohl zprovoznění a pronajmutí dalších exponátů, o které se staraly spolky, kluby či zájmová sdružení.

Nejvýznamnějším milníkem v historii parní nostalgie se stala realizace plánu na využití bývalého depa motorových lokomotiv v Lužné u Rakovníka. Nejprve zde v roce 1996 začalo působit několik spolků zabývajících se historií železnic, které se dobrovolnou aktivitou snažily o další využití depa nejen pro pravidelnou výstavní činnost, ale i pro shromažďování a opravy parních lokomotiv (5). S vystavováním historických kolejových vozidel v prostorách bývalé výtopy bylo započato roku 1997. Od 1. července 1999 na předchozí činnost spolků navázala společnost České dráhy (ČD) a založila zde organizační jednotku s názvem Depo historických vozidel (DHV), jehož součástí je i největší železniční muzeum v ČR. DHV Lužná u Rakovníka bylo zřízeno za účelem deponování, údržby, oprav a provozování všech historických kolejových vozidel v majetku ČD, některých vozidel v majetku NTM a dalších soukromých subjektů, např. KHKD Praha. Mezi historická vozidla ve vlastnictví ČD (dříve ČSD) dnes patří např. parní lokomotivy řady 310.076, 354.195, 423.041, 475.179, 477.043, 498.022, 524.1110, 534.0323, 556.0271, osobní i nákladní vozy.

2 PŘEHLED ORGANIZAČNĚ-TECHNICKÝCH ASPEKTŮ PROVOZU PARNÍCH VLAKŮ

Druhá kapitola pojednává o provozování nostalgických parních vlaků z pohledu organizačních i technických záležitostí a souvisejících předpisů. Jedná se především o problematiku rozdělení parních vlaků podle druhů a účelu, proces sestavení parního vlaku, popis technických zařízení určených výhradně pro parostrojní provoz a také zavádění protipožárních opatření, která jsou stěžejní pro organizaci a technické zajištění nostalgických jízd vlaků vedených v parní trakci.

2.1 Druhy parních vlaků

Nostalgické parní vlaky lze z hlediska jejich druhů a účelu rozdělit na vlaky osobní dopravy a na vlaky nákladní dopravy. Rozdělení však nemá pouze charakter informativní, ale je důležité pro problematiku týkající se např. sestavení parního vlaku nebo stanovení poplatků za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty.

2.1.1 *Parní vlaky osobní dopravy*

Parní vlaky osobní dopravy se dále dělí na veřejné a neveřejné. Parní vlak veřejné osobní dopravy je určen pro všechny zájemce z řad široké veřejnosti bez omezení. Jízdní řád veřejného parního vlaku musí být podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, zveřejněn v dostatečném předstihu. Zároveň dopravce nesmí zpochybnit veřejný charakter takového vlaku. V případě vypravení parního vlaku neveřejné osobní dopravy, který je určen pouze pro vymezenou skupinu lidí či společnost, se jízdní řád nezveřejňuje. Jedná se především o protokolární parní vlaky, parní vlaky přepravující klienty cestovních kanceláří, fotovlaky apod. V takovém případě se umístí informace o jízdě parního vlaku neveřejné osobní dopravy na obvyklá a veřejnosti dostupná místa. Platí, že dopravce nesmí zavádět žádná opatření, kterými by znemožnil nebo jinak omezil např. vnější prohlídku, fotografování či filmování parního vlaku neveřejné osobní dopravy.

2.1.2 *Parní vlaky nákladní dopravy*

Parní vlaky nákladní dopravy jsou obvykle vedeny jako neveřejné. Vypravují se obvykle za účelem prezentace historických vozidel pro české i zahraniční fotografy a pro potřeby filmařů v rámci natáčení historických filmů, kteří si neveřejnou jízdu nákladního parního vlaku objednají. Jízdní řád se stejně jako u parních vlaků neveřejné osobní dopravy nezveřejňuje, pouze se na obvyklá a veřejnosti dostupná místa umístí informace o dané jízdě. Také u těchto parních vlaků nesmí dopravce zavádět žádná opatření, která by znemožnila nebo jinak omezila např. vnější prohlídku, fotografování či filmování parního vlaku neveřejné nákladní dopravy.

2.2 Sestavení parního vlaku

Problematika sestavování parních vlaků zahrnuje v první řadě náležitosti spojené s vhodným výběrem trasy pro jízdu parního vlaku. Dále řeší jednotlivá historická vozidla na zvolených tratích z hlediska jejich přechodnosti, s čímž také úzce souvisí finální výběr vozidel a dodržení všech technických parametrů. Mezi tyto parametry patří stanovení normativu hmotnosti pro vybranou parní lokomotivu s ohledem na sklonové poměry zvolené trasy a rychlost vlaku či zajištění stanoveného brzdového účinku pro daný vlak. Parní vlak musí být sestaven tak, aby neohrožoval bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy.

2.2.1 *Výběr trasy pro jízdu parního vlaku*

Při výběru vhodné trasy pro jízdu nostalgického vlaku vedeného v parní trakci je nejprve nutné zohlednit, o jaký druh parního vlaku se jedná. Zda jde o vypravení vlaku pro širokou veřejnost, na objednávku určité společnosti nebo o fotovlak.

V případě vypravení parního vlaku veřejné osobní dopravy je výběr trasy podmíněn především programem v cílové nebo mezilehlé stanici, v jejímž okolí mohou cestující navštívit např. hrad, zámek, muzeum apod. Také je brán zřetel na možnosti občerstvení v cílové stanici pro cestující parního vlaku, dopravce může popřípadě předem upozornit místní restaurace na větší zájem o jejich služby v den konání jízdy. Do soupravy parního vlaku je možné zařadit bufetový vůz, který má však omezený sortiment a na jehož činnost musí

být vystaven živnostenský list. Pokud se jedná o vypravení parního vlaku neveřejné osobní dopravy na objednávku určité společnosti, tak se výběr trasy a programu provádí takovým způsobem, aby co nejvíce vyhovoval požadavkům zákazníka. Z hlediska občerstvení může být v soupravě zařazen jídelní vůz, jehož obsluha je obvykle zajištěna prostřednictvím cateringové společnosti. Při výběru trasy pro parní vlak neveřejné osobní i nákladní dopravy je důležité zejména její podrobné zmapování, aby bylo možné naplánovat tzv. fotozastávky. Jedná se o místa na trati, jež jsou vhodná k zastavení fotovlaku, výstupu cestujících a opakovaným rozjezdům daného parního vlaku pro fotografy. Výběr trasy pro jízdu nostalgického vlaku vedeného v parní trakci lze provést prostřednictvím železniční mapy ČR (příloha A), která obsahuje veškeré veřejné tratě včetně číselného označení jednotlivých traťových úseků.

2.2.2 Přechnost historických vozidel

Přechnost historických vozidel na železniční infrastrukturu ve vlastnictví státu udává, na jaké traťové třídě je příslušné vozidlo přechné z hlediska svých svislých i příčných účinků na trať (7). Jedná se tedy o umožnění jízdy historických parních lokomotiv a osobních či nákladních vozů po různých tratích s ohledem na únosnost a konstrukci železničního svrhu, mostních objektů, konstrukční uspořádání vozidla, počet náprav a s tím související nápravové tlaky. Podle konstrukce jsou železniční tratě v ČR zařazeny do dovolených traťových tříd zatížení s ohledem na maximální přípustnou hmotnost na nápravu a na jeden běžný metr celkové délky vozidla (tab. 4).

Tab. 4 Dovolené traťové třídy zatížení

Traťová třída zatížení	Max. přípustná hmotnost na nápravu vozidla	Max. přípustná hmotnost na běžný metr vozidla
A1	16,0 t	5,0 t/m
B1	18,0 t	5,0 t/m
B2	18,0 t	6,4 t/m
C2	20,0 t	6,4 t/m
C3	20,0 t	7,2 t/m
C4	20,0 t	8,0 t/m
D2	22,5 t	6,4 t/m
D3	22,5 t	7,2 t/m
D4	22,5 t	8,0 t/m

Zdroj: (8)

Přechodnost vozidel na jednotlivých traťových úsecích lze určit podle železniční mapy ČR s vyznačením dovolených traťových tříd zatížení (příloha B). Na tratích se však mohou vyskytnout různá omezení i pro vozidla přechodná. Jedná se především o omezení ze strany provozovatele dráhy, jako např. snížení traťové rychlosti v určitém traťovém úseku z důvodu technického stavu mostního objektu apod.

Přechodnost historických parních lokomotiv je uvedena v Doplnku s technickými údaji k Dopravním předpisům SŽDC (ČD) D2/1. Pro každou lokomotivní řadu je stanovena příslušná traťová třída zatížení a jsou uvedeny hmotnostní i délkové parametry. Tabulka 5 obsahuje z hlediska přechodnosti vozidel pouze takové lokomotivní řady, které jsou zastoupeny provozuschopnou lokomotivou parní trakce ke dni 1.3.2014. Parní lokomotivy musí mít také platnou technickou kontrolu, aby vyhovovaly všem technickým i zákonným podmínkám pro bezpečnou jízdu na vybraných tratích. Technický stav vozidla se zjišťuje při pravidelné technické prohlídce, kterou provádí odborně způsobilá osoba dopravce a z níž se pořídí Zápis o technické kontrole (TK) drážního vozidla (příloha C) provedené v rozsahu podle přílohy č. 6 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., v platném znění.

Tab. 5 Přechodnost parních lokomotiv

Řada parní lokomotivy	Hmotnost ve službě	Max. hmotnost na nápravu	Délka přes nárazníky	Traťová třída zatížení
213.9	26,0 t	13,0 t	7,95 m	A1
310.0	30,6 t	10,3 t	7,93 m	A1
314.3	44,6 t	15,0 t	9,40 m	A1
354.1	86,1 t	14,4 t	13,40 m	B1
354.7	102,7 t	14,4 t	16,90 m	A1
423.0	74,2 t	13,4 t	11,90 m	A1
433.0	74,9 t	12,8 t	12,10 m	B1
434.2	111,0 t	14,5 t	17,40 m	B1
464.0	115,2 t	14,5 t	15,30 m	C2
464.1	113,6 t	14,4 t	15,30 m	B2
475.1	168,8 t	16,6 t	24,80 m	B2
477.0	130,0 t	17,4 t	17,30 m	C3
534.0	149,4 t	16,5 t	21,80 m	C2
555.0	146,7 t	14,5 t	22,80 m	C2

Zdroj: (7)

Přechodnost historických osobních a nákladních vozů na železniční síti ve vlastnictví státu není z hlediska svislých i příčných účinků vozidel na trať v podstatě nijak omezena. Osobní i nákladní vozy však musí mít, stejně jako u parních lokomotiv, platnou technickou kontrolu, aby vyhovovaly všem technickým i zákonným podmínkám pro bezpečnou jízdu na vybraných tratích.

2.2.3 Výběr historických vozidel

Konkrétní výběr historických vozidel pro sestavení parního vlaku se provádí na základě zvolené trasy, účelu nostalgické jízdy, přechodnosti jednotlivých vozidel, platné technické kontroly, požadovaných technických parametrů, popř. požadavků objednatele. Veškerá vozidla musí být vybrána tak, aby bezprostředně neohrozila bezpečnost a plynulost provozování dráhy a drážní dopravy.

Vybraná lokomotiva parní trakce musí mít především úspěšně vykonanou zkušební jízdu se zátěží. Této problematice se blíže věnuje podkapitola „2.4 Protipožární opatření při jízdách parních vlaků“ v části „2. 4. 5 Podmínky, při kterých se neaktivují protipožární opatření“. Historické vozy osobní a nákladní dopravy, které mají být řazeny v soupravě nostalgického parního vlaku, musí splňovat několik provozně-technických podmínek. Mezi ně patří v první řadě funkčnost brzdového systému bez ohledu na typ použité brzdy. Dále musí být každý osobní vůz vybaven alespoň jedním funkčním WC a také akumulátorem, který se při jízdě nabíjí a za špatných světelných podmínek nebo za tmy zajistí osvětlení interiéru pro cestující i během zastavení parního vlaku ve stanici apod. Při provozování nostalgických parních vlaků v zimním období musí být zajištěno funkční vytápění historických vozů. Ty jsou nejčastěji vytápěny parou přímo z parní lokomotivy, přičemž je pára rozvedena po celé soupravě parního vlaku pomocí tzv. parních spojek.

2.2.4 Stanovení normativu hmotnosti

Pro konkrétní parní lokomotivu, jež byla vybrána do čela nostalgického parního vlaku, musí být stanoven normativ hmotnosti neboli hmotnost tažených vozidel. Jedná se tedy o stanovení takové zátěže, kterou může daná lokomotiva parní trakce dopravovat určitou rychlostí na jednotlivých třídách sklonů vybraných tratí. Tabulky hmotností tažených vozidel pro jednotlivé lokomotivní řady jsou uvedeny v Doplňku s technickými údaji k Dopravním předpisům SŽDC (ČD) D2/1. Zároveň je ale nutné dodržet podmínku, že lokomotivy parní trakce mohou dopravovat v nostalgickém provozu pouze takovou zátěž, jejíž procentní hodnota (% normy) je uvedena u každé provozuschopné parní lokomotivy v aktuálním Seznamu parních lokomotiv, při jejichž činných jízdách se protipožární opatření neaktivují a mají úspěšně vykonanou zkušební jízdu (příloha D).

Aby bylo možné stanovit normativ hmotnosti podle tabulek, je nejprve nutné definovat vztah mezi třídou sklonu a skutečným sklonem trati (tab. 6). Pokud je stoupání (v promile) tvořeno lichým číslem, tak se třída sklonu vyjádří pomocí obou sousedních sudých stoupání (7). Např. sklon trati 5 ‰ představuje třídu sklonu III – IV.

Tab. 6 Vztah mezi třídou sklonu a skutečným sklonem

Třída sklonu															
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI
Stoupání v ‰															
0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30

Zdroj: (7)

Dále je nutné rozlišit typ jízdního odporu podle druhu zařazených vozů a také podle průměrné hmotnosti na jedno dvojkolí (tab. 7). V tabulce jsou uvedeny pouze dva typy jízdních odporů, které se dnes používají pro nostalgické parní vlaky.

Tab. 7 Typ jízdního odporu

Typ j. odporu	Užívá se pro
R	Vlaky sestavené z podvozkových osobních vozů normální stavby a osobních vozů lehké stavby o hmotnosti větší než 29 t.
S	Vlaky sestavené z dvounápravových osobních vozů normální stavby nebo z nákladních vozů při průměrné hmotnosti na jedno dvojkolí 10 – 15 t.

Zdroj: (9)

Normativ hmotnosti se stanoví podle příslušné tabulky pro konkrétní lokomotivní řadu (tab. 8), přičemž řádky levého sloupce označují třídu sklonu a sloupce záhlaví tabulky hmotnost tažených vozidel v tunách. Průsečík řádku a sloupce potom udává rychlost v km/h, kterou daná lokomotiva parní trakce udrží na určité třídě sklonu s příslušnou zátěží. Nevyplněné hodnoty v levém horním rohu tabulky znamenají, že parní lokomotiva udrží na dané třídě sklonu s příslušnou hmotností tažených vozidel svou maximální rychlost (7). Naopak nevyplněné hodnoty v pravém dolním rohu tabulky znamenají, že lokomotiva stanovenou hmotnost na dané traťové třídě již neuveze. Např. parní lokomotiva 475.179 uveze podle příslušné tabulky vlak o hmotnosti 500 t na třídě sklonu V rychlostí 50 km/h. Daná lokomotiva však může dopravovat pouze určité % normy ze stanoveného normativu hmotnosti, což v případě 475.179 činí 90 %. Znamená to tedy, že na stejném traťovém úseku smí parní lokomotiva v nostalgickém provozu dopravovat pouze zátěž o hmotnosti 450 t.

Tab. 8 Normativ hmotnosti pro parní lokomotivy řady 475.1

Parní lok. řady: **475.1**

Typ jízdního odporu: R

Minimální rychlost: **28 km/h**

Tř. skl.	Hmotnost tažených vozidel (t)											
	100	150	200	250	300	400	500	600	700	800	900	1000
I							97	92	88	85	81	78
II						91	84	79	73	69	65	61
III			99	92	89	79	72	66	60	55	51	47
IV		97	90	83	78	68	60	54	48	42	38	34
V	97	88	81	74	69	58	50	45	38	33	28	
VI	89	80	72	66	60	50	42	35	30			
VII	82	73	65	59	52	42	35	28				
VIII	76	67	58	52	46	36	28					
IX	70	61	52	46	40	30						
X	65	55	47	40	35							
XI	60	50	42	35	30							
XII	55	45	38	32								
XIII	50	41	34									
XIV	46	38	30									
XV	42	34										
XVI	39	31										

Zdroj: (7)

Veškeré stavebně technické parametry dráhy a staveb na dráze, jako jsou údaje o sklonových poměrech, traťových rychlostech, maximální délce vlaku apod., jsou uvedeny v Tabulkách traťových poměrů, které vydává SŽDC jakožto provozovatel dráhy.

2.3 Technická zařízení pro provoz parních vlaků

Nostalgický provoz vedený v parní trakci je velmi náročný nejen na spotřebu paliva (uhlí) a vody, které se musí často doplňovat, ale také z hlediska provozní údržby. Provozování historických parních lokomotiv je dnes do jisté míry ztíženo absencí nebo nefunkčností důležitých technických zařízení, která byla určena výhradně pro parostrojní provoz. K této skutečnosti významně přispělo ukončení pravidelného parního provozu, kdy v železničních stanicích, výtopnách i lokomotivních depech postupně zchátraly či úplně vymizely zejména vodní jeřáby, zauhlovací zařízení, skládky uhlí, olejárny, vodárny apod. Mezi nejdůležitější technická zařízení patří především zařízení určená ke zbrojení i údržbě parních lokomotiv.

2.3.1 Vodní jeřáby

Spotřeba vody u každé historické parní lokomotivy několikrát převyšuje spotřebu uhlí, proto je nutné její časté a rychlé doplnění. K tomuto účelu slouží vodní jeřáby, které jsou dnes ve funkčním stavu pouze v některých železničních stanicích a lokomotivních depech. Nejrozšířenějším typem je tzv. Spitznerův vodní jeřáb s otočnou nálevkou (obr. 6). Pokud není možné po trase jízdy parního vlaku využít funkční vodní jeřáb, řeší se zbrojení parní lokomotivy vodou objednááním CAS u Jednotky požární ochrany (JPO) Hasičské záchranné služby (HZS) SŽDC nebo u místně příslušného SDH (Sbor dobrovolných hasičů).



Obr. 6 Zbrojení parní lokomotivy vodou

Zdroj: autor

2.3.2 Zauhlovací zařízení

Další nezbytnou součástí nostalgického parního provozu jsou zauhlovací zařízení, která slouží ke zbrojení historických parních lokomotiv uhlím. V dnešní době existují prakticky jediná vhodná zařízení pro tuto činnost v podobě dieselelektrických železničních kolejových jeřábů Kirow, které byly již od konce 50. let 20. století dodávány ČSD jako moderní náhrada za zastaralé zauhlovací výtahy a portály. Zauhlování lokomotiv parní trakce se v současnosti nejčastěji provádí pomocí čtyřnápravových kolejových jeřábů Kirow typu EDK⁷ 10/2 (obr. 7) nebo EDK 80. Zbrojení lokomotiv probíhá v obvodech lokomotivních dep ze skládky uhlí nebo přímo z otevřených nákladních vozů ložených uhlím. Výhodou zauhlovacích jeřábů je snadná a rychlá manipulace s uhlím. Nevýhodou je však omezený počet provozuschopných strojů.



Obr. 7 Železniční kolejový jeřáb EDK 10/2

Zdroj: autor

2.3.3 Prohlížecké a popelové jámy

Prohlížecké a popelové jámy představují přibližně 0,8 m hluboké a několik metrů dlouhé betonové prohlubně mezi kolejnicemi, které v lokomotivních depech slouží pro provádění provozní údržby historických parních lokomotiv. Prohlížecké jámy jsou určeny k prohlídce a ošetření pojezdu lokomotiv, kdežto popelové jámy slouží k vysypání žhavého popelu z popelníku lokomotiv. Popelové jámy se dnes využívají i při odkalování lokomotivního kotle, kdy je zapotřebí kotel vyčistit proudem vody od usazených kalů a kotelního kamene.

⁷ EDK: Eisenbahndrehkran (v překladu železniční jeřáb)

2.4 Protipožární opatření při provozu parních vlaků

Provoz nostalgických parních vlaků se v ČR řídí také podle organizačně-řídící směrnice s názvem Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Tato směrnice je vydána v souladu s předpisy o požární ochraně, zejména zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o požární ochraně“) a vyhláškou Ministerstva vnitra ČR č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (dále jen „vyhláška o požární prevenci“) a v návaznosti na opatření, která stanoví příslušná Rada kraje (10).

Provoz parních lokomotiv na železniční síti SŽDC je ve smyslu zákona o požární ochraně definován jako činnost se zvýšeným požárním nebezpečím opravňujícím provozovatele dráhy k zajištění preventivních opatření vydáním pokynů upravujících povinnosti dotčených subjektů (10). Výjimku tvoří parní lokomotivy vytápěné mazutem nebo topným olejem, které se z hlediska nebezpečí vzniku požáru nepovažují za lokomotivy parní trakce. Zmíněná směrnice se tak na jejich provoz nevztahuje. Za technický stav protipožárního zařízení parní lokomotivy, která bude provozována v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, a uzavřenou smlouvou o provozování drážní dopravy, zodpovídá dopravce. Provozovatel dráhy podle zmiňované směrnice udílí pokyny pro organizování drážní dopravy s hnacími vozidly parní trakce.

2.4.1 Dělení parních lokomotiv podle požadavků požární ochrany

V současné době jsou historické parní lokomotivy vytápěny pevnými palivy, téměř výhradně kvalitním černým uhlím. Lokomotivy parní trakce lze z hlediska požadavků požární ochrany rozdělit na lokomotivy s aktivací protipožárního opatření a na lokomotivy bez aktivace protipožárního opatření. Pokud se jedná o prvně jmenovaný případ, rozsah protipožárního opatření stanoví vždy příslušný velitel JPO HZS SŽDC.

2.4.2 Přeprava parních lokomotiv

Parní lokomotivy mohou být přepravovány za účelem návozu vozidla pro statickou prezentaci, nostalgickou jízdu parního vlaku, zatěžkávací zkoušku mostní konstrukce apod. V případě potřeby takového přesunu je historická parní lokomotiva tažena hnacím vozidlem elektrické nebo motorové trakce a její přepravu lze provádět třemi způsoby:

- s neprovozním lokomotivním kotlem (odvodněným),
- s provozuschopným lokomotivním kotlem (zavodněným) a bez ohně na roštu,
- s provozuschopným lokomotivním kotlem (zavodněným) a ohněm na roštu.

Protipožární opatření se neaktivují v případě přepravy parní lokomotivy s neprovozním lokomotivním kotlem a také s provozuschopným kotlem, ale bez ohně na roštu. Pokud se přepravuje zatopená parní lokomotiva s provozuschopným kotlem a ohněm na roštu, tak se protipožární opatření neaktivují za předpokladu dodržení podmínek uvedených dále či pokud velitel JPO HZS nerozhodne jinak (10).

Mezi tyto podmínky patří mj. zákaz vyvíjení tažné síly, pokud je parní lokomotiva tažena lokomotivou jiné než parní trakce. Pro zajištění funkčního mazání válcových komor parního stroje je povoleno přepravovat parní lokomotivy s provozuschopným kotlem a ohněm na roštu jako tzv. nečinné hnací vozidlo. Parní lokomotiva je v tomto případě zatopená, oheň se však udržuje pouze pro minimální vývin páry. Tlak páry v lokomotivním kotli obvykle nepřesahuje 2/3 maximálního tlaku a rozvod parní lokomotivy se přestaví na minimální vyložení ve směru jízdy (10). Dále je během jízdy zakázáno otevírat regulátor a popelníkové klapky z důvodu možného úniku žhavých jisker do přilehlého okolí (10). Další důležitou podmínkou při přesunu parní lokomotivy je její obsazení lokomotivní četou způsobilou k řízení lokomotivy parní trakce nebo samostatnou obsluhou lokomotivního kotle. Nedodržení této podmínky mělo významný podíl na rozsahu železniční nehody, ke které došlo 29. 7. 2011 mezi železničními stanicemi Okříšky a Jihlava. Při návozu soupravy historických vozidel došlo během jízdy k opakovanému vykolejení a samovolnému nakolejení nečinné muzejní parní lokomotivy řady 310.922, aniž by to kdokoliv z doprovodu vlaku zaznamenal. Na zhlaví železniční stanice Jihlava lokomotiva znovu vykolejila, následkem čehož vykolejilo i několik historických vozů a došlo k roztržení celého vlaku. Značné škody byly nejen na historických vozidlech, ale také na železniční infrastruktuře.

2.4.3 Požárně bezpečnostní opatření při provozu parních vlaků

Provozování nostalgických parních vlaků je podmíněno stanovením požárně bezpečnostních opatření. Mezi tato opatření patří také povinnosti lokomotivní čety historické parní lokomotivy, která se stará o správnou obsluhu lokomotivy rovnoměrným pokrytím roštu vrstvou uhlí tak, aby nevznikala nepokrytá místa. Při odstavení lokomotivy provádí provozní údržbu pouze na místech k tomu určených. Jedná se zejména o činnost vysypání žhavého popelu do popelové jámy. Odpopelování i následná manipulace s popelem se obvykle provádí v obvodech lokomotivních dep obdobným způsobem, jako v dobách pravidelného parního provozu. Aby mohl být popel uskladněn a následně odprodán např. pro potřeby stavebního průmyslu, musí nejprve dojít k jeho rozboru. Dále je pomocník strojvedoucího (topič) povinen pravidelně zvlhčovat vodou přikládané uhlí, z důvodu možného úletu žhavých jisker však nesmí provádět úpravu ohně na roštu během jízdy. Strojvedoucí parní lokomotivy by měl při jízdě parního vlaku maximálně využívat výběhu⁸, tzn. přizpůsobit jízdu vlaku tak, aby lokomotiva vyvíjela tažnou sílu jen po nezbytně nutnou dobu potřebnou ke správnému vedení vlaku na dané trati. Tím je také významně omezena tvorba výfukových plynů unikajících komínem lokomotivy do ovzduší. Pokud je lokomotiva parní trakce vybavena zařízením pro stříkání vody do dýmnice⁹ a popelníku, musí být toto zařízení při provozu používáno co nejčastěji, aby byl eliminován únik žhavých jisker a zamezilo se případnému vzniku požáru.

V případě, že je nostalgická jízda parního vlaku vedena oblastmi mimo přístupové cesty pro mobilní požární techniku HZS, je zapotřebí provádět stříkání vody do dýmnice a popelníku opakovaně, aby nespálené zbytky byly stále promočené. Toto opatření platí také pro případ, kdy se podél dané železniční tratě vyskytují zalesněné oblasti, louky apod., které svou strukturou mohou zvyšovat intenzitu a šíření případného požáru.

⁸ výběh: fáze při jízdě vlaku, při které hnací vozidlo nevyvíjí tažnou ani brzdou sílu

⁹ dýmnice: prostor lokomotivního kotle s kulatými dveřmi, který slouží jednak pro usměrnění proudících spalin do komína lokomotivy a také k zachytávání žhavých jisker i popílku

2.4.4 Povinnosti dopravce před jízdou parního vlaku

Mezi povinnosti dopravce před jízdou parního vlaku patří stanovení podmínek požární bezpečnosti, organizační zabezpečení jízdy a protipožární zabezpečení jízdy.

Před jízdou zvláštního parního vlaku je každý dopravce povinen vyhodnotit prostřednictvím odborně způsobilé osoby v požární ochraně činnosti, které se týkají provozu parních lokomotiv. Jedná se např. o aktualizaci veškeré dokumentace, ve které jsou začleněny činnosti se zvýšeným nebo vysokým požárním nebezpečím v souladu se zákonem o požární ochraně a vyhláškou o požární prevenci. Dopravce musí vydat nebo doplnit stávající vlastní opatření stanovující, kdy např. upřednostnit nasazení požárního vlaku či speciálního hnacího vozidla před cisternovou automobilovou stříkačkou (CAS) nebo kdy využít postrku¹⁰ lokomotivou elektrické či motorové trakce. Dopravce si před podáním žádosti o zavedení parního vlaku musí prověřit aktuální stav platnosti preventivních opatření požární ochrany. Tato opatření vyplývají z právních předpisů příslušného kraje¹¹ či dotčených obcí v uvažované trase jízdy parního vlaku. Podle dostupných zjištění provede dopravce návrh na zajištění protipožárních opatření při jízdě nostalgického vlaku vedeného parní lokomotivou.

Z hlediska organizačního zabezpečení jízdy je dopravce povinen oznámit provozovateli dráhy, spolu se žádostí o zavedení vlaku, také návrh protipožárních opatření, která předtím projednal s HZS. Tento návrh je závazný a součástí zaváděcího rozkazu o jízdním řádu nebo elektronické depeše, stejně jako objednávka zajištění protipožárních opatření u HZS. Nejpozději 5 pracovních dnů před plánovanou nostalgickou jízdou parního vlaku požádá dopravce JPO HZS o stanovení formy a rozsahu protipožárních opatření. Následně dopravce vyplní Souhrnný protokol o protipožárním opatření při jízdě parní lokomotivy (příloha E), který se připojí jako příloha rozkazu o jízdním řádu nebo elektronické depeše. Adresy dotčených JPO HZS, Hasičských záchranných sborů krajů a oblastních ředitelství musí být uvedeny v rozkazu o jízdním řádu nebo v elektronické depeši. V případě, že je zaměstnanec SŽDC zajišťující organizování a řízení drážní dopravy (výpravčí, dirigující dispečer, dispečer dálkově ovládaného zařízení) informován o vzniku požáru způsobeného jízdou nostalgického

¹⁰ postrk: nasazení dalšího hnacího vozidla na konec vlaku ve směru jízdy za účelem vyvinutí větší tažné síly

¹¹ např. Nařízení kraje, které stanoví podmínky zabezpečení požární ochrany při akcích s větším počtem osob

parního vlaku, je v souladu s platnými předpisy¹² oprávněn vlak zastavit v nejbližší vhodné dopravně. O případné další jízdě parního vlaku následně rozhodne příslušný velitel JPO HZS.

Protipožární zabezpečení jízdy parního vlaku a jeho rozsah je předem projednán mezi dopravcem a příslušnými veliteli JPO HZS. Součástí dohody je i zajištění trvalého spojení pomocí mobilního telefonu nebo radiostanice mezi strojvedoucím parní lokomotivy a osádkou požárního vlaku, mobilní požární technikou HZS, Hasičského záchranného sboru krajů či preventivními požárními hlídkami. Před samotnou jízdou parního vlaku je provedena prostřednictvím JPO HZS protokolární prohlídka přídavných protipožárních zařízení parní lokomotivy. S podmínkami požární bezpečnosti a protipožárními opatřeními je také seznámena odborně způsobilá lokomotivní četa, kterou zajišťuje dopravce. Ten také v případě nepříznivých klimatických podmínek pro parní provoz (např. dlouhotrvající sucho v letním období) může na základě rozhodnutí velitele JPO HZS zajistit požární vlak se stanoveným technickým vybavením (obr. 8). V takovém případě je parní vlak doprovázen ještě nejméně jedním požárním vozidlem HZS jedoucím po nejbližší souběžné komunikaci s trasou jízdy. Požární vlak je nutné vypravovat s dostatečným odstupem za parním vlakem, zpravidla se jedná o časové rozmezí řádově 10 až 20 minut. Platí, že mezi parním vlakem a požárním vlakem nesmí být veden žádný jiný vlak, ani nesmí být realizován posun mezi dopravnami. Pokud není možné zajistit požární vlak v daném traťovém úseku, např. z důvodu vyčerpané volné kapacity dráhy ze strany SŽDC, musí dopravce projednat jiné alternativy. Jednou z možností je nasazení postrkové lokomotivy v požadovaném traťovém úseku.



Obr. 8 Technické vybavení požárního vlaku

Zdroj: (11)

¹² např. SŽDC D1, Dopravní a návěstní předpis

2.4.5 Podmínky, při kterých se neaktivují protipožární opatření

Při provozování nostalgických parních vlaků v ČR se protipožární opatření nezavádějí a neaktivují za předpokladu splnění všech podmínek uvedených v této části.

Historická parní lokomotiva musí mít instalována přídatná technická zařízení, která omezí úlet žhavých jisker na minimum. Minimem se myslí taková míra, při které bude riziko vzniku požáru stejně pravděpodobné, jako při provozu lokomotiv motorové trakce. Další podmínky se týkají lokomotivního popelníku. Ten musí mít dokonale těsné, nezohýbané a nepropálené výsypné klapky, přičemž sací otvory musí obsahovat soustavu sít, která eliminuje propad žhavých částic z popelníku na trať. Dále musí parní lokomotiva úspěšně absolvovat zkušební jízdu se zátěží za dohledu oprávněného zástupce HZS, který po vykonání úspěšné jízdy sepíše protokol. Při objednání nostalgické jízdy parního vlaku se dopravce musí vždy prokázat platným protokolem o úspěšném vykonání zkušební jízdy dané historické parní lokomotivy se zátěží. To však neplatí v případě, kdy je daná lokomotiva parní trakce uvedena v aktuálním Seznamu parních lokomotiv, při jejichž činných jízdách se protipožární opatření neaktivují a mají úspěšně vykonanou zkušební jízdu (příloha D). Následující podmínky se týkají přídatného protipožárního zařízení parní lokomotivy. Nejprve musí být schválena technická dokumentace, která je poté uložena do provozní knihy příslušné lokomotivy. Dále se za účasti zástupce JPO HZS a zaměstnanců dopravce provede protokolární prohlídka, jejímž cílem je porovnání schválené technické dokumentace přídatných protipožárních zařízení se skutečným stavem. Výsledek prohlídky je zaznamenán do Protokolu o prohlídce, jehož platnost je obvykle 30 kalendářních dnů. Vyskytne-li se u přídatných protipožárních zařízení či popelníku závada, musí být odstraněna. Následně se zajistí nová protokolární prohlídka. Mezi další podmínky patří mj. provedení záznamu v provozní knize parní lokomotivy o vyprázdnění a vyčištění zásobníku na uhlí nejméně jedenkrát za kalendářní rok. Lokomotivy parní trakce musí být v současné době zbrojeny výhradně kvalitním černým uhlím, které se vyznačuje malou tříštivostí a minimálním obsahem uhelného prachu. Pokud dojde vlivem závady k opravě či jinému technickému zásahu do konstrukce topeniště, lokomotivního kotle, dýmnice či přídatných protipožárních zařízení, je dopravce odpovědný (i když není vlastníkem parní lokomotivy) za provedení nové zkušební jízdy a vypracování nového Protokolu o prohlídce. Velitel JPO HZS může v případě nesouladu mezi technickou

dokumentací a skutečným stavem lokomotivy nařídít zkušební jízdu nebo zavedení potřebných protipožární opatření. Poslední nutnou podmínkou je dodržení stanoveného normativu hmotnosti příslušné parní lokomotivy ve zvolených traťových úsecích. Jedná se o dopravování pouze takové zátěže, jejíž procentní hodnota je uvedena u každé parní lokomotivy v aktuálním Seznamu parních lokomotiv, při jejichž činných jízdách se protipožární opatření neaktivují a mají úspěšně vykonanou zkušební jízdu (příloha D).

Při splnění všech výše uvedených podmínek se protipožární opatření při jízdách parních vlaků na železniční síti SŽDC neaktivují. V odůvodněných případech však mohou velitelé JPO HZS rozhodnout o jejich zavedení.

3 ROZBOR EKONOMICKÝCH ASPEKTŮ PROVOZU PARNÍCH VLAKŮ

Třetí kapitola je zaměřena na rozbor ekonomických záležitostí, které se týkají nostalgického provozu vlaků vedených v parní trakci. Zabývá se zpoplatněním jízd parních vlaků po železniční infrastruktuře ve vlastnictví státu z hlediska přidělení kapacity dráhy a použití vnitrostátní železniční dopravní cesty. Dále u vybraných řad historických vozidel uvádí a vyčísľuje přibližné ceny nákladů spojených s jejich provozem a údržbou. Poslední část této kapitoly je věnována cenám jízdného v parních vlacích, které vypravuje největší český železniční dopravce ČD.

3.1 Poplatky za přidělení kapacity dráhy

Aby mohl dopravce provozovat zvláštní parní vlak na železniční dopravní cestě, musí nejprve požádat o volnou kapacitu dráhy. Tu přiděľuje SŽDC na základě žádosti dopravce, kterému vyměří výši poplatku závislou na počtu požadovaných rámcových tras a na systému použitém k vyřešení požadavku. Do celkové ceny se promítají také náklady na provoz elektronických informačních systémů a další odborné činnosti potřebné k zapracování tras do jízdního řádu. Dopravce je povinen SŽDC uhradit příslušnou částku za přidělení kapacity dráhy ve sjednané lhůtě, pokud tak neučiní, je SŽDC oprávněna již přidělenou kapacitu dráhy dopravci odebrat. Výše poplatků za použití dopravní cesty se stanoví výpočtem, který vychází ze skutečného rozsahu výkonů dopravce na železniční dopravní cestě. Pod pojmem výkony se rozumí ujeté vlakové kilometry (vlkm) a hrubé tunové kilometry (hrtkm) v daném zúčtovacím období, jež jsou vypočtené součinem vlakových kilometrů a hrubé váhy všech hnacích a tažených vozidel vlaku (13). Pro evidenci výkonů a výpočty poplatků používá SŽDC Soubor provozních informačních systémů (SPIS).

Cena za přidělení kapacity dráhy je stanovena v závislosti na:

- délce časového intervalu mezi podáním žádosti o přidělení kapacity dráhy a požadovaným dnem jejího čerpání,
- vztahu předložené žádosti o přidělení kapacity dráhy a termínu sestavy ročního Jízdního řádu nebo jeho plánovaných změn,
- náročnosti zpracování žádosti (13).

Součástí ceny za přidělení kapacity dráhy je:

- zpoplatnění procesu přidělení kapacity dráhy,
- úhrada za zpracování jízdního řádu vlaku přiděleného dané žádosti dopravce,
- úhrada za operativní zavedení vlaku a příplatek za krátkodobé projednání a vyřízení žádosti.

Cenu za přidělení kapacity dráhy smluvně sjednává SŽDC s dopravci podle platného obchodního zákoníku, přičemž je výpočet ceny za přidělení kapacity dráhy prováděn podle kalkulačního vzorce (1) a v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách.

$$CPK = K_1 + K_2 \cdot DT + K_3 \cdot PDJ \quad (1)$$

kde:

CPK cena přidělení kapacity [Kč],

K₁ sazba za zpracování a určení jízdního řádu a přidělení kapacity dráhy [Kč],

K₂ sazba za konstrukci vlakové cesty [Kč/km],

K₃ sazba za den přidělení vlakové trasy [Kč/den],

DT délka trasy, vzdálenost mezi výchozím a cílovým bodem trasy [km],

PDJ počet dní jízdy, na které je příslušná trasa přidělena [den] (13).

Pokud dopravce parního vlaku nemůže využít přidělenou kapacitu dráhy z důvodu např. neočekávané a závažné poruchy historické parní lokomotivy, je povinen se u SŽDC vzdát přidělené kapacity dráhy. Uvolněná kapacita dráhy může být následně přidělena jinému žadateli. V případě, že důvodem nevyužití kapacity dráhy jsou okolnosti na straně provozovatele dráhy, např. jedná-li se o výluku určitého traťového úseku, má dopravce právo na bezplatné přidělení náhradní kapacity dráhy ze strany SŽDC.

3.2 Poplatky za použití železniční dopravní cesty

Při provozování drážní dopravy v ČR jsou ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a regionálních drah regulovány prostřednictvím regulačního úřadu v podobě Ministerstva financí. Regulační úřad stanovuje maximální ceny za použití železniční dopravní cesty a vyhlašuje také specifická pravidla pro zpoplatnění, která jsou uvedena v příloze k platnému Cenovému výměru Ministerstva financí. Metodika výpočtu poplatků za použití železniční dopravní cesty je dána Prohlášením o dráze celostátní a regionální platným pro jízdní řád 2014 (dále jen „Prohlášení o dráze“), které vydává SŽDC jakožto vlastník a provozovatel dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu (12). Ceny platí pro všechny dopravce provozující zvláštní parní vlaky, kteří před svým vstupem na železniční dopravní cestu musí mít se SŽDC uzavřenu smlouvu o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu. Zpoplatnění každého vlaku se posuzuje podle jeho skutečného složení, které lze zjistit jednak ze zdrojových dat výše zmíněné smlouvy či kontrolou vlaku provedenou SŽDC. Nostalgické parní vlaky lze z hlediska zpoplatnění železniční infrastruktury rozdělit na vlaky osobní dopravy (veřejné i neveřejné) a na vlaky nákladní dopravy (neveřejné).

3.2.1 Zpoplatnění pro parní vlaky osobní dopravy

Jízdy nostalgických parních vlaků veřejné osobní dopravy se z hlediska zpoplatnění železniční dopravní cesty považují za vlaky osobní dopravy. Stejně zpoplatnění platí také pro soupravové vlaky zavedené za účelem návozu či odvozu vozů pro příslušný parní vlak veřejné osobní dopravy. Vlákem osobní dopravy se obecně rozumí vlak, který byl podle účelu a složení po celou dobu jízdy z výchozí do konečné stanice vlakem veřejné osobní dopravy, nebo se jedná o soupravový vlak, který koná jízdu:

- z konečné stanice po výstupu cestujících do výchozí stanice následujícího vlaku,
- z konečné stanice po výstupu cestujících na místo provozního ošetření nebo odstavení soupravy,
- z místa provozního ošetření nebo odstavení soupravy do výchozí stanice vlaku před nástupem cestujících.

Parní vlaky veřejné osobní dopravy jsou zpoplatněny za použití železniční dopravní cesty maximálními cenami, které jsou platné pro vlaky osobní dopravy (tab. 9). Maximální ceny se skládají z ceny za provozování dráhy (řízení provozu) a z ceny za zajištění provozuschopnosti dráhy (infrastruktura dopravní cesty). Ceny jsou uvedeny bez DPH a stanoveny Cenovým výměrem Ministerstva financí pro každý roční jízdní řád (v tomto případě pro jízdní řád 2014).

Tab. 9 Ceny za použití železniční dopravní cesty vlaky osobní dopravy

Provozování dráhy (řízení provozu)	
Název ceny	Cena za jednotku výkonu
S _{1E}	7,81 Kč/vlkm
S _{1C}	6,49 Kč/vlkm
S _{1R}	5,50 Kč/vlkm

Zajištění provozuschopnosti dráhy (infrastruktura dopravní cesty)	
Název ceny	Cena za jednotku výkonu
S _{2E}	44,77 Kč/1000 hrtnm
S _{2C}	35,59 Kč/1000 hrtnm
S _{2R}	30,16 Kč/1000 hrtnm

Pozn.:

S₁ cena za 1 vlkm jako podíl ceny za provozování dráhy (řízení provozu) na jeden vlakový kilometr

S₂ cena za 1000 hrtnm pro příslušný druh vlaku daná jako podíl ceny za zajištění provozuschopnosti dráhy (infrastruktura dopravní cesty) za tisíc hrubých tunových kilometrů

E dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému

C ostatní části dráhy celostátní

R dráhy regionální

Zdroj: (14)

Do soupravy parního vlaku veřejné osobní dopravy je také dovoleno zařadit jedno tažené vozidlo se zásobou vody (nákladní vůz) pro potřeby zbrojení parní lokomotivy, aniž by došlo z pohledu zpoplatnění za použití železniční infrastruktury k převedení parního vlaku z kategorie vlaků osobní dopravy do kategorie vlaků nákladní dopravy.

Jízdy nostalgických parních vlaků neveřejné osobní dopravy se z hlediska zpoplatnění železniční dopravní cesty považují také za vlaky osobní dopravy. Stejně zpoplatnění však neplatí pro soupravové vlaky zavedené za účelem návozu či odvozu vozů pro příslušný parní vlak neveřejné osobní dopravy. Soupravové vlaky jsou zpoplatněny podle cen za použití železniční dopravní cesty vlaky nákladní dopravy. Vlakem nákladní dopravy se obecně rozumí vlak, který není vlakem osobní dopravy, nebo se jedná o každý vlak:

- lokomotivní,
- soupravový,
- nákladní s přepravou cestujících,
- ve kterém jsou zařazena speciální hnací vozidla,
- ve kterém jsou zařazena hnací nebo tažená vozidla, jejichž jízda přímo nesouvisí s přepravou cestujících a službami v daném vlaku osobní dopravy.

Soupravové vlaky pro parní vlaky neveřejné osobní dopravy jsou zpoplatněny za použití železniční dopravní cesty maximálními cenami, které jsou platné pro vlaky nákladní dopravy (tab. 10). Maximální ceny se skládají z ceny za provozování dráhy (řízení provozu) a z ceny za zajištění provozuschopnosti dráhy (infrastruktura dopravní cesty). Ceny jsou uvedeny bez DPH a stanoveny Cenovým výměrem Ministerstva financí pro každý roční jízdní řád (v tomto případě pro jízdní řád 2014).

Tab. 10 Ceny za použití železniční dopravní cesty vlaky nákladní dopravy

Provozování dráhy (řízení provozu)	
Název ceny	Cena za jednotku výkonu
S _{1E}	43,63 Kč/vlkm
S _{1C}	39,66 Kč/vlkm
S _{1R}	35,69 Kč/vlkm

Zajištění provozuschopnosti dráhy (infrastruktura dopravní cesty)	
Název ceny	Cena za jednotku výkonu
S _{2E}	57,81 Kč/1000 hrtnm
S _{2C}	48,17 Kč/1000 hrtnm
S _{2R}	36,13 Kč/1000 hrtnm

Zdroj: (14)

Maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních se pro jeden parní vlak na sjednané trase vypočítá podle vzorce (2). Pro stanovení maximální ceny je rozhodující druh vlaku, celková hmotnost vlaku, charakter tratě a také délka dopravní cesty, po které má být jízda uskutečněna.

$$C_m = (S_{1E} \cdot L_E + S_{1C} \cdot L_C + S_{1R} \cdot L_R) + \frac{Q}{1000} \cdot (S_{2E} \cdot L_E + S_{2C} \cdot L_C + S_{2R} \cdot L_R) \cdot e \quad (2)$$

kde:

- C_m maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty [Kč],
- S_1 cena za 1 vlkm jako podíl ceny za provozování dráhy na jeden vlakový kilometr [Kč/vlkm], přičemž:
 - E ... na dráhách celostátních zařazených do evropského železničního systému,
 - C ... na ostatních částech dráhy celostátní,
 - R ... na dráhách regionálních,
- L vzdálenost jízdy vlaku [km], přičemž:
 - E ... na dráhách celostátních zařazených do evropského železničního systému,
 - C ... na ostatních částech dráhy celostátní,
 - R ... na dráhách regionálních,
- Q hrubá hmotnost vlaku jako součet hmotností všech vozidel včetně hmotnosti přepravovaných věcí a cestujících [t],
- S_2 cena za 1000 hrtkm pro příslušný druh vlaku daná jako podíl ceny za zajištění provozuschopnosti dráhy za tisíc hrubých tunových kilometrů [Kč/1000 hrtkm], přičemž:
 - E ... na dráhách celostátních zařazených do evropského železničního systému,
 - C ... na ostatních částech dráhy celostátní,
 - R ... na dráhách regionálních,
- e koeficient zohledňující jízdy hnacích vozidel motorové trakce po tratích bez trakčního vedení i s trakčním vedením, emisní parametry a další případy (14).

Při výpočtu maximální ceny za použití železniční dopravní cesty se pro parní vlaky používají hodnoty koeficientů (tab. 11), které zohledňují samotnou jízdu parního vlaku a jízdy hnacích vozidel parní, motorové a elektrické trakce se soupravovými vlaky pro příslušný parní vlak na neelektrifikovaných i elektrifikovaných tratích. U lokomotiv motorové trakce se navíc dále rozlišuje, zda spalovací motor daného vozidla splňuje nebo nesplňuje emisní normu Euro 2 a vyšší.

Tab. 11 Hodnoty koeficientů u parních vlaků

Druh vlaku	Charakteristika	Koeficient
parní vlak	veden v parní trakci na tratích bez trakčního vedení i s trakčním vedením	1,00
soupravový vlak	veden v parní trakci na tratích bez trakčního vedení i s trakčním vedením	1,00
	veden v motorové trakci (nesplňující normu Euro 2 a vyšší) na tratích bez trakčního vedení	1,00
	veden v motorové trakci (nesplňující normu Euro 2 a vyšší) na tratích s trakčním vedením	1,25
	veden v motorové trakci (splňující normu Euro 2 a vyšší) na tratích bez trakčního vedení i s trakčním vedením	1,00
	veden v elektrické trakci pouze na tratích s trakčním vedením	1,00

Zdroj: (14)

V maximální ceně za použití železniční infrastruktury nejsou zahrnuty náklady týkající se:

- řízení drážního vozidla,
- dodání pohonných hmot, paliv, maziv, vody,
- předtápění, technické prohlídky a čištění vozidel,
- pronájmu budov a poskytnutých služeb,
- přidělení volné kapacity dráhy,
- služeb informačních a telekomunikačních systémů,
- vyžádaného doprovodu vlaků odborně způsobilými zaměstnanci jiného dopravce,
- jiných výkonů vyžádaných dopravci (14).

3.2.2 Zpoplatnění pro parní vlaky nákladní dopravy

Jízdy nostalgických parních vlaků neveřejné nákladní dopravy se z hlediska zpoplatnění železniční dopravní cesty považují za vlaky nákladní dopravy. Stejně zpoplatnění platí také pro soupravové vlaky zavedené za účelem návozu či odvozu vozů pro příslušný parní vlak neveřejné nákladní dopravy (viz tab. 10). Maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních se pro jeden parní vlak na sjednané trase vypočítá rovněž podle vzorce (2). Při výpočtu maximální ceny se pro parní vlaky neveřejné nákladní dopravy používají též hodnoty koeficientů uvedené v tabulce 11.

3.2.3 Zpoplatnění podle nabídkových cen

Nabídkové ceny za použití železniční dopravní cesty vyhláší SŽDC prostřednictvím Prohlášení o dráze. Vyhlášení těchto zvýhodněných cen probíhá za účelem podpory perspektivních segmentů železniční přepravy a aktivit spojených s propagací železnice (15). Nabídkové ceny jsou dostupné pro všechny dopravce, kteří působí na železniční síti ve vlastnictví ČR a plní své závazky vůči SŽDC. Pokud je konkrétnímu dopravci přiznána nabídková cena, není možné ji následně převést na jiného dopravce. V případě potřeby evidence výkonů a jejich kontroly, např. při nefunkčnosti SPIS, jsou prostřednictvím SŽDC stanoveny podmínky, kterými se řídí dopravci využívající zpoplatnění dle určité nabídkové ceny (15). Podmínky jsou definovány ve smlouvě o provozování drážní dopravy nebo jsou určeny na základě rozhodnutí o přiznání nabídkové ceny, což se týká především jednorázových nabídkových cen. Pokud dopravce nedodrží některou ze stanovených podmínek, může SŽDC zpoplatnit daný parní vlak osobní dopravy podle standardních cen za použití železniční dopravní cesty vlaky osobní dopravy. Právo pozastavit nebo odebrat dopravci přidělenou nabídkovou cenu si vyhrazuje SŽDC v případech, kdy dojde k opakovanému neoprávněnému vykázaní vlaku pro zpoplatnění dle nabídkové ceny nebo pokud dopravce neplní své závazky. Pro výpočet poplatku za použití železniční dopravní cesty daným vlakem není dovoleno nabídkové ceny kombinovat či spojovat.

Nostalgické parní vlaky lze zpoplatnit za použití železniční dopravní cesty podle jednorázové nabídkové ceny „N“ pouze v případě, pokud jsou nostalgické jízdy vedeny za účelem stanoveným v Prohlášení o dráze. Jedná se o akce spojené s oslavami výročí zahájení provozu na jednotlivých tratích (jedná-li se o výročí dělitelná 10 nebo 25), oslavami Dne železnice nebo výročí podniků zabývajících se specializovanou výrobou pro železnici (jedná-li se o výročí dělitelná 50) a každoročním zahájením a ukončením hlavní sezóny ve stálé muzejní expozici železniční dopravy a techniky (Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka). Ostatní nostalgické jízdy vlaků vedených v parní trakci nelze zpoplatnit za použití železniční dopravní cesty podle tohoto druhu nabídkové ceny.

Aby mohla být nabídková cena „N“ dopravci přiznána, musí být při žádosti o slevu dodrženo několik následujících podmínek. V nostalgickém vlaku musí být zařazeno činné historické hnací vozidlo vyrobené před rokem 1968, což splňují všechna vozidla parní trakce. U nostalgických parních vlaků veřejné osobní dopravy musí být zveřejněn jízdní řád v termínu, který stanovuje zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. Zároveň nesmí dojít ke zpochybnění veřejného charakteru parního vlaku ze strany dopravce. Odlišná je situace u nostalgických parních vlaků neveřejné osobní dopravy. Jízdní řád se nezveřejňuje, ale na obvyklá veřejnosti dostupná místa se včas umístí informace se základními časovými údaji o jízdě parního vlaku. Zároveň nesmí dojít k žádným opatřením, kterými by dopravce omezil např. fotografování vlaku veřejností. Pokud se jedná o nostalgický parní vlak neveřejné nákladní dopravy, který je vypraven jako fotovlak za účelem prezentace historických vozidel, platí pro něj stejné podmínky jako pro nostalgický parní vlak neveřejné osobní dopravy. Rozdíl je pouze v tom, že po dobu konání akce lze vypravit nejvýše jeden pár nákladních parních vlaků denně za nabídkovou cenu „N“. Tuto cenu je možné poskytnout také pro účely návozu a odvozu souprav parních vlaků veřejné osobní dopravy, ale pouze za předpokladu dodržení podmínek odpovídajících pro soupravové vlaky.

Výpočet nabídkové ceny „N“ se provádí podle vzorce (2) na základě maximálních cen za použití železniční dopravní cesty vlaky osobní dopravy (tab. 9), nebo vlaky nákladní dopravy (tab. 10). Výsledná zvýhodněná cena pro nostalgický parní vlak však činí 50 % z vypočteného poplatku. V případě, že je parní vlak objednan ad hoc¹³ a zároveň má být zpoplatněn podle nabídkové ceny „N“, musí dopravce tento požadavek zadat v aplikaci Informačního systému operativního řízení (ISOR) KADR¹⁴.

Doprovce může žádost o přiznání nabídkové ceny „N“ uplatnit u odboru smluvních vztahů SŽDC, a to písemnou nebo elektronickou formou tak, aby žádost došla nejpozději 15 kalendářních dnů před plánovaným prvním dnem jízdy. Žádost musí obsahovat nejen údaje o datu, názvu a pořadateli akce, ale také seznam všech vlaků, pro něž je požadována aplikace nabídkové ceny (datum jízdy, traťový úsek, druh vlaku, hnací a tažená vozidla). Odbor smluvních vztahů SŽDC žádost posoudí a pokud vyhovuje stanoveným podmínkám, odešle dopravci elektronickou formou vyrozumění o přiznání nabídkové ceny. Dále dopravci přidělí číslo obchodního případu, které použije při objednávce kapacity dráhy v aplikaci ISOR KADR (15). Dopravce však automaticky nemá nárok na přiznání nabídkové ceny „N“, záleží vždy na SŽDC, zda dopravci zvýhodněnou cenu přizná, či nikoliv.

¹³ ad hoc: individuální žádost dopravce o přidělení kapacity dráhy nad rámec zpracovaného jízdního řádu

¹⁴ KADR: aplikace pro řízení procesu objednávání, posuzování, přidělování kapacity dráhy a vlakových tras, jejich aktivaci a předávání směnového plánu do dispečerského systému

3.3 Provozní náklady u historických vozidel

Provozní náklady tvoří u historických vozidel náklady spojené s provozem i údržbou parních lokomotiv a osobních vozů, nejsou v nich zahrnuty poplatky za přidělení kapacity dráhy a za použití železniční dopravní cesty. Pro potřeby této práce jsou vyčísleny přibližné ceny výkonů za jednotlivé kalkulační položky. Ceny jsou uváděny bez DPH a týkají se pouze vybraných řad historických vozidel. Důvodem tohoto zjednodušeného řešení je především skutečnost, že autorovi této práce nebyla ze strany ČD poskytnuta konkrétní data uvedená v Ceníku výkonů za oblast kolejových vozidel, jejich personálu a přidružených činností.

Historické lokomotivy parní trakce představují hlavní kalkulační položku pro vyčíslení celkových nákladů na parní vlak. Vzhledem k odlišnostem jednotlivých druhů a typů parních lokomotiv se náklady spojené s jejich provozem a údržbou značně liší. Důvodem je nejen rozdílná hmotnost, velikost a celkový výkon parních lokomotiv, ale především nerovnoměrná spotřeba paliva (černé uhlí), vody, olejů, nafty, petroleje apod. vzhledem k provoznímu určení a nasazení jednotlivých strojů. Proto se pro každou provozuschopnou lokomotivu parní trakce stanovují provozní náklady individuálně na základě předpokládaných spotřeb trakční energie, materiálu a předpokládaných hodin práce lokomotivní čety. Z důvodu zjednodušeného řešení lze přibližné provozní náklady vyčíslit pro jednotlivé lokomotivní řady, které jsou rozděleny do třech kategorií na:

- malé parní lokomotivy (řady 310.0 a 314.3),
- střední parní lokomotivy (řady 354.0, 354.7, 423.0, 433.0 a 434.2),
- velké parní lokomotivy (řady 464.0, 464.1, 475.1, 477.0, 534.0 a 555.0).

Výsledná cena provozních nákladů se u parních lokomotiv skládá z kalkulačních položek na úrovni:

- přímých nákladů (trakční energie, materiál, mzdy, odpisy, opravy, údržba a ostatní přímé náklady),
- vlastních nákladů provozu (provozní a středisková režie),
- úplných vlastních nákladů (správní režie),
- ceny výkonu (zisk).

K výsledné ceně je vždy nezbytné přičíst ještě DPH v odpovídající platné výši. Zmíněné kalkulační položky zahrnují náklady spojené s přípravou, zatopením a odstavením parních lokomotiv, vlastní jízdou parních lokomotiv za jednu hodinu a za jeden kilometr, přepravou, předtápěním, čekáním a posunem parních lokomotiv za jednu hodinu.

3.3.1 Náklady na přípravu, zatopení a odstavení parních lokomotiv

Provozní náklady na přípravu historických lokomotiv parní trakce do provozu, vlastní zatopení a odstavení z provozu zahrnují následující položky na úrovni přímých nákladů:

- počet pracovníků a počet odpracovaných hodin,
- mzdové náklady a pojištění,
- materiál (dřevo, černé uhlí, vodu, strojní olej, válcový olej, motorový olej, mazací tuk, naftu, petrolej, čisticí chemické prostředky),
- zbrojení pomocí železničního kolejového jeřábu a likvidaci popela.

K položkám na úrovni přímých nákladů je zapotřebí přičíst ještě stanovená procenta provozní a střediskové režie, správní režie a zisku. Přibližné ceny celkových nákladů souvisejících s přípravou, zatopením a odstavením parních lokomotiv udává tabulka 12. Ceny uvedené v tabulkách jsou vždy bez DPH.

Tab. 12 Přibližné náklady na přípravu, zatopení a odstavení parních lokomotiv

Kategorie	Řada	Cena výkonu za jednotlivé nákladové položky		
		příprava	zatopení	odstavení
Malé parní lokomotivy	310.0	1 300 Kč	3 000 Kč	2 000 Kč
	314.3	1 300 Kč	4 500 Kč	2 100 Kč
Střední parní lokomotivy	423.0	1 300 Kč	5 800 Kč	2 400 Kč
	434.2	3 800 Kč	10 000 Kč	2 000 Kč
Velké parní lokomotivy	475.1	4 000 Kč	10 000 Kč	3 500 Kč
	477.0	4 000 Kč	12 000 Kč	3 500 Kč

Zdroj: autor

3.3.2 Náklady na vlastní jízdu parních lokomotiv

Provozní náklady na vlastní jízdu historických lokomotiv parní trakce za jednu hodinu a za jeden kilometr zahrnují následující položky na úrovni přímých nákladů:

- počet pracovníků za hodinu nebo kilometr,
- mzdové náklady, pojištění, podíl oprav, odpisy,
- materiál (černé uhlí, vodu, strojní olej, válcový olej, motorový olej).

K položkám na úrovni přímých nákladů je zapotřebí rovněž přičíst stanovená procenta provozní a střediskové režie, správní režie a zisku. Přibližné ceny celkových nákladů souvisejících s vlastní jízdou parních lokomotiv za hodinu a za kilometr obsahuje tabulka 13.

Tab. 13 Přibližné náklady na vlastní jízdu parních lokomotiv

Kategorie	Řada	Cena výkonu za jednotlivé nákladové položky	
		vlastní jízda za hodinu	vlastní jízda za kilometr
Malé parní lokomotivy	310.0	2 700 Kč	130 Kč
	314.3	3 500 Kč	170 Kč
Střední parní lokomotivy	423.0	7 000 Kč	210 Kč
	434.2	5 800 Kč	210 Kč
Velké parní lokomotivy	475.1	9 000 Kč	230 Kč
	477.0	8 000 Kč	240 Kč

Zdroj: autor

3.3.3 Náklady na přepravu, předtápění, čekání a posun parních lokomotiv

Provozní náklady na přepravu historických lokomotiv parní trakce, předtápění, čekání a posun zahrnují následující položky na úrovni přímých nákladů:

- počet pracovníků a počet odpracovaných hodin,
- mzdové náklady, pojištění, podíl oprav, odpisy,
- materiál (černé uhlí, vodu, strojní olej, válcový olej, motorový olej).

K položkám na úrovni přímých nákladů je zapotřebí rovněž přičíst stanovená procenta provozní a střediskové režie, správní režie a zisku. Přibližné ceny celkových nákladů souvisejících s přepravou, předtápěním, čekáním a posunem parních lokomotiv za hodinu udává tabulka 14.

Tab. 14 Přibližné náklady na přepravu, předtápění, čekání a posun parních lokomotiv

Kategorie	Řada	Cena výkonu za jednotlivé nákladové položky		
		přeprava za hodinu	předtápění za hodinu	čekání a posun za hodinu
Malé parní lokomotivy	310.0	1 200 Kč	600 Kč	1 300 Kč
	314.3	1 800 Kč	900 Kč	1 800 Kč
Střední parní lokomotivy	423.0	1 800 Kč	700 Kč	1 600 Kč
	434.2	3 000 Kč	900 Kč	2 600 Kč
Velké parní lokomotivy	475.1	3 000 Kč	900 Kč	3 000 Kč
	477.0	2 800 Kč	900 Kč	2 500 Kč

Zdroj: autor

3.3.4 Náklady na přípravu a vlastní jízdu osobních vozů

Historické osobní vozy představují další důležitou kalkulační položku pro vyčíslení celkových nákladů na parní vlak. Náklady spojené s jejich provozem a údržbou se liší především podle toho, zda se jedná o dvounápravový nebo čtyřnápravový osobní vůz. Oproti parním lokomotivám se u osobních vozů vyčísľují provozní náklady vždy za jeden den.

Provozní náklady na přípravu a vlastní jízdu historických osobních vozů zahrnují následující položky na úrovni přímých nákladů:

- počet pracovníků a počet odpracovaných hodin,
- mzdové náklady, pojištění, podíl oprav, odpisy,
- materiál (vodu, naftu, čisticí chemické prostředky).

K položkám na úrovni přímých nákladů je zapotřebí rovněž přičíst stanovená procenta provozní a střediskové režie, správní režie a zisku. Přibližné ceny celkových nákladů souvisejících s přípravou a vlastní jízdou osobních vozů na den obsahuje tabulka 15.

Tab. 15 Přibližné náklady na přípravu a vlastní jízdu osobních vozů

Kategorie	Řada	Cena výkonu za jednotlivé nákladové položky
		příprava a vlastní jízda za den
Dvounápravové osobní vozy	Ae	6 500 Kč
	Ce	5 000 Kč
Čtyřnápravové osobní vozy	Aa	10 000 Kč
	Bam	7 000 Kč

Zdroj: autor

3.4 Ceny jízdného v parních vlacích

V každém nostalgickém parním vlaku platí ceny jízdného podle zvláštního tarifu příslušného dopravce, který vlak vypravil. Např. pro nostalgické a výletní vlaky dopravce ČD, které jsou vedeny historickými parními lokomotivami, platí dopravcem vyhlášené globální ceny jízdného nebo síťové jízdenky s povinným doplatkem či stanovené přepravné. V praxi to znamená, že neplatí ceny jízdného vypočtené pro vlaky osobní dopravy dle standardního Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel. Globální cena jízdného představuje cenu za přepravu cestujících a doplňkové služby. Uplatňuje se také pro zvláštní parní vlaky uvedené v platném knižním jízdním řádu pro rok 2014, jejichž jízdy se uskutečňují např. v těchto tradičních trasách:

- Praha – Kladno – Lužná u Rakovníka a zpět,
- Praha – Křivoklát – Lužná u Rakovníka a zpět,
- Lužná u Rakovníka – Krupá – Kolečovice a zpět,
- Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš a zpět,
- Praha – Kralupy nad Vltavou – Zlonice a zpět,
- Lysá nad Labem – Praha – Čerčany – Kácov a zpět,
- Česká Třebová – Ústí nad Orlicí – Dolní Lipka, Ústí nad Orlicí – Choceň a zpět,
- Brno – Hrušovany nad Jevišovkou / Břeclav – Boří les – Lednice a zpět,
- Číčenice – Černý Kříž – Český Krumlov, Černý Kříž – Nové Údolí a zpět.

Jízdní doklad s vyznačenou globální cenou opravňuje držitele (cestujícího) k použití konkrétního nostalgického parního vlaku, pro který dopravce vyhlásil jízdné s globální cenou. V případě mimořádného ukončení jízdy vlaku vedeného v parní trakci před cílovou stanicí, např. z důvodu závady na hnacím vozidle, nelze však u daného vlaku s globální cenou jízdného nárokovat pokračování přepravy (16). Ceník jízdného je pro každý nostalgický parní vlak ČD zveřejněn s časovým předstihem spolu s jízdním řádem a dalšími informacemi, které se týkají samotné jízdy zvláštního vlaku, doprovodného programu apod. Zmiňované informace jsou distribuovány široké veřejnosti prostřednictvím webových stránek dopravce, plakátů vylepených v železničních stanicích osobní dopravy a magazínů či periodik ČD se železniční tematikou. Globální ceny lze obecně rozlišit podle druhů na základní a snížené.

3.4.1 Základní globální cena

Ceník jízdného pro jednotlivé jízdy nostalgického parního vlaku je tvořen základní globální cenou, která představuje cenu plného jízdného a platí pro cestující daného vlaku v celé trase jízdy nebo v uvedených traťových úsecích. Základní globální cenu vyhláší ředitel Odboru produktů a obchodu generálního ředitelství (GŘ) ČD nebo ředitel pořádacího Krajského centra osobní dopravy (KCOD) ČD. Jízdní doklady a místenky lze pro jízdu v nostalgickém parním vlaku zakoupit v předprodeji u pokladní přepážky ČD ve výchozí železniční stanici nebo přímo ve zvláštním vlaku v den konání jízdy.

3.4.2 Snížená globální cena

Ceník jízdného pro jednotlivé jízdy nostalgického parního vlaku je tvořen také sníženou globální cenou, která představuje cenu zvýhodněného jízdného a platí pro cestující daného vlaku rovněž v celé trase jízdy nebo v uvedených traťových úsecích. Snížená globální cena tvoří slevu ve výši 25 %, 50 % nebo 75 % ze základní globální ceny. V nostalgických parních vlacích dopravce ČD může být poskytnuta:

- sleva 25 % (pro držitele slevových aplikací na In-kartě¹⁵ nebo pro držitele průkazu na slevu pro důchodce),
- sleva 50 % (pro děti do 15 let, kteří se prokáží jakýmkoliv platným průkazem a žáky 15 – 26 let, kteří se prokáží platným žákovským průkazem pro danou trasu jízdy),
- sleva 75 % (pro držitele průkazů ZTP¹⁶ a ZTP/P¹⁷ a žáky do 15 let, kteří se prokáží platným žákovským průkazem pro danou trasu jízdy).

Každý držitel síťové jízdenky platné ve vlacích ČD je povinen zaplatit v parním vlaku doplatek ve výši 50 % základní globální ceny. Totéž platí i pro držitele aplikace železniční průkazka na In-kartě. Stanovené přepravné ve výši 25 % základní globální ceny zaplatí cestující parního vlaku k ceně jízdného za psy a zavazadla přepravovaná formou přepravy spoluzavazadel nebo úschovy během přepravy. Ve všech výše uvedených globálních cenách je zahrnuta snížená sazba DPH.

¹⁵ In-karta: bezkontaktní čipová karta vydávaná dopravcem ČD

¹⁶ ZTP: osoby zvláště těžce postižené

¹⁷ ZTP/P: osoby zvláště těžce postižené s průvodcem

3.4.3 Příklad ceníku jízdného v parním vlaku

Již několik let vypravují ČD pro milovníky parní nostalgie a pro rodiny s dětmi zvláštní parní vlak u příležitosti středověkých hradních slavností na Křivoklátě, známých jako Křivoklánský. Historická souprava vedená parní lokomotivou obvykle vyjíždí z železniční stanice Praha-Braník a pokračuje přes Beroun a Křivoklát až do Lužné u Rakovníka, kde mohou cestující navštívit železniční muzeum ČD. Jedná se o nostalgický vlak uvedený v platném knižním jízdním řádu, pro který platí vyhlášené globální ceny jízdného. Příklad ceníku jízdného pro zmiňovaný nostalgický parní vlak obsahuje tabulka 16.

Tab. 16 Ceník jízdného v parním vlaku ČD

Jízdné ve zvláštním parním vlaku Praha-Braník – Křivoklát – Lužná u Rakovníka a zpět

Traťový úsek a typ jízdného	Dospělí	Děti, důchodci
Praha – Křivoklát a zpět (170 km) - základní cena, zpáteční jízdné	240 Kč	120 Kč
Praha – Křivoklát a zpět (170 km) - rodinné zpáteční jízdné: max. 2 dospělí a 2 děti	490 Kč	
Praha – Křivoklát (85 km) - jednosměrné jízdné	200 Kč	100 Kč
Křivoklát – Lužná u Rakovníka a zpět (46 km) - zpáteční jízdné	100 Kč	50 Kč
Křivoklát – Lužná u Rakovníka (23 km) - jednosměrné jízdné	60 Kč	30 Kč

Pozn.: Ze základní ceny jsou uznávány slevy a doplatky (děti 6 – 15 let, žáci 15 – 26 let, ZTP, ZTP/P, In-karta, psi), děti do 6 let se přepravují zdarma (bez nároku na místo k sezení), místenku pro traťový úsek Praha – Křivoklát je možné zakoupit za poplatek 20 Kč.

Zdroj: České dráhy, a. s.

4 OBJEDNÁVKA PARNÍHO VLAKU U DOPRAVCE ČESKÉ DRÁHY, A. S.

Závěrečná kapitola popisuje postup potenciálního objednatele při objednávce parního vlaku u společnosti ČD, a. s. Nejprve představuje nabídku dopravce týkající se vypravení zvláštních parních vlaků na objednávku a dále se věnuje samotnému procesu objednávky parního vlaku podle požadavků objednatele. Vysvětluje, jaký je postup při řešení objednávky jednak ze strany objednatele a následně také ze strany dopravce. Na závěr je uveden příklad časového harmonogramu objednávky zvláštního parního vlaku ve vnitrostátní přepravě.

4.1 Nabídka dopravce České dráhy, a. s.

Akciová společnost ČD představuje největšího železničního dopravce v ČR, který poskytuje široké spektrum služeb v oblasti osobní i nákladní železniční dopravy. Mezi poskytované služby na smluvním základu patří také nabídka zvláštních parních vlaků na objednávku, které dopravce zajistí na základě požadavků a přání objednatele. Nabídka zahrnuje sestavení parního vlaku z požadovaných vozidel a následné vypravení vlaku po zvolené trase a v požadovaných časech. Samozřejmostí je rovněž vypracování jízdního řádu na míru, aby co nejvíce vyhovoval potřebám i účelu nostalgické jízdy. Zvláštní parní vlak může být vypraven za účelem např.:

- slavnostní jízdy u příležitosti nejrůznějších oslav či výročí,
- přepravy klientů cestovních kanceláří,
- filmování a prezentačních jízd historických vozidel (fotovlaky),
- propagace nejrůznějších subjektů a organizací,
- obchodního jednání apod.

4.1.1 Nabídka osobních vozů

ČD nabízejí pro sestavení parního vlaku všechny dostupné typy historických nebo moderních vozů, které nejlépe vyhoví požadavkům objednatele a účelu samotné jízdy. Do soupravy parního vlaku tak mohou být řazeny historické dvounápravové i čtyřnápravové osobní vozy řady Aa, ABa, Ae, Bac, Bai, Bam (obr. 9), Be, Bp, Ce, Ci, dále vozy jídelní, lůžkové, lehátkové, salonní, společenské a případně také vozy nákladní.



Obr. 9 Historický osobní vůz řady Bam

Zdroj: autor

4.1.2 Nabídka parních lokomotiv

Do čela nostalgického parního vlaku lze vybrat historickou parní lokomotivu, která je uvedena v nabídce dopravce pro zvláštní vlaky (tab. 17). Jedná se o provozuschopné parní lokomotivy ve vlastnictví ČD, které jsou rozděleny do třech kategorií vzhledem k provoznímu určení a výši provozních nákladů. V případě potřeby je dopravce připraven objednateli kdykoli pomoci s výběrem vhodných vozidel pro sestavení zamýšleného parního vlaku.

Tab. 17 Nabídka historických parních lokomotiv ČD pro zvláštní vlaky

Kategorie	Označení parní lokomotivy / tendru	Rok výroby	Přezdívka	Deponie
Malé parní lokomotivy	310.072	1899	Kafemlejnek	Plzeň
	310.093	1901	Kafemlejnek	České Budějovice
	310.0134	1913	Babička	Turnov
	314.303	1898	Kocúr	Olomouc
Střední parní lokomotivy	354.195	1925	Všudybylka	Lužná u Rakovníka
	423.009	1922	Líza	Letohrad
	423.041	1924	Velký Bejček	Ostrava
	433.002	1948	Matěj	Valašské Meziříčí
	434.2186 / 516.024	1917	Dvojka	Praha-Vršovice
Velké parní lokomotivy	464.008	1935	Bulík	Hradec Králové
	475.101 / 935.0136	1947	Šlechtična	Brno
	475.179 / 932.394	1948	Šlechtična	Praha-Libeň
	477.043	1954	Papoušek	Lužná u Rakovníka
	534.0323 / 935.117	1946	Kremák	Lužná u Rakovníka
	534.0432 / 935.1102	1946	Kremák	Olomouc

Zdroj: autor

4.2 Postup objednatele při řešení objednávky parního vlaku

Postup objednatele při řešení objednávky zvláštního parního vlaku u dopravce ČD lze charakterizovat ve třech samostatných krocích, které spolu však úzce souvisí.

První krok by měl objednatel učinit ještě před samotným vyplněním závazné objednávky na zavedení zvláštního parního vlaku. Jedná se o předběžné promyšlení celého záměru a stanovení předpokládaných požadavků na trasu jízdy nostalgického vlaku vedeného v parní trakci, časový harmonogram jízdy, den konání jízdy, počet přepravovaných osob, typ hnacího vozidla, celkové složení vlaku a ostatní služby. Objednatel by také měl při stanovení své představy vycházet z aktuální nabídky dopravce, aby v závazné objednávce nepožadoval např. historická vozidla, kterými dopravce nedisponuje nebo která nejsou v současné době v provozuschopném stavu.

4.2.1 Vyplnění objednávky

Druhým krokem v procesu objednávky zvláštního parního vlaku je řádné vyplnění příslušného formuláře (příloha F), do kterého objednatel uvede své kontaktní údaje a také konkrétní požadavky týkající se zamýšlené jízdy zvláštního vlaku. Závazná objednávka musí obsahovat tyto náležitosti:

- údaje o objednateli (kontaktní osoba, sídlo či trvalé bydliště, fakturační adresa, IČO, DIČ, bankovní spojení a telefonní, případně faxové nebo e-mailové spojení),
- informaci, zda se jedná o závazné objednání jízdy zvláštního vlaku nebo vozu,
- požadovanou výchozí a cílovou železniční stanici,
- požadovanou trasu zvláštního vlaku s uvedením míst zastavení včetně délky pobytů,
- požadovaný čas odjezdu a příjezdu,
- požadovaný datum odjezdu a příjezdu,
- předpokládaný počet osob,
- požadovanou řadu parní lokomotivy a typy osobních či nákladních vozů (17).

4.2.2 Podání objednávky

Třetím krokem objednatele je včasné podání řádně vyplněné závazné objednávky. Lhůty pro podání objednávky se liší podle toho, zda se jedná o zavedení zvláštního parního vlaku ve vnitrostátní přepravě nebo v mezistátní přepravě. V prvním případě musí objednatel podat objednávku nejméně 30 kalendářních dnů před požadovaným prvním dnem jízdy zvláštního vlaku. V případě mezistátní přepravy je nutné, aby objednatel podal objednávku nejméně 90 kalendářních dnů před požadovaným prvním dnem jízdy (16). Pokud objednatel nedodrží stanovené lhůty a podá objednávku později, dopravce již nemůže z provozních nebo technologických důvodů garantovat řádné a včasné vyřízení objednávky. Objednávka musí být vždy v písemné podobě a lze ji podat elektronickou poštou, faxem nebo dopisem prostřednictvím:

- pokladní přepážky ČD v kterékoli železniční stanici,
- Odboru osobní dopravy a přepravy (Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1, tel.: + 420 972 233 117, fax: + 420 972 232 167, e-mail: specialtraincd@gr.cd.cz),
- místně příslušného KCOD ČD (příloha G).

4.3 Postup dopravce při řešení objednávky parního vlaku

Doprovce ČD postupuje při řešení objednávky na zavedení zvláštního parního vlaku jednak v souladu s vnitřními předpisy, které stanovují jednotná pravidla i postupy pro objednávání, organizování, oceňování a odbavování jízd zvláštních vlaků a také v souladu s předpisy provozovatele dráhy. Prvním krokem dopravce je zpracování přijaté objednávky na základě uvedených požadavků a přání objednatele.

4.3.1 Zpracování objednávky

Doprovce po přijetí objednávky na zavedení zvláštního parního vlaku nejprve provede přezkoumání technologické proveditelnosti objednávky. Pokud mají veškeré požadavky objednatele na sestavení a vypravení parního vlaku technicky možné řešení a jsou v souladu s nabídkou ČD i kapacitou dráhy, provede dopravce předběžnou kalkulaci a zároveň posoudí ve spolupráci s příslušnými odbornými útvary možnosti nasazení požadovaných vozidel a vlakového personálu. Doprovce také navrhne pro požadovanou trasu jízdy zvláštního

parního vlaku orientační jízdní řády a stanoví předběžnou cenovou nabídku. Kalkulace ceny se provádí v souladu s interními ekonomickými pravidly ČD, Prohlášením o dráze, Ceníkem výkonů za oblast kolejových vozidel, jejich personálu a přidružených činností a podle Opatření k odbavení jízd a přeprav drážních vozidel dopravce ČD (16). Následně dopravce kontaktuje objednatele, seznámí ho s navrženými technologickými řešeními uvažovaného záměru a předloží mu cenovou nabídku. V případě, že dojde ke vzájemné shodě obou stran ve všech důležitých bodech a objednatel akceptuje cenovou nabídku dopravce, může dojít k uzavření písemné smlouvy na realizaci objednávky zvláštního parního vlaku (příloha H). Podpisem písemné smlouvy se objednatel zavazuje k uhrazení dohodnuté smluvní ceny, která se skládá z:

- poplatků za přidělení kapacity dráhy,
- poplatků za použití železniční dopravní cesty,
- provozních nákladů zvolených typů železničních vozidel,
- ceny jízdného pro cestující ve zvláštním parním vlaku,
- mzdových nákladů vlakového personálu,
- ostatních očekávaných nákladů vzniklých v souvislosti s objednanou přepravou.

4.3.2 Realizace objednávky

V dalším kroku přistoupí dopravce k vlastní realizaci objednávky na zavedení zvláštního parního vlaku ihned poté, jakmile obdrží od objednatele podepsanou písemnou smlouvu. Po přijetí zmíněné smlouvy dopravce vypracuje návrh jízdního řádu, požádá SŽDC o přidělení volné kapacity dráhy a zajistí zvolené typy železničních vozidel včetně vlakového personálu. V případě vzniku mimořádné situace, kdy např. nebude možné nasazení požadované historické parní lokomotivy z důvodu náhlé závady na vozidle, je dopravce povinen kontaktovat objednatele a projednat s ním možné náhradní řešení. Zároveň dopravce postoupí příkaz k fakturaci dohodnuté smluvní ceny Odúčtovně přepravních tržeb (OPT) v Olomouci, která bezodkladně zašle fakturu se všemi potřebnými údaji na doručovací adresu objednatele. Smluvní cenu musí objednatel uhradit v plné výši tak, aby byla celá částka připsána na účet dopravce minimálně 5 kalendářních dnů před plánovaným prvním dnem jízdy zvláštního parního vlaku (16). Pokud je nutné provést návoz vozidel pro příslušný parní vlak s předstihem nebo pokud se jedná o zajištění akce mezinárodního charakteru,

je lhůta pro zaplacení smluvní ceny sjednána individuálně a uvedena v písemné smlouvě. Bez provedené úhrady nemůže být parní vlak vypraven a objednateli mohou být naúčtovány storno poplatky za zrušení objednávky.

4.3.3 Zrušení objednávky

Zrušení objednávky na zavedení zvláštního parního vlaku je možné pouze písemnou formou prostřednictvím míst určených k podání objednávky. Jestliže objednatel odstoupí od objednávky na zavedení parního vlaku poté, co s dopravcem uzavřel písemnou smlouvu na realizaci objednávky, ve které se zavázal zaplatit smluvní cenu, je povinen dopravci uhradit příslušné storno poplatky. Výše poplatků je definována v Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel a liší se podle toho, kdy byla objednávka objednatelem zrušena a zda se jednalo o zavedení zvláštního parního vlaku pro vnitrostátní přepravu nebo pro mezistátní přepravu.

V případě zrušení objednávky na zavedení vnitrostátního zvláštního parního vlaku je objednatel povinen dopravci uhradit:

- skutečně vynaložené náklady (při zrušení objednávky v době delší než 28 kalendářních dnů před plánovaným prvním dnem jízdy),
- skutečně vynaložené náklady, minimálně však 10 % ze smluvní ceny (při zrušení objednávky v době od 28 do 14 kalendářních dnů před plánovaným prvním dnem jízdy),
- skutečně vynaložené náklady, minimálně však 25 % ze smluvní ceny (při zrušení objednávky v době od 13 do 7 kalendářních dnů před plánovaným prvním dnem jízdy),
- skutečně vynaložené náklady, minimálně však 50 % ze smluvní ceny (při zrušení objednávky v době od 6 do 3 kalendářních dnů před plánovaným prvním dnem jízdy),
- smluvní cenu sníženou o poplatek za použití železniční dopravní cesty (při zrušení objednávky v době kratší než 3 kalendářní dny před plánovaným prvním dnem jízdy),
- minimálně však 1 000,- Kč (17).

V případě zrušení objednávky na zavedení mezistátního zvláštního parního vlaku je objednatel povinen dopravci uhradit:

- storno poplatky, jejichž výše je závislá na stanovených podmínkách zúčastněných správců železniční infrastruktury nebo jiných dopravců, pokud nejsou v rozporu s mezinárodními předpisy (16),
- storno poplatky, jejichž minimální výše je rovna poplatkům platným pro zrušení objednávky na zavedení vnitrostátního zvláštního parního vlaku.

Za zrušení objednávky na zavedení zvláštního parního vlaku se považuje také to, pokud objednatel změní termín plánovaného odjezdu 7 kalendářních dnů a méně před plánovaným prvním dnem jízdy zvláštního vlaku (17).

4.4 Časový harmonogram objednávky parního vlaku ve vnitrostátní přepravě

Závěrečná podkapitola uvádí příklad časového harmonogramu objednávky zvláštního parního vlaku ve vnitrostátní přepravě, který udává nejkratší možný termín pro kompletní realizaci celého záměru. Časový harmonogram v podobě jednoduchého Ganttova diagramu (příloha I) představuje záměr objednatele uskutečnit jízdu parního vlaku 20. července 2014. Aby dopravce mohl daný zvláštní vlak vypravit v požadovaném termínu, po zvolené trase, s požadovanými historickými vozidly apod., musí objednatel podat závaznou objednávku nejméně 30 kalendářních dnů před požadovaným prvním dnem jízdy zvláštního vlaku, to znamená nejpozději dne 20. června 2014. Vlastnímu podání objednávky však předchází ještě fáze komplexního promyšlení záměru a následného vyplnění závazné objednávky, čili objednatel musí rovněž počítat i s určitým časem pro vykonání těchto činností. Dopravce po obdržení závazné objednávky na zavedení zvláštního parního vlaku zpracuje přijatou objednávku ve lhůtě 12 kalendářních dnů. Finální fázi objednávky začne dopravce realizovat ihned po obdržení písemné smlouvy od objednatele 4. července 2014, přičemž ve zbývajících lhůtě 16 kalendářních dnů zajistí veškeré náležitosti týkající se vypravení objednaného parního vlaku. Z uvedeného časového harmonogramu objednávky zvláštního parního vlaku ve vnitrostátní přepravě vyplývá, že nejkratší možný termín pro kompletní realizaci záměru činí 30 kalendářních dnů.

ZÁVĚR

Parostrojní železnice prošla od svého vzniku na počátku 19. století téměř dvě staletí trvajícím vývojem, během kterého zažila svůj strmý vzestup, vrchol i postupný ústup. Ukončení pravidelného parního provozu nastalo především z důvodu nevhodného provozu, náročné údržby a příchodu nových moderních trakcí v podobě elektrických a motorových lokomotiv. Mnoho unikátních vozidel skončilo na kolejích kovošrotů, jiná měla štěstí a podařilo se je dochovat pro muzejní účely. Především velká obliba parních lokomotiv stála spolu s ukončením jejich pravidelného provozu u zrodu železniční nostalgie na našem území. Jelikož jsou v současné době nostalgické vlaky vedené historickými parními lokomotivami velice populární u široké veřejnosti a přitahují stále větší spektrum zájemců, byla tato zajímavá problematika řešena i prostřednictvím této práce.

Práce měla za cíl přiblížit problematiku provozování nostalgických parních vlaků v ČR nejprve z hlediska odborné terminologie, což dokládá vysvětlení základních pojmů na počátku první kapitoly. Dalším cílem práce byl přehled organizačně-technických aspektů provozu nostalgických vlaků vedených v parní trakci, jehož obsahem bylo jednak rozdělení parních vlaků podle druhů a účelu, popsání procesu vedoucího k sestavení parních vlaků a také popis technických zařízení, která jsou nezbytná pro provoz i údržbu historických parních lokomotiv. Závěr druhé kapitoly byl věnován směrnici stanovující protipožární opatření při provozu parních vlaků, která udílí pokyny pro organizování drážní dopravy s lokomotivami parní trakce dopravcům, lokomotivním četám i JPO HZS SŽDC. Cílem práce byl rovněž rozbor ekonomických aspektů provozu parních vlaků, který zahrnoval způsob vyčíslení poplatků nejen za přidělení volné kapacity dráhy, ale také za použití železniční dopravní cesty parními vlaky osobní či nákladní dopravy. Dále došlo k vyčíslení přibližných provozních nákladů u historických vozidel a byly uvedeny ceny jízdného v nostalgických parních vlacích dopravce ČD. Záměrem práce byla rovněž názorná ukázka postupu potenciálního objednatele při objednávce zvláštního parního vlaku u dopravce ČD. Nejprve se jednalo o představení nabídky dopravce a dále byl popsán postup objednatele při řešení objednávky parního vlaku podle svých požadavků. Na úplný závěr byl uveden příklad časového harmonogramu objednávky parního vlaku ve vnitrostátní přepravě, který udává nejkratší možný termín pro kompletní realizaci celého záměru.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- (1) *SŽDC D 1. Dopravní a návěštní předpis*. Praha, 2013.
- (2) LOUDA, J., MAREŠ, V. *Příručka pro strojvedoucí*. 1. vydání. Praha: Dopravní nakladatelství, 1957, 427 s.
- (3) KOČÁRKOVÁ, D., KOCOUREK, J., JACURA, M. *Základy dopravního inženýrství*. 2. př. vyd. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2009, 126 s. ISBN 978-80-01-04233-5.
- (4) *Jan Perner*. [online]. [cit. 2013-04-29]. Obrázek ve formátu JPG. Dostupné z URL: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c4/Jan_Perner.JPG>
- (5) PALÁT, H. *Parní lokomotivy ČSD. Konstrukce, systém označování a atlas hlavních lokomotivních řad*. 2. vyd. Brno: Computer Press, 2011, 160 s. ISBN 978-80-251-3641-6.
- (6) *Lokomotiva 387.0*. [online]. [cit. 2009-04-17]. Obrázek ve formátu JPG. Dostupné z URL: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/26/387_Luschna.jpg>
- (7) *ČD D 2/1. Doplněk s technickými údaji k Dopravním předpisům*. Olomouc, 1994.
- (8) *Dovolené traťové třídy zatížení*. [online]. [cit. 2013-11-08]. Dostupné z URL: <<http://provoz.szdc.cz/PORTAL/ViewArticle.aspx?oid=594598>>
- (9) VONKA, J., MOLKOVÁ, T., ŠIROKÝ, J. *Technologie a řízení dopravy II. - GVD*. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000, 118 s. ISBN 80-7194-286-3.
- (10) *Směrnice SŽDC č. 71. Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty*. [online]. © 2009-2012 SŽDC. [cit. 2011-12-01]. Dostupné z URL: <<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html?category=all&prescriptline=all&sequencenumber=S%C5%BDDC+%C4%8D.+71&title=&effectivefrom=all>>
- (11) PORKÁT, V. *Historické požární vlaky v Československu*. [online]. [cit. 2008-04-01]. Dostupné z URL: <<http://www.pozary.cz/clanek/10139-historicke-pozarni-vlaky-v-ceskoslovensku/>>
- (12) HRABÁČEK, J., NACHTIGALL, P. *Provozování dráhy a drážní dopravy III. Studijní opora*. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, 57 s.

- (13) *Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2014.* [online]. © 2009-2012 SŽDC. [cit. 2013-03-08]. Dostupné z URL: <<http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/2014/prohlaseni-2014.pdf>>
- (14) *Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2014. Příloha C - Regulačním úřadem stanovená specifická pravidla a rámec zpoplatnění použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a regionálních drah při provozování drážní dopravy.* [online]. © 2009-2012 SŽDC. [cit. 2013-03-08]. Dostupné z URL: <<http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/2014/priloha-c-2014.pdf>>
- (15) *Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2014. Příloha D - Ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a regionálních drah a podmínky jejich uplatnění.* [online]. © 2009-2012 SŽDC. [cit. 2013-03-08]. Dostupné z URL: <<http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/2014/priloha-d-2014.pdf>>
- (16) *ČD SPPO. Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu.* [online]. [cit. 2013-11-15]. Dostupné z URL: <http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/sppo-zmena-05_tisk.pdf>
- (17) *ČD TR 10. Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel.* [online]. [cit. 2013-11-05]. Dostupné z URL: <http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/tarif-ceskych-drah-pro-vnitrostatni-prepravu-osob-a-zavazadel-_tr10_---plati-od-15--12--2013.pdf>
- (18) *ČD K 5. Předpis pro objednávání, organizování a odbavení jízd zvláštních vlaků a vozů, zkušebních jízd, přeprav, nájmu vozidel a poskytování služeb personálu.* Praha, 2013.
- (19) *Mapa zveřejněná v knižním jízdním řádu.* [online]. [cit. 2013-11-12]. Dostupné z URL: <<http://provoz.szdc.cz/PORTAL/ViewArticle.aspx?oid=594598>>
- (20) *ČD V 25. Předpis pro organizaci údržby elektrických a motorových hnacích vozidel, osobních, vložených, přípojných a řídicích vozů.* Praha, 2000.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Železniční mapa ČR

Příloha B: Dovolené traťové třídy zatížení

Příloha C: Zápis o technické kontrole (TK) drážního vozidla

Příloha D: Seznam parních lokomotiv, při jejichž činných jízdách se protipožární opatření neaktivují a mají úspěšně vykonanou zkušební jízdu

Příloha E: Souhrnný protokol o protipožárním opatření při jízdě parní lokomotivy

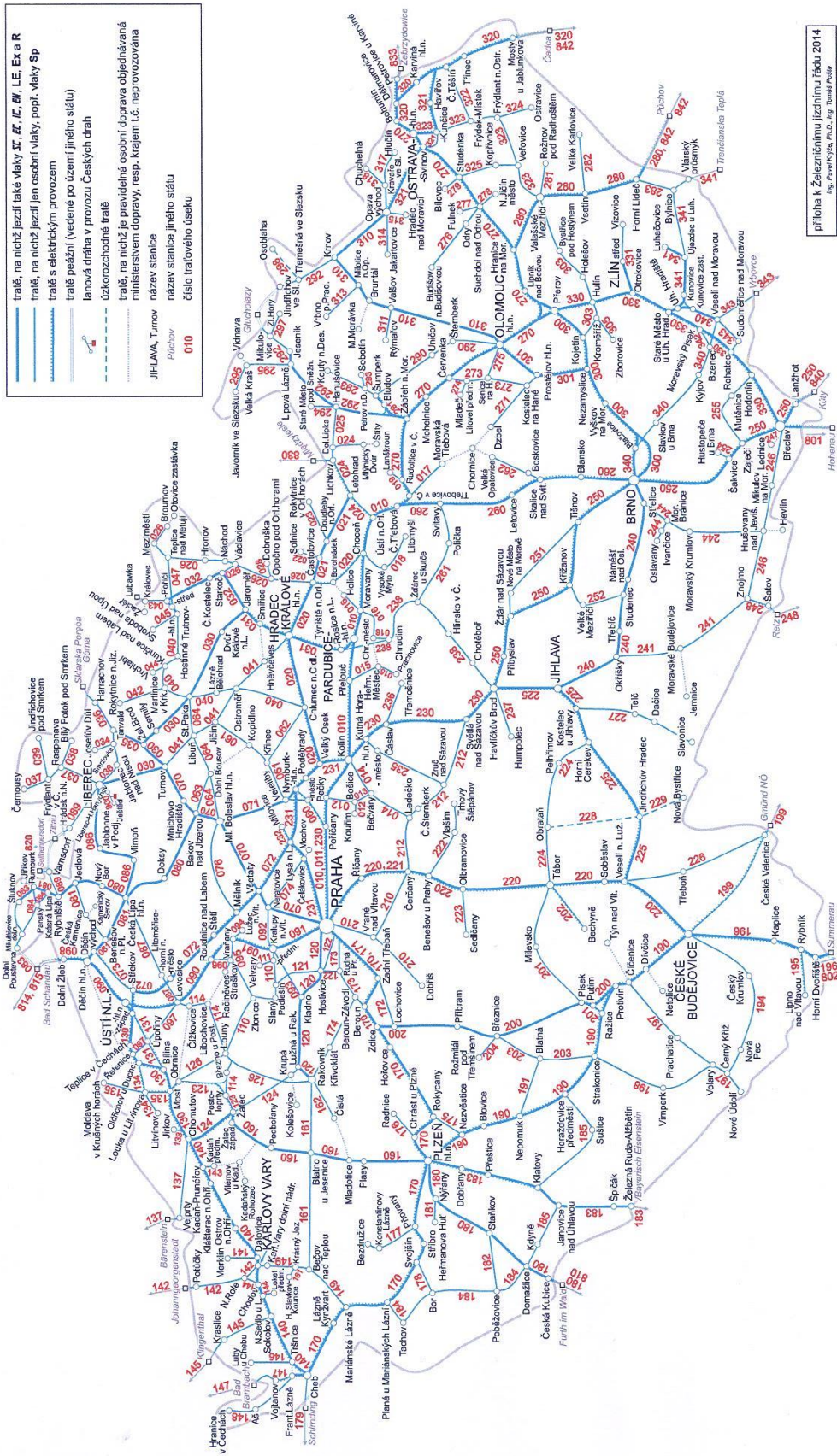
Příloha F: Vzor objednávky zvláštního vlaku nebo vozu

Příloha G: Krajská centra osobní dopavy ČD

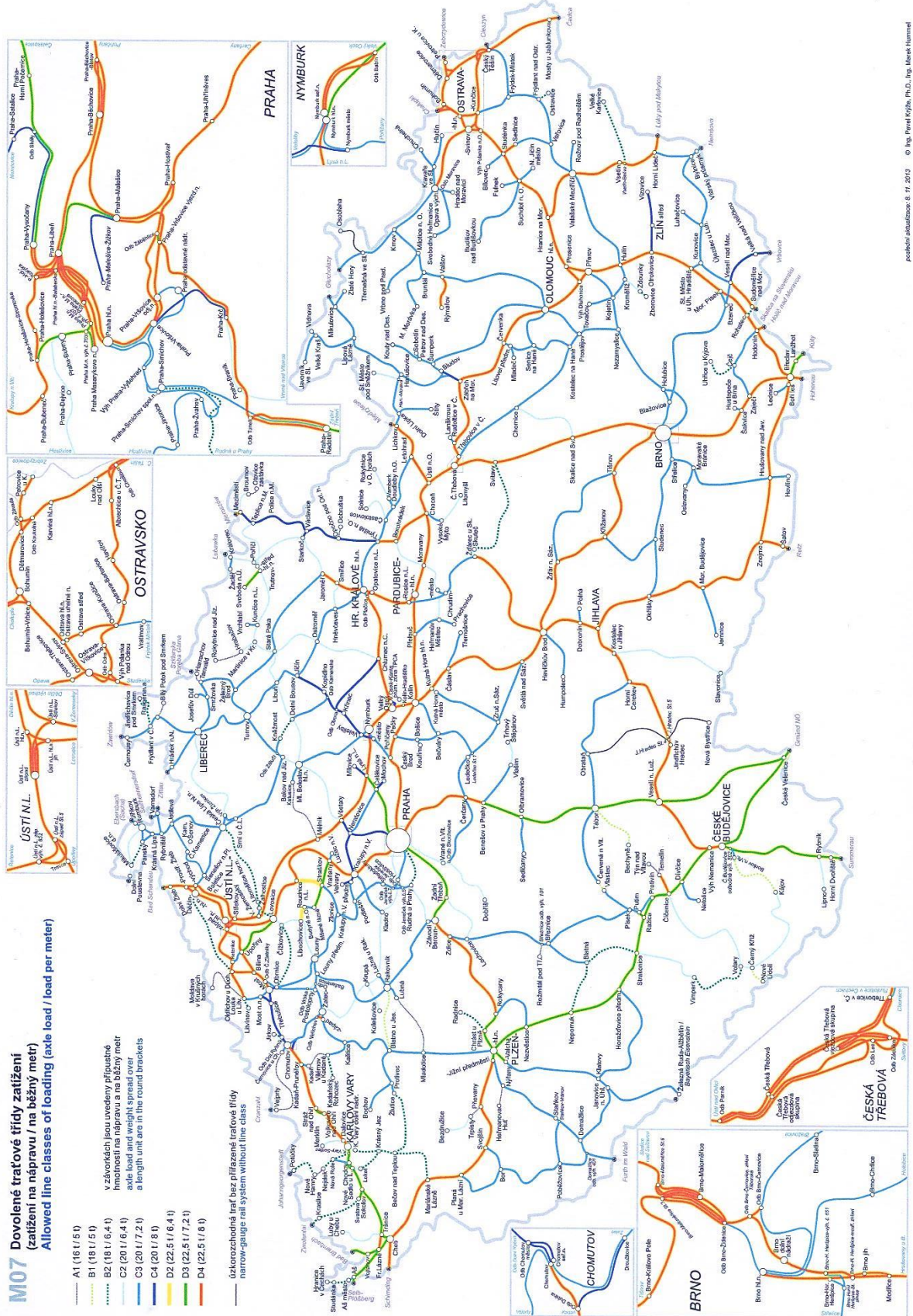
Příloha H: Vzor smlouvy na realizaci objednávky zvláštního parního vlaku

Příloha I: Časový harmonogram objednávky parního vlaku ve vnitrostátní přepravě

Železniční mapa ČR



Dovolené traťové třídy zatížení



poslední aktualizace: 6. 11. 2013 © Ing. Petr Krýž, Ph.D., Ing. Marek Hamel

PŘÍLOHA C

Zápis o technické kontrole (TK) drážního vozidla

provedené v rozsahu dle přílohy č. 6 Vyhl. č. 173/1995 Sb., v platném znění

Řadové označení (u vozů): Řada a inventární číslo:

TK provedena dne: Domovské

Místo provedení TK: DKV vozidla:

Důvod TK: Nově vyrobené: Po změně schváleného stavu: V provozu:

Po opravě: Rozsah opravy:

TK BYLA PROVEDENA S TĚMITO ZJIŠTĚNÍMI:

	VYHOVUJE		
	ANO	NE	NEK.* /
1. Správnost a úplnost označení a nápisů na vozidle:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Narážecí ústrojí - typ:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Výška nad TK I. L (u vozů je strana I strana s ruční brzdou):			
Výška nad TK I. P (u vozů je strana I strana s ruční brzdou):			
Výška nad TK II. L:			
Výška nad TK II. P:			
Vyhovuje:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Tahadlové ústrojí - typ:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Výška nad TK I (u vozů je strana I strana s ruční brzdou):			
Výška nad TK II:			
Vyhovuje:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.	Dvojkolí	Rozkolí	1.	2.	3.	4.	5.	6.
		I.						
		II.						
		III.						
	Rozchod dvojkolí:							
	Vodící šířka dvojkolí:							

vlevo:						vpravo:					
1.	2.	3.	4.	5.	6.	1.	2.	3.	4.	5.	6.
průměr kola dvojkolí:											
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
tloušťka okolku:											
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
výška okolku:											
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
strmost:											
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
hloubka žlábků (u vozidel provozovaných rychlostí > 120 km/h):											
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Elektrický odpor dvojkolí mezi obručemi nebo celistvými koly

	VYHOVUJE		
	ANO	NE	NEK.* /
5. Úplnost a funkčnost brzdové výstroje - úplnost:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Těsnost:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Funkce odbrzdovače:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Funkce zajišťovací brzdy:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vyhovuje:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Důležité rozměrové parametry včetně kontroly obrysu při uvedení do provozování a po opravě - vyhovuje:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PŘÍLOHA C

	VYHOVUJE		
	ANO	NE	NEK.* /
7. Skutečná hmotnost drážního vozidla: ^{1/}			
8. Hmotnost na jednotlivá kola: ^{1/}			
9. Průměrná skutečná hmotnost na nápravu každého dvojkolí: ^{1/}			
10. Vztah mezi hmotnostmi na kolo téhož dvojkolí: ^{1/}			
11. Vztah mezi hmotnostmi na nápravu dvojkolí téhož podvozku: ^{1/} Body 7. až 11: Vyhovuje: ^{1/}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Těsnost proti úniku mazadel a paliva:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Stav důležitých dílů vozidla (úchyty dílů proti pádu na trať, vypružení, pojezd, spojkové hadice brzdy a napájecího potrubí):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Úplnost vybavení drážního vozidla:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Úplnost dokladů drážního vozidla:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Předepsané vybavení (návěštní svítidla, zařízení pro zvukovou návěst, vnitřní osvětlení pracovních prostorů, hasicí přístroje atd.):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Funkčnost vnějšího osvětlení:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Funkčnost klimatizačního zařízení:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Funkčnost vytápění a větrání stanoviště osoby řídící drážní vozidlo:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Funkčnost ovládacích prvků drážního vozidla na stanovišti osoby řídící drážní vozidlo:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Funkčnost pískovacího zařízení:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22. Funkčnost vozidlové radiostanice, vlakového zabezpečovače nebo zařízení pro kontrolu bdělosti:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. Funkčnost rychloměrů:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. Funkčnost pomocných strojů:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. Funkčnost zařízení odstraňujícího vliv nečistot jízdni plochy dvojkolí včetně registrace jeho činnosti u vozidel s hmotností menší než 38 t:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26. Funkčnost měničů:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27. Funkčnost zařízení pro mazání okolků:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28. Funkčnost <u>vn</u> uzemňovačů, odpojovačů, sběračů, hlavního vypínače, trakčního transformátoru a j.:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29. Funkčnost vnitřního osvětlení prostoru pro cestující:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. Funkčnost vytápění a větrání prostoru pro cestující:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31. Ovladatelnost dveří, oken a zařízení, jež jsou určena k ovládní:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32. Kontrola madel, stupaček: Kontrola nakládacích plošin pro invalidy:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33. Funkčnost spouštěcího zařízení spalovacího motoru:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34. Funkčnost přístrojů podávajících údaje o činnosti spalovacího motoru:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35. Funkčnost regulačního zařízení okruhů chlazení spalovacího motoru:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36. Funkčnost požární signalizace a protipožárního systému:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. Funkčnost vícenásobného řízení:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. Funkčnost ovládacích mechanismů:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39. Stav podlahy, bočnic a střechy:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41. Funkčnost WC:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42. Funkčnost umývárny:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43. Funkčnost měřicích, kontrolních a signalizačních přístrojů a ochran:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44. Funkčnost elektrické výstroje:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PŘÍLOHA C

	VYHOVUJE		
	ANO	NE	NEK.* /
45. Stav přechodového zařízení pro přechod mezi drážními vozidly:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47. Součinnost samostatného řídicího vozu s hnacím vozidlem:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
48. Stav vodivého spojení mezi kostrou vozidlové skříňe, podvozky a nápravami:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Poznámky:

*/ **NEK.** = Kontrola nebyla prováděna.

Číslování jednotlivých kontrol odpovídá číslování podle přílohy č. 6 k vyhlášce č. 173/1995 Sb. v platném znění

^{1/} Kontrola vážením se provádí u nově vyrobeného vozidla a vozidla po opravě nebo úpravě, mající vliv na změnu nebo rozložení hmotnosti. Při TK se zkontroluje originál dokladu z vážení.

	ANO	NE
Závěr TK: Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Jméno (čitelně), podpis a razítko odpovědného zaměstnance:

Zdroj: (20)

PŘÍLOHA D

Seznam parních lokomotiv, při jejichž činných jízdách se protipožární opatření neaktivují a mají úspěšně vykonanou zkušební jízdu

<i>Označení parní lokomotivy / tendru</i>	<i>Rok výroby</i>	<i>Deponie</i>	<i>Vlastník</i>	<i>% normy</i>
213.901	1954	Brno	Jiří Kotas	40
213.902	1947	Praha-Zlíchov	Výtopna Zlíchov	100
310.072	1899	Plzeň	ČD	67
310.093	1901	České Budějovice	ČD	98
310.0134	1913	Turnov	ČD	50
314.303	1898	Olomouc	ČD	60
354.195	1925	Lužná u Rakovníka	ČD	85
354.7152 / 516.0297	1917	Lužná u Rakovníka	KHKD Praha	90
423.009	1922	Letohrad	ČD	55
423.041	1924	Ostrava	ČD	45
423.094	1928	Lužná u Rakovníka	KHKD Praha	70
423.0145	1937	Račice nad Trotinou	MBŽS	60
433.002	1948	Valašské Meziříčí	NTM Praha	80
434.2186 / 516.024	1917	Praha-Vršovice	ČD	75
464.008	1935	Hradec Králové	ČD	70
464.102	1940	Praha-Libeň	NTM Praha	80
475.101 / 935.0136	1947	Brno	ČD	74
475.111 / 935.0115	1947	Plzeň	IMC Plzeň	80
475.179 / 932.394	1948	Praha-Libeň	ČD	90
477.043	1954	Lužná u Rakovníka	ČD	70
534.0323 / 935.117	1946	Lužná u Rakovníka	ČD	85
534.0432 / 935.1102	1946	Olomouc	ČD	75
555.0153 / 930.2158	1944	Lužná u Rakovníka	KHKD Praha	85

**Souhrnný protokol o protipožárním opatření při jízdě
parní lokomotivy č:**

1	Parní lokomotiva	<input type="checkbox"/> s atestem <input type="checkbox"/> bez atestu
2	Datum zahájení jízdy	
3	Dopravce	
4	Trať	
5	Doprava parní lokomotivy	<input type="checkbox"/> s provozuschopným kotlem bez ohně na roštu <input type="checkbox"/> s provozuschopným kotlem s ohněm na roštu
6	Protipožární opatření	<input type="checkbox"/> se aktivují s využitím HZS SŽDC <input type="checkbox"/> se aktivují bez využití HZS SŽDC <input type="checkbox"/> se neaktivují
7	Obsluha parní lokomotivy	<input type="checkbox"/> lokomotivní četa <input type="checkbox"/> samostatná obsluha parního kotle
8	Způsob zajištění trvalého spojení	<input type="checkbox"/> mobilní telefon <input type="checkbox"/> radiostanice
9	Protokolární prohlídka lokomotivy provedl	JPO HZS: Jméno a příjmení:
10	Zavedení požárního vlaku	<input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne
11	Zavedení speciálního hnacího vozidla	<input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne
12	Zavedení postrku	<input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne

Poznámka:

Při vyplňování protokolu postupujte po řádcích postupně a proveďte zaškrtnutím ve vyznačených bodech.

Jméno a příjmení osoby, která vyplnila protokol:

Datum: Podpis:

PŘÍLOHA F

Vzor objednávky zvláštního vlaku nebo vozu

Evidenční údaje ČD:

Datum přijetí:	
Centrální evidenční číslo:	
Centrální číslo zakázky SAP:	
Datum postoupení k vyřízení:	
Postoupeno k vyřízení komu:	

Objednatel:

1. Obchodní jméno (til., jméno a příjmení):	
2. Sídlo (trvalé bydliště):	
3. Fakturační adresa:	
4. IČO nebo číslo OP:	
5. DIČ:	
6. Společnost zastoupena:	
7. Společnost zapsána u:	
8. Bankovní spojení: banka, sídlo číslo účtu IBAN: BIC:	
9. Kontaktní osoba: tel: fax: email:	

Dodavatel:

1. Obchodní jméno:	České dráhy, a.s.
2. Sídlo:	Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15
3. Fakturační adresa:	České dráhy, a.s., OPT Olomouc,
4. IČO:	70994226
5. DIČ:	CZ 709994226
6. Zastoupené:	
7. Zapsané v:	Obchodním rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 8039
8. Bankovní spojení: banka, sídlo číslo účtu IBAN: BIC:	
9. Kontaktní osoba: tel: fax: email:	

PŘÍLOHA F

A. Objednáváme u Vás závazně jízdu zvláštního vlaku:

Údaje k požadované jízdě zvláštního vlaku:

Datum odjezdu	Požadovaný čas odjezdu	Výchozí stanice	Datum příjezdu	Požadovaný čas příjezdu	Cílová stanice
Trasa:					
Místa zastavení:		Délka pobytu (min.)	Poznámka		
Předpokládaný počet osob:					
Požadovaný typ hnacího vozidla:					
Požadované složení vlaku:					
Požadavky na ostatní služby:					

B. Objednáváme u Vás závazně jízdu zvláštního vozu:

Údaje k požadované jízdě zvláštního vozu:

Datum odjezdu	Požadovaný čas odjezdu	Požadovaný spoj	Výchozí stanice	Cílová stanice
Trasa:				
Předpokládaný počet osob:				
Požadovaná řada vozu:				
Požadavky na ostatní služby:				

Prohlášení: zavazujeme se uhradit smluvní cenu ve výši 100 % za přepravu zvláštním vlakem nejpozději:

- 5 dnů před termínem odjezdu na účet OPT Olomouc ve vnitrostátní dopravě
- ve smluvně sjednaném termínu minimálně však 14 dnů před termínem odjezdu na účet OPT Olomouc v mezinárodní dopravě

Smluvní cena bez DPH:

Cena celkem bez DPH slovy:

Sazba DPH bude stanovena dle zákona

PŘÍLOHA F

Objednatel bere na vědomí, že neuhrazení ceny objednatelem na účet ČD uvedený ve faktuře v termínu splatnosti má za následek, že se ČD nebudou cítit vázáni povinnostmi svůj závazek splnit a neposkytnou plnění, které je předmětem tohoto potvrzení.

Objednatel bere dále na vědomí, že ČD mohou bez sankcí odstoupit od plnění této objednávky v případě mimořádné události, kalamitní nebo jiné situace, která nastala zásahem jiné strany nebo vlivem vyšší moci. Objednatel akceptuje případné odchylky od jízdního řádu, ke kterým může dojít z důvodu provozní nebo mimořádné situace a tyto odchylky bez sankcí vůči ČD akceptuje.

Objednatel se zavazuje během přepravy dodržovat veškeré přepravní a provozní podmínky ČD. Objednatel se zavazuje uhradit veškeré škody, které vzniknou ČD v důsledku jednání osob v tomto vlaku přepravovaných nebo třetích osob, které se budou ve vlaku zdržovat s vědomím objednatele.

Objednatel prohlašuje, že případné spory, které nebudou vyřešeny vzájemnou dohodou, budou projednávány a rozhodovány Českými soudy, přičemž smluvní strany sjednávají příslušnost Obvodního soudu pro Prahu 1, se sídlem Ovocný trh 587/14, Praha 1, PSČ 110 00.

Objednatel:

Datum:

Titl., jméno a příjmení:
(oprávněné osoby jednat jménem objednatele)

Podpis a razítko:

Dodavatel:

Datum:

Titl., jméno a příjmení:
(oprávněné osoby jednat jménem dodavatele)

Podpis a razítko:

Zdroj: (18)

Krajská centra osobní dopavy ČD

Krajská centra osobní dopavy	Telefonický kontakt	E-mailový kontakt
Brno <i>Jihomoravský kraj</i>	+ 420 972 625 607	BNOsek@kcod.cd.cz
České Budějovice <i>Jihočeský kraj</i>	+ 420 972 544 690	CBEsek@kcod.cd.cz
Hradec Králové <i>Královéhradecký kraj</i>	+ 420 972 341 641	HKRsek@kcod.cd.cz
Jihlava <i>Kraj Vysočina</i>	+ 420 972 646 143	JHLzvlprepr@kcod.cd.cz
Karlovy Vary <i>Karlovarský kraj</i>	+ 420 972 442 184	KVRsek@kcod.cd.cz
Liberec <i>Liberecký kraj</i>	+ 420 972 365 024	LBCsek@kcod.cd.cz
Olomouc <i>Olomoucký kraj</i>	+ 420 972 740 521	OLCsek@kcod.cd.cz
Ostrava <i>Moravskoslezský kraj</i>	+ 420 972 762 110	OVAsek@kcod.cd.cz
Pardubice <i>Pardubický kraj</i>	+ 420 972 322 146	PCEsek@kcod.cd.cz
Plzeň <i>Plzeňský kraj</i>	+ 420 972 524 625	PLZsek@kcod.cd.cz
Praha <i>Středočeský kraj + Hl. m. Praha</i>	+ 420 972 241 620	PHAsek@kcod.cd.cz
Ústí nad Labem <i>Ústecký kraj</i>	+ 420 972 422 285	UNLsek@kcod.cd.cz
Zlín <i>Zlínský kraj</i>	+ 420 972 725 485	ZLNsek@kcod.cd.cz

PŘÍLOHA H

Vzor smlouvy na realizaci objednávky zvláštního parního vlaku

Smlouva o zajištění dopravních služeb č. j.

uzavřené dle § 269 odst. 2 Zákona č. 513/1991 Sb., mezi smluvními stranami:

Objednatelem:

Zastoupený

IČ:

DIČ:

Zapsaný (á)

Bankovní spojení:

Banka, sídlo pobočky:

Číslo účtu:

Kód banky:

IBAN:

BIC:

(dále jen objednatel)

a

Dodavatelem:

České dráhy, a.s.

Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 110 15

Zastoupené

IČ: 70994226

DIČ: CZ70994226

zapsané v obchodním rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 8039

zastoupené:

fakturační adresa: České dráhy, a.s.,

Odúčtovna přepravních tržeb, Vídeňská 15, 772 11 Olomouc

bankovní spojení: ČSOB, a.s. Praha

kód banky: 0300

číslo účtu: IBAN CZ 26 0300 1712 8003 0910 0413

BIC: CEKO CZ PP

(dále jen ČD)

PŘÍLOHA H

I. Předmět a termín plnění

Předmětem smlouvy je závazek ČD zabezpečit objednateli jízdu zvláštního vlaku osobní dopravy ve složení:

v trati:

Dne: Na území jsou vykonavatelem plnění závazku jako příslušný dopravce. Jízda se uskuteční dle jízdního řádu, který bude dodatečnou přílohou této smlouvy a bude vypracován provozovatelem dráhy SŽDC, s. o. a následujícími provozovateli drah: (každý za své území samostatně včetně plnění). Z důvodu provozní nebo mimořádné situace může dojít k odchylkám od jízdního řádu, které objednatel bez sankcí akceptuje.

II. Povinnosti ČD

ČD se zavazují k zajištění plnění objednávky po jízdě zvláštního vlaku, kterou obdržely a evidují pod č.j., a to v termínech a rozsahu služeb uvedených v článku I. smlouvy.

III. Cena a platební podmínky

1. Cena předmětu plnění je smluvní, výše ceny je uvedena v příloze č. této smlouvy. Cena je uvedena bez DPH, přeshraniční přeprava osob na území ČR je osvobozena od DPH dle §70 zákona č. 235/2004 Sb., v platném znění.

2. Cena plnění je uhrazena objednatelem na základě faktury, vystavené ČD OPT Olomouc. Se splatností dní ode dne vystavení.

3. Objednatel se zavazuje zaplatit zálohu na poskytované plnění, a to ve výši %, tj. Kč (..... Korun českých) nejpozději 5 dní před vlastní realizací akce, tedy i ve zkráceném termínu, byl-li způsoben pozdním uplatněním, resp. potvrzením objednávky.

4. V případě prodlení jsou ČD oprávněny uplatnit úroky z prodlení ve výši 0,05 % z dlužné částky denně.

IV. Povinnosti objednatele

1. Objednatel se zavazuje během přepravy dodržovat veškeré přepravní podmínky Českých drah a, dbát pokynů zaměstnanců ČD a a zabezpečit dozor. Současně plně odpovídá za osoby nezletilé, které budou v tomto vlaku přepravovány.

2. Objednatel se zavazuje uhradit veškeré škody, které vzniknou ČD v důsledku jednání osob v tomto vlaku přepravovaných nebo třetích osob, které se budou ve vlaku zdržovat s vědomím objednatele.

V. Ostatní ujednání

1. Smlouvu je možno měnit pouze písemně, a to vzestupně číslovanými dodatky.

2. Pokud nebude ze strany objednatele provedena úhrada ve smyslu ustanovení čl. III., odst. 3 této smlouvy, vyhrazují si ČD odmítnout realizovat předmět plnění dle čl. I. této smlouvy.

PŘÍLOHA H

3. K případným změnám některého z údajů uvedených v čl. I. této smlouvy může dojít nejpozději do, a to písemně v souladu s ustanovením odst. 1. tohoto článku. Vyžádají-li si tyto změny zvýšení nákladů, bude předmětem dodatku rovněž změna cenových ujednání.

4. Pokud dojde ke zrušení této smlouvy vzájemnou dohodou po uplynutí data stanoveného v bodě 3 tohoto článku je objednatel povinen uhradit ČD:

- minimální poplatek 800,- Kč + DPH 21 %. Ustanovení bodů 3.a) – 3.d) tohoto článku platí jen pro úsek ČD. Na území platí plně obchodní podmínky a právní řád.

5. ČD mohou bez sankcí odstoupit od plnění této smlouvy v případě mimořádné události, kalamitní nebo jiné situace, která nastala zásahem jiné strany nebo vlivem vyšší moci.

V. Závěrečná ustanovení

1. Tato smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem podpisu poslední smluvní stranou.

2. Smlouva se uzavírá na dobu určitou, doba platnosti končí dnem, ve kterém byly urovnány všechny závazky vzniklé z předmětu smlouvy mezi smluvními stranami.

3. Smlouva se uzavírá v souladu s právním řádem ČR a závazky obou smluvních stran z toho vyplývající se řídí právním řádem České republiky a jemu odpovídajícími závaznými právními předpisy, zejména pak předpisy ČD pro přepravu cestujících a zavazadel. Objednatel, přepravované a třetí osoby zdržující se ve vlaku s vědomím objednatele jsou povinni na území dodržovat platné zákony, předpisy a řídit se pokyny a nařízeními zaměstnanců

4. Obě smluvní strany prohlašují, že případné spory, které nebudou vyřešeny vzájemnou dohodou, budou projednávány a rozhodovány Českými soudy, přičemž smluvní strany sjednávají příslušnost Obvodního soudu pro Prahu 1, se sídlem Ovocný trh 587/14, Praha 1, PSČ 110 00.

5. Smlouva je vyhotovena ve čtyřech stejnopisech, z nichž každá ze smluvních stran obdrží po dvou vyhotoveních.

Objednatel:

Dodavatel (ČD):

(razítko, jméno, podpis)

(razítko, jméno, podpis)

V dne

V dne

Zdroj: (18)

Časový harmonogram objednávky parního vlaku ve vnitrostátní přepravě

Postup při realizaci objednávky zvláštního parního vlaku	Kalendářní měsíc / jednotlivé dny																																	
	Červen 2014															Červenec 2014																		
	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			
Podání objednávky																																		
Zpracování objednávky																																		
Realizace objednávky																																		
První den jízdy																																		
Min. počet dní	2															16															-			
Min. počet dní celkem	30																														-			