

né. Oba směry se však již vyvíjejí současně. V rychlé meziměstské dopravě, ale především na regionálních a příměstských tratích narůstá potřeba ucelených, nejlépe nízkopodlažních, jednotek. V důsledku stále častěji požadovaného hodinového taktu se v osobní dopravě snižuje počet cestujících a dochází tak k ne hospodárnosti provozu použitím zbytečně výkonné lokomotivy nebo samostatných motorových vozů. U ucelených jednotek je často využívána koncepce automatického krajního spřáhla, jenž umožňuje rychlé uspořádání vlakové soupravy v závislosti na potřebě přepravní kapacity. Jednotky mohou být spřaženy za sebou pouze část trasy, poté dojde k rozdělení jednotek a každá pokračuje do jiné cílové stanice (tzv. křídlové vlaky).

Vzhledem k vysokému počtu motorových a elektrických lokomotiv na našich tratích však stále přetrvává také potřeba samostatných řídicích vozů, jenž by umožnily obousměrný provoz souprav sestavených z lokomotiv a vozů klasické stavby. Nasazení většího počtu vozů se ukazuje jako hospodárné v rychlé meziměstské dopravě se silnou přepravní poptávkou. Řídicí vozy v těchto soupravách opět plní důležitou funkci ulehčení manipulace v koncových a úvratových stanicích. V tomto směru jistě stojí za zmínku připravovaný řídicí vůz řady 961, jehož vývojem se zabývá také Pars nova a.s., Šumperk. Záměrem je zhotovení samostatného řídicího vozu, který bude schopen komunikace s elektrickými lokomotivami řady 163 (162), 363 (362) ČD, případně i jinou řadou HKV. K rekonstrukci budou opět využity starší osobní vozy. Představení prototypu je plánováno na konec roku 2008.

Jitka Hamplová,
Pars nova a.s.

Ve Vlašimi otevřeli zrekonstruovanou vlakové a autobusové nádraží. Přestavba původní nádražní budovy v moderní dopravní terminál s toaletami, čekárnou, studovnou a další úpravy stály téměř 45 milionů Kč. Celkem 75 procent nákladů pokryly dotace z Evropské unie, téměř čtyřmi miliony Kč přispěly České dráhy a zbytek zaplatilo město.

(Dopravní noviny, 31. 3.), připravuje kal

Také Dopravní fakulta Jana Pernera jubluje

Vlastislav Mojžíš

Na úvod

V letošním roce si vedle půlstoletého jubilea vydání prvního čísla ekonomicko-technické revue Doprava společně připomínáme také 15. výročí založení Dopravní fakulty Jana Pernera (DFJP) Univerzity Pardubice. To je příležitost ke krátké retrospektivě a k letmému pohledu na současnost i budoucnost fakulty.

Retrospektiva

Fakulta zahájila svoji činnost 1. dubna 1993 na tehdejší Vysoké škole chemicko-technologické (VŠCHT). Důvody vzniku dopravní fakulty byly zejména politické. Vzdělání dopravních odborníků v bývalé České a Slovenské Federativní Republice zabezpečovala jediná celostátní Vysoká škola dopravy a spojů v Žilině. Politický vývoj na Slovensku po roce 1989 směřoval k rozpadu Československa. To vedlo na podzim r. 1990 skupinu pedagogů a vědeckých pracovníků k myšlenkám o potřebě obnovit v České republice vysoké dopravní školství, které tu existovalo do roku 1960. Započaly přípravné práce a byly zjišťovány možnosti jak a kde v ČR realizovat vzdělávací a vědeckovýzkumné činnosti. Během let 1991-1992 členové skupiny navštívili několik vysokých škol a také Federální ministerstvo dopravy, Ústřední ředitelství a některá oblastní ředitelství ČSD a další dopravní instituce k zjištění možností založení dopravní fakulty. Představitelé VŠCHT v Pardubicích spolu se zástupci města Pardubic při jednání s členy skupiny v srpnu 1992 zřetelně deklarovali eminentní zájem takovou fakultu vytvořit. Bezprostředně to potvrdili na Ministerstvu školství, mládeže a tělovýchovy (MŠMT).

K 1. říjnu 1992 byla na tehdejší Fakultě veřejné správy VŠCHT ustavena Katedra dopravy, tvořená třemi pedagogickými pracovníky, jejichž hlavní úlohou bylo připravit založení dopravní fakulty. Návrh na zřízení fakulty schválila Vědecká rada VŠCHT a tak mohly započít věcně a časově náročné práce na zhotovení dokumentace pro akreditační řízení, jakož i na personální obsazení k zabezpečení pedagogické, vědeckovýzkumné, administrativní, technické a jiné činnosti příští fakulty. Návrhy potřebných dokumentů byly mj. také konzultovány s nově vzniklým Ministerstvem dopravy a spojů (MDS) ČR a s členy redakční rady Dopravy. V únoru 1993 na základě rozsáhlé informační kampaně bylo už zaregistrováno na 160 přihlášek do 1. ročníku. Dále do Pardubic přešlo ze Slovenska asi 80 studentů vyšších ročníků i s některými pedagogy. V březnu téhož roku byla potřebná

dokumentace postoupena Akreditační komisi ČR, MŠMT, MDS a Radě vysokých škol. Dne 5. května 1993 schválila komise současně Fakultu dopravní ČVUT v Praze a Dopravní fakultu v Pardubicích s oprávněním pro inženýrské studium. Obě fakulty navázaly vzájemnou spolupráci a na tradice dopravního vysokého školství, které v letech 1953-1960 představovala Vysoká škola železniční. Dopravní fakulta Jana Pernera (DFJP) byla hned od počátku pojmenována po významném staviteli železniční tratě Olomouc – Praha, který po tragické události 10. září 1845 v Pardubicích zemřel. Současně se vznikem DFJP byly zřízeny dvě katedry; jejich počet se ještě na konci roku 1993 rozšířil o další dvě.

V akademickém roce 1993/94 se studium rozběhlo naplno jak v Pardubicích, tak i na dislokovaném pracovišti v České Třebové a Vzdělávacím a informačním pracovišti DFJP v Praze. Prvními absolventy fakulty v roce 1994 bylo devět studentů, kteří přešli z Vojenské fakulty Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině. V únoru 1995 získala DFJP akreditaci pro doktorské studium a tři roky poté také právo habilitačního a profesorského řízení. Tím fakulta dosáhla všechna oprávnění, která může mít. Na DFJP se dosud habilitovalo 19 docentů a jmenovacím řízením úspěšně prošlo 9 nových profesorů.

Za dobu existence DFJP na ni úspěšně ukončilo svá studia celkem 2 332 studentů, z toho 616 v bakalářském, 1 634 v magisterském a 82 v doktorském studiu.

Během patnáctileté historie se také uskutečnila cca sto vědeckých akcí s mezinárodní účastí, mj. 4 celofakultní mezinárodní vědecké konference.

Současnost

Fakulta má dnes čilé styky se zahraničními partnery v řadě zemí, zejména v SRN, je zapojena do excelentního výzkumu EURNEX, řeší se projekty základního výzkumu v Grantové agentuře České republiky a aplikovaného výzkumu v rámci Národního programu výzkumu, a také institucionálního záměru MŠMT. Pracovníci fakulty se aktivně podílejí na spolupráci s dalšími našimi univerzitními pracovišti a mnoha institucemi v rezortu dopravy. Tč. rovněž připravují několik návrhů projektů v 7. rámcovém programu výzkumu Evropské unie. Na fakultě pracuje tč. 142 pracovníků, z toho 112 pedagogů.

Přehled studijních programů, studijních oborů a zaměření v akademickém roce 2007/08 je v tabulce 1, počty studentů podle druhu a formy studia jsou uvedeny v tabulce 2.

Druh studia / studijní program	Studijní obor	Studijní zaměření	
Bakalářské studium / Dopravní technologie a spoje	Dopravní management, marketing a logistika		
	Management, marketing a logistika ve spojích		
	Technologie a řízení dopravy	Technologie a řízení dopravních systémů Logistické technologie	
	Aplikovaná informatika v dopravě		
	Dopravní prostředky	Silniční vozidla Kolejová vozidla	
	Dopravní infrastruktura	Dopravní cesta Elektrotechnická zařízení v dopravě	
	Provozní spolehlivost dopravních prostředků a infrastruktury	Provozní spolehlivost dopravních prostředků Provozní spolehlivost dopravní infrastruktury Ochrana životního prostředí v dopravě	
	Navazující magisterské studium / Dopravní inženýrství a spoje	Dopravní management, marketing a logistika	
		Technologie a řízení dopravy	
		Aplikovaná informatika v dopravě	
Dopravní prostředky		Silniční vozidla Kolejová vozidla	
Dopravní infrastruktura		Dopravní cesta Elektronická zařízení v dopravě	
Provozní spolehlivost dopravních prostředků a infrastruktury		Provozní spolehlivost dopravních prostředků Provozní spolehlivost dopravní infrastruktury Ochrana životního prostředí v dopravě	
Doktorský studijní program / Technika a technologie v dopravě a spojích		Technologie a management v dopravě a telekomunikacích	
		Dopravní prostředky a infrastruktura	

Tab. 1: Přehled studijních programů, studijních oborů a zaměření dle druhu studia

Druh studia	Celkem studentů	Prezenční studium	Kombinované studium
bakalářské	1 432	950	482
magisterské	494	282	212
doktorské	158	20	138
Celkem	2 084	1 252	832

Tab. 2: Počty studentů v akademickém roce 2007 / 08

Podrobnější informace o DFJP jsou na stránkách www.upce.cz

Perspektivy

Význam dopravy v globalizovaném světě stále narůstá. Výrazně se zvyšuje přeprava osob a věcí, rostou požadavky na kvalitu v dopravě. To vyvolává potřebu další optimalizace technologie a managementu v dopravních a logistických systémech na bázi inteligentní informatiky a telematiky, dokonalejší a spolehlivější dopravní pro-

středky s menší energetickou náročností a příznivější k životnímu prostředí, kvalitnější dopravní infrastrukturu pro vyšší rychlosti vybavenou s elektronickými prostředky ke zvýšení bezpečnosti dopravy. To nelze realizovat bez vysoce kvalifikovaných, vysokoškolsky vzdělaných lidí. Z tohoto pohledu má DFJP Univerzity Pardubice i v dalších letech dobrou perspektivu.

Na závěr

Po celou dobu dosavadní patnáctileté existence DFJP byl jubilující časopis Doprava tím periodikem, které významnou měrou dále rozšiřovalo odborné poznání jak studentů, tak i pedagogů. A naopak, pracovníci fakulty aktivně působili v redakční radě Dopravy. Byla to vzájemně prospěšná symbióza, která - věřme - bude pokračovat ■

prof. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc.,
spoluzakládající člen Dopravní fakulty
Jana Pernera Univerzity Pardubice,
člen redakční rady Dopravy

Bohemia Express

V sobotu 19. ledna dorazil z Německa do České republiky jubilejní, 1 000. nákladní expresní vlak Bohemia Express. Provozovatelé, společnost Bohemiakombi a její německý partner Kombiverkehr, v něm na speciálních kapsových železničních vozech z Hamburku do Lovosic přivezli 34 ložných jednotek - silničních návěsů, výměnných nástaveb a tankových kontejnerů. Jen jubilejní vlak podle jednatele společnosti Bohemiakombi Vladimíra Fišera ušetřil silniční spojení mezi oběma zeměmi o 26 jízdních plně naloženého kamionu. Od zahájení provozu by bez vlaků Bohemia Express silnice mezi Lovosicemi a hranicí se SRN zatížilo celkem 19 912 jízdních kamionů.

Pravidelná linka kombinované dopravy Bohemia Express je mezi Lovosicemi a německým Porúřím v provozu od října roku 2005, mezi Lovosicemi a Hamburkem od června roku 2006. Provoz vlaků na českém území zajišťuje národní železniční dopravce ČD Cargo. Jako na prvních linkách kombinované dopravy na českých tratích na nich lze po železnici přepravovat i celé silniční návěsy v tzv. kapsových vozech.

Nová technologie přepravy v kombinaci silnice - železnice je v České republice zatím stále ještě v plenkách. Podle Vladimíra Fišera má však jasnou budoucnost. Svědčí o tom například loňská prudká dynamika růstu přeprav: ve srovnání s rokem 2006 se loni počet přepravených silničních souprav na vlacích Bohemia Express zdvojnásobil. Její perspektivy potvrzují i zahraniční zkušenosti. Německý partner projektu, společnost Kombiverkehr z Frankfurtu nad Mohanem, loni poprvé v historii přesáhl magickou hranici ročního ekvivalentu jednoho milionu kamionů přepravených po železnici. Linky Bohemia Express nahrazují kdysi oblíbené vlaky Ro-La, kterými se až do roku 2004 na vlacích z Lovosic do Drážďan přepravovaly celé silniční soupravy, které doprovázeli řidiči v lehátkových vozech. Doprovázená kombinovaná doprava však není příliš hospodárná, takže stát musel linku trvale velmi vydatně dotovat.

(Dopravní noviny, 31.3.), připravuje kal