

Železničář

3. ÚNORA 2022 | ROČNÍK 29 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



2

Z OBSAHU

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S náměstkem generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiřím Ješetou
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**
Flotila hnacích vozidel ČD nyní prochází významnou proměnou. Jaké lokomotivy si dopravce pořídil?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
VUZ hodlá rozšířit oblast působnosti, kapacitu a přilákat nové odborníky.
- 22–23 **Provoz a technika**
Do přístavu v Děčíně dorazila loď Bohemia společnosti EVD naplněná černým uhlím z daleké Austrálie.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Chtěl se stát strojvedoucím, nakonec Boris Kogut začal fotit vlaky metra.
- 27 **Zahraničí**
Síť železnic ve Vídni, Dolním Rakousku a Burgenlandsku čeká modernizace.
- 28–29 **Recenze**
Které zajímavé tituly s železniční tematikou se objevily v knihkupectví?
- 30–32 **Historie**
Motorové lokomotivy T 458.1 letos slaví 60 let provozu. A některé jezdí dodnes.
- 33–37 **Cestopis**
Na sklonku roku jsme se vydali na zámek Žleby, oblíbené lokace filmařů. Využili jsme lokálku z Čáslavi do Třemošnice.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Západní expresy z Chebu do Prahy již plně ovládly nové jednotky InterJet. Modernizované vozy z původního řazení postupně nacházejí uplatnění na dalších spojkách, a pomáhají tak plnit cíle Strategie 2030.

OSOBNOSTI ŽELEZNIČNÍHO SVĚTA

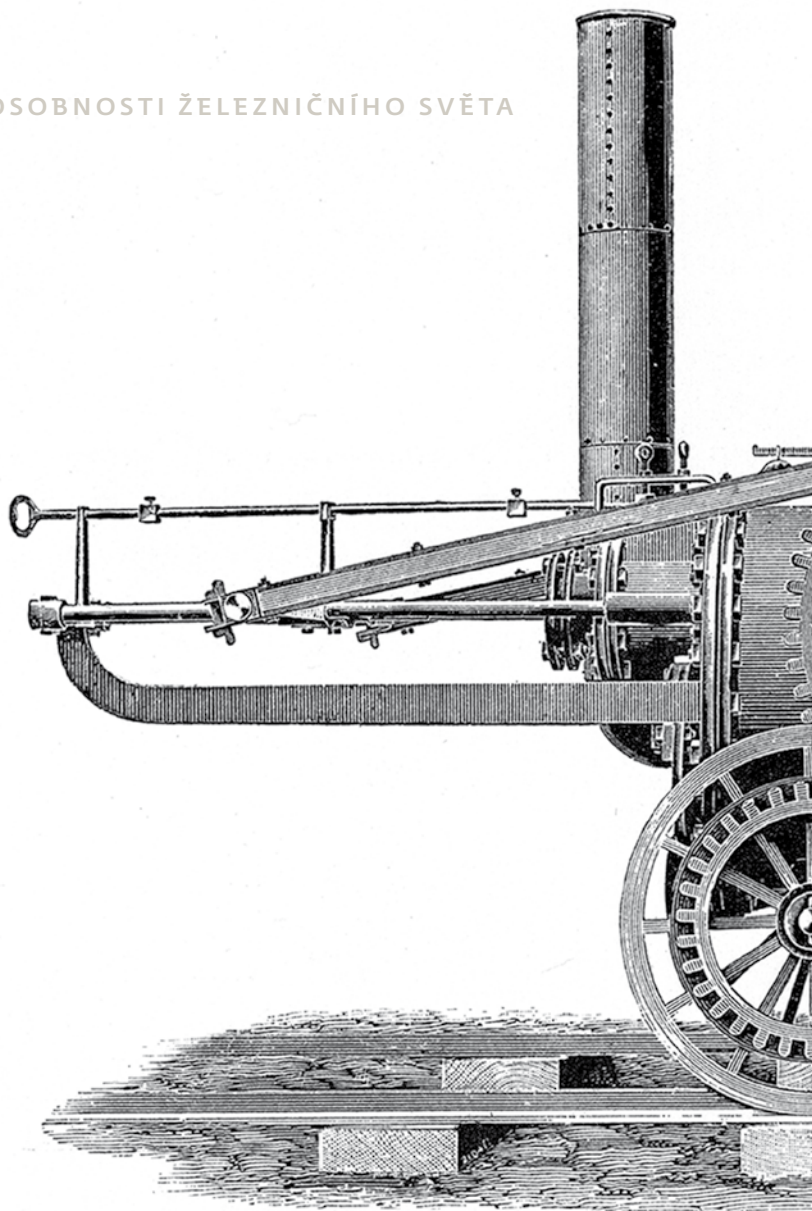


Foto: archiv redakce, Wikipedia

Richard Trevithick

Jeho jméno je spojeno s vynálezem první parní lokomotivy na světě v roce 1804. Stal se vizionářem s obrovským talentem, přesto jeho stroje nenašly komerční využití.

Konstruktor a železniční inženýr Richard Trevithick se narodil v roce 1771 v anglické vesnici Illogan v západním Cornwallu. Vyrůstal v tamních dolech, kde jeho otec pracoval jako důlní mistr, a od dětství byl v kontaktu s parními stroji. Právě tady zahájil svoji kariéru úspěšného vynálezce – vymyslel a zprovoznil vysokotlaký parní stroj. Do té doby se používal pouze nízkotlaký pohon od Thomase Newcoma, který zdokonalil James Watt a Matthew Boulton.

* Narození	13. dubna 1771
† Úmrtí	22. dubna 1833
🌐 Národnost	Anglická
👤 Povolání	objevitel, vynálezce, konstruktér, železniční a báňský inženýr



Petr Vondráček

Ředitel odboru obchodu
osobní dopravy

Vážení čtenáři,

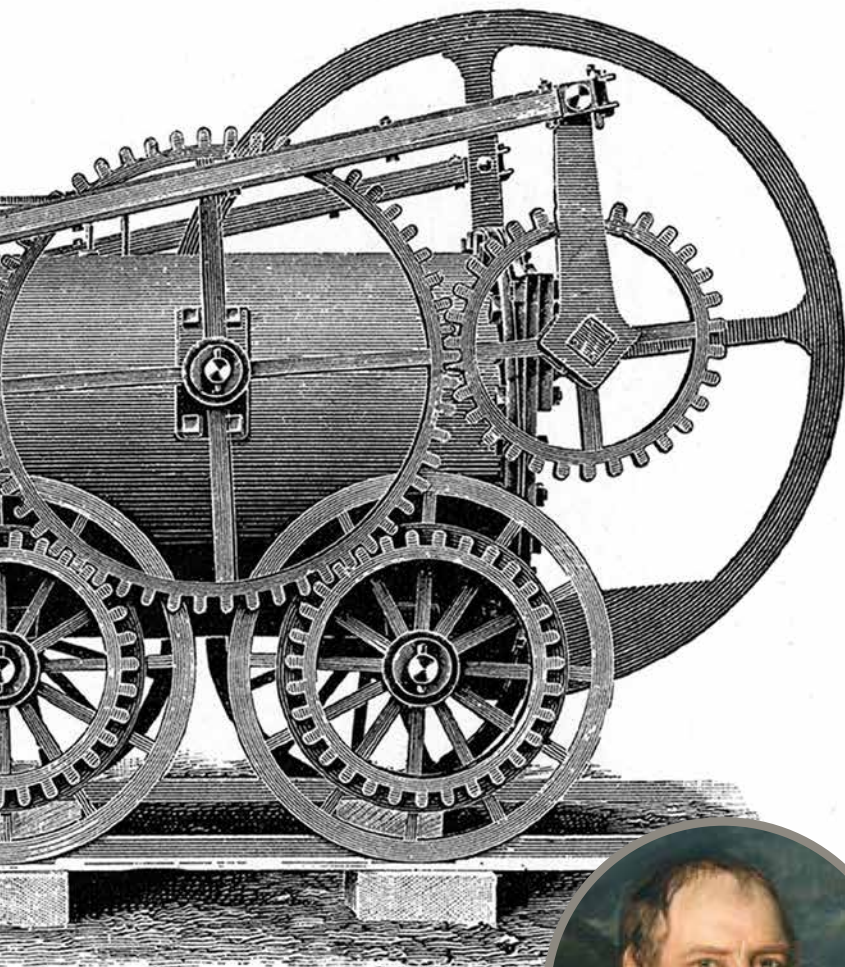
na přelomu roku jsme zahájili provoz zcela nových a dlouho očekávaných souprav InterJet na dvou linkách dálkové dopravy z Prahy do Chebu přes Ústí nad Labem i Plzeň, které znamenají výrazný kvalitativní posun na těchto linkách. Tím ale rozhodně nekončíme. V těchto dnech se naplno rozběhne výroba dvaceti devítivozových netrakových jednotek ComfortJet určených pro linky z Prahy do Hamburku, Vídně a Grazu nebo Bratislavy a Budapešti. Jedná se o velmi náročnou, ale zásadní investici, která zcela změní standardy cestování v rámci vnitrostátní i mezinárodní dopravy na těchto linkách. Klíčové rozhodnutí bude v nejbližší době učiněno i v případě obnovy elektrických lokomotiv pro dálkovou dopravu.

Stejně tak postupně obnovujeme naši flotilu vozidel pro regionální dopravu nasazováním například jednotek RegioPanter a připravujeme další nákupy desítek moderních nízkopodlažních jednotek včetně jednotek s alternativním pohonem.

Všechny tyto investice jsou zcela nezbytné pro udržení stávajících cestujících, z atraktivnější dopravy pro ty, kteří doposud vlaky nevyužívají, i pro zajištění dostatečných kapacit souvisejících s očekávaným růstem počtu cestujících v dalších letech. Z technického hlediska obnova vozidel souvisí i s připraveností na výhradní provoz s ETCS v České republice nebo provozu na budoucích vysokorychlostních tratích nejen u nás, ale i v zahraničí. Rychlost obměny vozidel však bude záviset i na požadavcích a finančních možnostech objednavatelů dálkové a regionální dopravy, kteří v rámci zajištění dopravní obslužnosti tuto dopravu objednávají.

I v letošním roce nás čeká obhajoba některých linek v dálkové a regionální dopravě provozovaných na základě smluv s ministerstvem dopravy nebo kraji. Jsme připraveni ve všech případech pro objednatele zpracovat nabídky, které beze zbytku pokryjí jejich požadavky, a jednat o podmínkách, které budou pro obě strany výhodné.

Samozřejmě budeme pokračovat ve zkvalitňování našich služeb, a to nejen díky postupnému nasazování nových moderních vozidel, ale i zlepšováním a rozšiřováním palubních a doplňkových služeb. V posledních dvou letech se kvůli koronaviru a souvisejícím opatřením realizace některých projektů v této oblasti zpomalila nebo musela být zcela odložena, ale nyní již vše běží naplno. Naši zákazníci tak budou moci například nově využít bezhotovostních plateb při nákupu občerstvení v rámci služby ČD Minibar, jak je tomu již nyní standardem u cateringových služeb ČD Restaurant poskytovaných v restauračních vozech a bistrech nebo u služby ČD Snack v jednotkách InterPanter. Chystáme také možnost objednávkou občerstvení z jídelního vozu nebo bistra s donáškou na místo předem již při nákupu rezervace online, online rezervační systém pro půjčkovnu kol ČD Bike nebo rozšíření služby Zásilkovna. Se všemi novinkami vás budeme jako vždy detailně seznamovat v pravý čas na stránkách našeho měsíčníku Železničář a prostřednictvím našich dalších komunikačních kanálů.

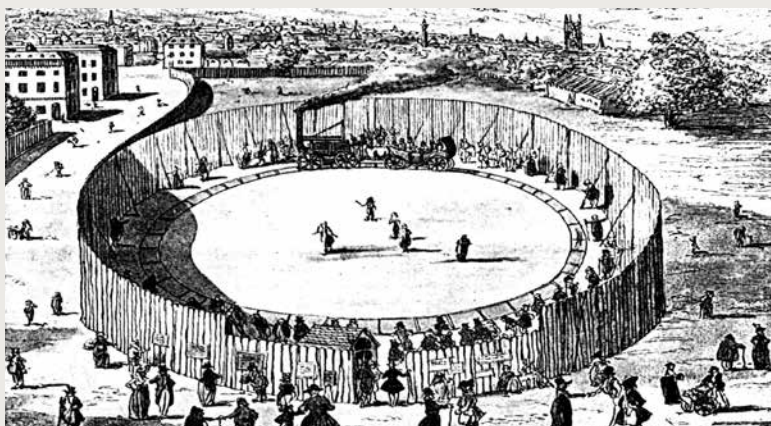


Po úspěšných pokusech s modely a aplikací na nepohyblivých strojích v dolech zkonstruoval Trevithick v roce 1801 první parní stroj schopný samostatného pohybu. Pojmenoval ho Bafající ďábel a úspěšně otestoval v Camborne v Cornwallu. V roce 1802 si nechal vysokotlaký parní stroj patentovat.

Roku 1804 dokončil první lokomotivu. Jeho patron a majitel patentů, rudný magnát Samuel Homfray uzavřel sázku s konkurentem Richardem Crawshayem, že Trevithickův stroj odveze 10 tun železné rudy po 16 km dlouhé trati

Penydarrenu do Abercynononu. To se podařilo a mašina přepravila náklad, pět vagonů a sedmdesát lidí průměrnou rychlostí 8 km/h.

Trevithick zemřel v hotelu Bull v Dartfordu roku 1833. Pohřben byl v neoznačeném hrobě. Jeho památku připomíná socha před cambornskou knihovnou s jedním z jeho modelů.



Další přejezdy jsou lépe chráněny

Správa železnic loni zmodernizovala 186 železničních přejezdů, na 108 z nich se zároveň zvýšila úroveň jejich zabezpečení. Trend zvyšování bezpečnosti je patrný i ze statistik mimořádných událostí. Při střetech na přejezdech loni přišlo o život o 12 lidí méně než v předchozím roce. Rok 2021 znamenal i konec přejezdů na silnicích 1. třídy, které dosud byly chráněny jen výstražnými křížmi. Poslední takový prošel rekonstrukcí spojenou se zvýšením stupně zabezpečení na trati z Čáslavi do Třemošnice. Počet přejezdů nově vybavených zabezpečovacími zařízeními se loni podařilo v porovnání s předchozím rokem bezmála zdvojnásobit. V případě 28 přejezdů šlo přitom o křížení železnice s pozemní komunikací zabezpečené původně výstražnými křížmi. Takových ubylo v rámci loňských stavebních akcí šest desítek. Celkem 38 přejezdů bylo osazeno světelnou a zvukovou signalizací. Řada dalších prošla obnovou technologické, případně stavební části. Na jejich modernizaci Správa železnic celkem vynaložila více než 1,9 miliardy korun.



Lidé mohou využít Turistickou jízdenku JESENÍKY

Díky společné aktivitě Euroregionu Praděd, Moravskoslezského kraje, Olomouckého kraje, Koordinátora ODIS, KIDSOK a dopravců včetně Českých drah si cestující mohou od 1. 1. 2022 zakoupit Turistickou jízdenku JESENÍKY celoročně. Cílem je podpořit turistiku a využití prostředků veřejné dopravy. Zájemci ji mohou pořídit jako jízdenku pro jednu osobu za 100 Kč nebo jako skupinovou jízdenku až pro pět osob za 250 Kč. Není omezena věkem nebo využitím určitý den v týdnu, je však vázána na platnost pouze v daném dni, kdy byla zakoupena. Každá osoba cestující na turistickou jízdenku JESENÍKY s sebou může bezplatně přepravovat jednoho psa, na skupinovou jízdenku lze přepravovat maximálně dva psy jednoho majitele (s výjimkou ve vlacích dopravce ČD, kde je možné přepravovat pouze jednoho psa). Turistická jízdenka JESENÍKY platí u všech vybraných dopravců v 33 zónách na území Moravskoslezského kraje a ve 25 zónách na území Olomouckého kraje. Více informací naleznete na stránkách www.kodis.cz nebo www.idsok.cz.



Projekt Pohled z vlaku přilákal miliony fanoušků

České dráhy obdržely Ocenění za Nejsledovanější digitální projekt v dopravě v roce 2021. Rekordních 30 milionů zhlédnutí a více než 100 tisíc odběratelů dokázal zaujmout obsah online platformy Pohled z vlaku, kterou pro ČD v roce 2015 vyvinula a provozuje agentura Dialog Media. Rekordních výsledků nejen v českém, ale i evropském kontextu se podařilo dosáhnout bez jediné koruny vložené do propagace. Pohled z vlaku nabízí videa ze zajímavých českých tratí, zaznamenaných současně z několika kamer. Se sledováním záznamu trati vidí návštěvník portálu Pohled z vlaku v reálném čase zastávky, návštěva a zajímavosti na každé zdokumentované trati. Kromě toho poskytuje platforma další řadu informací, jako je komentář strojvedoucího nebo tipy na zajímavé výlety. Dosud bylo v rámci projektu Pohled z vlaku natočeno 147 videí, jejichž sledovanost překročila 30 milionů zhlédnutí. Novinky portálu pravidelně odeberá 101 tisíc lidí. Ocenění převzal náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.



Text: Josef Holek, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, JPServis, VUZ, Wikipedia, archiv Antonína Felbera

ČD podají nabídky v Plzeňském kraji

Plzeňský kraj oslovil pět železničních dopravců, kteří projevíli zájem zajišťovat regionální osobní dopravu ve dvou oblastech regionu, a vyzval je k předložení nabídek. Požadavky na vozidla a kvalitu jsou oproti předchozímu zrušenému výběru mírně upravené. Dopravci mají i možnost podat alternativní nabídky. České dráhy nabídky připravují a podají je. V souboru Plzeňsko jsou zahrnuty tratě Planá – Tachov, Rokycany – Nezvěstice, Nýřany – Heřmanova Huť, Plzeň – Radnice, Plzeň – Bezdružice, Plzeň – Žihle a Klatovy – Železná Ruda. Do celku Český les patří tratě Tachov – Domažlice a Poběžovice – Staňkov – Holýšov. V Českém lese najedou vlaky zhruba 470 000 km ročně, v oblasti Plzeňska zhruba 1,1 milionu km. Celkem by tak měl nový dopravce nebo dopravci obsloužit asi čtvrtinu dopravního výkonu osobních vlaků, který kraj ročně objednává. Novinky by měly nastat v prosinci 2023.



Do jižních Čech míří nové Pantery

Cestujícím v Jihočeském kraji bude sloužit více elektrických jednotek řady 650.2, známých pod obchodním názvem RegioPanter. První dvě soupravy z desetikusové dodávky si už odbyly technicko-bezpečnostní zkoušky ve Zkušebním centru Výzkumného Ústavu Železničního u Cerhenic a do provozu by měly vyjet ještě během února, po zaškolení personálu. Další vlaky mají postupně najíždět až do léta. Vždy půjde o dvouvozové jednotky vybavené klimatizací, zásuvkami, wi-fi a dalšími moderními prvky výbavy. ČD nejnovější jednotky nasadí na linku z Českých Budějovic do Strakonice, později by měly vyjet i do Písku, Jindřichova Hradce a Tábora. Navíc na trase do Tábora se cestující poprvé, v rámci jihočeské regionální osobní dopravy, svezou rychlostí 160 km/h. Pantery na jihu Čech doplní čtveřici již dříve zakoupených obdobných souprav, která je v provozu na trati do Českých Velenic, Strakonice, Horního Dvořiště a lze se s nimi setkat ve zkušebním provozu i na populární turistické trati Rybník – Lipno nad Vltavou. Díky novým vlakům bude pro školáky možné posílit i spoj Os 2154 z Českých Velenic do Českých Budějovic.



Kilometrická banka skončí

V nabídce ČD končí Kilometrická banka (KMB). Sešitky z prodeje zmizí 14. dubna, platné nicméně budou zhruba do poloviny prosince letošního roku. Chytné ukončení prodeje vychází z klesajícího zájmu o tuto nabídku a Strategie 2030, která počítá s rozšiřováním prodeje a nabídek v digitální formě. Důvodem přechodu na digitální odbavení je současně i úspora nákladů. Užívání KMB vytlačuje především nabídku vázaných a flexi zvýhodněných jízdenek, v regionální dopravě také nabídky Integrovaných dopravních systémů. ČD chystají uvedení novinky v oblasti přenosných dokladů, které budou prodejné v online prostředí ČD. Podrobnosti k této nabídce zveřejní před jejím spuštěním, předpokládaný termín je ve druhé polovině letošního roku.



PONT na nádraží v Hradci Králové září novotou

Zrekonstruovanou pobočku prodejny PONT to go otevřeli začátkem ledna na hlavním nádraží v Hradci Králové zástupci provozující společnosti JPServis. Filiálka zde již fungovala od roku 2005, ale s rostoucími potřebami zákazníků se přistoupilo k její kompletní modernizaci, podobně jako u dalších prodejen této sítě. V tomto případě náklady činily více než čtyři miliony korun. Nešlo však jen o vizuální změnu obchodu. Rozšířena zde byla nabídka čerstvých produktů, jako jsou například kompletované sendviče a další občerstvení. Nově provozovna nabízí prostor k příjemnému posezení. Prodejen PONT je v celé ČR přes třicet a cestující je najdou v podstatě na všech důležitých vlakových nádražích. Provozovány jsou již od roku 1995 a jejich úkolem je postupně zvyšování kultury v rámci cestování veřejnou dopravou u nás. Provozovatel bude s modernizací prodejen dále pokračovat. V plánu je rekonstrukce prodejny v Olomouci nebo Ústřední vojenské nemocnici v Praze.



Zásilku si nově vyzvednete i u Českých drah

Zásilkovna rozšiřuje svou síť výdejních míst o nové partnery. Nově si mohou zákazníci vyzvednout své zásilky na výdejních místech v obchodních prostorech Českých drah ve vybraných železničních stanicích. Počet se ale bude dále navyšovat. Lidé tak mají nyní možnost vyzvedávat si své objednané zásilky pohodlně přímo na nádraží, například při cestě ze zaměstnání či školy. ČD věří, že rozšíření služeb o síť poboček Zásilkovny ve stanicích přispěje k atraktivnější cestování veřejnou dopravou. Zákazníci oceňují i to, že si zásilku mohou vyzvednout podle svých časových možností, nemusí stát ve frontách a vše trvá několik desítek vteřin. Pobočky Zásilkovny na nádražích najdou cestující nejčastěji na pokladnách a v úschovných zavazadel Českých drah nebo v prostorách využívaných během roku mimo jiné také pro službu ČD Bike. Aktuálně jsou výdejní místa na 19 nádražích.



VUZ Slovakia navázala spolupráci s Žilinskou univerzitou

Žilinská univerzita v Žilině uzavřela 21. ledna dohodu o dlouhodobé spolupráci se společností VUZ Slovakia. Tímto krokem je jednoznačně deklarována pokračující expanze Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) na slovenský trh. Mezi stěžejní cíle VUZ Slovakia patří podle jednatele této společnosti Ondřeje Fanty rozvíjení dlouhodobé strategie Výzkumného Ústavu Železničního a uzavření dohody je logickým krokem, jak tohoto cíle dosáhnout. Žilinská univerzita je moderní univerzitou s více než 65letou historií, která je svým odborným profilem a zaměřením jedinečnou univerzitou na Slovensku. Významné výzkumné a zahraniční aktivity této univerzity tak skvěle zapadají do činnosti VUZ. „Dohoda umožňuje dlouhodobě spolupracovat nejenom v oblasti vědy a výzkumu, ale také na konkrétních projektech, jako je problematika certifikace subjektů nebo organizací zodpovědných za údržbu železničních vozidel nebo plnicích externí funkce údržby,“ říká Miroslav Klich, jednatel a výkonný ředitel VUZ Slovakia.



Výkonným ředitelem spolku Zelená železnice je Antonín Felber

Valná hromada spolku Zelená železnice potvrdila na pozici výkonného ředitele Antonína Felbera. Jeho nominaci předložilo a schválilo předsednictvo spolku. Jeho úkolem bude naplňovat definované cíle spolku, kterými je koordinovaný rozvoj bezemisní železniční dopravy tak, aby lidem zajistila kvalitní mobilitu a zároveň aby investice do vývoje, výroby vozidel, ale také do budování související infrastruktury byly efektivní a pro dopravce i objednatele finančně dostupné. Přestože je dnes Zelená dohoda (Green Deal) vnímána kontroverzně, vidí ji Felber jako příležitost pro obyvatelstvo i ekonomiku ČR a celou EU. Naplnění dohody je náročná úloha pro železniční dopravce, manažera infrastruktury, výrobce kolejových vozidel a energetické společnosti. Transformace železniční dopravy na nízkemisní či bezemisní bude vyžadovat zapojení všech rolí v dopravě a průmyslu, akademického a výzkumného sektoru a velkou podporu státu a EU. Na konci této transformace musí železniční doprava vyjít jako konkurenceschopná, ekologická a atraktivní služba.



České dráhy si chtějí koupit dopravce VydosBus

Příprava nákupu autobusového dopravce VydosBus Českými drahami významně pokročila. Nyní probíhá due diligence, tedy prověření toho, jak je na tom společnost z pohledu ekonomiky, práva, daní, smluvních závazků a dalších ukazatelů. Běží i jednání o kupní ceně. Poté budou ČD žádat o souhlas dozorcí radu a řídicí výbor. Nákup VydosBusu dává provozně i ekonomicky smysl, velmi dobrá je i návratnost investice. Pokud vše dopadne podle plánu, do několika měsíců České dráhy nákup potvrdí, uzavřou převodní dokumentaci a stanou se vlastníky společnosti. Za náhradní autobusovou dopravu při výlukách ČD ročně platí zhruba 800 až 900 milionů korun, podle počtu a rozsahu výluk v daném roce. Nová autobusová společnost Českých drah začne nejdříve působit hlavně na Moravě, ale v budoucnu národní dopravce počítá s rozšířením do celé republiky. VydosBus vlastní flotilu asi stovky autobusů, ale přišel o některé závazky, a proto se ocitl na trhu.





Interjety nabízejí komfort 21. století

Rok 2021 už nebyl, v porovnání s rokem předchozím, spojený s tak vysokým počtem nepříjemných překvapení nachystaných pandemií Covid-19. Do vlaků Českých drah se pomalu, ale jistě vraceli cestující. Firma však neztratila investiční apetit. Stále nakupuje novou techniku, anebo modernizuje tu stávající. Na konci roku například vyjely soupravy InterJet. Uplynulý rok zhodnotil a další plány nastínil Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

Josef Holek | Foto: Michal Málek

Jak velký měla pandemie dopad na obsazenost vlaků ČD v loňském roce?

Vliv je neustále významný. Pohybujeme se aktuálně v průměru na 70 až 75 procentech obvyklého počtu cestujících před pandemií. Největší propad evidujeme v mezinárodní dopravě, kde se pohy-

bujeme jen mezi 30 a 35 procenty. Naopak nejmenší jsou v regionální a příměstské dopravě. V tomto případě je průměrný počet cestujících na 85 až 90 procentech v porovnání s rokem 2019. Podívám-li se do absolutních čísel, tak ročně v našich vlacích ubylo zhruba 60 milionů cestujících. Za rok 2021 jsme přepravili zhruba 120 milionů cestujících

cích namísto obvyklých cca 180 mil. cestujících ročně v letech před pandemií.

Jaké zkušenosti si ČD přinesly z roku 2020?

Podnikatelský plán na rok 2021 jsme již postavili tak, že budeme mít z důvodu pandemie nižší výnosy z tržeb od cestujících. Bylo nám jasné, že pandemie neskončí za pár týdnů a že návrat cestujících potrvá dlouhou dobu. Podle toho jsme plánovali i náklady tak, abychom se co nejlépe vešli do plánovaných výnosů. Nastartovali jsme současně desítky významných opatření na snížení nejen osobních nákladů, ale i na zvýšení výnosů. Jejich pravidelné řízení a monitoring prováděla nově zřízená Ekonomicko-inovativní rada. Finální čísla za rok 2021 plánujeme zveřejnit v dubnu, kdy budeme mít i auditované uzávěrky.

Jakým směrem se vyvíjí, kvůli covidu, spolupráce se zahraničními partnery?

Provoz mezinárodních vlaků na dálkových linkách běží bez větších omezení. Pokud jsou aktuálně nastavena opatření, pak je na obou stranách hranice dodržujeme. Nejsme ve stavu, ve kterém jsme byli v roce 2020, kdy byly i uzavřené hranice a mezinárodní vlaky byly i rušeny. Ano, mezinárodní přeprava je v hraničních úsecích na nižších číslech, ale i mezinárodní vlaky současně plní význam-

nou roli ve vnitrostátní dopravní obslužnosti. Významné změny v mezinárodní dopravě s našimi zahraničními partnery v nejbližší době neplánujeme.

Obdrželi jste od státu kompenzace a můžete říci kolik?

Ano. Částečnou kompenzaci za ztrátu způsobenou pandemií v dálkové dopravě jsme dostali, a to za první vlnu v roce 2020. Kompenzace formou dotace byla poskytnuta všem dopravcům podnikajícím v komerční a závazkové dálkové dopravě, a to pouze za období 12. 3. 2020 až 30. 6. 2020. V součtu jde u ČD o kompenzaci ztrát ve výši zhruba 560 milionů korun. Skutečný dopad pandemie na ČD byl však jen v roce 2020 zhruba čtyři miliardy korun. Další výpomoc dopravcům a krajům stát podle aktuálních informací bohužel neplánuje, a to ani za druhé pololetí 2020, ani za rok 2021.

Rozhovor děláme mezi Prahou a Plzní, v soupravě InterJet. Můžete shrnout první zkušenosti s provozem?

Jsou velmi dobré. Zákazníci jsou spokojení. Nabízíme nejvyšší komfort 21. století. InterJet je tlakotěsná souprava s nejmodernějšími prvky výbavy. Ano, některé drobné závady řešíme, to je u každého nového vlaku obvyklé, jezdíme ale bez větších potíží na obou ramenech z Prahy do Chebu, tedy jak přes Plzeň, tak i přes Ústí nad Labem a Karlovy Vary.

Podobně mohu mluvit i o RegioPanterech. Loni jsme jich v Plzeňském a Karlovarském kraji nasadili do provozu celkem patnáct. Jsou spolehlivé, komfortní a rychlé, nejsou s nimi téměř žádné provozní problémy. Letos vyjede dalších deset RegioPanterů do Jihočeského kraje. Nasazovat je budeme postupně v první polovině tohoto roku.

Jak ale obstály RegioPantery na Lipence, tedy trati spojující jihočeský Rybník s Lipnem nad Vltavou?

Dobře. Jednotka ve zkušebním provozu potvrzuje, že je i na tuto trať vhodná, byť je sklonově i směrově náročná. Pantery jsou moderní vlaky, mají vysoký výkon a komfort. Pro Lipenku, respektive pro linku z Českých Budějovic přes Rybník do Horního Dvořiště a Lipna, pořizujeme ve spolupráci s Jihočeským krajem pět nových jednotek. Už nyní s krajem jejich nasazení od roku 2024 projednáváme, zpracováváme nabídku a kalkulace. V Jihočeském kraji již dnes jezdí čtyři RegioPantery, dalších deset pro linky z Č. Budějovic do Strakonice, Písku, J. Hradce a Tábora najede letos a pět plánujeme pro uvedené tratě 195 a 196. To je dohromady devatenáct jednotek. Později po elektrifikaci tratě Veselí nad Lužnicí – České Velenice bude ještě nutné pořídit elektrické jednotky také pro tuto trať, odhadem dalších pět kusů a zhruba pro rok 2028.

Co ČD hodlají nasadit na Bechyňku?

Panter tam dle výsledků zkoušky bohužel neprojde, byť je i pro tak malé oblouky konstruován a je kapacit-

ně vhodný. Jeho trakční výzbroj upravit lze (trať z Tábora do Bechyně je napájena stejnosměrnou trakční soustavou 1,5 kV, pozn. red.), ale stávající směrové vedení trati bez úprav trati jeho nasazení neumožňuje. Na trhu ojetých vozidel v zahraničí se zatím žádné vhodné kompatibilní vozidlo najít nepodařilo a jsme tedy zatím nuceni dále provozovat starší soupravy s lokomotivou řady 113. A nová výroba na míru této tratě? Jednalo by se o velmi drahé řešení, neboť pro trať Tábora – Bechyně je potřeba jen malý počet jednotek a vývoj takového vlaku jen pro tuto trať by byl velmi nákladný. Stále však dále jednáme a hledáme řešení.

Jaké máte zkušenosti po roce provozu rychlíků Lužnice?

Své pravidelné zákazníky mají. Dokonce se uvažuje, že by se na trať mohly opět vrátit mezinárodní spoje do Rakouska, které má o spolupráci zájem. I na české straně je názor, že spojení do Vídně potenciál má.

Je pronájem vozidel skutečně výhodný, respektive je odpovědí na otázku plánu nákupu vlastních lokomotiv do majetku ČD?

Pronájem má výhody i nevýhody. Výhodou je například, že se k technice dostaneme rychleji, nečekáme na výrobu. Součástí nájmu je i full service, takže veškerá údržba jde za pronajímatelem. Když ale lokomotivy vlastníte, neplatíte nájem pronajímateli, který samozřejmě obsahuje i určitou marži. Z dlouhodobějšího hlediska je to lepší řešení, a i proto se nyní snažíme nakoupit lokomotivy pro rychlosti 200 i 230 km/h – nasazovat je budeme na spoje dálkové dopravy v tuzemsku i v zahraničí. Mám na mysli například linku na sever Německa. Němci totiž od roku 2025 navýší v úseku mezi Berlínem a Hamburkem rychlost ze současné dvoustovky na 230 km/h. I proto pořizujeme nové osobní vozy i lokomotivy. Výběrová řízení na oba typy lokomotiv jsou ve finální fázi, osobní vozy jsou objednané. V případě vozů jde o dvacet devítivozových souprav s řídicím vozem, které bychom nasadili nejen na linku do Hamburku, ale i na spoje do Rakouska, Slovenska a Maďarska. S tím souvisí i přesunutí souprav railjet. O tom ale zatím teprve jednáme s ministerstvem dopravy.

Které objednávky na nová vozidla jsou ještě v běhu?

Pokračuje výroba dalších desítek dvou- a třívozových RegioPanterů. Půjdou do celé republiky, například do Olomouckého nebo Středočeského kraje. Dále u Pesy Bydhošť běží výroba motorových jednotek pro sto dvacet cestujících. Prvních objednaných třiatřicet kusů techniky vyjede na regionální trať v krajích Středočeském, Pardubickém, Jihočeském a na Vysočině. Další třiatřicet jednotek zamíří do Královéhradeckého kraje. Do provozu se dostanou v letech 2023 až 2026. Běží i tržní konzultace na dodávku vozidel s alternativním pohonem a připravujeme i pořízení příměstských jednotek pro zhruba

Podnikatelský plán na rok 2021 jsme již postavili tak, že budeme mít z důvodu pandemie nižší výnosy z tržeb od cestujících. Bylo nám jasné, že pandemie neskončí za pár týdnů a že návrat cestujících potrvá dlouhou dobu. Nastartovali jsme desítky významných opatření na snížení nejen osobních nákladů, ale i na zvýšení výnosů.



čtyři stovky cestujících, což bude prakticky náhrada za CityElefanty. Možných výrobců je více, ale jejich dodací lhůty se bohužel prodlužují z obvyklých dvou až tří let na roky tři až čtyři, ale někdy i více.

Jaké možnosti se nabízí v případě rozjezdu lanovky na Ještěd?

Je jich více. Jde o společné téma ČD, Libereckého kraje, města Liberec a provozovatele ski areálu. Nyní analyzujeme možnosti technického řešení, tedy zda půjde o větší rekonstrukci stávajícího provedení, anebo zda prakticky postavíme lanovku novou ve stejné nebo v prodloužené trase až k točně tramvaje v Horním Hanychově. Zatím preferovaným řešením je nová lanovka v prodloužené trase. Aktuálně vyhlášíme tržní konzultaci, ve které zjišťujeme, jaké jsou možnosti a doporučení výrobců lanovek a také jaká je finanční, časová a procesní náročnost jednotlivých řešení.

Běží obnova vozového parku pro noční linky. Hodláte se vydat na nové trasy, být na komerční riziko, anebo jen udržíte stávající síť?

Ano, aktuálně běží například modernizace lehkých vozů řady Bcmz anebo lůžkových vozů řady WLABmee. Od prosince 2022 plánujeme noční dopravu provozovat v nové kvalitě a pod novou značkou. Zda na stávajících, nebo i na nových trasách, odhalíme postupně v roce 2022.

Jaký je aktuální stav přípravy v případě plánované linky Praha – Gdaňsk?

O linku máme zájem a plánujeme ji provozovat společně se zahraničním partnerem. Nyní připravujeme nabídku pro ministerstvo dopravy.

Máte plány na zavedení nových linek, třeba i na komerční bázi v ČR i v zahraničí?

Ano, ale aktuálně je v důsledku pandemie mezinárodní doprava spíše v útlumu. Trh však bedlivě sledujeme, prověřujeme destinace, které by dávaly smysl, a pokud se svět vrátí do normálu, tak některé nové linky chceme rozjet. Více konkrétní zatím být nemohu. ○

Jiří Jeřeta

Po ukončení studia na Střední průmyslové škole dopravní ve Strakonici začal v roce 1994 pracovat u Českých drah jako výpravčí. Zároveň pokračoval ve studiu na Univerzitě Pardubice, Dopravní fakultě Jana Pernera, v oboru Technologie a řízení dopravy. V roce 2001 nastoupil na Odbor kontroly Generálního ředitelství ČD, současně ale dál pracoval jako výpravčí. Postupně působil na různých pozicích v oblasti marketingu a obchodu – od tiskového mluvčího přes vedoucího oddělení marketingové komunikace, ředitele kanceláře náměstka generálního ředitele pro obchod a marketing, ředitele odboru obchodu osobní dopravy až po ředitele odboru regionální dopravy. V březnu 2020 se stal členem představenstva a náměstkem GR ČD pro obchod a od 1. 7. 2021 pro osobní dopravu. Je ženatý, má dvě děti.



Technické údaje

Původ:	řada Bmee, typ UIC-Z
Výrobce:	VEB Waggonbau Bautzen (1986–1987)
Přestavba:	MOVO Plzeň (2000–2001)
Počet vozů u ČD:	9
Rekonstrukce:	Škoda Pars (2021–2022)
Počet lůžek:	30
Max. rychlost:	160 km/h
Podvozky:	GP 200 S-25/85
Z výbavy:	klimatizace, wi-fi, el. zásuvky vč. USB portů, el. zámky, LED osvětlení, hygienický koutek, rodinné oddíly

tického odvodnění, instalován byl nový bojler a dosazeny nové retenční nádrže. Nová je i výbava kuchyňky a zázemí pro doprovod. V oddílech pro cestující je nově koncipován hygienický kout s umyvadlem a odkládací prostory,“ vyjmenoval Vladimír Omelka z odboru servisu kolejových vozidel s tím, že rodinné oddíly vzniknou propojením dvou klasických oddílů se třemi lůžky. Systém je známý například z lůžkových vozů řady WLABmz. Lůžka jsou nově přečalouněná (včetně dosazení nové výplně) a dveře do jednotlivých oddílů chrání bezpečnostní zámek na kartu.

Dolaďování na testech

České dráhy lůžkové vozy nasazují na linky nočních vlaků do Popradu anebo Budapešti. První vůz byl hotový na konci loňského roku, ale po provedených zkušebních jízdách jsou odstraňovány závady zjištěné při těchto jízdách. Další tři vozy jsou v dílnách Škody Pars v různém stavu rozpracovanosti, zbylé jsou ještě v provozu. Celá zakázka by měla být hotová do konce letošního roku.

Klimatizované lůžkové vozy vznikly v letech 2000–2001 rekonstrukcí původně oddílových vozů vyrobených vagonkou Bautzen v letech 1986–1987. Nabízí deset oddílů pro jedno až tři lůžka, oddíl pro průvodce, toalety a sprchu. Mohou jezdit až 160 km/h. Kromě devíti lůžkových vozů WLABmee nechávají ČD rekonstruovat i devět lehátkových vozů řady Bcmz. Modernizaci lehátkových vozů má v tomto případě na starosti DPOV. Vyjet by měly taktéž na konci roku. Zmíněná moderní „lůžka“ řady WLABmz České dráhy zatím modernizovat nehodlají. ○

První opravený vůz WLABmee míří do provozu

První z rekonstruovaných lůžkových vozů řady WLABmee Českých drah je hotový. Po nutných přejímacích procesech by se měl v průběhu jara objevit na linkách z Prahy do Maďarska a na Slovensko. Cestujícím nově nabídne kromě moderních prvků výbavy i dva rodinné oddíly. V dílnách Škoda Pars jsou další tři vozy. Technické zhodnocení si dopřeje všech devět vozů.

Josef Holec | Foto: autor

Dvojice rodinných oddílů, informační audiovizuální systém, připojení k internetu zdarma, klimatizace, zásuvky anebo elektronické zámky. To je výčet moderních prvků výbavy právě rekonstruovaných lůžkových vozů řady WLABmee ČD. Na koleje v následujících týdnech vyjede první z nich a na dálkových nočních linkách doplní flotilu lůžkových vozů řady WLABmz. Dopravce tak v segmentu noční dálkové dopravy

s nabídkou komfortních a moderních vozů dál upevňuje svou pozici. „Modernizace přispěje ke zlepšení kvality poskytovaných služeb, spolehlivosti a kultuře cestování,“ zhodnotil Aleš Kučera, produktový manažer Českých drah.

„Technické zhodnocení zahrnuje i dosazení nových nástupních dveří a vnějšího informačního systému, instalaci dvou okenních rolet a nových LED světel, renovaci stěn a podlah či úpravu vodního hospodářství. Zjednodušily se rozvody vody, provedla úprava automa-

České dráhy spoluzaložily sdružení SVOD Bohemia

Čtyři významní hráči v segmentu osobní dopravy založili Svaz osobních železničních dopravců (SVOD). Společnými silami chtějí prosadit změny, které povedou k zatraktivnění železnice a ke zvýšení jejího podílu na přepravním trhu. Ambiciózní plán počítá s tím, že v desetiletém horizontu vzroste z dnešních devíti na čtrnáct procent.

Josef Holek | Foto: Michal Málek

Ve druhé polovině ledna podepsali zástupci Českých drah, RegioJetu, Arrivy a AŽD Praha zakládající dokumenty Svazu osobních železničních dopravců. Mezi hlavní priority si vytkli zvýšení podílu železnice na přepravě osob v ČR z 9 na 14 procent, tedy tak, abychom se posunuli na úroveň vyspělých evropských zemí. Dále se zaměří na minimalizaci dopadů současného stavu tratí, jejich oprav a stavební činnosti na kvalitu služeb cestujícím, podporu zvyšování bezpečnosti anebo se zapojí do tvorby legislativy. Předsedou svazu v tříčlenném představenstvu je společnost Arriva, místopředsedou České dráhy, členem představenstva pak RegioJet.

„Železniční doprava je jedním z prostředků k dosažení uhlíkové neutrality. Její rozvoj patří k prioritám EU a nové vlády,“ zdůraznil ředitel Arriva vlaky Jiří Nálevka. „Náš podíl na přepravě cestujících ale neporoste, dokud nebudeme jezdit po kvalitních a dostatečně kapacitních kolejích a dokud se sami aktivně nezapojíme do tvorby státní dopravní politiky, modelů základní dopravní obslužnosti a do přípravy potřebné legislativy,“ potvrdil Nálevka.

Přidat se mohou i další

Generální ředitel a předseda představenstva ČD Ivan Bednárik pak připomněl obdobný svaz nákladních dopravců ŽESNAD. „Když jsme se těsně před dubnem 2016 bavili o založení ŽESNADu, mnozí to považovali za povedený aprílový žert,“ řekl. ŽESNAD dnes sdružuje přes třicet subjektů podnikajících v nákladní železniční dopravě a obhospodařujících přes 90 % trhu. Také SVOD Bohemia je otevřený a přidat se k nám mohou i další dopravci působící v České republice. „Věřím, že náš vliv bude brzy



Zástupci ČD a RegioJetu podepisují zakládající dokumenty Svazu osobních žel. dopravců



stejně silný jako v případě kolegů z nákladní dopravy,“ prohlásil Bednárik.

SVOD Bohemia chce být významným partnerem pro státní a regionální orgány

ny a organizace, jako jsou Ministerstvo dopravy ČR, Správa železnic nebo objednatelé a koordinátoři veřejné dopravy. Všichni se shodli, že dopravci mají na železnici stejné problémy a řešení mohou protlačit, jen pokud spojí síly, bez ohledu na korporátní barvy. „Zásadní je v tomto směru infrastruktura. Na rok 2022 plánuje Správa železnic přes osm set výluk na osmdesáti tratích, což je zhruba třetina všech tratí v České republice. Velké množství plánovaných i neplánovaných výluk, omezená rychlost a nízká kapacita tratí zvyšují riziko, že se cestující kvůli častým zpožděním od vlaků začnou odvracet. Tomu je potřeba předejít,“ nechal se slyšet Petr Moravec, výkonný ředitel SVODu. „Jsme připraveni partnerům na straně státu či krajů aktivně pomáhat. Svaz disponuje odbornými kapacitami, můžeme jim poskytovat konkrétní návrhy moderních dopravních řešení a racionálního rozvoje železniční infrastruktury,“ doplnil Zdeněk Chrdle, ředitel AŽD Praha.

Majitel RegioJetu Radim Jančura navázal na téma a připomněl další infrastrukturní nutnost, dotýkající se všech dopravců – zabezpečovač ETCS. „Instalace ETCS musí probíhat ve vazbě na schopnost dopravců vybavit vozidla palubními jednotkami. Chceme získat podporu při instalaci systémů, které svou nákladovostí znevýhodňují železnici oproti silniční dopravě. Zároveň bychom rádi přispěli k tomu, aby implementace ETCS příliš výrazně neomezila kapacitu dráhy, aby zavedení výhradních provozů ETCS bylo koordinováno s dopravci a kraji a aby nebylo znemožněno v přístupu dopravců na dopravní cestu.“

Další info na www.svodbohemia.cz.



Soutěž Železničáře

Každý měsíc vám na tomto místě přineseme pravidelnou soutěž o zajímavé ceny.

Otázka na měsíc únor zní: **Která je nejstarší trať Rhétských drah a kdy byl zprovozněn její první úsek?**

Své odpovědi nám zasílejte do **28. února** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář únor“. Tentokrát se hraje o trojici nástěnných kalendářů Rhätische Bahn, Schweizer Lokomotiven und Triebwagen a Eisenbahn Romantik.

Správná odpověď z č. 1: Na českém území se s elektrizací začalo mezi Prahou a Českou Třebovou a první elektrický vlak zde vyjel 7. listopadu 1957. Publikaci Kronika železnic českých zemí a nejkrásnější tratě získává Vladislav Petrásek, Příbram.



Strojvedoucí čeká větší kontrola

S rokem 2022 přišla novela zákona o drahách, která má zajistit vyšší bezpečnost na železnici a silnější systémovou provázanost v rámci EU. Stát například získá přehled o dodržování pracovní doby strojvedoucích i jednotlivých pauz na odpočinek. Změny nastaly i v legislativě týkající se historických vozidel. Novela začala platit na začátku února. Co vše se změnilo?

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Novelizovaný zákon o drahách přináší řadu novinek. Novelu je možné věcně rozdělit do dvou oblastí. V oblasti interoperability se úprava vztahuje pouze na dráhu celostátní, dráhy regionální a na drážní vozidla provozovaná na těchto dráhách. Z působnosti tedy vypadávají historická vozidla. „Novinkou je, že nově se stanoví základní pravidla provozní a technické propojenosti dráhy celostátní, drah regionálních, vybraných drah jiných členských států a drážních vozidel provozovaných na těchto dráhách, přičemž se zavádí klíčové koncepty prvků interoperability a subsystémů tvořících součásti drah a drážních vozidel,“ upřesnil David Heppner, vedoucí oddělení práva závazku veřejné služby a veřejného práva ČD.

Výchozím bodem TSI

Zákon také nově stanovuje podmínky uvedení prvku interoperability na trh. Bude tedy možné uvést pouze takový prvek, který se prokáže prohlášením o shodě. Dále se změny týkají i subsystémů tvořících dráhu a těch, které se vztahují k vozidlům. „Nově se místo průkazu způ-



sobilosti začne vydávat povolení k uvedení drážního vozidla na trh, o jehož vydání rozhodne vedle Drážního úřadu i Agentura EU pro železnice.“ Potřeba nového vydání bude nutná v případě obnovy nebo modernizace vozidla, rozšíření oblasti jeho provozu nebo nových požadavků obsažených v Technických specifikacích pro interoperabilitu. Rozlišeny jsou

i podmínky pro provozování na drahách celostátních a regionálních.

V případě historických vozidel se zakotvují alternativní požadavky pro jejich provozování na dráze celostátní nebo regionální, které tato vozidla musí splňovat namísto požadavků stanovených právem EU. Nově musí být historické vozidlo provozováno pouze za účelem kulturních nebo volnočasových potřeb.

Přestupky a sankce

Oblast bezpečnosti zakotvila nové povinnosti provozovatelů drah a dopravců a stanovila zásady pro vydávání a odebrání osvědčení provozovatele i dopravce. Nová jsou pravidla údržby vozidel osobou splňující požadavky a stanoven je požadavek na zajištění školení zaměstnanců, povinnosti provozovatele dráhy a dopravce monitorovat bezpečnostní rizika a doby řízení vozidla. Novela zároveň zakotvuje příslušné skutkové podstaty přestupků a sankce za jejich spáchání (viz box). Prováděcí vyhlášky budou podle Drážního úřadu legalizovány Ministerstvem dopravy se zpožděním zhruba tří měsíců po uvedení novely v platnost. Důvodem je nutnost jejich schválení Evropskou železniční agenturou. ○

Drážní úřad informuje

Novela zákona o drahách přináší od 1. 2. 2022 změny pro oblast železnice i činnost DÚ

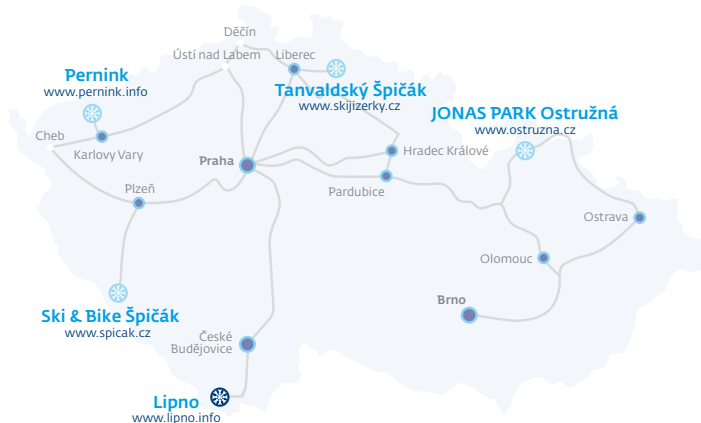
Novela zavádí několik novinek, které mají zásadní vliv na postupy schvalování vozidel a činnost provozovatelů dráhy a drážní dopravy.

- Systém elektronického monitoringu licencí strojvedoucích umožní Drážnímu úřadu sledovat dobu řízení drážního vozidla a dodržování pravidel odpočinku strojvedoucích.
- Jsou stanoveny sankce pro strojvedoucí při porušení některých povinností podle novely zákona o drahách. Jedná se o případy, kdy strojvedoucí opakovaně nezastaví včas před návštějí zakazující jízdu, prokáže se u něho přítomnost návykové látky nebo nepředloží doklady osvědčující oprávnění řídit drážní vozidlo.
- Transpozice evropských předpisů 4. železničního balíčku využívá pro typové schválení drážního vozidla pojem „uvedení vozidla na trh“. Pokud drážní vozidlo získá povolení k uvedení na trh od Drážního úřadu nebo Evropské železniční agentury pro dráhu celostátní a regionální, nebude již vydáván samostatně průkaz způsobilosti vozidla a takové vozidlo je automaticky schváleno pro provoz na místní dráze a vlečce.
- Nový pojem průkaz způsobilosti dráhy pokrývá stávající činnosti pro vystavení kolaudačního rozhodnutí stavby. V rámci rozhodnutí je prověřována zároveň interoperabilita subsystému infrastruktura, energie a ERTMS.



ČD Ski opět nabízí slevu na lyžování

I v letošním roce si můžete díky nabídce ČD Ski zalýžovat s výraznou slevou na permanentku. Na zimní radovánky stačí vyrazit vlakem Českých drah a u pokladny předložit jízdenku. Nabídka platí v pěti tuzemských resortech.



Josef Holec | Foto: archiv ČD

Lyžařské areály po celé republice jsou stále připraveny přivítat milovníky tohoto zimního sportu. Na šesti místech ale můžete po předložení jízdenky z vlaku ČD ušetřit nemalé peníze. Slevu 20 procent je možné uplatnit na denní skipasy. Nabídka platí do 27. března 2022.

Nabídku ČD Ski je možné využít v Jizerských horách, v areálu na Tanvaldském Špičáku, který se nachází na železniční trati ze Smržovky do Josefova Dolu. Pokud vás lákají spíše Jeseníky, obsluží vás ve skiareálu JONAS PARK Ostružná. Ten se nachází na trati mezi Zábřehem na Moravě a Jeseníkem a využijí ho především lyžaři z Olomoucka. Milovníci Krušných hor se zase mohou spolehnout na služby ve Skiareálu Vila Pernink, na trase osobních vlaků z Karlových Varů a Nejdku. Nezapomnělo se asi ani na příznivce Šumavy. Tradiční destinací je tu skiareál Ski & Bike Špičák. Z Prahy, Plzně a Klatov sem jezdí přímý rychlík ČD Berounka anebo osobní vlaky a vy-

stupuje se jen pár stovek metrů od dolní stanice lanovky.

S ČD Yetti ještě levněji

Bonusová nabídka na všechny zájemce čeká ve Skiareálu Lipno, kde ČD nabízí akci s názvem ČD Yetti. Milovníkům zimních sportů, kteří do areálu přijedou vlakem z Českých Budějovic, bude nabídnut denní skipas s třicetiprocentní slevou. Samo-

zřejmě po předložení platné jízdenky. Levněji je možné lyžovat s ČD Ski i na Slovensku (Ski & Bike Ružomberok-Malinô Brdo), zde partnerský skiareál nabízí 20% slevu na dvou- nebo třídenní skipasy. Areál je dobře dostupný především pro lyžaře z Moravy vlakem SuperCity Pendolino. Sledujte aktuální informace na webových stránkách www.cd.cz/cdski a www.cd.cz/eshop.

Pohoří	Skiareál	Nejkratší dostupnost vlakem
Jizerské hory	Skiareál Tanvaldský Špičák	Liberec – Smržovka – Tanvaldský Špičák
Jeseníky	JONAS PARK Ostružná	Olomouc – Ostružná – Jeseník
Krkonoše	Sportovní areál Harrachov	Liberec – Tanvald – Harrachov
Šumava	Ski & Bike Špičák	Plzeň – Klatovy – Železná Ruda
	Skiareál Lipno	České Budějovice – Rybník – Lipno nad Vltavou
Krušné hory	Skiareál Vila Pernink	Karlovy Vary – Nejdk – Pernink

České dráhy využijí 3D tisk při údržbě vozidel

Snížení nákladů a zkrácení dodací lhůty, to jsou dvě hlavní přednosti zavedení 3D tisku v rámci Českých drah při údržbě železničních vozidel. Moderní technologie se zkouší v Praze a v Karlových Varech, v budoucnosti se rozšíří do dalších lokalit.

„V úvodní fázi jsme vytipovali 55 různých dílů, které můžeme vyrábět sami prostřednictvím 3D tisku. Jedná se o různé menší plastové díly, matice, objímky, panty, mřížky a podobně, které se často dodávají pouze jako součást většího a dražšího celku. Vyhodnotili jsme si, že v těchto případech se dodání náhradního dílu k opravě zkrátí až o 52 dní a roční úspora jen u vybraných 13 součástek představuje ročně zhruba 800 tisíc Kč,“ říká Jan Janoušek, ředitel projektové kanceláře, strategie a inovace.

České dráhy se zaměřily na 3D tisk hlavně u dílů s dlouhou dodací lhůtou, dílů dodávaných jen jako součást většího celku, kdy je nutné, ale zbytečné vyměňovat velký a drahý celek a adekvátní opravu lze zajistit prostřednictvím malé součástky v „korunové“ ceně, anebo u dílů, které už nejsou na trhu k dispozici a bylo nutné nahrazovat je jinými díly.

Pro efektivní využití je projekt uchopen skupinovně (zapojení společností ČD Cargo,



DPOV). V rámci společnosti byla vytvořena platforma pro odborníky, kteří se touto technologií zabývají, a centrální sklad datových podkladů jednotlivých komponent. Všechny takové díly přitom musí být schváleny konstrukční kanceláří a dalšími specialisty a některé z nich podléhají i posudku, resp. schválení příslušnými akreditovanými osobami.

V další etapě využití 3D tisku v rámci Českých drah se plánuje investice do 3D tiskáren v 9 hlavních střediscích údržby, pořízení dalších SW licencí pro tvorbu 3D modelů, vyškolení příslušných odborníků a rozvoj dosavadní spolupráce s externími partnery z oboru 3D tisku, ať už v České republice nebo v zahraničí. Tam mají zkušenosti s 3D tiskem náhradních dílů například německé železnice DB nebo rakouské dráhy ÖBB. (red)



ČD Minibar loni rozvezl 237 tisíc porcí kávy

Občerstvení prostřednictvím ČD Minibaru se těší stále větší oblibě. Loni navzdory omezením souvisejícím s epidemií covidu si zákazníci v rámci této služby zakoupili 237 117 porcí kávy. Zájem však byl i o drobné občerstvení, například tatranky, croissanty, rozpekané pečivo nebo bagety a saláty.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

V bohaté nabídce ČD Minibaru jsou teplé a běžné nápoje v cenách od 15 Kč. „Právě občerstvení patří v marketingových průzkumech mezi našimi zákazníky k nejčastěji zmiňovaným doplňkovým službám a je o ně největší zájem. My jim v tomto směru vycházíme vstříc a nabízíme několik úrovní gastronomie podle typů vlaků, délky linek a přání objednatelů dopravy. Patří mezi ně restaurační vozy, bistrovozy a stále populárnější nabídka občerstvení nabízená ČD Minibarem,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

V současném jízdním řádu přijede občerstvení za cestujícími už ve více než 200 spojích. „V ČD Minibarech se snažíme nabízet cenově dostupné občerstvení. Káva nebo čaj stojí ve vlaku 15 Kč, čokoláda je za dvacet korun, nealkoholické nápoje nabízíme v ceně od 15 do 25 Kč a pivo od 29 korun. Minibar přiveze za cestujícími také drobné občerst-



● sklady
● možnost doplnění teplé vody

vení. Patří mezi ně třeba populární tatranky za 15 Kč, roste také obliba rozpékaného sladkého a slaného pečiva za 20 Kč nebo baget, sendvičů a salátů v ceně 59 Kč,“ vyjmenovává Jiří Jeřeta.

Vede instantní káva

Mezi 12 nejoblíbenějších položek ČD Minibaru v roce 2021 patří instantní káva (189 245 prodaných porcí), perlivá a neperlivá voda (89 215 lahví), instantní cappuccino (88 786 kelímků), pšlilitrová plechovka Pilsner Urquell (64 546 plechovek), Kofola (55 493 lahví), čaje (52 587 kelímků), značková káva Manuel (47 872 kelímků), Budweiser Budvar (44 170 plechovek), Croissant 7 days (38 590 balení), ledový čaj (36 313 lahví) a klasické tatranky (24 609 kusů).

Množství občerstvení převedené na měrné jednotky představuje například 747 hl teplých nápojů, což by naplnilo jednu velkou železniční cisternu. Tradičního českého nápoje – piva – ČD Minibar prodal 548 hl a nealkoholických nápojů bylo více než 900 hl. Stevardky a stevardi nabídli cestujícím také 2,3 tuny croissantů a 1,1 tuny tatranečků.

Služba ČD Minibar nebo prodejní automaty občerstvení jsou v aktuálním jízdním řádu v 217 spojích. Jedná se o linky Západní expres, Krušnohor, Hradečan a Krakonoš v úseku Praha – Hradec Králové, Ostravan, Slovácký expres, Svitava, Vysočina a Rožmberk. V dalších 86 spojích je zařazen bistrovůz (Valašský expres, Silesia a SC Pendolino) a v 76 vlacích je zařazen restaurační vůz (Berliner, Vindobona, Metropolitan). Na kolejích v tuzemsku lze ochutnat také speciality zahraniční kuchyně. Ve vybraných spojích zajišťují služby Rakušané nebo Maďaři. ○

Loni zemřelo na železnici nejméně lidí za posledních 19 let

Loni rok se z pohledu počtu mimořádných událostí stal jedním z nejlepších. Jejich celkový počet se ustálil na číslovce 3 854, což je druhý nejnižší počet za poslední dekádu. Rok 2021 se navíc stal obdobím s nejnižším počtem usmrcených osob od vzniku Drážní inspekce v roce 2003. Vyplyvá to ze statistik, které v lednu vydala Drážní inspekce. Inspekce do tabulek zanesla i „mimořádný“ tramvaj, metra, trolejbusů či lanovek.

A právě mimo klasickou železniční síť zaevidovala inspekce nejvíce událostí. Bylo jich 2 706, což je v meziočím srovnání o 163 více než v roce 2020. „Na železnici, vyjma metra, se stal stejný počet mimořádných událostí jako v roce 2020 s tím, že nejvíce jich Drážní inspekce zaznamenala v červenci, kdy se událo 124 mimořádných událostí. Paradox-

ně byl tento měsíc druhý s nejnižším počtem usmrcených hned po červnu,“ vypočítal Martin Drápal, mluvčí inspekce.

Únor a srpen na nule

Snížil se i počet usmrcených osob o 42 (17%) a počet zraněných v porovnání s rokem 2020 poklesl o 40 (14%). Nejvíce případů hlásí kolonka s názvem Střety vlaku s člověkem. Drážní inspekce tak stále eviduje zakázanou chůzi po trati anebo přecházení mimo pře-

jezd. „V roce 2021 byl počet střetů vlaku s osobou nižší v porovnání s rokem 2020 o 33, tedy o 13%. To mělo vliv i na nižší počet usmrcených při těchto nehodách (o 32 méně). I nadále však byly s následkem smrti tři čtvrtiny všech střetů,“ upřesnil mluvčí.

Zatímco v případech střetů vlaku s osobou zaznamenala Drážní inspekce pokles mimořádných událostí i následků, v případě střetnutí na železničním přejezdu tato přímá úměra neplatí. V roce 2021 inspekce zaevidovala inspekce celkem 160 střetů, což je o téměř 10% více než v roce předcházejícím, nicméně počet usmrcených klesl o 28%. O téměř 26% klesl i počet zraněných. Nejvíce mrtvých na přejezdech přibývalo v březnu, kdy zemřelo sedm osob. Nulu naopak vykázaly únor a srpen. (hol, foto D)



Vectrony s Taurusy obsazují trůn



Interjety, elektrické jednotky rodiny Panter, objednané motorové jednotky či bezmála dvě stovky nových osobních vozů pro rychlost 230 km/h. Výčet moderní techniky, která je nebo brzy bude pýchou vozidlového parku ČD. V posledních dekádě se ale výrazně proměňuje i flotila lokomotiv. Dopravce pomalu vyřazuje stroje řady 150.2, do důchodu se chystají také zástupkyně řad 151 anebo 371. Nahrazují je především Taurusy a Vectrony. Přinášíme přehled techniky a odpověď na otázku, která trakce bude mít u ČD v budoucnu hlavní slovo.

TÉMA

Lokomotiva ř. 362 (Eso)

Popis	Elektrická dvousystémová lokomotiva určená pro střídavou trakční soustavu 25 kV / 50 Hz a stejnosměrnou soustavu 3 kV
Pův. počet kusů	79
Aktuální nasazení	Brno – Havl. Brod – Praha (Os, R), Brno – Břeclav (R), Bohumín – Břeclav (Os, EN), Brno – Šumperk (Sp, R), Praha - Blansko (Os, Sp, R), Cheb / Klatovy – Plzeň – Praha (Sp, R, IC, EC), Praha – Ústí nad Labem – Chomutov - Cheb (R), Jihlava – České Budějovice (R), České Budějovice – Tábor – Benešov – Praha (Sp, R), České Budějovice – Strakonice – Plzeň (Os, Sp)
Rychlost	140 km/h
ETCS	Bude postupně doinstalován
Stav	ČD počítají s provozem i po roce 2024

Lokomotiva ř. 162/163 (Peršing)

Popis	Elektrická lokomotiva určená pro vozbu na systému stejnosměrného napětí 3 kV
Pův. počet kusů	31/32
Aktuální nasazení	Praha – Hradec Králové (R), Praha – Děčín (R), Děčín – Lovosice – Hněvice (Os, Sp), Praha – Benešov (Sp), Česká Třebová – Choceň – Pardubice – Kolín (Os), Chlumeč n. Cidlinou – Hradec Králové – Týniště n. Orlicí – Choceň (Os, Sp), Nezamyslice – Přerov – Olomouc – Šumperk – Kouty nad Desnou (Os), Přerov – Hranice n. Moravě – Ostrava - Bohumín – Návší (Os), Děčín – Ústí n. L. – Litvínov (Os), Ústí n. Labem – Litoměřice – Mělník – Lysá nad Labem (Os)
Rychlost	140 km/h (162)/120 km/h (163)
ETCS	Bude doinstalován pouze do lokomotiv ř. 162 s instalací WTB (ve spojení s vratnými soupravami)
Stav	ČD počítají s provozem lokomotiv s ETCS i po roce 2024

Lokomotiva ř. 242 (Plecháč) / 263 (Princezna)

Popis	Elektrická lokomotiva určená pro provoz na střídavé trakční soustavě 25 kV / 50 Hz
Pův. počet kusů	53/2
Aktuální nasazení	242: Plzeň – Dívčice – České Budějovice (Os, R), České Budějovice – Jindřichův Hradec (Sp), Jindřichův Hradec – Veselí n. Lužnicí (Os), Veselí n. Lužnicí – Tábor (Os), Tábor – České Budějovice (Os), České Budějovice – Horní Dvořiště (Os), České Budějovice – Protivín – Písek (Os, Sp), Horní Dvořiště – Jindřichův Hradec (Sp), České Budějovice – Jihlava (R), Židlochovice – Tišnov (Os) 263: Žďár nad Sázavou – Havl. Brod (Os), Havl. Brod – Jihlava město (Os)
Rychlost	120 km/h
ETCS	Nebude instalován
Stav	Provozní. Konec provozu plánován v roce 2026



Josef Holec | Foto: archiv ČD, Jiří Štembírek

Nástup zabezpečovače ETCS zamíchá flotilou hnacích vozidel se jeho instalace nevyplatí. Další velkou změnou, která se nutně v provozu projeví, je postupné sjednocení tuzemské trakční soustavy ze stejnosměrné 3 kV na střídavou 25kV, 50 Hz. ČD neotálejí a třeba na výkonech z Prahy do Berlína, Hamburku a Kielu, respektive Budapešti už několik let nasazují nejmodernější techniku – lokomotivy řady 193 Vectron od firmy Siemens. Technologický pokrok je například patrný i mezi severní a jižní Moravou, kde jsou od roku 2020 v čele mezinárodních vlaků kategorie EuroCity nasazovány Taurusy řady 1216.

Za počátek velké obměny flotily hnacích vozidel u ČD je možné považovat už pořízení lokomotiv řady 380 od Škody Transportation. Dokážou jet rychlostí 200 km/h, mohou vyrazit i do zahraniční a po roce 2010 doplnily v čele expresů stejnosměrné Banány řady 151 s rychlostí až 160 km/h.

Staří známí

Jistě, zmiňované Taurusy už v té době nebyly v Evropě úplnou novinkou. Součástí flotily ČD se de facto staly v roce 2014 coby nedílná součást jednotek railjet. Lokomotivy však nepatří ČD, jsou rakouského dopravce ÖBB, byť nesou korporátní barvy ČD. Do České republiky tyto stroje zajížděly z Vídně v čele mezinárodních vlaků už dávno před rozjezdem railjetů.

První dva „moravské“ Taurusy (1216.902 a 903), které si ČD pořídily v létě 2019, si premiérové nasazení odbyly začátkem dubna 2020. „U těchto lokomotiv jsme museli vyměnit hlavy stejnosměrných sběračů, které měly užší smykadla pro slovinskou železniční síť. Po výměně Siemens ještě změnil konfiguraci řídicího systému,“ upřesnili zástupci odboru servisu kolejových vozidel ČD.

ČD zakoupily stroje od společnosti Swietelsky Baugesellschaft za zhruba 140 milionů korun a oba jezdí pod hlavičkou Oblastního centra údržby (OCÚ) Východ, Střediska údržby Bohumín. Jen po





Spoj Hungaria na odklonové trase přes Vysočinu dnes od Budapešti po Hamburk vede jen jedna lokomotiva – Vectron v barvách Českých drah

zajímavost: stroj 1216.903 při technicko-bezpečnostní zkoušce vyvinul rychlost 253 km/h a je tak nejrychlejším vozidlem v majetku ČD.

Býci táhnou

Další čtyři „bejčky“ – taurus je latinské označení býka – si dopravce pořídil loni v srpnu od společnosti Wiener Lokalbahnen Cargo za zhruba 283 milionů korun. Jde konkrétně o lokomotivy 1216.951 – 954. Stroje do tuzemska dorazily na podzim a po úpravách a přelakování postupně najíždí do provozu na rameni Bohumín – Břeclav – Vídeň a Praha – Bohumín. „Čtveřice měla jednu hlavu sběračů úzkou a jednu standardní, takže po provedení prohlídky a zkoušek předepsaných českou

legislativou a vyhotovení příslušných protokolů a vydání průkazu způsobilosti od Drážního úřadu mohou být nasazovány do provozu. Co se týče technického stavu po převzetí – pár drobnějších závad jsme zaznamenali, nebránily ale nasazení,“ informovali zástupci odboru servisu kolejových vozidel ČD. „Nedávno zakoupená čtveřice částečně nahradí na rameni do Prahy řadu 151, která těžší vlaky trakčně hůře zvládá,“ dodal zástupce oddělení přípravy a organizace provozu.

Na Moravu i na sever Německa

Desítky pronajatých Vectronů se však na lince velmi osvědčuje a třeba v čele spoje EC Hungaria lokomotivy jezdí, bez přepřahu v Praze, z Hamburku až do Bu-

dapešti. Ve flotile se navíc loni usadila další šestice Vectronů, tentokrát pronajata od společnosti RSL. Na rozdíl od „německých“ kolegyň jsou řazeny na Slovác- kých expresech mířících z Prahy do Starého Města u Uherského Hradiště.

Jeden Vectron je pak majetkem dopravce. Jde o čtyřsystémovou lokomotivu 193.902 a slouží nejen v běžném provozu, ale i na zkušebním okruhu Výzkumného Ústavu Železničního u středočeských Cerhenic. ČD ji převzaly loni v lednu. Její nejvyšší provozní rychlost je 200 km/h, pro použití na okruhu má však stroj zvýše- nou maximální rychlost na 210 km/h.

Lokomotivy jen vícesystémové

S dalším rozvojem parku pak počítá Strategie 2030 ČD. V této oblasti strategie cílí primárně na unifikaci vozidlového parku, která by umožnila větší flexibilitu nasazování v rámci poskytování celosí- tovcích služeb v ČR, respektive interoperabilitu. „Dále by šlo o vedení vlaků na zahraničních úsecích bez nutnosti přepřahání. Při přípravě výběrových ří- zení na pořízování nových či zánovních lokomotiv je vždy kladen zásadní důraz na ekonomičnost, tedy na možnost perspektivního využití dané lokomotivy po dobu jejího, v případě zánovních lo- komotiv zbývajících životního cyklu,“ vysvětlil Jan Janoušek, ředitel Projektové kanceláře ČD.



Zatímco místo zachycení průjezdu Slovácckého expresu je stejné, v čele soupravy jsou většinou i technologicky vyspělejší zcela rozdílná vozidla

ČD už navíc vypsalý dvě zakázky na pořízení až 50 lokomotiv na rychlost 230 km/h a na pořízení až 90 lokomotiv na rychlost 200 km/h. „Oba typy lokomotiv musí být třísystémové, vybavené ETCS a schválené pro provoz v ČR a vybraných státech Evropy. O dodávky lokomotiv pro ČD se ucházejí dvě společnosti, se kterými České dráhy v současnosti jednájí o detailech a harmonogramu dodávek,“ uvedl Jiří Jeřeta, náměstek generální ředitele ČD pro osobní dopravu a člen představenstva.

Posledním velkým a neopomenutelným tématem je v železniční dopravě snížení uhlíkové stopy. Na stole jsou například kolejová vozidla poháněná vodíkem anebo baterií. „Alternativní paliva i hybridní pohony jsou velkým námětem, který je rozpracováván například v rámci projektu, jehož cílem je zajistit vhodné náhrady vozidel řad 810 a 814. V tomto projektu spolupracujeme, při hodnocení možnosti využití vodíku či hybridního pohonu, s ČVUT,“ potvrdil Jan Janoušek. „Současně probíhá rozsáhlý průzkum trhu, jehož cílem je identifikovat záměry klíčových světových výrobců v této oblasti. Předpokládaný termín dokončení průzkumu trhu je duben 2022,“ upřesnil.

ČD už se tedy zapojily do programu Zelená železnice a u výrobců prověřují vhodná řešení alternativních pohonů nejen pro lokomotivy, a to podle parametrů infrastruktury Správy železnic a požadavků možných objednatelů. Nyní dopravce finalizuje požadavky na vozidla pohonu elektřina/baterie a na vozidla na vodíkový pohon.



Není příprava

Jenže vyplatí se dnes provoz takových strojů? Podle námi oslovených odborníků na tuto otázku zatím jednoznačná odpověď neexistuje. Do rozhodování o tom, na jaký pohon vozidlo bude pořízeno, totiž vstupuje celá řada parametrů. „Zejména konkrétní relace, kde bude vozidlo provozováno, požadavky objednatelů, aktuální nabídka trhu a především termíny, ve kterých nová vozidla potřebujeme,“ konstatoval Jan Janoušek. Širšího nasazení lokomotiv s alternativním pohonem se zcela jistě dříve nebo později dočkáme. „Pro jejich rutinní nasazení se však, podle mého názoru, bude muset stát ještě řada kroků, například rozvoj infrastruktury umožňující snadné tankování,“ řekl Janoušek.

Další pohled nabídl Jiří Jeřeta. „Vše závisí na koncepci ministerstva dopravy ve vazbě na postupnou elektrizaci tratí Správy železnic a na jejím harmonogramu. Podle této koncepce a faktu, že nová vozidla se pořizují na 30 až 40 let, musí ČD zvážit, zda využít stávající motorovou vozbu až do elektrizace a pořízení elektrických vozidel, nebo najít vhodná vozidla s alternativním pohonem podle parametrů dané tratě, požadovaného výkonu či přepravního a obchodního potenciálu,“ uzavřel. ○

Lokomotiva ř. 750.7 (Brejlovec)

Popis	Motorová lokomotiva s výkonem 1550 kW
Pův. počet kusů	19
Aktuální nasazení	Praha – Neratovice – Všetaty – Mělník/Mladá Boleslav (Os), Ostrava – Frýdek-Místek – Frýdlant n. Ostr. – Frenštát p. Radh. (Os), Jeseník – Šumperk – Zábřeh n. Moravě – Olomouc (Os, Sp), Brno – Náměštl. n. Os. – Třebíč – Jihlava (Os, R)
Rychlost	100 km/h
ETCS	Bude instalován
Stav	ČD počítají s provozem i po roce 2024

Lokomotiva ř. 754 (Brejlovec)

Popis	Motorová lokomotiva s výkonem 1460 kW
Pův. počet kusů	57
Aktuální nasazení	Hradec Králové – Trutnov (R), Brno – Náměštl. n. Oslavou – Třebíč – Jihlava (Os, R), Veselí n. Moravou – Uh. Hradiště – St. Město u Uh. Hradiště (Os, R), Brno – St. Město u Uh. Hradiště – Luhačovice (R)/Bojkovice (Sp), Otrokovice – Zlín střed (R), Brno – Veselí n. Moravou (Sp), Domažlice – Plzeň (Os), Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín (Sp, R), České Velenice – Veselí n. Lužnicí (R), Kájov – Český Krumlov – České Budějovice (IC)
Rychlost	100 km/h
ETCS	Bude instalován
Stav	ČD počítají s provozem i po roce 2024

Lokomotiva ř. 150.2/151 (Banán)

Popis	Elektrická lokomotiva určena pro vozbu expresů na systému stejnosměrného napětí 3 kV
Pův. počet kusů	12/13
Aktuální nasazení	150.2: Praha – H. Králové (R), Praha – Kolín (Sp) 151: Praha – Bohumín – Návší – Žilina -Vrútky (R, IC, EC), Praha – Přerov (IC), Praha – Opava východ (IC)
Rychlost	140 km/h/160 km/h
ETCS	Nebude instalován
Stav	Provozní, konec provozu na konci roku 2024

Lokomotiva ř. 371 (Bastard)

Popis	Elektrická dvousystémová lokomotiva určená pro stejnosměrnou trakční soustavu 3 kV a střídavou 15 kV/16,7 Hz (DB Netz)
Pův. počet kusů	7
Aktuální nasazení	Praha – Ústí nad Labem – Děčín (R)
Rychlost	160 km/h
ETCS	Nebude instalován
Stav	Provozní, konec provozu na konci roku 2024

V Radotíně vyroste nová odbavovací hala

Rok 2022 bude znamenat pro práce na významné stavbě mezi Prahou-Smíchovem a Radotínem velké finále. Poslední část rozsáhlé rekonstrukce totiž skončí letos v prosinci. Modernizace zlepší dopravní situaci na této velmi vytižené železniční trati na západním okraji Prahy. Díky ní se například výrazně navýší kapacita dráhy a zvedne se i rychlost vlaků. Opravy vyjdou na 3,6 miliardy korun. Informovala o tom Správa železnic.



Josef Holek | Foto: autor a Správa železnic

Trat' mezi Prahou-Smíchovem a Prahou-Radotínem čeká poslední rok modernizace. Už nyní například cestujícím slouží v Radotíně zcela nové třetí nástupiště. Oprava úseku přinese především navýšení kapacity, bezpečnosti i rychlosti vlaků. Klasické soupravy tu budou moci jezdit rychlostí 130 km/h, Pendolina až 140 km/h.

Stavební firmy však před sebou mají ještě pořádný kus práce. Musí se pustit do kompletní proměny stanice Radotín. Přístup k nástupištím bude zrekonstruovaným podchodem pod celou stanicí a novým podchodem pro pěší v místě zrušeného železničního přejezdu. Bezbariérovost zajistí výtahy a nájezdové rampy. Zrušený přejezd nahradí rozšířený podjezd v Prvomájové ulici. Řidiči i chodci ho začnou využívat v listopadu letošního roku.

Práce pokračují i v Chuchli

Kromě nových nástupišť v Radotíně vyroste i nová odbavovací hala. Stavbaři ji začnou budovat v polovině ro-

Tunel v roce 2035?

Pro další postup přípravy výstavby železničního tunelu mezi pražským Smíchovem a Berounem vypsala Správa železnic předběžně tržní konzultace. Projekt potenciálním zhotovitelům představí v únoru formou videokonference, účastníci budou seznámeni s návrhem technického řešení (v současné době je zpracovávána dokumentace na územní rozhodnutí). V rámci přípravy chce Správa železnic rovněž vypsát několik zakázek na zhotovení průzkumných prací. Pro seznámení potenciálních zhotovitelů s rozsahem průzkumných prací připravila společné setkání. Během něj zástupci Správy železnic představili i rozsah průzkumných prací. Novostavba trati je prioritní dopravní stavbou a jedním z nejrozsáhlejších připravovaných dopravních projektů v ČR. Jejím cílem je vybudovat zcela nový dvoukolejný úsek 3. tranzitního koridoru, který odlehčí stávající trati podél Berounky pro příměstské spoje a zrychlí a zatraktivní osobní i nákladní vlakovou dopravu ze směru Beroun, Plzeň, Norimberk/Mnichov. V tunelu by se mělo jezdit rychlostí 200 km/h, hotový by měl být v roce 2035.

ku. Poskytne zázemí pro cestující, pokladny, toalety a doplňkové komerční prostory. Jednopodlažní prosklený objekt naváže na stávající přístavbu k historické budově. Ta v místě zůstane a přemění se ve služebnu městské policie v majetku města.

Změny nastanou také na zastávce ve Velké Chuchli, která se přesouvá k tamnímu čtyřkolejnému přejezdu blíže k centru městské části. U krajních kolejí stavbaři budují vnější nástupiště s podchodem. Vložením kolejových spojek zde navíc vznikne stejnojmenná odbočka. Dosavadní souběh dvou dvoukolejných tratí směřujících do Radotína od Krče a od Smíchova tak nahradí regulární čtyřkolejná trať. Namísto samotného přejezdu ve Velké Chuchli správce infrastruktury počítá s výstavbou nadjezdu, která bude součástí samostatné druhé etapy stavby.

Celkové investiční náklady na rekonstrukci úseku ze Smíchova do Radotína dosahují 3,6 miliardy korun, stavba je spolufinancována Evropskou unií z programu CEF. ○



Zkušební laboratoř VUZ vykročila mimo ZC Velim



Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) a jeho Zkušební laboratoř si zakládají na absolutní nestrannosti, profesionalitě a vynikající kvalitě zkoušek. Zkušební laboratoř se hodlá rozšířit a zlepšit v oblasti portfolia zkoušek a kapacity a přilákat do firmy další špičkové experty. Chce například investovat i do nové mobilní laboratoře.

Josef Holek | Foto: archiv VUZ

Zkušební laboratoř VUZ je možné si představit jako místnost s bílými kachličkami přeplněnou počítači, monitory anebo vodiči. Ale to by byla jenom zanedbatelná část. Odborníci vedení ředitelem Zkušební laboratoře Petrem Chlumem by vysvětlili, že jejich laboratoř je v podstatě každé stanoviště vozidel.

A nejenom to, jsou jím také měření v terénu či zkoušky přímo v závodech výrobce. Například v Turecku. Aktuální novinkou je však její změněná organizační struktura. Tímto krokem VUZ reaguje na to, že má v plánu toto špičkové pracoviště rozvíjet po stránce působnosti i kapacity. VUZ nabízí zákazníkům vždy potřebnou maximální odbornost a kapacitu a je po právu zkušebnou první volby. Novinky mají za úkol tento trend potvrdit.



Na začátku letošního roku byla vytvořena trojice odborných oddělení, respektive oddělení elektrotechnických zkoušek, mechanických zkoušek a pevnostních a únavových zkoušek. V plánu je i záměr oddělení technologie měření. „V oddělení elektrotechnických zkoušek pracují dva odborné týmy. Jeden řeší zkoušky trakční, energetické a zkoušky sběračů a druhý se zabývá náročnou disciplínou elektromagnetické kompatibility vozidel,“ představil Petr Chlum část „laborky“.

Oddělení mechanických zkoušek má za úkol pracovat na zkouškách z kategorie brzdových, chodových a hygienických. „Pracují tu tři týmy odborníků. Další organizační složka, oddělení pevnostních a únavových zkoušek, zahrnuje Dynamický zkušební stav (DZS), kde se testují komponenty kolejových vozidel jako podvozky, kola, nápravy, nárazníky a další,“ vysvětlil Petr Chlum.

Připravované oddělení technologie bude zajišťovat měřicí techniku a obslužný personál. V budoucnu by tu měli působit zkušební technici, kteří zajistí pod-

poru všem oddělením tak, aby špičkoví odborníci mohli pokrýt více potřeb zákazníků. Dále oddělení zajistí provádění prediktivní údržby techniky a bude stát za jejím rozvojem. „Nejprve chceme techniky přijmout, zacvičit v rámci oddělení elektrotechnických a mechanických zkoušek a teprve pak nechat vzniknout celé oddělení,“ naplánoval Petr Chlum. V případě plánování a řízení oddělení kladé důraz na projektové řízení a plánování kapacit jednotlivých pracovišť.

Jasná vize pro laboratoř

A co dlouhodobá strategie Zkušební laboratoře? Ze strany vedení VUZ návrh rozvoje dostal jednoznačně zelenou a podporu. Změna totiž navazuje na zkušenosti z roku 2020 a 2021, kdy na jedné straně prudce narostla poptávka a na straně druhé vše zkomplikoval COVID. Cílem je nejen rozšířit portfolio produktů, ale i teritorium zákazníků. Bez nástupu dalších specialistů nepůjde zrealizovat. Petr Chlum odhaduje, že by se počet měl zvýšit až na téměř dvojnásobek. „Cílem je, aby každá odbornost disponovala dvěma až třemi týmy, které mohou provádět stejné portfolio zkoušek, což umožní souběh více projektů

a zkrácení času jejich realizace,“ podotkl. „Chceme, aby zejména zahraniční zákazníci nehledali pod značkou VUZ jen infrastrukturu Zkušební centra Velim, ale abychom pro ně byli jasnou volbou i jako zkušebna. Když to trochu přehenu, tak aby k nám mohli poslat vozidlo jen s nejnmutnějším personálem a o vše ostatní bychom se postarali my.“

Kromě toho má VUZ jednoznačný cíl, a to rozšířit i zkoušky prováděné mimo Zkušební centrum Velim, ať již přímo u zákazníků, na veřejných tratích, anebo třeba zkoušky vozidel městských kolejových systémů (například tramvaje, metro), a to nejenom v ČR, ale v celé Evropě, případně v Asii nebo Africe. „V rámci této ambice také hledáme příležitosti v průběžných oborech, kde se prolínají NDT zkoušky nebo navazující činnosti,“ dodal Chlum.

K naplnění vize by například mělo přispět také pořízení univerzálního vozidla pro provádění vybraných zkoušek, respektive přesun měřicí techniky. „Máme zkušenosti s prováděním zkoušek v zahraničí například Slovensku, Polsku, Turecku nebo i Pobaltí, tímto směrem se chceme vydat. Potřebujeme být mobilní nejenom na kolejích, a v podstatě v podobném módu jako hasiči, nebo zdravotníci. To znamená v přesně definovaných celcích mít k dispozici přístroje a dokumentaci, kterou budeme umět přemístit v krátkém čase na místo, které je co nejblíže zákazníkovi,“ nastínil Petr Chlum další plány s tím, že v plánu je i rozvoj portfolio zkoušek.

Co se týče rozšíření portfolio zkoušek, zmínil Petr Chlum měření osvětlení, zkoušky dveří, měření srozumitelnosti rozhlasu, teplotnické zkoušky, a dále pak rozvoj zkoušek kvazistatické bezpečnosti proti vykolejení, nebo vliv elektromagnetických polí na osoby.

Nejen železniční průmysl

VUZ a jeho Zkušební laboratoř pracuje i na strategii, která by měla připravit i rozvoj dalších zkoušek, a to mimo obor železničního průmyslu. „Hovoříme o autonomní mobilitě, energetice, strojírenství nebo stavebnictví. Za tímto účelem již spolupracujeme s univerzitami, které by nám měly být nápomocny při rozvoji nových produktů,“ vyjmenoval na závěr Petr Chlum další nutné kroky k rozvoji. ○



Čím se laboratoř zabývá

Zkušební laboratoř VUZ lze nalézt v seznamu akreditovaných laboratoř u ČIA pod číslem 1462. Kromě toho svým zákazníkům nabízí více než čtyřicet zkoušek. Přinášíme ty hlavní.

- Zkoušky jízdních vlastností: zjištění bezpečnosti proti vykolejení, chodových vlastností kolejových vozidel a namáhání jízdní dráhy.
- Trakčně energetické zkoušky: zjištění trakčních charakteristik a charakteristik dynamické brzdy hnacích kolejových vozidel, měření jízdního odporu, měření energetických parametrů a oteplovací zkoušky.
- Brzdové zkoušky: stacionární a jízdní zkoušky pneumatické brzdy, zkoušky součinnosti jednotlivých druhů brzd a zkoušky protismykového zařízení kolejových vozidel.
- Hygienické zkoušky: měření akustických parametrů (hluku), osvětlení, dveří, klimatizace a vytápění a vibrací působících na člověka.
- Elektrotechnické zkoušky – silnoproud: zkoušky elektrických a napájecích systémů kolejových vozidel, pantografů a rozvodného systému elektrifikovaných tratí.
- Elektrotechnické zkoušky – slaboproud: elektrické zkoušky a zkoušky vlivu prostředí pro sdělovací a zabezpečovací zařízení a zkoušky elektromagnetické kompatibility (EMC) drážních vozidel.
- Pevnostní a únavové zkoušky – pevnostní zkoušky rámu podvozku, pevnostní zkoušky kol, únavové zkoušky náprav, termomechanické zkoušky kol, zkoušky šroubovek a nárazníků, pevnostní zkoušky svárů kolejnic, defektoskopické zkoušky. Tyto zkoušky jsou prováděné výhradně na dynamickém zkušebním stavu.

Zkušební laboratoř VUZ je schopna zákazníkovi nabídnout nejen zkoušky železničních vozidel, ale v rámci statutu pověřené právnické osoby také poradenský servis a podporu při schvalování vozidel v České republice a na Slovensku. Pro vozidla drah, která nespádají do IV. železničního balíčku, nabízíme vypracování závěrečných stanovisek ke schválení typu vozidla příslušným národním úřadem. V rámci úzké spolupráce s Autorizovanou osobou dokáže laboratoř poskytnout komplexní servis při homologaci železničních vozidel.



**Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.**
Člen Skupiny ČD



Uhlí z Austrálie

zamířilo do Děčína po vodě

Do přístavu v severočeském Děčíně-Loubí dorazila koncem ledna loď Bohemia společnosti EVD naložená černým koksovatelným uhlím z Austrálie. Šlo o vůbec první pokus o nalezení alternativy přepravy s ohledem na chystanou výluku na železničním úseku Děčín – Bad Schandau a případně i na vlečce v samotném přístavu. Doposud se uhlí vozilo přímo z Rotterdamu.

Michal Roh | Foto: autor, Michal Roh ml.

Uhlí od nepaměti patřilo ke komoditám, jejichž přeprava se ve velké míře odehrávala ve spolupráci železniční a vodní dopravy – vlaků a lodí. Jako příklad z dávnější minulosti můžeme zmínit přepravu severočeského hnědého uhlí přes labské přístavy v Ústí nad Labem a Děčíně do Saska. Příkladem z nedávné historie pak může být přeprava hnědého uhlí opět ze severních Čech přes přístav v Lovosicích-Prosmýkách do elektrárny Chvaletice. My se ale vrátíme do současnosti a podívejme se na jeden velice zajímavý obchodní případ, který ČD Cargo ve spolupráci se svým ob-

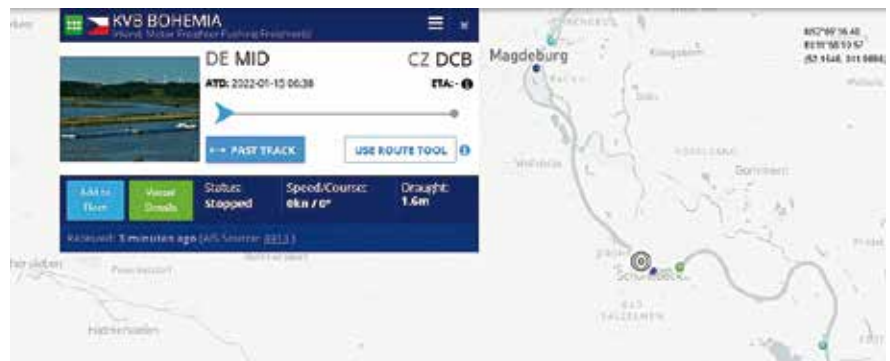
chodním partnerem zrealizovalo na počátku letošního roku.

V sobotu 22. ledna 2022 dorazila do přístavu v Děčíně-Loubí loď Bohemia společnosti EVD naložená černým koksovatelným uhlím z Austrálie. „Dosud jsme zákazníkům vozili uhlí přímo z Rotterdamu. Je to první vlašťovka, pokus, jak zčásti alternovat plánovanými výlukami omezený železniční úsek Děčín – Bad Schandau, a případně i výluku vlečky v samotném přístavu,“ komentoval nový obchodní případ Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo. „Zároveň jde o nový způsob využití dvou různých dopravních módů stejně jako o pokus, jak oživit děčínský přístav a mezinárodní labskou plavbu celkově.“

Po Rýnu a Labi

Loď z Rotterdamu plula po Rýnu a Středoněmeckém průplavu a z Magdeburku po Labi do Děčína. Celkem přivezla 1 300 tun uhlí, jež bylo v děčínském přístavu přeloženo do výsypných vozů řady Falls. Překládka paliva trvala přibližně osm hodin. Zpočátku probíhala rychle, dočišťování lodí pak již bylo pomalejší. Po vyřízení všech nezbytných přepravních formalit odjelo uhlí v úterý 25. ledna z Děčína a do Ostravy dorazilo téhož dne večer. Následně byla souprava přistavena na vlečku společnosti Liberty Steel.

Tisková mluvčí Liberty Steel Barbora Černá Dvořáková k tomu říká: „Současná spotřeba uhlí z OKD už tvoří pouze asi 15 procent z celkového potřebného objemu. A po uzavření části dolů již OKD některé druhy uhlí nedodává, musíme je tedy dovážet nejen z Polska, ale také z USA, Kanady či Austrálie, a vytvářet si tak potřebnou zásobu, protože dodávky ze zahraničí jsou časově i logisticky náročnější.“ Oproti vlakové přepravě z Rotterdamu je nový způsob pomalejší, ale mohl



Loď z Rotterdamu plula po Rýnu, Středoněmeckém průplavu a po Labi do Děčína

lie. Přestože pro energetiku význam uhlí v důsledku Green Dealu postupně klesá, pro metalurgii je stále velmi důležitou surovinou při výrobě surového železa a následně oceli. Černé uhlí v ocelářství nemá zatím svou

plnohodnotnou náhradu – a ocel je základem naší civilizace. I ambiciózní cíle Green Dealu lze splnit jen díky celé řadě investic za použití oceli – nové decentralizované zdroje energie, úsporné budovy, elektromobilita. Ocel je pak patrně také jediný stoprocentně recyklovatelný

materiál, a i v přepravách tohoto recyklatu v podobě železného šrotu je železnice v čele s ČD Cargo velmi aktivní.

Železniční nákladní dopravci dlouhodobě upozorňují na to, že jeden kapacitní hraniční přechod do Německa nestačí. Ukázalo se to v loňském roce, kdy byl provoz na trati z Děčína do Bad Schandau omezen na delší dobu nejen kvůli sérii výluk, ale rovněž z důvodu poškození mostu silnými dešti. Kromě modernizace dalších tratí do Německa přes Cheb a Domažlice by se tak říční plavba mohla stát zajímavou alternativou pro přepravu zboží za současného zapojení železnice na vnitrostátním úseku. ○



by být levnější. „S našim obchodním partnerem se sejdeme a průběh přepravy, stejně jako její ekonomiku, vyhodnotíme,“ popsal Tomáš Tóth další vývoj.

Důležitá surovina pro metalurgii

Zásoby koksovateľného uhlí v Ostravsko-karvinském revíru jsou již omezené, v letošním roce by pak měla být zastavena těžba v posledním činném dole společnosti OKD, v dole ČSM. To je stručná a jasná odpověď na různé polemiky týkající se dovozu uhlí ze vzdálené Austrálie





Projíždějící souprava za rozsvíceného tubusu metra mezi pražskými stanicemi Lužiny a Hůrka

Metro nemělo své fotoalbum Tak ho udělal

Obvykle zde přinášíme příběhy milovníků železnice nebo těch, kteří jsou s ní nějakým způsobem spjatí a jsou něčím zajímaví. Tentokrát uděláme výjimku. Poněkud odhlédneme od klasických vlaků a zavítáme do tunelů podzemky. Přinášíme příběh Borise Koguta. Muže, který nejenže fotí v metru, ale vydává o tom i knihy. V jeho fotoarchivu se skví kousky z celé Evropy. Ke každému setu navíc přidává zajímavý příběh.

Josef Holek | Foto: archiv Borise Koguta, autor

Říká se, že pokud chce člověk vytvořit něco, co opravdu stojí za to, musí se ve svých myšlenkách vrátit do dětství a vzpomenout si na to, co měl rád a co zachytilo jeho nápady a pocity. Alespoň takto odpovídá Boris Kogut na otázku, co ho přimělo k focení vozů a zázemí metra.

Začínal už jako malý. Dávno před tím, než se přestěhoval z Ruska do Česka. „Pamatuji si z dětství, že jsem si udělal domácí úkoly a šel cestovat moskevským metrem. Později jsem jezdil i do technické knihovny. Mezi ostatní literaturou byly knihy a časopisy o dopravě v angličtině. Bylo mi 15 let, a proto jsem nemohl tuto knihovnu navštěvovat jen tak. Ale její pracovníci mi dovolili brát si knihy a časopisy do čtenářského sálu, pokud přijdu s dokladem od rodičů,“ začal Boris vyprávění.

Začalo to časopisy

Každý víkend pak strávil v knihovně, kde si půjčoval anglické časopisy a hledal články o londýnském metru. Když zahlédl podzemní dráhu na obálce něja-

kého magazínu, požádal pracovníky alespoň o černobílou kopii. Maminka mu navíc pořídila velký slovník, aby věděl, o čem články vlastně pojednávají. „Dříve bylo pro ruského kluka nemyslitelné, že by jednou mohl vidět Londýn, protože když někdo dostal vízum do Anglie, rovnalo se to útěku. V té době jsem tedy mohl mít v rukou jen ty časopisy a snít, že se jednou budu moci v londýnském metru projet osobně,“ nechal se slyšet.

Po pár letech mladý Boris vystudoval moskevskou univerzitu dopravních spo-

jů, doktorandem se stal v roce 2005 a do České republiky přišel v roce 2008. Teprve na přelomu let 2014 a 2015 začal pracovat na publikaci široké fotoknihy Evropské metro. „V mé knihovně mám řadu publikací pojednávajících o metru, a to v různých jazycích. Chtěl jsem ale udělat knihu podle svých představ, propojit v ní historii, cestující a současnost a zároveň zpřístupnit široké veřejnosti zajímavá zákulisní místa. Například de- pa a tunely, tedy prostory, které jsou běžně nepřístupné. Tak se zrodilo mé první

Souprava vídeňského metra přijíždí do depa Hütteldorf



tištěné fotoalbum, které se prodává po celé Evropě," popsal.

Praha unikátem

Své snímky pořizoval například v Helsinkách, Paříži, Lyonu, Barceloně, Bruselu, Lisabonu, Londýně, Praze, Vídni anebo Moskvě. U nás se mu líbí zejména linka A. „Například stanice Můstek má zlatohlavé odstíny. Je to pravděpodobně proto, že se nachází v dolní části Václavského náměstí, která se často nazývala Zlatý kříž. Nebo podle jednoho z pražských architektů harmonizují slavnostní odstíny zlata a bronzu v dekoraci stanice Hradčanská s bezprostřední blízkostí stanice Pražskému hradu. Existuje také názor, že zelená barva stanice Malostranská připomíná blízkost Královských zahrad,“ vysypal z rukávu Boris Kogut zajímavosti, které ho v Praze oslovily.

V průběhu prací na knize potkal řadu profesionálů – od vedoucích dopravních podniků až po strojvedoucí. Každého považuje za odborníka v jeho oboru a váží si i otevřenosti dopraváků. „Pustili mě třeba do nových souprav helsinského metra během zkušební provozu bez cestujících. Byl jsem přítomen úplně první zkušební jízdě nových, automatických souprav v Lyonu, pořizoval jsem fotografii prvního výjezdu této soupravy.“



Soupravy londýnského metra linky Bakerloo Line v depo London Road



Pražské depo Zličín

Boris Kogut

Po maturitě na dopravním gymnáziu se chtěl Boris Kogut stát strojvedoucí. Domníval se, že kvůli profesi musí mít vysokou školu, a nastoupil tedy studium Státní univerzity dopravních spojů v Moskvě, obor Mezinárodní organizace přepravy a řízení v dopravě. Nakonec zjistil, že na strojvedoucího „vysokou“ nepotřebuje, ale studium jej bavilo a nakonec se stal kandidátem technických věd v oboru Technologie a management v dopravě a telekomunikacích. Po studiích začal učit, od roku 2005 do roku 2008 pracoval jako vědecký pracovník ve Vědeckém výzkumném ústavu železničních drah. V roce 2008 odešel z Ruska do České republiky. Zabývá se žurnalistikou, fotografií, reklamou a PR aktivitami. Je autorem několika publikací, pracuje pro Pražský Express.



Zkrátka každá výprava za tajemstvím metro provozu přináší zajímavý příběh anebo je něčím jedinečná.

Strojvedoucí v Londýně

I nám odvyprávěl jeden zážitek. Stal se mu během oficiálního fotografování z kabiny strojvedoucího v Londýně. „Sešli jsme se s instruktorem a strojvedoucí m v stanici Uxbridge. Instruktor Chris mě pozval do kabiny řidiče a vyjeli jsme. Slunce nás oslepovalo, ale fotil jsem. Asi po 20 minutách jsme dojeli do stanice Harrow on the Hill. Několik sekund po otevření Chris vstal z křesla a řekl mi, abych odložil foťák a sedl si za kontrolér. Překvapilo mě to. Podíval jsem se na monitory, kde jsem viděl, zda už cestující dokončili nástup a zda jsou dveřní prostory volné, stisknul jsem tlačítko, dveře se zavřely a na displeji se objevil půlminutový odpočet času, během

kterého musí vlak odjet. Znovu jsem vše zkontroloval, signál byl zelený. Současně jsem stisknul další dvě tlačítka a souprava se rozjela. Chris mi řekl, že mám jet na konečnou na Baker Street. Čtvrt hodiny jízdy. Mé sny se staly skutečností,“ odvyprávěl. „Po automatickém zastavení na konečné mi udělal snímek na památku.“

Když se Borise Koguta přece jen zeptáte na klasické vlaky, nesetkáte se s negativní reakcí. Chtěl být strojvedoucí. „Když cestuji po Česku, a to je alespoň jednou nebo dvakrát za měsíc, volím vždy vlak. Procestoval jsem téměř celou zemi. Můžete si připravit obchodní jednání či rozhovor, můžete se seznámit se zajímavými osobami. Třeba s moderátorem České televize Jiřím Václavkem,“ zavzpomínal. „Vlakem jsem procestoval téměř celé Německo, Itálii, Francii, Švýcarsko, Španělsko, Rakousko a další evropské země. Vybíral jsem různé vlaky – od osobních po rychlovlaky. Mám přehled o poskytování servisu cestujícím v téměř každé evropské zemi. Velmi mě překvapilo komfortní a špičkové cestování vlaky Sapsan a Allegro mezi Ruskem a Finskem, cestoval jsem i mezi Londýnem a ostrovem Isle of Wight,“ vyjmenoval své zážitky. A hledá další, není tedy náhodou, že připravuje nové díly fotoalb.

Jen jednou byl Boris Kogut nemile překvapený. Zjistil totiž, že obyvatelé Madeiry vůbec netušili, že na svém ostrově mají krásné železniční muzeum a že měli i vlastní železnici. „Celý úsek staré trati jsem pak prošel,“ uzavřel Kogut s úsměvem. ◉



Moskevské depo Vychino

Italové chtějí ETCS na většinu sítě

Italský správce železniční sítě Rete Ferroviaria Italiana vypsal velké výběrové řízení na instalaci evropského zabezpečovače ETCS. Systém by měl být instalován na většinu zdejších tratí, včetně těch vysokorychlostních. Zakázka má hodnotu zhruba 2,7 miliardy eur.



Josef Holec | Foto: archiv ČD a Pexels.com

Italové hledají dodavatele zabezpečovače ETCS pro většinu tratí v zemi. Jako první o zakázce informoval server Rynek Kolejowy s odvoláním na evropskou platformu s výběrovými řízeními TED. Italský manažer infrastruktury Rete Ferroviaria Italiana předpokládá, že hodnota zakázky vystoupá na zhruba 2,7 miliardy eur, tedy v přepočtu na více než 66 miliard korun. Tendr navazuje na výběrové řízení


na vybavení přibližně 700 kilometrů na Sicílii, v Laziu, Abruzzu a Umbrii.

Pokrytí zabezpečovačem by mělo být podle zadavatele hotové v roce 2036. ETCS by pak měl pokrývat bezmála 17 tisíc kilometrů tratí, přičemž už do roku 2026 by mělo být hotových 3 400 kilometrů. Italové, stejně jako všichni evropští dopravci, už objednávají jen vozidla vybavená palubní částí ETCS. Poza to v tomto nejsou ani České dráhy. Například nově nakoupené jednotky RegioPanter už mají

ETCS instalované a na dovybavení další techniky už dopravce usilovně pracuje.

Těžké přípravy

Rynek Kolejowy připomíná, že rozsah infrastrukturních projektů, které mají být v rámci pokrytí zabezpečovačem realizovány v dalších letech, je nepochybně bezprecedentní a je možné s jistotou říci, že stojíme na prahu největšího investičního boomeru v historii evropských železnic. „Realizace takového ambiciózního plánu je obrovskou výzvou a bude vyžadovat řadu analytických a přípravných činností,“ konstatuje server.

ETCS je jednotný celoevropský zabezpečovací systém, který bude zajišťovat jednotnou evropskou železnici a vyšší bezpečnost provozu na ní. Zajistí také, aby vlaky jednotlivých dopravců mohly volně a bez problémů přejíždět z jedné země do druhé. Zároveň jde o systém, který nahrazuje velké množství různých, vzájemně nespolupracujících a mnohdy zastaralých systémů v jednotlivých zemích. Základem zařízení jsou radiobloková centra a eurobalízy. Centrála pak sleduje jednotlivé vlaky a komunikuje s nimi. Zná pozici, směr jízdy a rychlost vlaků a vyhrazuje pro jejich další jízdu volný, bezpečný prostor. Sleduje rovněž, zda strojvedoucí vlaku dodržuje rychlost jízdy a reaguje správně na situaci na trati. Umí zastavit vlak před návěstí Stůj nebo při indispozici strojvedoucího. 

Spojníci Bělehrad – Novi Sad zrekonstruovali Číňané. Bude se jezdit 200 km/h

Vlaky mezi srbskou metropolí Bělehrad a městem Novi Sad pojedou od jara rychlostí až 200 km/h. Stane se tak díky rekonstrukci železnice, kterou opravuje čínské konsorcium China Civil Engineering a China Railway 11th Bureau. Provoz by měl být zahájen v polovině letošního března.

Firmy část 350 kilometrů dlouhého mezinárodního tahu mezi Maďarskem a Srbskem zprovozní na základě tendru v hodnotě 370,4 milionu dolarů, tedy v přepočtu za bezmála 8,1 miliardy korun. Testování na železnici začalo už v lednu.

Dnes šedesátkou


Celá trať včetně nerekonstruovaných částí zahrnuje 184 kilometrů dlouhý úsek v Srbsku a bezmála stodesátikilometrový

úsek v Maďarsku. Optimalizace je navržena tak, aby zkrátila dobu jízdy mezi Bělehradem a Budapeští z osmi na méně než tři hodiny. V současné době se tu jezdí i šedesátkou. Po plném provozu bude dvoukolejná elektrifikovaná dráha využívána nákladními a osobními vlaky.

Ministr Momirović pro server International Railway Journal potvrdil, že projekt pokračuje podle plánu. „Skutečnost je taková, že u nás vlaky jezdí poměrně pomalu, a očekáváme, že za pár měsíců bude cesta z Bělehradu do Nového Sadu trvat 30 minut a vlaky na tomto úseku pojedou rychlostí 200 km/h.“

Rekonstrukce úseku z Nového Sadu do Subotice, tedy směrem k maďarsko-srbským hranicím, by měla být hotová do konce roku 2024. Trať je dlouhá 108,1 kilometru.

A přípravy jsou v plném proudu i na maďarské straně hranice. Maďarské železnice MÁV na financování modernizace podepsaly smlouvu s ministerstvem inovací a technologií loni na jaře 2020. V červenci téhož roku byly zahájeny plánovací a schvalovací práce. Po rekonstrukci dálkové vlaky urazí vzdálenost 160 kilometrů mezi Budapeští a příhraniční Kelebií o hodinu rychleji. „Díky větší kapacitě trasy se zvýší i konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel skupiny MÁV-Volán Róbert Homolya.

Celá trať bude kompletně zrekonstruována v roce 2025, dostane zabezpečovač ETCS a pro nákladní dopravu umožní zatížení náprav 225 kN. Odstavné koleje ve stanicích navíc pojmu až 740 metrů dlouhé vlaky. 

ÖBB uvolní do infrastruktury finance v hodnotě 870 milionů eur



Rok 2022 přinese další vylepšení železniční sítě ve Vídni, v Dolním Rakousku a Burgenlandsku. Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) letos počítají s rekordními investicemi do infrastruktury ve výši 870 milionů eur. Díky tomu se zlepší a zrychlí spojení ve východních regionech země. Velkým přínosem bude především zkrácení jízdních dob, které uvítají lidé dojíždějící do metropole a okolí každodenně. Novinky se týkají i spojů do Česka a na Slovensko.

Petr Slonek | Foto: ÖBB

Právě ve východní části Rakouska tvoří cestující dvě třetiny všech cestujících na železnici v zemi. Proto se vedení společnosti rozhodlo ve velkém investovat do modernizace sítě a nádraží. Částka 870 milionů eur, v přepočtu 21,7 miliardy korun, představuje vůbec největší investice v historii země. Rakouská ministryně pro životní prostředí Leonore Gewesslerová to považuje za významný příspěvek do budoucnosti. „Rozhodli jsme pro největší investiční program, který v historii Rakouska kdy existoval. Zvláštní důraz klademe na východní region. Rozvoj železnice hodláme financovat na všech úrovních. Od S-Bahnu ve Vídni přes několik tratí v Dolním Rakousku až po nové investiční projekty v Burgenlandsku. Cestování vlakem bude ještě ekologičtější, pohodlnější a jednodušší,“ zdůraznila ministryně.

„Vysoce výkonná a klimaticky šetrná železniční doprava je páteří atraktivní veřejné dopravy. Pokračujeme v investicích do moderní sítě, vlakových nádraží a terminálů a zůstáváme tak spolehlivým partnerem pro udržitelnou mobilitu,“ dodal generální ředitel ÖBB-Holding Andreas Matthä.

Modernizace u Vídně

Významná proměna čeká jižní trať ve směru na Vídeň. Ta se má rozšířit na čtyři koleje, což zatraktivní spojení mezi Hütteldorfem a Meidlingem. Vlaky směřující do vídeňské stanice Aspern Nord, přímo sousedící s metrem, by měly jezdit každých 15 minut. Už v dubnu bude otevřena zrekonstruovaná stanice Matzleinsdorfer Platz, pokračují rovněž práce na obnově nádraží Franz-Josefs-Bahnhof ve vídeňské čtvrti Alsergrund. Letos skončí opravy nástupiště na zastávce Haidestrasse a uskuteční se modernizace hlavní tratí S-Bahnu mezi Meidlingem a Floridsdorfem.

ÖBB počítá s investicemi na řadě stávajících a nových tratí, které zajistí lepší spojení v rámci spolkové země i jeho napojení na Vídeň. Díky smyčce Ebenfurth se prostřednictvím dvoukolejného rozšíření tratí Pottendorfer zkrátí jízdní doba ze severní a střední oblasti Burgenlandsku do metropole. To uvítají hlavně dojíždějící v regionu. Dalšími plány jsou elektrifikace Štýrské východní dráhy (Jennersdorf – Graz) a Mattersburgské dráhy (Wiener Neustadt – Loipersbach-Schattendorf). Řeší se i projekt letištní spojky mezi vídeňským letištěm a městem Bruck an der Leitha/Bruckneudorf. To by mělo zajistit

rychlé propojení severního Burgenlandsku a východních Dolních Rakous s vídeňským letištěm a Vídni. Projekt by měl být představen už letos na jaře.

Změny v Dolním Rakousku

Velkou pozornost ÖBB věnují Dolnímu Rakousku. Počítá se s rozšířením trati mezi Vídni a Bratislavou, přičemž selektivní dvoukolejné rozšíření a elektrifikace budou dokončeny se změnou jízdního řádu v prosinci 2022. Už v létě se paralelně rozběhnou práce na plném dvoukolejném rozšíření mezi oběma hlavními městy.

Pracovat se začalo i na dvoukolejném rozšíření vídeňského úseku tratí Pottendorfer. Ve výstavbě je úsek Münchendorf – Wampersdorf včetně nového vlakového nádraží Ebreichsdorf.

Plánované rozšíření severní tratí mezi Vídni Süßenbrunn a Bernhardsthal v Dolním Rakousku v budoucnu umožní kratší cestovní doby v evropské dálkové dopravě do ČR, Polska a východního Německa a lepší nabídku služeb pro dojíždějící v místní dopravě. V jižním úseku Vídeň Süßenbrunn – Gänserndorf začnou první práce během letoška.

Další parkoviště P + R

Uspadnit jízdu dojíždějícím, kteří kombinují auto a vlak, mají další parkoviště Park and Ride. Například ve Wiener Neustadt vznikne nová plocha s přibližně tisícovkou parkovacích míst. Vyrostou i dalších přibližně 260 venkovních parkovacích stání a také 240 stanovišť pro kola. V rámci rekonstrukce stanice Schönfeld-Lasseo se staví P + R zařízení s asi 156 parkovacími místy. Dokončena nová parkovací plocha v Hollabrunnu pak nabídne 700 parkovacích míst. ○

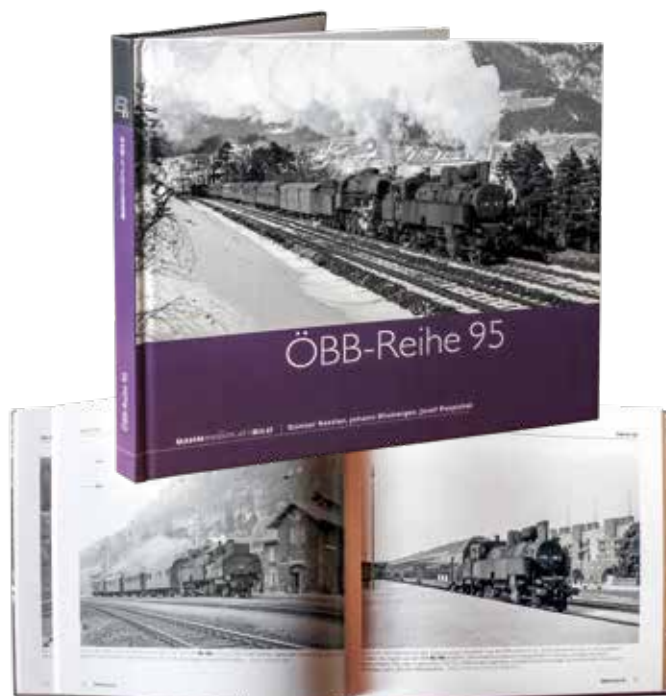
Knižní novinky

Redakce Železničáře opět přináší anotace několika zajímavých knih s železniční tematikou, které se nedávno objevily na tuzemském trhu. Podíváme se jejich prostřednictvím například do sousedního Rakouska na parní lokomotivy tamních spolkových drah, zavzpomínáme také na děčínské Štokry či na parní stroje řad 514.0, 514.9 a 525.0.

Redakce | Foto: Martin Harák

ÖBB-Reihe 95

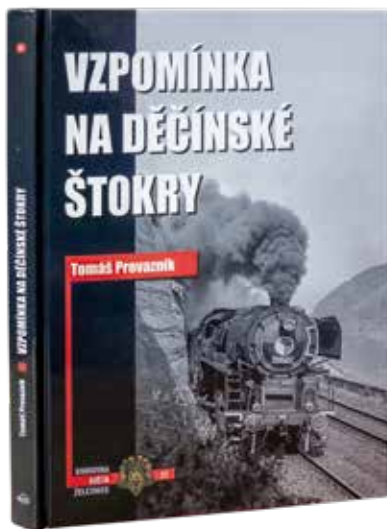
Vídeňské nakladatelství Bahnmedien přišlo i s fotografickou publikací z řady „Dráha v obrazech“, která se věnuje parním lokomotivám řady 95 Rakouských spolkových drah ÖBB. Změna přepravních směrů v Rakousku po rozpadu monarchie si vyžádala nákup velkých tendrových lokomotiv. Protože měly nástupnické rakouské spolkové železnice BBÖ (později ÖBB) velké množství strojů řady 80.9 (u ÖBB řada 57.2, 3), vznikla na jejím základě nová řada 82 v uspořádání 1´E1´. Kromě svých běžných úkolů na různých horských tratích ve Štýrsku a Salcbursku bylo osm lokomotiv nasazeno na vídeňské spojovací dráhy. Od roku 1927 byla na Semmeringu umístěna řada 82 ve stanici Gloggnitz pro posunovací a přípřežnou službu. Během druhé světové války německá železniční společnost DRB (Rakousko bylo v té době součástí Německé říše) přemístila část strojů, nyní označených jako řada 95, z Gloggnitz do Hainfeldu, po skončení války se ale vrátily opět na Semmering. Po elektrizaci Semmeringové dráhy byla vozidla dnešních ÖBB řady 95 přesunuta do výtopen ve stanicích Bruck a.d. Leitha, Franz-Josefs-Bahnhof ve Vídni a také v Sigmundsherbergu, kde sloužila až do konce šedesátých let 20. století. Kniha podélného formátu 240 x 205 mm zobrazuje na 144 stranách všech 22 lokomotiv ÖBB řady 95 v místě jejich provozu. Ojedinelé černobílé a barevné záběry pořídili renomovaní fotografové Franz Kraus, Alfred Luft, Harald Navé a Elfried Schmidt.



Die kkStB Reisezugwagen, Lokalbahnwagen der Baugruppen Ib, Ic und Ie

Dopravní prostředky na železnici netvoří pouze lokomotivy a jednotky, ale z větší části osobní nebo nákladní vozy. Do nedávné doby byla častým tématem rakouské železniční literatury pouze hnací vozidla, což se snaží napravit několikadílná monografie z vídeňského nakladatelství Bahnmedien. Autoři čtvrtého dílu – Hermann Heless, rakouský odborník na vagony, Johann Blieberger, specialista na vozidlovou statistiku, a grafik Erwin Hauke – se v této knize zabývají osobními vozy kkStB s akcentem na osobní, služební a poštovní vozy rakouských místních drah skupin Ib, Ic a Ie. Knihu o 304 stranách formátu A4 obsahuje doplňkový statistický materiál a asi 230 fotografií, typových nákrešů a dalších vyobrazení. Protože se jedná až o 3 000 jednotlivých vozů, nakladatelství připravilo pro odborníky a zájemce doplňkové DVD, kde jsou ve formátu pdf na 596 stranách obsažena všechna jednotlivá vozidla včetně jejich roků výroby, vyřazení a popřípadě jejich dalších osudů. Řada těchto vozů byla předána například Československým státním drahám a dalším železnicím. Obě rakouské knihy si lze pořídit buď přes e-shop vydavatelství Bahnmedien, nebo také v prodejně Corona v Hybernská centrum v Praze.



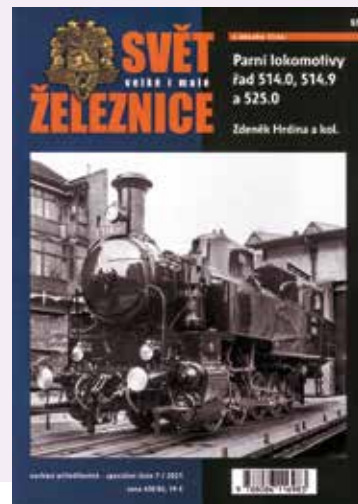


Vzpomínka na děčínské Štokry

Pražské nakladatelství Corona vydalo na konci loňského roku výpravnou publikaci autora Tomáše Provazníka, která se věnuje provozu parních lokomotiv řady 556.o zvaných Štokr na tratích, kde zabezpečovalo provoz původní lokomotivní depo ČSD v Děčíně. Autorem knihy je železničář, který má k problematice blízký vztah. Publikace s názvem Vzpomínky na děčínské Štokry vzdává hold všem lidem, kteří byli s provozem těchto mohutných škodoväckých lokomotiv přímo či nepřímo spojeni. Za vznik této knihy může vlastně autorův děda, neboť právě on byl jeden z řady strojvedoucích, kteří obsluhovali parní lokomotivy. Lokomotivy řady 556.o, určené pro nákladní dopravu, se vyráběly v plzeňských závodech Škoda v letech 1951 až 1958, celkově jich na tratě ČSD vyjelo 510. Kniha se věnuje primárně posledním dvaceti letům provozu řady 556.o v Děčíně, a to jedinečným pohledem tehdejších strojvůdců, topičů a dalších provozních pracovníků. Prostřednictvím jejich vzpomínek se tak čtenáři mohou nechat „svězt“ na stanovišti řady děčínských Štokrů po řadě tratí a míst severních Čech. Nedílnou součástí pro fajnšmekry je přehledná tabulka strojů řady 556.o provozovaných v Děčíně a jejich nasazení v pravidelné službě, a to včetně roků výroby a vyřazování. Kniha formátu A4 má na 256 stranách kromě textu k dispozici také 351 černobílých a barevných fotografií jak od řady známých fotografů, tak i z rodinného alba Tomáše Provazníka. Knihu si lze opatřit v každém větším knihkupectví nebo přímo u nakladatele.

Parní lokomotivy řad 514.0, 514.9 a 525.0

Speciální číslo 7 Světa velké a malé železnice z nakladatelství Corona přibližuje formou knižní monografie méně známé osudy lokomotivních řad 514.o, 514.9 a 525.o. Autor Zdeněk Hrdina se s kolektivem spolupracovníků zaměřil na tyto tři lokomotivní řady, které byly výhradně spjaty dlouhá desetiletí s těžbou uhlí a zpracováním železa v moravskoslezském regionu. Stroje byly určeny pro vozbu nákladních vlaků na tratích a vlečkách Báňské dráhy, Vítkovické závodní dráhy a na místní dráze ze Studénky do Štramberka, kde zajišťovaly provoz osobních vlaků. Přestože se jednalo o pouhých devatenáct lokomotiv, které byly vyrobeny v letech 1927 až 1950, jejich technická stránka nepostrádá řadu zajímavostí. Konstrukce strojů vycházela z osvědčených řad 423.o nebo 433.o, které byly dodávány pro ČSD. Lokomotivy, z nichž některé zažily i první republiku, byly v provozu až do přelomu 60. a 70. let. Monografie formátu A4 s měkkou vazbou přibližuje na 152 stranách osudy těchto unikátních strojů, které jsou doplněny řadou fotografií, dobových dokumentů a technických tabulek. Publikaci si lze opatřit u nakladatele nebo ve větších knihkupectvích.



Kronika železnic českých zemí a nejkrásnější tratě



Zajímavou publikaci pro fanoušky železnice vydalo v listopadu nakladatelství CPress ve společnosti Albatros Media. Kniha nazvaná Kronika železnic českých zemí a nejkrásnější tratě autora Zdeňka Meitnera popisuje historii naší železnice od budějovické koňky až po moderní railjety. V její první části se čtenáři seznámí s podrobně zpracovanými dějinami dráhy, a to od jejich prvopočátků souvisejících s průmyslovou revolucí až po triumfy i pády ve 20. století. Popisuje také, jak inženýři vymýšleli bez větších zkušeností a zpočátku i bez složitých matematických výpočtů, kudy železnici vést a jak stavět mosty a tunely. Zachyceny jsou však i nejnovější výzvy. Ve druhé části dílo představuje bezmála 40 nejhezčích tratí u nás, jejich historii a technická specifika. Autor vybral tratě, o nichž lze tvrdit, že patří k těm nejkrásnějším. To vše na ploše tří set stran o formátu 210 x 297 mm doplňuje 300 pečlivě vybraných archivních i současných snímků fotografií, kteří postávají u trati a čekají, až vlak projede krajinou či nádražím. Publikaci lze koupit například ve vydavatelství Albatros Media.

60
Hektor slaví

Když z malé lokomotivy vyroste velká

Vyrobilo se jich téměř tisíc, dostaly se i na Kubu a železničáři jim pro jejich sílu a velikost přiřkli mytické jméno. Řeč je o motorových lokomotivách T 458.1, přezdívaných Velký Hektor. Za léta provozu zastaly neuvěřitelné množství práce a do důchodu se leckteré kusy stále ještě nechystají. Letos slaví neuvěřitelné šedesáté narozeniny.

Josef Holec | Foto: archiv ČD, Rostislav Kolmačka, Radek Čupr, Ivo Raab, Ladislav Kroul

Nejstatečnější, nejsilnější, nejmohutnější, krásný nejen tělem, ale i duchem. Těmito superlativy se v řecké mytologii pyšní Hektór, nejstarší syn trojského krále Priama a jeho ženy Hekábé, velitel trojských vojsk ve válce proti Achájcům. V přeneseném slova smyslu charakteristika jako pro lokomotivu. A ejhle, stalo se! Železničáři takto pojmenovali motorovou lokomotivu řady 721 (T 458.1), která v tomto roce slaví šedesátiny. Jestli je mašina krásná, necháme na subjektivním posouzení každého z nás, silná a mohutná ale bezpochyby je. My ještě přidáme přívlástek spolehlivá.

Samotná historie konstrukce lokomotiv se začala psát už na konci čtyřicátých let 20. století, kdy stát v rámci poválečné obnovy vozidlového parku Československých státních drah (ČSD) pověřil pražskou lokomotivku ČKD výrobou motorových lokomotiv. Bezmála desetileté

období vývoje a aplikace nových technických řešení přinesly první úspěchy. Z výrobních hal, ze kterých do té doby vyjížděly parní a dvounápravové lokomotivy pro lehký posun, začaly vyjíždět první velké lokomotivy určené pro traťovou službu.

Nutné poválečné spoření

„Po prvotní osmikusové řadě T 434.o a sériově vyráběné, zdařilé úzkorozchodné řadě T47.o spatřily v letech 1957 a 1958 světlo světa i prototypy nových řad T 698.o, respektive T 658.o a T 435.o. Typ T 435.o pak jako vážný adept na zahájení motorizace posunu a provozu na vedlejších tratích ČSD i průmyslových vlečkách,“ popisuje vznik strojů železniční odborník, amatérský historik a správce webu Prototypy.cz Rostislav Kolmačka.

Vývoj navázal na zkušenosti s elektrickým přenosem výkonu u motorových vozů. Trendem 50. let však byl u motorových lokomotiv hydraulický přenos výkonu. Jeho předností byly v poválečném období především úspory nedostatkové elektrotechnické mědi, a také odpadla



nezbytnost vybavovat depa elektrodílnami, včetně potřeby personálu s elektrotechnickou kvalifikací. Výhodou byla též nižší hmotnost strojů. „V průběhu roku 1955 vypracovalo ČKD Praha návrh typizovaných řad motorových lokomotiv, na základě kterého měl být po konzultacích s odběrateli definován směr dalšího vývoje v oblasti výroby motorových lokomotiv. Tento návrh byl prostřednictvím ministerstva strojírenství předán ministerstvu dopravy, které pak z něj vybralo



Stroj T 458.1216 nedaleko domovského depa v Přerově. Snímek z Prosenic je z 25. října 1983



V tehdy ještě neelektrizované stanici Kojetín se přerovský stroj T 458.1168 právě připravuje k odjezdu s manipulačním vlakem do Tovačova

← Jeden z posledních provozních Hektorů u ČD. Stroj 721.152 čekal v říjnu 1999 u točny depa Česká Třebová na výpomoc



Coby provozní exponát lze Velkého Hektora potkat v železničním muzeu ČD v Lužné u Rakovníka ↓

Technické údaje

Označení:	T 458.1190 (721)
Uspořádání pojezdu:	Bo' Bo'
Přenos výkonu:	el. stejnosměrný
Typ motoru:	ČKD 6 S 310 DR
Výkon:	552 kW
Maximální rychlost:	80 km/h
Maximální tažná síla:	186 kN
Hmotnost:	74 t
Délka přes nárazníky:	13 280 mm
Výška:	4 350 mm
Šířka:	3 115 mm
Rozvor podvozku:	2 400 mm

šením do doby, než budou vyvinuty již vyhovující dieselhydraulické mašiny.

Dva prototypy, označené jako T 435.001 a 002, opustily ČKD ve druhé polovině roku 1958 a už v době jejich zkoušek začala fabrika, ještě před schválením typu pro sériovou výrobu, vyrábět desetikusovou ověřovací sérii strojů dnešní řady 720 (přezdívaná Malý Hektor), na které

už netrpělivě čekali provozovatelé uhelných vleček na Ostravsku. A právě Malé Hektory, jejichž výroba měla být jen vývojovým, odrazovým můstkem pro větší lokomotivy, se staly technickým předobrazem svých větších sourozenců.

Osud tomu však chtěl, že vývoj „nástupnické“ dvouagregátové dieselhydraulické řady T 475.0 se opožďoval a zkušenosti s provozem prvních sériových strojů řady T444.0 nebyly nejlepší. Kromě toho objednaný počet 150 lokomotiv řady T 435.0 byl pro potřeby provozu velmi nízký. Dráha tedy sáhla po poměrně delší (13 280 mm oproti 12 560 mm), těžší, ale spolehlivé lokomotivní řadě z domácí produkce, vyráběné původně na export – ČME 2, technicky vycházející z menšího „brásky“ T 435.0.

Sověti se vzdali svých dodávek

Ani tentokrát však ČKD neměla jednoduchou práci. Výroba byla naplánována na několik let dopředu a výrobní kapacity vytíženy na maximum. „Jedinou možností bylo požádat sovětskou stranu o uvolnění části objednaných lokomotiv pro potřeby ČSD. To se nakonec podařilo a už v roce 1962 přichází k ČSD první pětipice lokomotiv s označením T 458.001 až 005, které byly vyrobeny v rámci druhé

kromě už sériově vyráběné úzkorozchodné řady T47.0 další tři lokomotivní typy k dalšímu rozpracování a následné výrobě,“ připomněl Rostislav Kolmačka.

Malé předobrazem

Šlo o dieselhydraulické třínápravové stroje pozdějších řad T 306.0 a T 304.0, dále známé Karkulky T 444.0 a k tomu diezelektrické T 434.1, vycházející z už vyrobených strojů řady T 434.0. To ovšem s dovětkem, že typ T 434.1 bude pouze přechodným ře-





Jedním z nemnoha Hektorů, které byly oděny do exportní červené verze nátěru ČKD, se stal také stroj 721.517. Snímek jej zachycuje v Pardubicích v roce 2015

výrobní série typu ČME 2 s předurčením pro širokorozchodné přecladiště v Čiernej nad Tisou. V rámci výroby třetí série ČME 2 odstoupil SSSR nejprve od dodávky čtyřiceti strojů, které byly už jako řada T 458.1 dodány na rozchod 1 435 mm, ty pak následovalo dalších deset širokorozchodných lokomotiv. Ze čtvrté výrobní série bylo dodáno dalších 100 lokomotiv, z páté série to pak bylo dalších 66 strojů a k tomu 20 lokomotiv našlo uplatnění na tuzemských vlečkách,“ vyjmenoval Kolmačka.

„Vzhledem k náběhu nových výrobních programů (ČME 3, T 678.0 a další), který zaplnil většinu výrobních prostor lokomotivky ČKD, se po roce 1965 od další výroby strojů řad ČME 2 a T 458.1 upustilo, výjimkou však bylo posledních 130 lokomotiv, které byly v ČKD vyrobeny

v rozmezí let 1968 až 1973 s výhradním předurčením pro export,“ upřesnil dále. Buď jak buď, některé se do zemí svého určení nakonec (například Írán) nedostaly, a tak zůstaly na domácí půdě. Exportní kusy ještě mířily do Albánie, Iráku, Polska, Indie anebo východního Německa.

Hluk vyřešily tlumiče

Ve své výkonové kategorii se Velké Hektory, jak se jim začalo přezdívat, řadily k nejspolehlivějším strojům. Oproti řadě T 435.0 nabídly posádce podstatně vylepšené pracovní prostředí. Jedinou slabinou byla snad jen hlučnost, ale i s tím si technici poradili. Instalovali účinnější tlumič výfuku. Přednostně byli Hektoři dodáváni do větších železničních uzlů a na seřadovací nádraží. Minimálně do 80. let patřily k tomu nejlepšímu,

čím tehdy ČSD disponovaly, a například co do spolehlivosti měly T 458.1 i vůči největším mašinám dlouho navrch.

Díky své výhodné hmotnosti a tažné síle byly stroje často nasazovány i na spádovištích a při přetazích těžkých souprav. Ani 80. léta, jež přinesla Bangladéšky T 466.2, však neznamenala jejich odpis. Velcí Hektoři se jen přesunuli na vedlejší tratě a vlečky.

Dvacítka zamířila do Karibiku

V 90. letech o některé stroje dokonce projevil zájem Kubánci. Z tuzemska tehdy prostřednictvím Pragoinvestu zamířilo do zámoří dvacet lokomotiv. Ještě předtím si v ŽOS Česká Třebová dopřály servis a přelakování do červené s výrazným žlutým pruhem. Další stroje se přesunuly do Německa či naopak ze zahraničí k nám.

Na mnoha výkonech slouží nezníčitelní Hektoři i nadále, byť nemají zdaleka tolik práce. Zejména stavební firmy je často využívají v čele pracovních vlaků. U Českých drah skončily lokomotivy v pravidelné službě před 17 lety, i když poslední mohykán, stroj 721.222, který řadu let jezdil v pronájmu v plzeňském kovošrotu, ukončil svou provozní kariéru teprve nedávno. Dodnes jsou chlubou Centra historických vozidel ČD dva provozní Hektoři T 458.1091 a T 458.1190. Celkově bylo vyrobeno 941 strojů. ◉



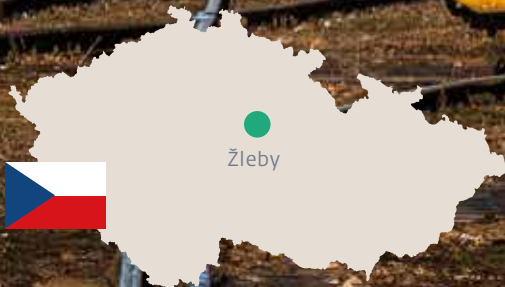
Lokomotiva 721.188 asistovala v Jihlavě při odklízení sněhu z nástupiště 23. 2. 2001



Na čele manipulačního vlaku byla 721.057 zastavena v úseku mezi Ulankou a Kostivíarskou

CESTOPIS

Téměř pohádkový výlet osmsetdesítkou



Žleby

Už nějaký ten pátek je neodmyslitelnou součástí českých Vánoc i velký televizní pohádkový maraton. Kromě tradičního námětu v podobě souboje dobra se zlem je celkem často poji i oblíbená filmařská lokace – zámek Žleby. Protože skrz stejnojmennou obec vede lokálka z Čáslavi do Třebošnice, která je pomyslnou vstupní branou do neprávem opomíjených Železných hor, vnukla mi vánoční záplava příběhů se šťastným koncem inspiraci pro další výlet.

Michal Málek | Foto: autor

Byl prvotním impulzem pro tuto cestu byl novogotický zámek Žleby, už při letném pohledu do map jsem si do svého pomyslného itineráře poznamenal i několik technických památek. Na tu úplně první jsem vlastně narazil hned při přestupu z rychlíku Vysočina na čáslavském nádraží. Nástupiště, z něhož odjíždí každé dvě hodiny třemošnický motorák, se totiž nachází na odděleném místním nádraží, a cesta k němu vede po příhradové ocelové lávce. Těch už moc k vidění nebývá a ani zde se s ní do budoucna nepočítá. Plánovaným přesunutím trati 236 do obvodu hlavní stanice sice zmizí další dílek dávné železniční nostalgie, ale z pohledu pravidelného cestujícího to pochopitelně bude vítané zvýšení komfortu.

Usedám do příjemně vyhřátého vlaku a po chvíli už se ozývá typický zvuk rychle se zavírajících dveří osmsetdesítky, která se přískokem dává do pohybu. Po opuštění čáslavské stanice se trať těsně přiblíží k frekventované silnici směr Chrudim a zhruba v délce 1,5 kilometru můžete propadat iluzi, že vlak jede v pomyslném třetím silničním pruhu.



Jelikož jsem se na cestu vydal v brzkých ranních hodinách, přijíždím do Žlebů ještě za šera, a tak pro túru volím směr z Třemošnice a pokračuji vlakem dál až na konečnou. Zdejší stanice je úvratová, využívám tedy chvíli pro přechod strojvedoucího z jednoho stanoviště na druhé a pořizuji rychlou momentku s hezky zrekonstruovanou staniční budovou. S potěšením pak během cesty zjišťuji, že stejné péče se zde dostává i ostatním staničním budovám. Ještě krátké zastavení pro přehození výhybky a motorák svižně pokračuje dál. Pomalu začíná svítat a kolem trati je dobře vidět množství srnek, které nechává skřípění okolků v obloucích zcela v poklidu.

Příjezd do Třemošnice – díl první

Do Třemošnice vlak přijíždí na čas a většina jeho osazenstva tvořená náctiletý-



Doubrava ve stejnojmenném přírodním parku vytváří dojem dravé horské bystřiny



Vystražte značky s kilometráží dávají tušit, že na své si zde přijdou i vodáci

mi mladíky se vydává směrem k autobusovému nádraží a dále k místnímu učilišti. Shodou okolností mám cestu stejným směrem a trochu škodolibě si v duchu užívám opojný pocit, že já už do školy nemusím. Pokračuji dál po značené naučné stezce s názvem Krajem Železných hor a po chvíli se již ocitám v lese, který viditelně není ve zcela stoprocentní kondici. Odehrává se zde celkem intenzivní těžba dřeva, která se podepisuje i na stavu lesní pěšiny. Naštěstí však několikrát den mrzne, a tak je rozježděná cesta celkem dobře schůdná. Po necelém půlkilometru se napojuji na zelenou trasu a zjišťuji, že to, co se podle mapy tvářilo jako běžná cesta lesem, je ve skutečnosti velmi ma-

lebný úsek řeky Doubravy plný skalních výběžků a peřejí. S povděkem kvituji i množství lávek a mostků, které mě nadále provází po celou dobu mé procházky a které mám již od dětství v oblíbě. Značka na jednom z mostů dává tušit, že zdejší vodní tok vyhledávají i vodáci. Sjízdňá je však Doubrava jen za jarního tání či během upouštění nedaleké pařížovské nádrže.



Pozůstatky mladotického mlýnského náhonu...



...a objekt bývalého mlýna na jeho konci



Počátek náhonu ke Korečnickému mlýnu v Rovově

Nějakých 400 metrů před obcí Mladotice narážím na další zajímavost, o níž soudobé mapy taktně mlčí. Souběžně s cestou jsou zde patrné zbytky původního mlýnského náhonu. Z omšelého infopanelu se dozvídám, že náhon zde stál „od nepaměti“ a koncem 19. století prošel společně s vyhořelým mlýnem rekonstrukcí. V sedmdesátých letech pak byl částečně zasypan, čímž byla jeho původní funkce zpečetěna. Nepomohl zjevně ani fakt, že během rekonstrukce byl dosazen nový válcový mlýn poháněný Francisovou turbínou. Dnes je postupně renovovaná budova mlýna upravená na penzion s restaurací, bohužel toho času v nečinnosti.

Tunel vodou protnutý

Procházím vískou Mladotice, spadající pod blízké městečko Ronov nad Doubravou, kde je řeka vedena ve zpevněném



Ústí 50 metrů dlouhého vodního tunelu, který podle legendy vykopali dva odsouzení k smrti

korytě, a na jejím konci vcházím do divokého Chittussiho údolí, pojmenovaného po českém malíři z 19. století a slavném ronovském rodákovi. Jeho doménou se postupně stala malba krajiny v plenéru a námětem mu bylo i toto romantické údolí, jak dokazuje jeho obraz Údolí Doubravy ve sbírkách Národní galerie.

Za poslední peřejí se objevuje 1,5 metru vysoký jez a další náhon, jehož součástí je zajímavá technická libůstka v podobě umělého vodního tunelu. Na první pohled trochu připomíná krasový ponor, ale dílo je to ryze lidské, přesto neméně zajímavé.

Další část cesty se na nějakou dobu vzdaluje toku Doubravy a žene mě do prudkého kopce ke kostelu svatého Kříže. Pracovníci místních technických služeb, kteří zde prořezávají bujnou vegetaci, právě mají siestu a ke svačině si nad hořící kupou roští opékají špekáčky. Řeka, ohýnek, pohorky – skoro bych na chvíli zapomněl, že je sotva půlka ledna a paní zima stále kraluje.

Pokračuji po nově položeném asfaltovém koberci k ronovskému náměstí. Filmovým pamětníkům by mohlo být povědomé ve spojení s Městečkem na dlani, dramatem z roku 1942 natočeným podle románové prvotiny Jana Drdy. Já osobně pamatuji tak maximálně vrcholné období výstavby prodejen Jednota, jejíž poutač na mě cestou k náměstí již z dálky svítí.

Kamenná hvězda stříbrného plátna

Červeně značená trasa mě vede dál až k sádeckému mostu, kde se opět mé kroky spojí s říčkou Doubravou. Divoké peřeje zde nahrazuje poklidná hladina, tu a tam lemovaná skalním masivem. O co klidněji působí vodní tok, o to divočejší je ale pěšina podél ní. Vedena je místy po dosti prudkých svazích a občas v nové trase, okořeněné stoupáním do kopce.



Lidová tvořivost v mladotických zahradách



Kostel sv. Vavřince na Chittussiho náměstí v Rovově



Už tak krásný výhled ze zříceniny hradu Lichnice lze ještě vylepšit vystoupaním na ocelovou rozhlednu v severní věži

Já raději šetřím síly a volím původní trasování, vyžadující však pevnou obuv a rozvážený krok.

Oplocená obora na druhém břehu dává tušit, že se pomalu blížím ke svému cíli. Škoda jen, že v těchto místech ne-

jsou k vidění vyhlášení bílí jeleni. První žlebská budova, na kterou natrefím, je – světe div se – bývalý mlýn. Míjím místní fotbalové hřiště, přehupuji se podél staré kamenné zidky přes poslední prudší stoupání a již se ocitám v zámeckém

parku. Zároveň je to mé poslední setkání s Doubravou. Kochám se pro Česko poněkud netradiční siluetou zámku, pod kterým řeka překonává další jez. Ještě před ním se do ní vlévá říčka Hostačovka, a to poněkud netradičně ve formě malého vodopádu. Koryto Doubravy je v tomto místě výrazně širší a vytváří tak iluzi zámeckého jezírka – inu romantika anglického parku v tom nejlepší slova smyslu. Vůbec se nedivím, že zámek je po dlouhá léta oblíbeným cílem filmařů, (ne)náročnou tvorbou Zdeňka Trošky počínaje a oscarovým režisérem Milošem Formanem konče. Jak jsem již zmínil v úvodu, nejčastěji se zde točí pohádky. Tu zatím poslední, O vánoční hvězdě, jste mohli v premiéře vidět o Štědrém večeru roku 2020.

Příjezd do Třemošnice – díl druhý

Po krátké procházce parkem zjišťuji, že vlak ve směru Čáslav mi ujel před více než tři čtvrtě hodinou. Zámek je samozřejmě mimo turistickou sezonu uzavřený, vymetená polední obloha dává tušit, že dnes bude po dlouhé době celý den hezky a žádná akutní povinnost mě domů netáhne. Nenapadá mě tak nic



Tok řeky Doubravy v zámeckém parku Žleby




lepšího než znovu nastoupit do vlaku směr Třemošnice a vydat se za dalšími lákadly tohoto kraje.

Z třemošnického nádraží se tentokrát vydávám opačným směrem k Berlově vápence, místní unikátní technické památce. Před deseti lety zrekonstruovaný objekt vápenky fungoval mezi lety 1880 až 1960 a surovina se sem dovážela ze stále fungujícího prachovického lomu pomocí pět kilometrů dlouhé lanovky, postavené stejně jako zdejší dráha rakouskou firmou ÖLEG. Z lanovky nahrazené v roce 1949 nákladními automobily se do dnešních dnů dochovalo jen pár fotografií, přitom svého času patřila k nejdelším v Čechách.

O něco lépe než lanovka skončil areál hradu Lichnice, na který se vydávám jako na poslední cíl tohoto výletu. Během léta hojně navštěvovaná zřícenina, kde se pořádají i hudební festivaly či šermířská představení, je teď liduprázdná, byť stopy ve sněhu napovídají, že úplně mrtvo tu není ani během zimy. Aby také ne, asi největším tahákem je zdejší výhled do krajiny, pro nějž určitě stojí za to obětovat poslední zbytky sil. Železným horám se někdy trochu přezírávě

přezdívá Opičí hory, ale krpál je to sem pořádný. Na druhou stranu je díky tomu krásně vidět i Říp či Milešovka.

Z původně nevinné procházky s vizí spálení přebytečných kalorií z vánoční tabule se tak nakonec vyklubala celkem výživná túra zakončená ostřejším vý-

šlapem. Zároveň jsem se opět utvrdil v tom, že Železné hory rozhodně stojí za hlubší prozkoumání. V létě se sem tak určitě vydám znovu a kromě návštěvy muzea v Berlově vápence mám v plánu pokořit i krásnou kamennou Pařížovskou přehradu. 



Berlova vápenka prošla před deseti lety zdařilou rekonstrukcí

Napsali o nás...

Slevy v dopravě se sníží na 50% z jízdného, rozhodla vláda

Slevy ve veřejné dopravě se sníží ze současných 75 procent na 50 procent z jízdného. Změna by měla platit od 1. dubna. Slevy budou moci dál využívat děti a studenti do 26 let a senioři starší 65 let. Systém slev se navíc rozšíří o invalidní důchodce s invaliditou třetího stupně. Redukce by měla přinést ročně úsporu přes 1,8 miliardy korun. Před covidovou krizí stát za slevy dopravcům vyplatil 5,79 miliardy Kč v roce 2019, během krize účet klesl zhruba o více než dvě miliardy korun. „Poloviční sleva jízdného je stále pro využívání veřejné dopravy atraktivní a zároveň znamená nezanedbatelnou úsporu ve státním rozpočtu. Je to odpovědná sleva, která šetří finance a neodvádí cestující z dopravy,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka. Slevy platí od září 2018. Od té doby stát zaplatil na kompenzacích dopravcům přes 14 miliard korun. **ČTK 19. 1. 2022**



České dráhy vrací do provozu 12 vozů RS 1, které odstavily na začátku roku

České dráhy postupně vrací do provozu 12 motorových vozů RS 1. Podnik je odstavil na začátku letošního roku kvůli softwarové chybě v řídicí jednotce a nahradil jinými soupravami. Opravené vlaky jezdí na tratích na Lounsku. O návratu vozů informovaly České dráhy. Vlaky začaly dráhy vypravovat od večera 17. ledna. Jezdit tak nyní budou na tratích Louny – Lovosice – Litoměřice – Česká Lípa, Louny – Kralupy nad Vltavou a Kralupy nad Vltavou – Velvary. Problém s provozem vlaků RS 1, které České dráhy v minulosti koupily v Německu, nastal v noci z 31. prosince na 1. ledna. Příčinou závady byla podle mluvčího dopravce Petra Štáhlavského softwarová chyba při zpracování roku 2022 v řídicí jednotce. Výpadek se týkal celkem 12 vozů, další dva, které dráhy mají, zůstaly v provozu. Po dobu oprav dráhy zajistily provoz na všech tratích náhradními motorovými vozidly řady 810. Technici nyní pracují na finálním odstranění chyby. **ČTK, zdopravy.cz 18. 1. 2022**

ČD chtějí jednotky na 200 km/h, chystají první velkou soutěž

České dráhy chtějí rozšířit flotilu o nové elektrické jednotky, které zvládnou rychlost až 200 kilometrů za hodinu. Oslovily už výrobce v rámci takzvaných předběžných tržních konzultací, které mají pomoci připravit samotnou soutěž a podmínky zadávacího řízení. Vyplývá to z dokumentu na profilu zadavatele. ČD podle materiálu chtějí koupit až 100 jednotek v různých kombinacích podle velikosti a kapacity. Má jít o jednotky s 200, 300, 400 nebo 500 místy k sezení. Nejvíce jich zvažují koupit ve verzi se 400 sedačkami. Jednotky mají ČD koupit do svého vlastnictví. ČD dosud pořizovaly jednotky jen na 160 km/h. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského vyšší rychlost souvisí s tím, že se připravují vysokorychlostní tratě a na některých úsecích konvenčních tratí se v dohledné době zvýší rychlost na 200 km/h. **zdopravy.cz 14. 1. 2022**

Lanovka na Ještěd bude mimo provoz zřejmě minimálně tři roky

Kabinová lanovka na Ještěd v Liberci bude po říjnové havárii mimo provoz pravděpodobně minimálně tři roky. Jen základní oprava není podle výrobců lanovek, které oslovily České dráhy, možná s ohledem na stávající technické normy. Na obnově by se kromě ČD jako majitele lanovky měly podílet i město, kraj a firma TMR, jež provozuje skiareál na Ještědu. Po jednání v Liberci to řekl náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Ješeta. „Výsledkem je dohoda o tom, že všechny zúčastněné strany mají zájem lanovku obnovit a budou na tom společně pracovat,“ řekl Ješeta. Zájem o spolupráci by měli zástupci dopravce, města, kraje a TMR potvrdit uzavřením memoranda. Lanovku tak čeká větší rekonstrukce v současné trase či její prodloužení o zhruba 650 metrů ke konečné tramvajové stanici v Horním Hanychově. **ČTK 6. 1. 2022**

Studie: Rychlodráhy z Prahy do Brna a Ostravy se ekonomicky vyplatí

Vysokorychlostní tratě z Prahy do Brna a Ostravy by měly mít větší ekonomický přínos, než jsou plánované náklady na jejich výstavbu. Konkrétně by šlo o rychlotratě Praha – Brno – Břeclav a Brno – Přerov – Ostrava. Ukázaly to studie proveditelnosti na trati z Prahy do Drážďan má Správa železnic k dispozici ekonomické zdůvodnění pro základní kostru připravované sítě vysokorychlostních tratí. Obě studie zahrnují prognózy budoucího počtu cestujících, návrh linkového vedení dálkových vlaků, varianty technického řešení včetně propojení na konvenční síť a také ekonomickou analýzu. **ČTK 25. 1. 2022**

Železničář

Vydavatel: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **Šéfredaktor:** Petr Slonek | **Vedoucí oddělení:** Václav Rubeš
Grafická úprava: Michal Málek | **Produkce:** Sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

Uzávěrka inzerce je dva týdny před vydáním | **Honoráře dopisovatelům** se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí. | **Vydavatelský servis zajišťují:** České dráhy, a. s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc
Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002



Vážení klienti,



**od 17. ledna 2022 můžete žádat o rekreace s dotací z C-SF/C-FKSP.
Pravidla pro čerpání v roce 2022 jsou stejná jako v roce 2021.**

I v letošním roce spolupracujeme s jinými CK – Čedok, Exim, Fischer, Nevdama, Mayer Crocus, Canariatravel. Snažili jsme se nejlepší kousky z jejich nabídky zveřejnit na www.cdtravel.cz. Ale možná že jste hledali lépe. Napište, my váš hotel zveřejníme. Možná se zalíbí i dalším zaměstnancům.

**Nově není v ceně zájezdů ČD travel zahrnuto
Komplexní cestovní pojištění. Ale můžete si jej
objednat za výhodnou cenu 100 Kč tuzemsko,
300 Kč Evropa.**

Všem zájemcům o zahraniční dovolenou doporučujeme očkování na Covid 19. Neočkované klienty totiž nechrání žádné pojištění na 100%.

Věříme, že s létem se bude situace uklidňovat, přijdeme na jiné myšlenky a odpočineme si – ať už u moře, nebo na horách.

Blanka Jíšová,
ředitelka ČD travel



ČD Travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: ckobch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Hledáme nové kolegy!



**Staňte se součástí týmu Drážního úřadu!
Podílíme se na fungování kompletního drážního systému v ČR!**

www.ducr.cz

- **Rada/Odborný rada oddělení způsobilosti osob** – nástup možný od 1. 6. 2022
Odborná způsobilost osob v drážní dopravě, bezpečnost drážního provozu
- **Odborný rada dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení** – nástup možný od 1. 2. 2022
Podmínky shody UTZ v rámci mezinárodní dopravy, typová technická způsobilost UTZ tlakových
- **Rada/Odborný rada dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení** – nástup možný od 1. 6. 2022
Odborná způsobilost osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení
- **Rada/Odborný rada oddělení pevných elektrických zařízení** – nástup možný od 1. 2. 2022
Technická způsobilost určených technických zařízení
- **Rada/Odborný rada – oddělení ostatních drah a vleček, Územní odbor Praha**
Výkon činnosti stavebního úřadu na drahách, výkon státního dozoru.
Nástup možný od 1. 2. 2022

Kontakt:
PhDr. Lenka Němečková
+420 602 686 790
nemeckova@ducr.cz



InterJet

Celoročně

Podkrušnohorskou magistrálou z Karlových Varů do Chebu

I při jízdě vlakem z Karlových Varů do Chebu je na co se dívat. K významným památkám Karlovarska patří poutní chrám sv. Anny v Sedleci. Barokní svatostánek byl postaven podle návrhu Kiliána Ignáce Dientzenhofera na místě původního gotického kostela v letech 1738–1749. V Královském Poříčí stojí za návštěvu zámek, který vybudovala společnost Britannia pro rodinu ředitele Kurta Seebohma. Po osvobození v roce 1945 si v něm americká armáda zřídila místní velitelství. Dnes je ve zrekonstruované vile obecní úřad a knihovna. Minout byste neměli ani hnědouhelnou elektrárnu Tisová, která se nachází v místě bývalé stejnojmenné obce. Její první blok byl spuštěn v roce 1958, poslední v roce 1963. Na začátku 60. let se z Tisové stala první československá velkoelektrárna. K nejvýznamnějším dílům architekta Josefa Dandy patří budova chebského nádraží. Je jedním z nejzachovalejších příkladů estetiky bruselského stylu. Nová budova byla postavena v letech 1958–1962 na místě předchozí stavby zničené při spojeneckém náletu 8. dubna 1945. Mezi Karlovými Vary a Chebem se můžete svést rychlíky, které jezdí každé dvě hodiny. Nasazovány jsou na ně i moderní jednotky InterJet.

Nejbližší železniční stanice: Karlovy Vary / Cheb



Do 23. března 2022

Vyzkoušejte si běžecké závodní tratě šampionů

V Novém Městě na Moravě si můžete vyzkoušet závodní tratě Vysočina Areny, kde měří síly nejlepší běžkaři a biatlonisté světa. Profesionálně upravované tratě jsou zdarma přístupné i rekreačním lyžařům. Rozvrh hodin pro veřejnost je na webových stránkách Vysočina Areny. Samozřejmostí je půjčovna lyží. Při dostatku sněhu se můžete vydat od zastávky v Novém Městě k areně na běžkách takřka od peronu. Do Nového Města na Moravě je dobré spojení ze Žďáru nad Sázavou nebo Havlíčkova Brodu. O víkendu se můžete svést i přímým spěšným vlakem z Brna.

Nejbližší železniční stanice:
Nové Město na Moravě



Do 27. února 2022

Na Špilberku najdete hračky plné nostalgie

Pojďte si hrát, nebo se aspoň dívat. Takové je motto výstavy s názvem Hračky na hradě, která je do 27. února k vidění na brněnském hradě Špilberku. Expozice je rozdělena do šesti částí. První tvoří stolní hry z různých historických období, ve druhé jsou vystaveny panenky, domácí pokojíčky, kuchyňky, kočárky a medvídky. Ve třetí místnosti objevíte dvě lodě dlouhé přes jeden metr a armády cínových vojáků. V další části najdete domácí loutková divadla nebo vystřihovánky. Pátá místnost je věnována Moravské ústředně v Brně vyrábějící textilní hračky a filmové pohádky.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n.



Do konce zimy

Na pardubickém závodišti se bruslí ostošest

Přijďte si do Pardubic užít zábavu na bruslích. Zdejší dostihové závodíště se proměnilo na Zimní sportovní park, kde najdete nedaleko hlavní tribuny ledovou plochu pro veřejné bruslení. Časový harmonogram je k dispozici na webových stránkách závodíště, kde si také zakoupíte vstupenky online. K dispozici je půjčovna a možnost broušení bruslí a rovněž uzamykatelné šatní skříňky. Začínající bruslaři si také zdarma mohou zapůjčit hrazdičky. Nechybí ani občerstvení. Vlak je ideální způsob, jak se ke kluzišti dopravit.

Nejbližší železniční stanice:
Pardubice závodíště