

Železničář

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



- 7–9 **Rozhovor**
S generálním ředitelem VUZ Martinem Bělčíkem nejen o budoucnosti firmy
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**
V provozu jsou neviditelní, přesto je jejich činnost nesmírně důležitá. Jak funguje dispečink Českých drah?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Simulátory pro strojvedoucí, které pro ČD provozuje DVI, se osvědčily. Ročně se na nich otestují tisíce zaměstnanců.
- 22 **Provoz a technika**
ČD otevřely novou opravárenskou halu v Plzni. Reagují tím na rostoucí počet vlaků v regionu a nutnost o ně pečovat.
- 27 **Zahraničí**
Návštěvníci Vysokých Tater se dočkali obnovení provozu na známé ozubnici.
- 30–32 **Historie**
Státní hranice byly za komunismu pod neustálým dozorem. Přesto se mnozí pokusili uprchnout a využili při tom vlak.



Foto: Wikipedia

Hledá se redaktor

Do týmu oddělení tištěných a internetových periodik ČD hledáme redaktora nebo redaktorku, který/která bude spolupracovat na tvorbě časopisu Železničář, tvorbě interního bulletinu Železničář Zpravodaj a zastane také roli webmastera intranetových stránek ČD. Za účelem přípravy reportáží, článků a rozhovorů bude nový kolega či kolegyně často vyjíždět do terénu a účastnit se například nostalgických akcí, testů nových vozidel, konferencí a dalších zajímavých událostí. Požadujeme znalost práce s textem, fotografické dovednosti a znalost práce s grafickým editorem a editorem webových stránek.

Více informací o nabízené pozici najdete na zaměstnaneckém portále jobs.cz a na stránkách Českých drah v sekci kariéra.



TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Cestující v Moravskoslezském kraji již mohou využívat nové moderní jednotky push-pull, které ČD nedávno nasadily do zkušební provozu. Snímek je z Paskova.

George Stephenson

Železnici dnes již bereme jako samozřejmost, bez níž by se svět neobešel. Začátky pravidelné dopravy jsou úzce spjaty se jménem anglického inženýra, vynálezce, technika a konstruktéra George Stephensona.

Narodil se v roce 1781 v britském hornickém městečku Wylam na severu Anglie do chudé rodiny o šesti dětech. Jeho otec pracoval jako topič v dole a George musel pomáhat s chodem domácnosti. Nechodil proto do školy, číst a psát se naučil později a podepsat se prvně dokázal až v 19 letech. Už od mládí se ale pohyboval v blízkosti strojů.

Záhy se oženil a v roce 1803 se manželům narodil jediný syn Robert. Osud si však pro něj přichystal těžkou ránou v podobě úmrtí jeho

* Narození	9. června 1781
† Úmrtí	12. srpna 1848
🌐 Národnost	anglická
🕒 Povolání	konstruktér, technik, inženýr, vynálezce

SLOVO ÚVODEM



Tomáš Mohr

ředitel odboru provozu
osobní dopravy

Vážení čtenáři,

je to každý rok stejné: máme hotový jízd-
ní řád, jsou připraveny všechny pomůcky
a opatření, myslelo se na přání objednatelů,
cestujících a naše možnosti. Vlaky jezdí doce-
la včas a přípoje se dodržují. Pak přijdou vý-
luky a je to vše tak trochu vzhůru nohama.
Velké části jízdnicích řádů, řazení vlaků, tur-
nusů se musí změnit, musí se připravit a vy-
soutěžit náhradní autobusová doprava, při-
pravit spousta dalších drobností, abychom
dostáli všem smlouvám a zachovali jízdu
vlaků v té nejlepší kvalitě.

Když všechno zvládneme po inter-
ní stránce, pak ještě opatření přeložíme
do běžné češtiny, abychom srozumitel-
ně podali cestujícím všechny změny, kte-
ré jsou pro ně důležité. V tomto sloupku to
sice přeju pár větami, ale práce a staros-
tí s výlukami je opravdu moc. Dotknou se
snad každého na dráze. Vážím si všech,
kteří si každý rok vyhrnou rukávy a vrh-
nou se do výlukového guláše a udělají ma-
ximum pro to, aby ani při výlukách kola
našich vlaků nezastavila. Do tohoto čísla
jsme pro vás připravili informace o dopa-
du nejzásadnějších výluk, které má letos
v plánu Správa železnic provést. Byli by-
chom rádi, abyste o těch zásadních infor-
macích věděli dopředu a nebyli zaskočení
– omezení nebude málo!

Další oblast, ke které mám na dráze blíz-
ko, je operativní řízení, tedy dispečink.
Ne všichni si práce dispečerek a dispečer-
ů všimnou, ne každý ví, čím vším se zabý-
vají, jak pracují, s kým jsou v kontaktu a co
k tomu používají. Ano, nejsou sice vidět, ale
přesto jasně patří do té pomyslné první linie.
Na nich leží tíha organizace provozu
v těžkých chvílích, musí přijmout mnoho
rozhodnutí, která se musí dělat velmi rychle
s často ne dokonalými informacemi. V aktu-
ální době vás nemohu pozvat na prohlídku
dispečinku, ale doufám, že v tomto čísle při-
jmete moje pozvání a společně se podíváme
do kuchyně, kde se vaří operativa ČD.

Na konci ledna bylo na všech čtyřech
pracovištích našeho dispečinku hodně živo –
po silném větru došlo v jednom dni
k 72 případům přerušování provozu na tra-
tích Správy železnic. Omezení se netýka-
lo jen lokálek, ale přerušování provozu bylo
dotčeno i pár hlavních tratí. Díky za ten-
hle těžký a mimořádný výkon všem nejen
na dispečinku, ale i ostatním, kteří v dané
situaci zachránili mnoho srážek se stromy,
pomáhali nad rámec své pracovní doby,
běžných povinností a ještě se přitom posta-
rali o cestující. Ukázalo se, že dokážeme
táhnout za jeden provaz, když je potřeba.



mladé ženy Fanny. Musel se sám postarat
nejen o syna, ale i o otce, který přišel při
nešťastné náhodě při práci o zrak.

Zlom nastal v roce 1812, kdy začal
působit jako strojní mistr uhelných
dolů v Killingworthu. Jako inženýr
zdokonaloval parní stroje a čerpadla.
Zřídil tam i několik šikmých ploch
pro přepravu uhlí a důlní dráhu. Právě
zde roku 1814 sestavil lokomotivu
nazvanou původně Mylord, později
přejmenovanou na Blücher. Vážila 4 tuny
a utáhla až 8 vagonů s nákladem 30 tun
uhlí. To vše při rychlosti 5 až 6 km/h.

V roce 1823 vyprojektoval první
veřejnou trať mezi městy Stockton-on-
Tees a Darlington. Nová lokomotiva
Aktive se 12 vagonů s nákladem a salonním
vozem na ni vyjela 27. září 1825. Podílel
se také na jiných významných železnicích,
například z Londýna do Birminghamu
nebo z Liverpoolu do Manchesteru.
Převzal a prosazoval rozchod 1 422 mm,
který byl po rozšíření na 1 435 mm
uzákoněn v Anglii jako jednotný a je dnes
nejrozšířenější. Podle Stephensonova
vzoru se železnice od 30. let stavěly v USA,
Francii či v Německu.



Nové RegioPantery vyrazily na trať

Dvojice nových RegioPanterů zahájila v polovině února pravidelný provoz. Obsluhují osobní vlaky mezi Českými Budějovicemi, Dívčicemi a Strakonice a od 24. února se objevují také na pravidelných spojích do Písku. V polovině března už bude většina regionálních vlaků mezi Českými Budějovicemi a Pískem obsluhována novými jednotkami RegioPanter na všech elektrifikovaných tratích v Jihočeském kraji. Nové soupravy doplní čtveřici RegioPanterů z předchozího kontraktu. Ty obsluhují tratě České Budějovice – Strakonice a České Budějovice – České Velenice a zajišťují také zkušební provoz na Lipence. Do léta bude do Českých Budějovic dodáno deset nových jednotek RegioPanter. Postupně nahradí starší soupravy v regionální dopravě z Č. Budějovic do Strakonice a Písku, v další fázi do Jindřichova Hradce a po zahájení provozu na nové trati Soběslav – Planá nad Lužnicí také do Tábora a částečně i do Horního Dvořiště.



Zástupci ČD vystoupili na konferenci o liberalizaci dopravy

Ministr dopravy Martin Kupka, předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Petr Mlsna, generální ředitel ČD Ivan Bednárik, předseda Svazu měst a obcí František Lukl či hejtman Libereckého kraje Martin Půta, ředitelka odboru právního ČD Jitka Frischholzová a zástupci z řad soudců. To je jen malý výčet hostů, kteří vystoupili na konferenci na téma Liberalizace v dopravě, veřejné zakázky a hospodářská soutěž. Ivan Bednárik sdílel zkušenosti z praxe zadavatelů a dodavatelů se zákonem o zadávání veřejných zakázek v kontextu liberalizace v situaci, kdy ČD jsou jediným železničním dopravcem v ČR, na kterého se vztahují zákonné povinnosti soutěžit své dodavatele podle zákona o zadávání veřejných zakázek. Zdůraznil, že ČD se nechtějí této povinnosti zprostit, chtějí být co nejvíce transparentní. Nicméně v konkurenčním prostředí by měla stejná povinnost platit pro všechny, kteří se účastní výběrových řízení na poskytování služeb osobní železniční dopravy v závazku veřejné služby.



Pandemie loni bránila většímu návratu cestujících

Pokračující pandemie a další lockdowny u nás i v zahraničí loni zabránily většímu návratu cestujících na železnici. České dráhy v roce 2021 přepravily 120,7 milionu cestujících, což je o 3 % více než v roce 2020. Převážný výkon stoupl o 5 % na 5,4 miliardy osobokilometrů. V Česku nejvíce klesala poptávka po cestování v době jarního lockdownu od začátku března do poloviny dubna a v mezistátní dopravě zasáhla adventní turistickou špičkou rakouská uzávěra. Do zájmu o cestování promítalo snížení komfortu v důsledku povinného nošení respirátorů, distanční výuka či obava seniorů, což vedlo k menší mobilitě této skupiny zákazníků. Růst přepravního výkonu naznačuje, že se cestující vrací také v dálkové a v mezistátní dopravě, v níž ČD loni přepravily skoro o 400 000 cestujících víc. Přesto dlouhodobě chybí některé skupiny zákazníků, především turistů ze zámoří.



Bezpečnost ve vlacích ČD zvýší kamery

Také s ohledem na zvyšující se počet konfliktních událostí z řad cestujících vůči zaměstnancům se České dráhy rozhodly ve vlacích otestovat kamerové systémy. Pilotní provoz byl zahájen na začátku února v Libereckém kraji ve vozech řady 840 na trase Liberec – Harrachov, Liberec – Česká Lípa, Liberec – Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem / Černousy / Bílý Potok pod Smrkem. RegioSpidery jsou kamerami vybaveny již z výroby. V průzkumu, který si nechaly ČD zpracovat, si více než polovina lidí myslí, že kamery pomohou zvýšit bezpečnost cestujících. Stejný počet respondentů soudí, že kamery mohou i odradit od ničení interiéru vlaku, případně pomohou při identifikaci pachatelů. Po vyhodnocení pilotního provozu se rozhodne o možném rozšíření kamerového systému i do dalších vozidel.



Parní krásky se připravují na sezonu

Zaměstnanci Centra historických vozidel (CHV) v zimě opět nezažili. Řadu historických skvostů během ní připravují na nadcházející sezonu anebo se věnují opravám dalších exponátů. Ředitel CHV a ČD Muzea v Lužné u Rakovníka Marek Plochý zmínil parní lokomotivy, na kterých se aktuálně pracuje. V Lužné mechanici dokončují opravu lokomotivy 423.009, přičemž zkušební jízdu a zatopení si odbyde v březnu. Dále technici usilovně pracují i na opravě lokomotivy 464.008 a renovalují části stroje 313.432. V Olomouci se pak na sezonu připravuje Rosnička 464.202, ve Valašském Meziříčí kolegové pracují na rekonstrukci „páry“ 423.041, Plzeňáci dokončují opravu Kafemlejnků 310.072 a Budějovičtí na sezonu připravují Kafemlejnek 310.093. Práce pokračují i v České Lípě, tentokrát na Albatrosu 498.112. Tady navíc pečují i o Šlechtičnu 475.179, která má problém s kotlem. Podle Marka Plochého bude mašina opět provozuschopná, čeká se jen na uvolnění opravárenských kapacit. Předpokládané zahájení opravy je v roce 2023.



Push-pully se vrátily

Na trať Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm se postupně vrátily do zkušebního provozu moderní patrové jednotky typu push-pull. České dráhy jednotky, které v Moravskoslezském kraji jezdí od poloviny prosince ve zkušebním provozu, stáhly v polovině ledna. Důvodem bylo zjištěné nestandardní chování bezpečnostních prvků u lokomotiv 750.7 ve spojení s jednotkou. Dodavatel úprav na lokomotivě, společnost CZ LOKO, již provedl všechny úpravy a Drážní úřad vydal souhlas s pokračováním zkušebního provozu. Jednotky push-pull jsou moderní bezbariérové vlaky s řazenými třemi patrovými vozy. Samozřejmostí je wi-fi i elektrické zásuvky. Soupravy mohou jezdit s motorovými i elektrickými lokomotivami.



VUZ testuje elektrickou jednotku Metro Warszawa

Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) testuje ve Zkušebním centru VUZ Velim první kompletní soupravu Škody Transportation určenou pro varšavské metro. Po předepsaných vstupních kontrolách, ověření jízdních vlastností a brzd proběhne základní oživení vozidla. Další zkoušky se uskuteční v pražském metru i v metru ve Varšavě. Projekt jednotek pro varšavské metro je pro VUZ podle předsedy představenstva a generálního ředitele firmy Martina Bělčíka prestižní. „Potvrzuje naši technickou a odbornou kompetenci a připravenost tyto projekty realizovat nejenom z hlediska infrastruktury, ale i z hlediska Zkušební laboratoře a certifikace. Naším cílem je podílet se i na projektu nových vozidel pro pražské metro, ale také provádět testování a schvalování například tramvají, pokud to budou umožňovat technické parametry vozidel. Právě proto rozšiřujeme rozsah akreditovaných zkoušek a posílujeme náš tým specialistů v rámci Zkušební laboratoře,“ řekl Bělčík.

České dráhy plánují pronájem motorových jednotek

České dráhy si chtějí pronajmout až třiadvacet motorových jednotek pro provoz v krajích Středočeském a Pardubickém. Dopravce hodlá nájmem překlenout dobu do dodání nových motorových jednotek PESA nebo řešit provoz na tratích, u kterých je plánovaná modernizace a o pořízení moderních vozidel se bude teprve rozhodovat. Mělo by jít o dvacet jednotek pro 140 cestujících a tři jednotky pro 70 cestujících. Vozidla mají být nízkopodlažní a musejí disponovat univerzálním prostorem pro přepravu osob na vozíku, kočárku a jízdních kol a jejich rychlost by měla být alespoň 120 km/h, resp. 90 km/h. Doba pronájmu je plánovaná na 56 měsíců s možností čerpat další tříletou opci. Dopravce chce nabídnout cestujícím komfort, který bude odpovídat všem požadavkům. Vlaky mají být nasazeny zejména ve Středočeském a Pardubickém kraji. Vše záleží na dohodě s kraji.

VUZ se podílí na výběrů tratí vhodných pro provoz na vodík

Nasazení vlaků na vodíkový pohon v Česku je opět o krok blíže. Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) se podílí na výběrů tratí vhodných pro provoz v této trakci. Cílem projektu je analýza tuzemských železničních tratí a lokalizování oblastí, kde by vodíkové vlaky byly technickým, ekonomickým a environmentálním řešením oproti jiným technologiím. V rámci projektu bude provedena technicko-ekonomická analýza vybraných regionálních tratí a porovnání jednotlivých pohonů vlaků – nafta, baterie, vodík a hybrid. Výsledky umožní identifikovat preferované oblasti s příznivým výsledkem pro nasazení vodíkových vlaků a nahradit dieselové vlaky z provozu na neelektrifikované železnici. Projekt běží v rámci programu Kappa pod vedením ÚJV ŘEŽ a za spolupráce dalších partnerů. VUZ připravil návrh parametrů hodnotící matice pro výběr vhodných tratí. Jde o šestnáct míst, mj. i spojnice Liberce, Prahy, Berouna, Příbrami a Českých Budějovic anebo Ostravy, Krnova a Zábřehu.

ČD vypravily zvláštní vlaky pro evakuaci civilistů z Ukrajiny

České dráhy po vypuknutí válečného konfliktu na Ukrajině nabídky českým a ukrajinským úřadům vozy pro evakuaci civilistů z Ukrajiny. Společnost poskytla spací vozy a desítky osobních vagonů s místy k sezení. První dva vlaky vyjely z Bohumína do polské Přemysle. Sestaveny byly ze 13 vozů. Na jejich palubě ČD přivezly zdravotníky Červeného kříže, stovky litrů balené vody a 700 dek pro uprchlíky. První lidi z Ukrajiny České dráhy přivezly v sobotu 26. února. Třetí vlak zamířil z Bohumína přes Žilinu a Košice do ukrajinského Čopu v neděli 27. února večer. Odvezl tam materiální humanitární pomoc. Zpět do Ostravy v něm přijelo asi 400 uprchlíků. Pro evakuační vlaky z Ukrajiny ČD připravily tři soupravy s více než 30 vozy řady B a BDs. České dráhy také umožnily ukrajinským občanům při cestě do vlasti bezplatně se přepravit všemi vlaky včetně spojů s povinnou rezervací. Cestující s pasem Ukrajiny mohou zdarma cestovat ve všech spojích ČD po celém území Česka. Od 28. února zároveň běží na vybraných železničních stanicích materiální humanitární sbírka.

ČD letos převezmou dalších deset Vectronů

České dráhy převzaly první z deseti nových Vectronů, které jim pronajímá leasingová společnost RSL na základě rámcového kontraktu na pronájem až 50 lokomotiv. Vectron je veden v německém registru a má označení 193.683. Dodávka doplní stroje ostatních řad na různých vnitrostátních a mezinárodních linkách a pomohou dopravci překlenout vyšší počet odstavených lokomotiv v důsledku přechodu na nový standard údržby ECM a období instalace ETCS. Lokomotivy jsou určeny pro provoz v ČR, Maďarsku, Německu, Polsku, Rakousku a na Slovensku na trakčních soustavách 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC a 15 kV 16,7 Hz AC. Jsou vybaveny národními a evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS a radiovou komunikací GSM-R. Disponují trakčním výkonem 6 400 kW a jejich maximální rychlost je 200 km/h. ČD předpokládají, že poslední mašinu dostanou v říjnu 2022. ČD v současnosti provozují 17 lokomotiv Vectron od leasingových společností ELL a RSL. Jedna lokomotiva je ve vlastnictví dopravce.



Máme stále motivaci jít dopředu

Uplynulé dva roky nebyly vůbec lehké. Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) přesto během nich dál poskytoval své služby a management společnost udržel v dobré finanční kondici. Generální ředitel Martin Bělčík celé období zhodnotil a nastínil další plány, které přispějí k rozvoji firmy. Co nového VUZ svým zákazníkům nabídne a jak se hodlá postavit k uhlíkové neutralitě?

VUZ | Foto: archiv VUZ

Jaký vliv měla pandemie na funkčnost firmy a co jste si v tomto smyslu vzali z roku 2020?

Nežijeme a nepodnikáme ve vzduchu-prázdnu, každý z nás, byť si to možná nepřipouštíme, byl v posledních dvou letech pod stresem, a to včetně firem. Dennodenní nejistota se logicky negativně promítla do našich životů i do chodů firem. Pokud budeme hodnotit roky 2020 a 2021 jenom z pohledu čísel, tak byly přes veškerá úskalí mimořádně úspěšné. Z pohledu dopadů na lidi a fungování firmy byly naopak velmi negativní a odčerpaly obrovské množství naší energie. VUZ se

celou dobu snažil v podstatě o dvě priority – nepřerušit poskytování služeb pro zákazníky a čím déle pandemie trvala – udržet vnitřní soudržnost firmy. Mít radost z práce vyžadovalo mimořádné úsilí.

Může to mít dopady na budoucnost firmy?

Rok 2020 jsme všichni vnímali jako rok COVID. Do našich životů vtrhla nejistota, která tady vždy byla, ale nám všem se ji podařilo pomoci zvyšující se životní úrovně a zlepšující se zdravotní péče téměř vytěsnit. Rok 2020 jsme nějak všichni překonali s nadějí, že vakcína vše vyřeší. Ale uvolnění a rok 2021 nám naložil novou velkou dávku problémů. Najednou nebylo vše dostupné jako dříve. Začaly

chybět výrobní kapacity, narušily se dodavatelské řetězce, začaly chybět vstupní suroviny, realizovat dodávky včas začalo být vzácné. Následně došlo k strmému růstu cen, a aby toho nebylo málo, trh práce opět vyvolal tlak na mzdy. To vše se promítne v roce 2022 do fungování firmy, který bude podle našeho odhadu daleko náročnější než předchozí roky, a dopady pandemie odhadujeme na další dva roky. Klíčové bude udržet motivaci ke zlepšování.

Projevila se pandemie i v obchodu a v hospodaření?

Ano, negativně i pozitivně. Negativní je, že mnohé záměry jsme muse-

li rozložit v čase nebo je odložit. Chybí kapacity pro jejich realizaci a navíc se trh dynamicky vyvíjí novými směry, než byly původní odhady, a to i z hlediska inovací. V pozitivním smyslu nám pandemie ukázala prostor pro zlepšení, nastavila nám důležité zrcadlo. Naší výhodou bylo, že jsme plně využili změnu obchodní strategie z roku 2019 a přestali pouze prodávat kapacitu okruhu. Posilujeme naši Zkušební laboratoř a její projekty, musíme vybudovat další samostatný produktový pilíř podnikání a nebát se jít i do oblastí, které nejsou zcela železniční. Tedy pandemie nás donutila zbořit mnohé bariéry v našich hlavách.

Neptám se na částky, ale v obecné rovině. O kolik procent hodláte hospodářské výsledky v letošním roce vylepšit? Má na to VUZ ještě vůbec kapacitu?

Cíleně se snažím číslym vyhnout. Pro zákazníka není vůbec důležité, zda bude firma v zisku, nebo rostou jakákoliv její čísla. Protože i kdybychom vyhlásili po celém světě, že jsme super zisková společnost, tak nám to nepřinese jednoho jediného zákazníka. Nikdo z nás si nekupuje rohlíky podle hospodářského výsledku pekaře. Podnikání je o naplnění potřeb zákazníka, který je ochoten za přidanou hodnotu zaplatit adekvátní cenu. Tedy pokud se ptáte, zda máme prostor zvyšovat přidanou hodnotu pro zákazníky, tak říkám, že ano. Nicméně to může i v některých letech přinést pokles zisku. Protože k tomu nutně potřebujete tu nejzásadnější a nejtajnější ingredienci v podnikání, a to spokojeného, výkonného a odborně vybaveného zaměstnance. Co se týká technických kapacit, stále hledáme prostor pro umístění nových projektů, byť jsme částečně vyprodání.

Jak daleko jste s plány na modernizaci malého okruhu, který typ vozidel byste zde chtěli testovat a proč?

Začnu odzadu. Naší ambicí je testovat všechna kolejová vozidla, která budou uváděna na trh. K tomu je uzpůsoben i rozvoj malého zkušebního okruhu (MZO). Tak jak bude růst trhu v oblasti autonomních vozidel, tak se snažíme být připraveni s nabídkou. Ale nejde jenom o autonomní vozidla, ve střednědobém horizontu vidíme potřebu po modernizaci vozidel pro regionální dopravu a lze předpokládat, že tato vozidla nebudou diesellová. V následujících dvou letech chceme inovovat MZO vybavením nových komponent zabezpečovače ETCS. Zahraníční partner nám nabízí rozšířit Level 1, který není závislý na optice – tedy bez masivních investic umožňuje pokrýt například regionální tratě. Pokud vše klapne, tak budeme v nejbližší době nabízet na MZO možnost zácvičení strojvedoucích na vozidlech schváleného typu a do velmi blízké budoucnosti i možnost školení strojvedoucích v nestandardních situacích, kdy umíme za reálného provozu modelovat prostřednictvím systému ETCS širokou škálu kritických situací, na které strojvedoucí musejí umět reagovat.

VUZ je nejen průkopníkem Skupiny ČD ve snižování uhlíkové stopy. Jak na téma bezemisnosti reagují vaši zákazníci?

Nemáme rádi superlativy – nejsme ani průkopníky, ani zlaté vejce a podobně zkratky. Je to velmi prosté – pokud chceme automatizovat budoucnost, musíme do budoucnosti nahlížet. Je to čirý

pragmatismus a cílem je reagovat na požadavky investorů a zákazníků. Tedy v první řadě musíte transparentně nastavit směr a reporting. Aby naši zákazníci mohli převzít naše skóre, tak to nesmí být pouhý marketing, ale reálný výsledek našeho úsilí. Nejdříve jsme museli posbírat data o naší spotřebě nebo také, jak dojíždějí zaměstnanci do práce. Pak podle reality popsat to, co děláme, vyhledat prostor pro zlepšení a začít opravdu zlepšovat. V roce 2020 jsme to celé zopakovali a podstoupili mezinárodní reporting. V prosinci 2021 jsme obdrželi výsledek, který nás na jedné straně velmi potěšil, ale z mezinárodního srovnání nám také ukázal, že stále máme co dohánět. Podle databáze CDP (Carbon Disclosure Project – iniciativa, která koordinuje a sbírá zveřejňování firemních dat o uhlíkové stopě a dopadech na vodu a lesy, pozn. red.) jsme teprve sedmou firmou v ČR, která hodnocení obdržela. Navíc „startujeme“ na úrovni C z celé škály.

V čem je tento úspěch tak důležitý?

Zjednodušeně řečeno – hodnota firmy nespočívá jenom v ekonomických číslech. Je důležité, aby to, co prezentujeme, jste reálně dělali, měřili a pravdivě reportovali. Také tímto směrem jde naše ambice růstu celkové hodnoty společnosti, která v konečném důsledku má efekt magnetu – jste více zajímavý pro zákazníky i pro investory a i pro zaměstnance. Pokud bychom na základě hospodářských výsledků a toho, co v oblasti ESG (Environmental, social and governance, tj. v rámci investic do životního prostředí, společenské odpovědnosti a řízení firmy, pozn. red.) děláme, měli ambici vydat dluhopisy, pak si dovolím říci, že bychom neměli problém vydat emisí zelených dluhopisů s hodnotou cca víc než 2 mld. Kč. Tedy s velmi nízkou úrokovou mírou. To je náš příspěvek do Skupiny ČD, a v tom je to mimořádně důležité.

Plánujete v tomto směru další investice?

Ano, máme ambici letos zahájit stavbu fotovoltaických elektráren na všech budovách, kde to bude technicky možné a ekonomicky přínosné. Dokonce i nová hala byla navržena tak, aby na ni mohly být umístěny panely. Budeme inovovat řízení vytápění atd. V tomto roce také dokončíme novou energetickou koncepci společnosti s výhledem na 10 a 30 let, kterou zpracováváme ve spolupráci s ČEZ. Čeká nás příprava střednědobého plánu oprav napájecí a trakční soustavy s cílem snížit ztráty, včetně modernizace napájecí stanice. A hromada další práce.

Je Green deal pro vás příležitostí?

Obrovská! Každá příležitost ale může být i hrozba. V tomto okamžiku čekáme, jaká další opatření přijme Evropa v rámci Green dealu a Fit for 55. Předpokládáme, že velká část rozhodování shodou okolností spadne na předsednictví České republiky v rámci EU. Pokud se však díváme na prezentaci záměru, tak aktuální situace vypadá, jako by se Evropa „zbláznila“ a stanovila nesmírně vysoký ambiciózní cíl, ať to stojí, co to stojí. Podíváme-li se na to pohledem historie, pak většinou pokud někdo přišel s něčím novým ambiciózním, tak vždy stál před mohutnou kritikou, že to nejde. Je mnoho argumentů pro i proti, nicméně příležitosti, které Green deal nabízí, jsou zřejmě a my v nich vidíme budoucnost. Příležitosti jsou vždy potenciální peníze, buď

Na zkoušky
ze zásady nechodím
a ani nikdo z vrcholového
managementu podle pravidel
tam nemá vůbec co dělat. Naše
účast by mohla být chápána
jako zvýhodnění některého
zákazníka. Nikdo u nás
nemá přednost.





Martin Bělčík

Fakultu obrany ekonomiky státu na Vysoké vojenské škole ve Vyškově absolvoval v roce 1994. Po studiu pracoval v ekonomickém úseku Armády ČR a Ministerstva obrany ČR. V letech 1997 až 2001 absolvoval postgraduální studium na Vysoké škole ekonomické v Praze a Vojenské akademii v Brně se zaměřením na management, marketing a strategické řízení. V letech 2003 až 2006 byl náměstkem ministra obrany. Věnoval se poradenství v oblasti strategického řízení, řízení procesů a řízení velkých změnových projektů v oblasti dopravy, a to i pro ČD a ČD Cargo. Od roku 2013 působí přímo ve skupině ČD. V roce 2016 se stal členem představenstva ČD. Do čela VUŽ nastoupil v září 2018. Pochází z Hornácka, je ženatý a má tři syny. Mezi jeho záliby patří historie, architektura a gastronomie.

na straně vyšších výnosů, nebo nižších nákladů a jenom špatný management je vyzrazuje předem. Až je budeme držet v ruce, pak je nepochybně představíme. Ale velkou příležitostí je a bude vodič. Byť kolem jeho výroby začíná vznikat byrokracie s hromadou nelogických podmínek.

A jaké další investice, mimo téma bezemisnosti, máte letos v plánu?

Především chceme rozšířit působnost Zkušební laboratoře. Požádali jsme o akreditaci dalších zkoušek. S tím budou souviset i investice, které zamíří do laboratoře, a vyřazení některých vozidel. Dokončujeme novou halu pro skladování komponent a materiálu pro zákazníky. Velkou část našich investic spolknou údržbové investice.

Před časem jsme hovořili o nových technologiích, i o tom, že plněmu rozvoji v železniční dopravě do jisté míry překáží konzervatismus. Změnilo se něco za poslední dva roky? A jak je na nové technologie připraven VUZ?

Naše činnost je funkčně nastavena na jedné straně jako otevřený systém – tedy maximálně otevřený pohled do budoucnosti na straně jedné, na straně druhé jako striktní systém posuzování shody – tedy svým způsobem konzervatismus. Je obecně známo, že výrobci budou testovat jenom to, co je striktně nařízeno, nebo striktně požadováno zákazníkem. Tady spatřuji potenciální problém, neboť technologie je rychlejší než aktualizace norem, nebo naopak nepropojení nových norem s TSI. Udělali jsme si screening části železničního trhu a v podstatě žijeme v době, kdy pod rouškou zvýšení bezpečnosti či úspor nákladů do vozidel je montována hromada ict technologií. V dřívějších většině jsou prohlášeny za pomůcky, které nepodléhají certifikaci. Digitalizace je trend, který bezpečnost železnice bude ovlivňovat, a to nejenom z hlediska internetu věcí. Bezpečnost nejde dělit, ta buď je, nebo není. Proto podle našeho názoru by tato zařízení měla být testována minimálně na odolnost vůči výpadkům. V rámci VUZ jsme vyhodnotili, že velký potenciál je z hlediska našeho podnikání v rámci rozvoje digitální železnice v oblasti kybernetické bezpečnosti a naším cílem je získat pozici akreditovaného subjektu a současně vytvořit pro tyto účely testovací polygon. Intenzivně se díváme na leteckou bezpečnost, neboť jsme přesvědčeni, že postupně bude z důvodů nedělitelnosti bezpečnosti více a více principů přeneseno na železnici.

Expandovali jste na Slovensko. Chcete jít na další trhy?

Naše dceřiná společnost je svým způsobem star up a mimo obchodní zastoupení ji postupně rozšiřujeme o odborné kompetence. Co se týká dalších trhů? Rozhlížíme se po západní Evropě, u nás, v okolních státech, a dokonce i ve Skupině ČD. Konkrétní v tomto okamžiku zcela logicky nebudu, nicméně pootevřu dveře. To, že máme v názvu železniční, nás zavazuje být na špičce v tradičním oboru, ale nsvazuje nám ruce být stejně dobrý i v dalších produktech a oborech. Aktuálně jsme například požádali o akreditaci pro oblast certifikace ISO. Tj. z necertifikované oblasti chceme poskytovat certifikovanou. Budujeme pro certifikaci ISO produktu tým a logicky se chceme zaměřit na certifikaci ISO v rámci Skupiny ČD. Připravujeme taktéž nabídku i v oblasti analýz výpočtu metody konečných prvků a další produkty – vše chce však trpělivost.

Vrátím se na začátek, jaké tedy bude klíčové slovo pro rok 2022?

Stabilizace! A to nejenom pro rok 2022, ale i minimálně další dva roky. ○



České dráhy stojí čištění graffiti miliony korun

Na přelomu roku vzrostl v Praze a okolí počet útoků vandalů na vlaky Českých drah. Dopravce pak musí pomalované soupravy stáhnout z provozu, což se pochopitelně negativně projeví na přepravní kapacitě. Zároveň ČD vynakládají nemalé finanční prostředky na likvidaci škod způsobených sprejery. Proto dále posilují ostrahu.

Josef Holek, Lukáš Kubát | Foto: Michal Málek

Částky v řádech milionů korun musejí ČD každý rok vynaložit na likvidaci sprejery poničených vlaků. Jen v roce 2021 evidují více než čtyři sta případů graffiti na svých vozidlech a škoda vzniklá v souvislosti s jejich odstraňováním převýšila sumu 6 milionů korun. Na přelomu roku

navíc dopravce zaznamenal zvýšenou intenzitu útoků sprejů - eviduje už 16 případů a náklady na odstranění přesáhly 1,1 milionu korun. S objednateli dopravce nyní řeší optimální možnosti, jak soupravy co nejrychleji vyčistit a přitom zachovat přepravní kapacitu.

Sprejeři jsou nejaktivnější hlavně v Praze a okolí. Právě odsud je hlášena většina

posledních případů. Graffiti byla pomalována plocha o velikosti více než tisíc metrů čtverečních, tedy plocha o velikosti téměř celého hokejového hřiště.

Vítají snahu ČD

„Vandalismus ve veřejné dopravě nás samozřejmě velice trápí. Boj se sprejerskými útoky na vlaky v Praze a okolí stojí všechny mnoho energie, která by se dala věnovat do dalšího vylepšování cestovního komfortu. S tímto nešvarem se rozhodně nehodláme smířit. Jsem přesvědčen, že čím kratší dobu budou nelegální výtvoři na vlacích jezdit, tím menší bude i motivace sprejů dál poškozovat cizí majetek,“ řekl ředitel ROPID Petr Tomčík.

Jak nastínil Tomčík, pomalované vlaky mají velký vliv i na komfort cestování. Kvůli zajištění čištění musí České dráhy soupravy na určitou dobu stáhnout z provozu, což má nepříznivý vliv na přepravní kapacitu. „Snažíme se, abychom tuto dobu co nejvíce zkrátili, nicméně některá sprejerská díla jsou v poslední době natolik rozsáhlá, že čištění trvá déle než obvykle. V provozu se to pak projeví například nasazením jedné soupravy CityElefant místo dvou spojených,“ vysvětlil Jakub Goliáš, ředitel Oblastního ředitelství osobní dopavy Střed ČD. „S objednateli dopavy proto aktuálně hledáme vhodné řešení, které nám umožní posprejovanou soupravu na nezbytně nutnou dobu odstavit, řádně a rychle ji vyčistit a poté ji vrátit do jejího pravidelného oběhu,“ doplnil.

České dráhy se v souvislosti s rostoucím počtem graffiti na svých vozidlech rozhodly posílit fyzickou ostrahu objektů, ve kterých k útokům na vlaky dochází. Například tím, že tyto objekty hlídají zaměstnanci bezpečnostních agentur. „Ničení vozidel veřejné dopavy graffiti je dlouhodobý problém. Vzhledem k tomu, že vozidla slouží široké veřejnosti, lze podle mého názoru jen těžko docílit toho, že by vandalismus v této podobě zcela vymizel, ale vítám snahu Českých drah v hledání způsobů, jak tuto trestnou činnost co nejvíce eliminovat,“ uvedl ředitel IDSK Zdeněk Šponar. ○



Moderní vlaky Českých drah cestující považují za standard

České dráhy si každoročně nechávají zpracovat průzkum spokojenosti, ze kterého vychází, že se dopravce těší neustále se zvyšující oblibě. Zatím poslední šetření se uskutečnilo ve vlacích dálkové dopravy na konci loňského roku. S čím jsou lidé spokojeni? Jak do výsledků promluvil covid a jak lidé kvůli pandemii omezili cestování vlakem?

Josef Holek | Foto: archiv ČD

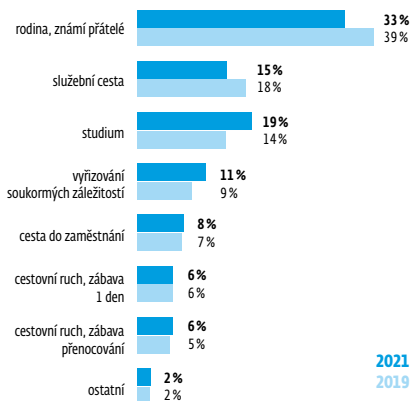
Názor cestujících je pro České dráhy nesmírně důležitý a také zavazující. Zákazníci dopravy vnímají jako spolehlivého, cenově dostupného, rychlého a bezpečného. Do průzkumu ale výrazně promluvila pandemie covidu. Počty cestujících klesly, aktuálně jich je oproti předchozím letům o 25 až 30 procent méně, přičemž statistiky v předcovidových letech dokázaly překročit i 180 milionů přepravených osob za rok. Zůstává otázkou, co lidi dokázalo motivovat k nástupu do vlaku i v této nelehké době. Průzkum, který provedly společnosti ppm factum research a Insiqua, se uskutečnil ve vlacích dálkové dopravy loni v listopadu metodou osobního dotazování CAPI na vzorku 3 328 respondentů.

„Z průzkumu vyplývá, že zhruba pětina lidí omezila cestování kvůli obavě z nákazy nebo omezení pohodlí z důvodu nošení respirátorů nebo roušek a přes sedmdesát procent cestujících svůj postoj k cestování během pandemie vůbec nezměnilo. Obecně se ale cestovalo méně, pokles zaznamenali všichni dopravci. Nejen ti železniční,“ uvedl Jakub Chmelík, ředitel odboru cenotvorby osobní dopravy ČD. „V případě nutných pandemických opatření je polovina cestujících akceptuje, a další třetina je dokonce vítá s ohledem na ochranu zdraví cestujících i personálu.“

ČD investují do služeb

Naopak účel cest se nezměnil. Nejčastěji lidé cestují za rodinou a přáteli, na služební cesty, za prací a studiem. Pokud vyráží do zahraničí, pak obvykle s přenocováním, a nejčastějším důvodem jsou výlety anebo zábava. Mezi hlavní a důležité aspekty stále patří vyhovující jízdní řád, snadnost a přehlednost nákupu jízdenky, bezpečnost cestování, čistota a pořádek, cena a komfort. Pakliže

Účel cesty vlakem



jednotlivé atributy porovnáme z hlediska spokojenosti, tak bodovaly snadnost a přehlednost nákupu jízdenky, její cena, kvalitní vlakový personál a celkový komfort jízdy ve vlaku. Ve srovnání s předchozími roky se nejvíce zvýšila

spokojenost s wi-fi, s palubním portálem na palubě a s možností nákupu kvalitních produktů na palubách. „Všechna tato kritéria jsou hodnocena lépe než například v roce 2019. Je však nutné mít na paměti, že vzorek dotazovaných cestujících byl trochu jiný než v roce 2019, a proto mohlo dojít ve vyšší míře k pozitivním hodnocením pravidelných cestujících, kteří mají obecně vyšší míru loajality k cestování vlakem,“ doplnil Jakub Chmelík.

Zároveň je pravdou, že do služeb ČD v posledních letech masivně investovaly. V jízdním řádu 2022 nabízí národní dopravce 73 vlaků s palubním zábavně-informačním portálem, wi-fi je instalována v 90 procentech dálkových vlaků, resp. ve třetině všech denně vypravovaných spojů ČD v celé republice. V meziročním srovnání jezdí vlaků s wi-fi zhruba o tisícovku více.

Vysoký standard pro všechny

Do čísel pozitivně promluvalo průběžné nasazování nové anebo modernizované techniky. „Cestující naše nové vlaky vnímají jako ty, které splňují vysoký standard dopravy,“ připomněl Jakub Chmelík. Nasazení moderních vlaků se promítlo i do spokojenosti s aktuální cestou a potvrdilo, že dvě třetiny cestujících jsou velmi spokojeny. I když jsou čísla přívětivá, ani v tomto případě ČD v modernizaci vozového parku určeného pro dálkovou dopravu nekončí. Už nyní je v provozu zcela nová flotila pětivozových jednotek InterJet, objednáno je dalších 180 vozů pro rychlost 230 km/h. Nemluvě o průběžném nasazování elektrických jednotek RegioPanter na krajské výkony a dalších tendrech na zcela novou či zánovní techniku. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc březen zní: **Kdo byl autorem novorenesančních objektů tvořících hlavní budovu pražského nádraží Těšnov?**

Své odpovědi nám zasílejte do **28. března** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář březen“. Tentokrát se hraje o knihu *Gastronomie na kolejích*.

Správná odpověď z č. 2: Nejstarší trať Rhétských drah je úzkorozchodná trať z Landquartu do Davosu, jejíž první úsek Landquart – Klosters začal fungovat 29. září 1889. Kalendář Rhätische Bahn získává Karel Jakubů, Semily, Schweizer Lokomotiven und Triebwagen Milena Palsová, Pečky a Eisenbahn Romantik Radko Šutaj, Trutnov.



Práce na koridoru zastaví provoz na jih

Josef Holec | Foto: Správa železnic

Rekonstrukce železnice na pomezí středních a jižních Čech jde po letech výstavby do finále. Díky optimalizaci tak přestane být úsek mezi Voticemi a Sudoměřicemi úzkým hrdlem čtvrtého tranzitního koridoru. Definitivně hotovo sice bude až příští rok, už letos ale vlaky začnou využívat přibližně 19 kilometrů prakticky nové trati. Největšími dominantami úseku jsou především tři viadukty v okolí Heřmaniček, tunely Mezno a Deboreč. Vznikají i další zastávky a jedna stanice.

„Tato modernizace je velmi důležitá, neboť zvýší kapacitu a zajistí vyšší plynulost dopravy. Vlaky by tak mohly přilákat nové cestující,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka. „Díky novostavbě trati a zvýšení maximální rychlosti vlaků až na 200 km/h se opět o něco zkrátí jízdní doba vlaků mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Posílí se také konkurenceschopnost železniční dopravy oproti silniční,“ doplnil Jiří Svoboda, generální ředitel Správy železnic.

Zkušební provoz od září

Kvůli dostavbě ale bude část koridoru uzavřena. Výluka začne 2. dubna a potrvá 90 dní. Během ní stavbaři dokončí přesmyk traťového úseku do nové stopy. „Nákladní vlaky začnou novostavbu trati využívat 30. června navečer. První osobní vlaky projedou úsekem 1. července. Mezi Voticemi a Červeným Újezdem bude dočasně v provozu pouze druhá traťová kolej, dále do Sudoměřic se bude jezdit po obou kolejích,“ upřesnil Dušan Cavenda, mluvčí Správy železnic. Úplný dvoukolejný provoz v celém úseku začne v září. To bude



Na přelomu letošního června a července by měly projet první vlaky na rekonstruované trati mezi Voticemi a Sudoměřicemi. Převážná část povede po nové přeložce, která umožní zvýšení rychlosti až na 200 km/h a nabídne průjezdy dvěma tunely anebo pohled z nových viaduktů v okolí Heřmaniček. Kvůli napojení na novou trať se však vlaky na tři měsíce zastaví.

Drážní úřad informuje

Drážní úřad schválí během letošního roku stovky železničních vozidel s ETCS

Zpracování evropských předpisů do národního právního řádu završila novela zákona o drahách, která nabyla účinnosti 1. 2. 2022. Od oficiálního přistoupení ČR k 4. železničnímu balíčku, které se uskutečnilo k 31. 10. 2020, však již byly pro schvalování vozidel aplikovány některé přímo použitelné evropské předpisy. Od začátku února se v celé šíři aplikují nové procesy v souladu s evropským právem.

Jakékoli schvalování železničních vozidel pro provoz na celostátních a regionálních drahách, ať už u nás nebo ve více státech EU, je realizováno přes portál One-Stop Shop, který spravuje Evropská železniční agentura (ERA). Zavádí se pojem „uvedení vozidla na trh“, kterým se proces zjednodušuje. Původní postup schvalování vozidel určených pouze pro provoz na vlečkách a ostatních drahách se nemění.

V souvislosti s přípravou na zavedení výhradního provozu ETCS očekává letos Drážní úřad obrovský nárůst žádostí o schválení vozidel s ETCS. Jen za leden jich přes One-Stop Shop dorazilo 70, což je asi 15 % celkového počtu plánovaného na letošní rok.



zahájen i zkušební provoz a rychlost vlaků se bude postupně zvyšovat až na 160 km/h. Po zavedení výhradního provozu ETCS zde budou moci Pendolina jezdit rychlostí až 200 km/h, běžné soupravy pak maximálně 170 km/h.

V současné době stavbaři pracují zejména na železničním svršku, dokončují nové mostní objekty a tunely a instalují potřebné technologie.

Do Švýcarska s přestupem

Stavební ruch panuje i na dalším úseku – mezi Soběslaví a Doubím. Pracovat se tu začalo v srpnu 2019 a hotovo má podle Správy železnic být v srpnu 2023. Už letos v září se ale předpokládá zahájení jednokolejného provozu po nové přeložce, na konci listopadu pak bude možné jezdit po obou kolejích. „Cílem projektu je nahrazení kapacitně a stavebně nevyhovující jednokolejné trati novou dvoukolejnou přeložkou, vedenou částečně v souběhu s dálnicí D3. Nová trať bude dlouhá 8,8 kilometru, plánovaná rychlost je 200 km/h,“ informoval Gavenda s tím, že mezi nejvýznamnější objekty tentokrát patří Zvěrotický tunel, estakády přes údolí Černovického potoka a Kamenný rybník a přeložka silnice II/135. V rámci stavby navíc vznikne nová zastávka Myslkovice.

Kvůli výlukám budou vlaky Českých drah nahrazeny autobusy. Omezení se dotknou i nočního spojení Prahy a Curychu. Lůžkový vůz bude 31. března vyrážet nikoliv z Prahy, ale z Českých Budějovic. Mezi Prahou a Tábořem budou cestující



přepraveni ve vozech k sezení a v úseku Tábor – České Budějovice pak autobusy náhradní dopravy. V opačném směru, tedy 1. dubna, vůz z Curychu opět skončí v Českých Budějovicích. V úseku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí cestující přepraví spoj R 94074, v úseku Veselí nad Lužnicí – Tábor autobusy náhradní dopravy (za R 724) a v úseku Tábor – Praha-Holešovice ve vozech k sezení (vlakem R 724, příj. Praha hl. n. 11:30).

V dalších dnech se situace opět změní. Cestující lůžkového vozu do Švýcar-

ska budou v úseku Praha hl. n. – Olbramovice přepraveni dřívějším rychlíkem R 727 ve vozech k sezení. Z Olbramovic do Chotovin budou přepraveni výlukovými autobusy a teprve zde nastoupí do lůžkového vozu. V opačném směru využijí rychlík R 724 (kromě neděle, kdy budou přepraveni zpožděným vlakem Ex 330). Plný provoz se obnoví 30. června, respektive 1. července, nicméně kvůli výluce na rakouské straně „lůžko“ opět vůbec nepojede od 2. července do druhé srpnové dekadý. ○

Změny ve vedení ČD: odstoupil generální ředitel Ivan Bednárik

Dosavadní generální ředitel a předseda představenstva ČD Ivan Bednárik se rozhodl k 28. únoru rezignovat na funkci. V představenstvu ČD skončil i stávající místopředseda Václav Nebeský a člen Petr Pavelce. Oba ze svých pozic také odstoupili, a to k 15. únoru. Nového předsedu představenstva určí výběrové řízení, které 18. února vypsala Dozorčí rada Českých drah (DR ČD) v novém složení.

„Vždy jsem vystupoval profesionálně a respektovat akcionáře i kolegyně a kolegy. Každý manažer zná své povinnosti a práva. A rozhodl jsem se využít právo rezignovat. Důvody, které mě k tomu vedly, jsem podrobně vysvětlil dozorčí radě, ta rezignaci přijala. Jakékoliv další spekulace o mém odchodu poškozuji České dráhy, jejichž zájmy vždy byly mojí prioritou,“ řekl odstoupující předseda představenstva ČD Ivan Bednárik.

Nového generálního ředitele vybere pětičlenná výběrová komise, jejímiž členy jsou

nově zvolený předseda DR ČD Miroslav Zámečník, Lenka Hlubučková, místopředsedkyně DR ČD a náměstkyně ministra dopravy, Tomáš Vrbík, náměstek ministra dopravy, Tomáš Vyhnaněk, předseda Výboru pro audit ČD, ministerstvo financí, a psycholog Radvan Bahbouh.

„Hledáme silnou osobnost, schopného manažera, který bude pracovat na zachování stability dopravce a udrží jeho pozici na otevřeném železničním trhu,“ řekl předseda DR ČD Miroslav Zámečník. Do ukončení výběrového řízení a jmenování nového předsedy představenstva je pověřen řízením firmy místopředseda představenstva Michal Kraus.

DR projednala kromě rezignace Ivana Bednárika také odchod místopředsedy představenstva ČD Václava Nebeského a člena Petra Pavelce. Zároveň s účinností od 16. února jmenovala novým členem představenstva Blanku Havelkovou, dosavadní předsedkyní představenstva dceřiné společnosti DVI.

„Důvody odchodu pana Bednárika chápu. Dozorčí rada jemu i oběma odstoupujícím členům představenstva za jejich práci poděkovala. Prozatím povede představenstvo místopředseda Michal Kraus. Naším úkolem je nyní najít nového, silného předsedu,“ dodal. (pes)

Složení představenstva ČD



Michal Kraus
místopředseda
představenstva



Jiří Jeřeta
člen představenstva



Blanka Havelková
člen představenstva

ČD-IS vybaví wi-fi i RegioNovy

Společnost ČD - Informační Systémy loni vybavila technologií pro příjem wi-fi 82 jednotek CityElefant a 39 dvou- a třívozových jednotek RegioNova. Celkem České dráhy do vybavení regionálních vozidel wi-fi v roce 2021 investovaly 115 milionů korun. Letos budou pokračovat v instalaci do dalších 57 RegioNov a osmi řídicích vozů k motorovým soupravám.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

ČD-IS, dceřiná společnost Českých drah, zajišťuje komplexní služby – od projektu přes zajištění příslušných zařízení a jejich montáž až po schválení u Drážního úřadu. „Vozidla se nám daří vybavovat wi-fi s mírným předstihem oproti plánu. Díky tomu, že jsme včas nakoupili potřebný hardware, nás teď neomezuje nedostatek ICT komponentů na trhu. Na některé se běžně čeká i měsíce, což by rozšiřování této služby zbrzdilo,“ řekl bývalý místopředseda představenstva ČD Václav Nebeský. Připojení k internetu je přitom mezi cestujícími jednou z nejžádanějších služeb.

Podle náměstka generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiřího Ješety chtějí wi-fi v nových i stávajících vozech také objednatelé regionální dopravy. „Proto pokračujeme v instalaci technologie do dalších vlaků a možnost připojení se rozšiřuje na ostatní tratě. V aktuálním jízdním řádu jsme zavedli z 248 spojů s wi-fi. Reálně je jich ale více, protože ji postupně dosazujeme do dalších vozidel,“ doplnil.




Stabilnější připojení

Technologie, kterou Českým drahám na klíč dodává společnost ČD-IS, umí spojovat internetovou konektivitu od více mobilních operátorů a připojení je díky tomu stabilnější a rychlejší. „Samotná instalace je organizačně náročná, protože se odehrává v různých provozních jednotkách na území celé republiky a je na ni vyhrazený omezený čas. Například u CityElefantů se montáž koncentrovala do víkendových dní. Začínala v pátek ve 21 hodin a končila v neděli ve tři hodiny ráno tak, aby se neomezil jejich provoz na vytížených příměstských linkách. U RegioNov šlo o nejrůznější pracoviš-

tě, například depa v Praze-Libni, Hradci Králové, Valašském Meziříčí, Opavě, Havlíčkově Brodu či v Rakovníku,“ uvedl člen představenstva ČD-IS Tomáš Vacek.

U jednotek 471 se kvůli jejich velké kapacitě zvolilo nové řešení takzvaného virtuálního routeru. „Ten je v každém čelním voze. Oba společně pokrývají celou soupravu a zajišťují přístup koncových zařízení k internetu podle zatížení wi-fi a podle kvality okolního signálu. Mobil se tak může během surfování po internetu střídavě přepojovat mezi oběma routery, aby byl zajištěn vždy co nejlepší příjem dat,“ popsal výhody Nebeský. Znametně se tak vylepšilo připojení k internetu například v tunelech. „Této výhody chceme využít také při odbavení cestujících. V budoucnu by se mohly přes palubní wi-fi sít připojovat přenosné osobní pokladny, což zkvalitní online odbavení i bezhotovostní platby na palubě vlaků,“ doplnil.

České dráhy v rozšiřování služby pokračují i letos. Wi-fi již mají nové RegioPantery, push-pully nebo InterJety a postupně bude instalována i do provozovaných vozidel, například do vybraných motorových, přípojných a rychlíkových vozů. 

Vectrony mohou jezdit pod dohledem ETCS

Lokomotivy Siemens Vectron, které tvoří velkou část vozidlového parku ČD, jsou kompatibilní s jednotným evropským zabezpečovačem ETCS. Informovala o tom Správa železnic s tím, že ve spolupráci s firmou Siemens a dopravcem ČD Cargo úspěšně dokončila testování kompatibility. Tyto lokomotivy mohou jako první typ v tuzemsku provozovaných železničních vozidel plně využívat výhody jízdy pod dohledem ETCS.

Lokomotivy byly otestovány na stovkách kilometrů tratí mezi Břeclaví, Českou Třebovou a Kolínem a dále mezi Břeclaví, Petrovicemi u Karviné a mezi Prahou a Olbramovicemi. Jde o úseky, které jsou vybaveny druhou i třetí generací ETCS. „Úspěšné vykonání předepsaných typových testů kompatibility potvrdilo, že ETCS můžeme plno-

hodnotně využívat na tratích i vozidlech. Pro českou železnici je to zásadní krok zejména v oblasti bezpečnosti dopravy, úspor energie a plynulosti provozu,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.



Tempo výstavby stacionární části zabezpečovače ETCS na síti Správy železnic je v současnosti vysoké. Vybavení tratí stacionární částí ETCS je jedním z kroků. K plnému využití všech výhod tohoto systému je však třeba, aby na tratích jezdila vozidla vybavená mobilní částí ETCS. „Velmi mě těší, že lokomotiva Vectron se stala prvním vozidlem v Česku, které úspěšně absolvovalo náročné zkoušky a test kompatibility,“ doplnil Roman Kokšal, generální ředitel Siemens Mobility ČR.

Expert dceřiné společnosti ČD Cargo na ETCS David Jelínek upozornil, že ambicí ČD Cargo je co možná nejrychleji dohnat stacionární část a stále více se zapojovat do ověřovacího provozu vlaků pod dohledem ETCS. „To se týká jak nově pořizovaných hnacích vozidel vybavených ETCS již z výroby, tak těch vybavených dodatečně,“ konstatoval. (hol)

Dispečerři bdí nad plynulostí provozu

Ve vlaku nejezdí a cestující je nikdy nepozná, přesto do cestování často a výrazně promlouvají. O kom je řeč a kdo stojí v pozadí právě vaší jízdy? Dispečerky a dispečerři manažera infrastruktury, dopravců i integrovaných dopravních systémů v krajích. Každý má svá jasně daná práva a vymezené pole působnosti. My se zaměříme na činnost dispečinku Českých drah, největšího dopravce v zemi.

Josef Holec | Foto: archiv ČD

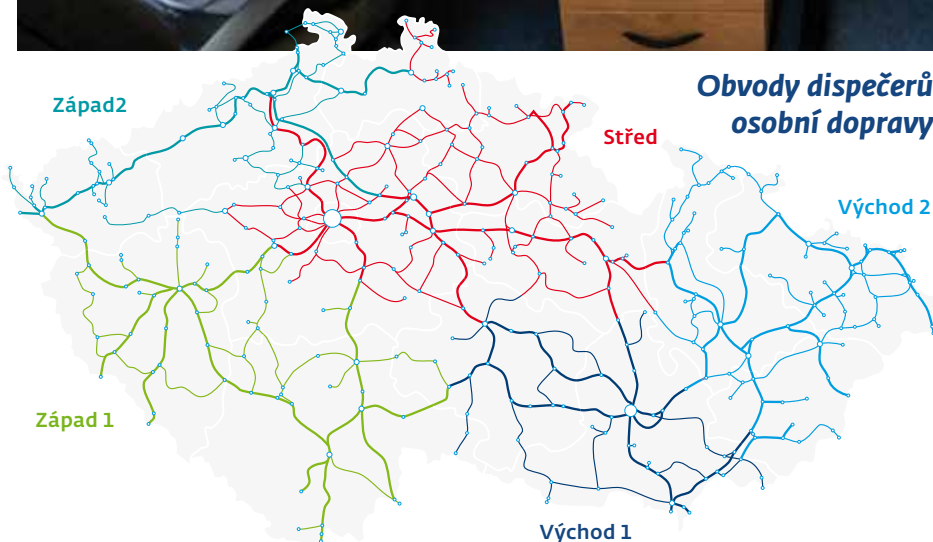
Seznam činností dispečerského aparátu Českých drah je vsutku rozsáhlý. Nejenže monitorují provoz, ale řeší změny nasazení vozidel a závady, operativní posily, vedení dispečinku připravují analýzy pro objednatele i pro management, odečítají výkony, připravují podklady pro vyúčtování se Správou železnic. Řeší trasy vlaků včetně zavedení náhradních vlaků, odklony, odřeknutí, přestupy, výjimky v odbavení, operativní náhradní autobusovou dopravu, mimořádné zastavení vlaků a informují o vzniku mimořádných událostí, informují zaměstnance a zároveň cestující o mimořádnostech. Na starosti mají i řešení krizových situací, aktivaci nehodových vlaků a snaží se udržet plán anebo co nejrychlejší návrat k němu tak, aby jízda vlakem byla včasná a pohodlná.

Každé situaci se věnují zvláště, pokud se jich však sejde více, řeší primárně tu u vlaků, které vozí nejvíce cestujících anebo jsou nějakým způsobem strategické. Plánem se pak myslí všechny pomůcky jízdního řádu – řazení, oběhy lokomotiv, turnusy strojvedoucích a vlakových čet, vlastní jízdní řád pro cestující, čekání na přípoje, ale pak i výluková opatření, jiná krátkodobá opatření. Zkrátka jde o plnění mixu atributů, které od kvalitního dopravce očekávají nejen cestující, ale i objednatelé veřejné dopravy.

Dispečink Českých drah vznikl v roce 2006 poté, co se od společného dispečinku oddělilo ČD Cargo. „Rozdělení přineslo jinou organizaci operativního řízení, kdy se každý z aktérů soustředí na svoje činnosti, což nám umožňuje jít do větších detailů, být dynamičtější a samostatně si rozhodovat o prioritách,“ vysvětlil Lukáš Zástěra, zástupce ředitele odboru provozu osobní dopravy a zároveň šéf dispečerů ČD. Jistě, změna přinesla negativa, ať už v podobě ztížení přenosu informací anebo občasného nepochopení potřeb druhého, ale je nutné si uvědomit, že v ČR existuje více než stovka dopravců a snadnější řešení si představit nelze.

Správa železnic základem

Každý dispečer pak má svou roli, resp. specializaci, povinnosti a pravomoci. Trochu jinak pracují lidé na síťovém (SD) a na regionálním dispečinku (RD). V rámci regionálního pracoviště „umí všichni všechno“, na síťovém pracují dispečeré podle odbornosti a střídají se. Prakticky neustále ale všichni komunikují s dispečinkem Správy železnic. „Jsou to desítky až stovky telefonátů a desítky pokynů informačními systémy denně. My se musíme



s dispečinkem Správy železnic spojit vždy, pokud chceme anebo musíme uskutěčnit něco, co se odchyluje od plánu. Je to například změna trasy vlaku,“ připomněl Lukáš Zástěra. Nejčastějším komunikačním prostředkem mezi ČD a Správou železnic je telefon, zbytek běží prostřednictvím informačních systémů.

Velmi často hovoří i s dispečinkem krajských integrovaných systémů (IDS), které řeší především operativní činnosti v autobusové dopravě a propojují systémy železniční a autobusové dopravy v jednom regionu. „S těmi je komunikace velmi rozdílná, protože každý z IDS funguje trochu jinak. Řešíme rutinní věci, například přípoje mezi vlakem a autobusy, a komunikujeme opět prostřednictvím informačních systémů, telefony anebo maily,“ vyjmenoval šéf dispečerů ČD.

lezniční a autobusové dopravy v jednom regionu. „S těmi je komunikace velmi rozdílná, protože každý z IDS funguje trochu jinak. Řešíme rutinní věci, například přípoje mezi vlakem a autobusy, a komunikujeme opět prostřednictvím informačních systémů, telefony anebo maily,“ vyjmenoval šéf dispečerů ČD.

Komunikace na všechny strany

A co komunikace mezi dopravci? Je prý korektní. „Všichni si uvědomujeme, že



jsme na jedné dráze, musíme spolu vyjít a jen spoluprací se dostaneme dál. Asi nejintenzivnější a nejlepší spolupráci máme s některými zahraničními partnery, ale i spolupráci s našimi konkurenty se nevyhýbáme," zhodnotil Zástěra.

Komunikace dispečerů všech zainteresovaných subjektů musí být rychlá a účinná. Informační toky jsou rozvětvené na všechny strany. Třeba v rámci větve ČD – dispečink IDS je základem zaslání polohy vlaků v daném kraji a určitém okolí (automaticky prostřednictvím informačních systémů – IS). Nejčastěji chtějí dispečinky informace o vzniku mimořádností a nepravidelností a postupech

při nich. Jsou ale i situace, kdy dispečink dopravce může nebo musí informovat výpravčího a traťového, resp. dirigujícího dispečera Správy železnic. Jde zejména o případy, kdy dojde k nějaké situaci, která zastavuje nebo omezuje provoz.

Řeší jakoukoliv změnu

Každý dopravce musí hlavně potvrdit, že vlak skutečně pojede. Má také povinnost poskytnout provozní údaje o vlacích (délku, hmotnost, základní a náhradní spojení na strojvedoucího) opět prostřednictvím IS. „Náš dispečink je v kontaktu s provozním nebo vedoucím dispečerem Správy železnic – to je základní operativní spojnice mezi manažerem infrastruktury a dopravcem. Spolupráce s výpravčími, traťovými dispečery, tedy výpravčími na dálkově ovládaných tratích, nebo dirigujícími dispečery je pouze doplňující, informativní,“ vysvětlil Lukáš Zástěra.

„Všechny zásadní pokyny musí probíhat na úrovni dispečinků, přímé pokyny výpravčím dát dopravce nesmí. Je to z toho důvodu, aby dispečink Správy železnic shromáždil přání a pokyny všech dopravců k dané situaci, prověřil jejich oprávněnost, proveditelnost a prioritu provedení a toto vyřešil s dopravci, teprve následně uděluje pokyny výpravčím,“ doplnil. Dopravci pak musí se Správou železnic řešit jakoukoliv změnu v trase vlaku. Zásadní odchylky technologie řešené operativně, vyčkání vlaků na jiné vlaky, nebo integrované autobusy, operativní náhradní autobusovou dopravu a vůbec jakékoliv další anomálie.

Nastat mohou situace, kdy dispečer Správy železnic musí informovat přímo konkrétního strojvedoucího. To se stává ve chvílích, kdy mu potřebuje sdělit zcela zásadní pokyny pro jízdu vlaku a je například nutné mu nadiktovat písemný rozkaz, anebo když potřebuje znát nějaké informace a detaily o jízdě vlaku či vydat pokyny k okamžitému zastavení provozu.

Na komplikovanosti telefon

Velmi úzce musí dispečinky komunikovat i s vlakovými četami. S těmi jsou nej-

Tři otázky pro Lukáše Zástěru, šéfa dispečerů ČD



Co dokáže dispečery naštvtvat?

Opravdu k naštvtání je nedostatek informací, velmi časté a zásadní změny délky trvání oprav na trati, nechuť spolupráce anebo neaktivita od kohokoliv, s kým se má spolupracovat.

Budí vás kolegové v noci?

Jednou za 5 týdnů mám pohotovost a přitom se stane, že mě kolegové vzbudí třeba i v noci, když se něco závažného stane. Jde většinou o nějaké mimořádné události, nebo nějaké zásadní situace pro provoz vlaků ČD. Osobně jako dispečer nesloužím, ale na dispečinku se pohybují velmi často, případně přidám ruku k dílu, když je to potřeba.

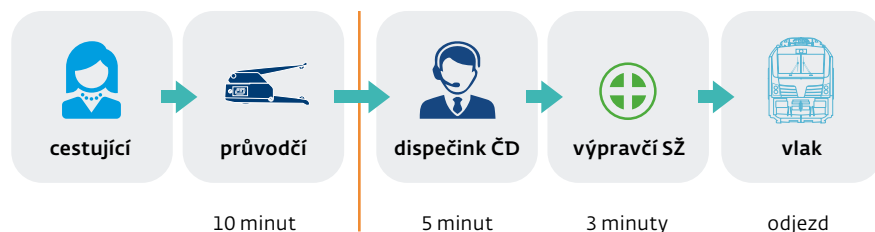
Jaké osobnostní vlastnosti by měl mít každý správný dispečer?

Správný dispečer by měl mít na dráze už něco za sebou. Tedy dělat ideálně na nějaké provozní pozici, kde už něco anebo někoho řídil. Měl by to být člověk zralý, hodně vydržen, být klidný, ale když jde do tuhého, tak i aktivní, komunikačně zdatný, pevný v názorech, schopný pracovat ve skupině. Dále je samozřejmostí znalost práce s pomůckami jízdního řádu, předpisů vozidel, železničního zeměpisu, informačních systémů a pro práci na některých pracovištích je třeba i znalost němčiny. Dispečer se po příchodu několik měsíců zapracovává.

častějším tématem k řešení přípoje, změna obrátů, změny řazení anebo závady vozidel. V případě vnitřní komunikace ČD pak velmi pomáhá aplikace ČD Komunikátor. „A to nejen v rychlosti a plnohodnotnosti informací, ale také v jistotě, že vlaková četa dispečink může oslovit, i když je obsazený telefon. Máme možnost určit priority, v případě absence datového signálu se informace po určeném čase zabalí do SMS a odešle. Velkou výhodou zároveň je, že komunikaci vidí všichni členové vlakové čety najednou, mají také například možnost vyslat SOS zprávu.“ Složitější věci se pak řeší po telefonu.

Ke sledování vlaků slouží informační systém DISOD. V něm jsou informace o polohách vlaků, nasazených vo-

Přípoje mezi vlaky Českých drah a časové limity





Co ještě řeší dispečinky

- Se strojmistry – jakékoliv odchylky od nasazení lokomotiv, jednotek, motorových vozů a strojvedoucích (od narušení obrátů přes poruchy, stažení z oběhu/návraty do oběhu až po mimořádné události)
- S dozorcími provozu nebo jinými zaměstnanci depa – jakékoliv odchylky, nepravidelnosti a dopady mimořádností (změny obrátu souprav, mimořádné řízení, nasazení pohotovostních souprav, následky mimořádných událostí ve vlastním depu)
- S Centrálním zákaznickým servisem (CZS) ČD – pokud se v řízení cokoliv liší, je třeba zásah do rezervačního systému ČD, který má pod sebou CZS a jeho pracoviště rezervací. Je nutné, aby ČD nabízel jen rezervace, které ve vlaku i po změnách řízení reálně jsou, případně přidělily náhradní místa.
- S JLV – pokud se začne nasazení a oběh lůžkových, lehátkových a restauračních vozů odchylovat od původního plánu v ČR i v zahraničí, nebo dojde k poruše, je třeba být v kontaktu s provozovatelem těchto služeb (JLV).

zidlech, strojvedoucích a vlakových četách, ale také důvodech zpoždění, výlukách, průběhu silnic, přejezdů, napájecích systémech, odjezdových tabulích stanic a zastávek, služeb ve stanicích atd. Důležité je, aby měl dispečink co nejvíce informací. „Polohy vlaků dostáváme do systému mixem informací – základním kamenem jsou informace, které pořizuje Správa železnic, tedy příjezdy a odjezdy. Doplňujícími zdroji jsou systém GPS přímo z vozidel a datová výměna s některými zahraničními partnery,“ ppsal Lukáš Zástěra.

Předjíždění. Proč?

Byť komunikace mezi dopravci a Správou železnic probíhá de facto na online bázi, mohou se stát události, které nezasvěcený cestující nechápe. Jde zejména o případy, kdy se předjíždí vlaky jednotlivých osobních dopravců anebo příjezd zpožděného vlaku nekorresponduje s odjezdem

návazného spoje. „Čekání vlaků na přípoje je opravdu rozdílné,“ potvrdil Lukáš Zástěra. Dispečeré se pak řídí pomůckou „Přípoje mezi vlaky osobní dopravy“, kategorií vlaku, povahou dané linky (intervalem mezi vlaky) anebo denní dobou. Dále zohledňují počty cestujících a úroveň následného narušení provozu, případně náhradní možnosti. Opět tedy jde o mix, v němž specialisté míchají informace z aktuální provozní situace. Pokud je potřeba čekací dobu mimořádně prodloužit, dispečink musí posoudit asi deset parametrů a rozhodnout, zda se navýšení čekací doby vyplatí, nebo ne. V případě, že se dispečink rozhodne čekat, každý jednotlivý případ řeší se Správou železnic.

Když už se začnou vlaky předjíždět, vězte, že rozhodující moc má dispečer Správy železnic, nikoliv dopravce. Správa železnic postupuje podle vydaných pravidel, která vycházejí z Dopravního

řádu drah. Ano, občas dojde k chybě, ale není jich mnoho. „Když už se tak stane, máme možnost se ptát, ale většinou se situace ihned změnit nedá. Případné nedostatky pak řešíme se Správou železnic interně. Vše si vždy vysvětlíme,“ zhodnotil Zástěra běžnou praxí.

Když velí dispečer

Přiblížili jsme práci všedních dnů. Bohužel se stávají i krizové situace, při kterých jde rutina stranou a nastupuje systém krizového řízení. V první řadě se svolávají všichni určení zaměstnanci ČD, předají si mezi sebou penzum dostupných informací a vzniká krizový štáb (krizový štáb však nezasedá při každé mimořádné události, ale až při mimořádné situaci, což je rozdíl). Nejhorším možným scénářem je ohrožení anebo výbuch jaderné elektrárny. Kromě dalších činností je nutné okamžitě zastavit veškerou dopravu před ochranným pásmem a vlaky, které v něm jsou, stáhnout do bezpečí. Obecně vzato, a to platí pro všechny další situace, pokud je danou situací dotčen vlak ČD a zaměstnanci nejsou zraněni, pak informaci předává dispečinku vlaková četa, naopak strojvedoucí komunikuje s dispečerem Správy železnic. „Pokud nejde o vlak ČD anebo zaměstnanci ČD na místě nemohou telefonovat, dozvídáme se informace od Správy železnic,“ upřesnil Zástěra.

V případě mimořádné události, kde hraje hlavní roli vlak Českých drah, dispečink dopravce zajišťuje ohlášení situace vyšetřovateli ČD a dále zajišťuje péči o cestující v dotčeném vlaku. Zvažuje zejména evakuaci po dohodě s hasiči a Správou železnic, zajišťuje náhradní dopravu, nasazení vozidel a personálu a předává informace pro cestující i zaměstnance. Vyšetřovateli ještě musí poskytnout prvotní informace o situaci, naopak vyšetřovatel poté z místa komunikuje právě s dispečerem (rozsah mimořádné události, poškození vozidel, odstraňování následků) a případně pomáhá se střídáním strojvedoucích. Pokud je to nutné, dispečeré řeší vystřídání zaměstnanců, stažení vozidel z tratě anebo výjezd nehodového vlaku. Nehodové pomocné prostředky (společný název pro pomocnou techniku všeho druhu – jeřáby, nářadové vozy) jsou rozmístěny v depech po celé republice. Naposledy byly využity třeba při odstraňování následků lednové srážky nákladních vlaků v Prosenicích. Živo bylo na dispečinku na konci ledna, když přes Českou republiku přecházela tlaková níže Nadia. Dopravci ji silný vítr, který porazil množství stromů. Ty často spadly do kolejí. ○

Místo vlaků na Kolínsku vyjedou autobusy

Cestující, kteří využívají vlaky regionální dopravy ve východní části Středočeského kraje, se budou muset na jaře a v létě připravit na výrazné komplikace kvůli stavebním pracím na prvním tranzitním koridoru. Řada osobních vlaků bude dočasně nahrazena autobusy. Přinášíme přehled nejdůležitějších akcí.



Josef Holek | Foto: archiv ČD

Kvůli rekonstrukci koridoru mezi Poříčany a Kolínem budou vlaky linky S1 Pražské integrované dopravy končit v Poříčanech. Dále do Kolína České dráhy zavedou náhradní autobusovou dopravu linky XS1 s celodenním a celotýdenním intervalem 30 minut. Omezen bude i provoz mezi Poříčany a Nymburkem. Opatření začnou 1. března a skončí 31. srpna 2022.

V sedlech pracovního dne, tedy od deseti hodin dopoledne do dvou hodin odpoledne a o víkendech, všechny vlaky linky S1 obvykle končí v Českém Brodě budou prodlouženy až do Poříčan, čímž vznikne celodenní a celotýdenní interval vlaků linky S1 mezi Prahou a Poříčany v délce 30 minut.

„Z Poříčan do Kolína pojedou mimořádně autobusy, přičemž každý spoj zajistí alespoň jedno nízkopodlažní vozi-

dlo a dodávka pro přepravu kol. Jízdní doba z Poříčan do Kolína bude přibližně padesát minut,“ informoval Oldřich Buchetka, mluvčí Integrované dopravy Středočeského kraje.

Dále České dráhy mezi Českým Brodem a Kolínem zavedou rychlou autobusovou linku XR41 s intervalem půl hodiny v pracovních dnech a hodinu o víkendech. Autobusy pojedou po silnici I/12 a budou mít pouze jednu mezi-lehlu zastávku Kolín Pošta. „Taky toto spoje zajistí nízkopodlažní autobus a jízdní doba z Českého Brodu do Kolína by měla činit přibližně půl hodiny,“ sdělil Buchetka.


V Pečkách zastaví rychlík

Mezi Prahou a Kolínem zůstanou ve špičkách pracovního dne zachovány pouze spěšné vlaky. Pro zajištění komfortního spojení Peček a blízkého okolí

Zastávky linky XS1

- Poříčany – před nádražím
- Tatce (v obci Tatce) – na silnici u zastávky BUS „Tatce“
- Tatce (v obci Tatce) – na zastávce BUS „Tatce, žel. zast.“
- Tatce (v obci Milčice) – na zastávce BUS „Milčice, křížovatka“
- Pečky – před nádražím
- Cerhenice – na zastávce BUS „Cerhenice“
- Velim – na zastávce BUS „Velim, Novoveská“
- Nová Ves u Kolína – v obci na zastávce BUS „Nová Ves I“
- Kolín zastávka – na zastávce BUS „Kolín, Pošta“
- Kolín – před nádražím

s metropolí budou v Pečkách zastavovat všechny rychlíky linky R9 (Praha - Havlíčkův Brod - Brno). Ve špičkách má tato linka hodinový interval.

S ohledem na vysokou intenzitu provozu je nezbytné během stavebních prací dále omezit již tak seškrtaný provoz. Tato omezení budou mít dopad i na linku S12 Poříčany - Nymburk, a to v termínech 4. března až 22. dubna, 22. května až 19. července a 8. až 31. srpna 2022. V těchto termínech pojedou některé spoje dálkové dopravy přes Sadskou a Nymburk a bude rovněž nezbytné vedení spojů linky S12 formou náhradní autobusové dopravy (linka XS12). 

Zastávky linky XS12

- Nymburk hlavní nádraží – před nádražím
- Nymburk město – zastávka BUS „Nymburk náměstí“ na náměstí Přemyslovců
- Hořátev – na zastávkách BUS „Hořátev, technologický park“ a „Hořátev, prodejna“ (zastávka linky 433)
- Sadská – zastávka BUS „Sadská“ (zastávka linky 433)
- Třebestovice – v obci Na Návsí
- Poříčany – před nádražím

Simulátory jsou stoprocentně vytížené



Simulátory pro strojvedoucí, které si České dráhy pořídily před třemi roky, se osvědčují. Za rok dokážou otestovat tisíce zaměstnanců a jejich vytíženost je prý stoprocentní. Zařízení za více než třicet milionů korun pro ČD provozuje Dopravní vzdělávací institut (DVI) v Praze a České Třebové. Čeká je navíc další vylepšení.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Rozhodnutí ČD pořídít si dva simulátory pro strojvedoucí padlo na úrodnou půdu. Denně každý ze dvou simulátorů odbaví přes dvacet zaměstnanců, čímž se staly plně vytíženými. Práci v simulátoru si musí odbýt každý strojvedoucí jedenkrát za rok, včetně těch, kteří jsou v přípravě na prezenčních kurzech.

Pro ČD oba simulátory provozuje dceřiná firma DVI. „Z našeho pohledu se určitě osvědčují, z pohledu strojvedoucích je to půl na půl. Někteří si je chválí, jiní je z různých důvodů rádi nemají,“ zhodnotila Pavlína Vondrová, vedoucí Centra technického vzdělávání (CTV) DVI v České Třebové. Jen na začátku pro-

vozu museli specialisté DVI a ČD doladit jednotlivé scénáře a situace, které měli strojvedoucí řešit. „Museli jsme se naučit komunikaci se strojvedoucími, zvládnout jejich nervozitu a strach. V současné době simulátory běží v plném vytížení a relativně bez problémů,“ popsala. Trenažery jsou instalovány v České Třebové a Praze-Vršovicích.

Školí i komunikaci

Strojvedoucím DVI připravuje situace podobné nedávným mimořádným událostem, například té u Českého Brodu. Nejčastěji tedy jde o jízdu na automatickém bloku. „Jinak samozřejmě simulujeme další provozní stavy, se kterými se strojvedoucí v tuzemsku mohou na železnici

setkat, včetně mimořádných situací,“ vysvětlila vedoucí CTV. „Výcvik je zaměřen i na ty situace, v nichž strojvedoucí nejčastěji chybují a které mohou být, nebo byly, příčinou mimořádných událostí. Řešíme i momenty, které se v běžném provozu nedají nacvičit vzhledem k tomu, že vznikají neplánovaně. Jde především o různé poruchové stavy na trati nebo nepravidelnosti v dopravě a z toho vyplývající komunikace strojvedoucího s výpravčím nebo dispečerem,“ vysvětlil před nedávnem smysl pořízení Jiří Lukeš, specialista vzdělávání ČD.

Trenažery začaly sloužit zhruba před třemi roky. Výrazně pak do fungování promluvila pandemie covidu-19. Nejvíce při první vlně na jaře 2020, kdy byly simulátory zcela mimo provoz. „Poté se nás opatření dotkla tím, že bylo a stále je nutné dodržovat platná opatření a omezení ve styku mezi osobami,“ doplnila Pavlína Vondrová.

Ve dvou místnostech

Simulátory věrně kopírují prostředí stanoviště strojvedoucího se všemi ovládacími prvky. Ovládací pult a rozmístění prvků vychází od jednotek z rodiny Panterů, jinak ale kabina nepředstavuje konkrétní typ vozidla. Ovládací a zobrazovací prvky jsou přizpůsobeny tak, že je možné simulovat jízdu i s diesellovou lokomotivou. Nastavit je možné počasí, adhezní

podmínky, zkrátka vše, co může v reálném provozu nastat. Pokud vlak narazí, objeví se přes obří displej prasklina. Navíc jsou v plánu další vylepšení. Před nedávnem byl například doplněn vlakový zabezpečovač ETCS. Ten musí dopravci v nejbližších letech nainstalovat na stovky vozidel využívajících koridory.

Celá technologie je rozdělená do dvou místností, v jedné je simulátor jako takový včetně výpočetní techniky a klimatizace, ve druhé se nachází velín včetně obřího LCD monitoru, na němž se zobrazují hodnoty z displejů na stanovišti, prostředí anebo záběr z kamery uvnitř simulátoru. Poté, co na dané zadání strojvedoucí absolvuje trasu, systém vyhodnotí správnost provedení. Instruktor se strojvedoucím celou jízdu podrobně rozebere a vyhodnotí.

České dráhy jsou jediným tuzemským dopravcem, který se v výcviku strojvedoucího systematicky věnuje. U ČD je nyní zaměstnáno 3 500 strojvedoucího, dalších zhruba 200 je na pozici strojvedoucího v přípravě. Zatím se neuvažuje, že by simulátory mohli využívat zaměstnanci cizích dopravců. ○



Příprava strojvedoucího Českých drah

Příprava nového strojvedoucího ČD zabere zhruba rok. Zájemci o práci nejdříve stráví několik týdnů v některém z OCP ČD, kde se jako strojvedoucí v přípravě seznamují s jednotlivými pracovišti a získávají první praktické zkušenosti. Další měsíc působí DVI v České Třebové, kde se připravují ke zkoušce k získání licence strojvedoucího u Drážního úřadu a k interní zkoušce, která umožní zařazení uchazeče do jízdního výcviku. V této fázi absolvují budoucí strojvedoucí také první výcvik na simulátoru. Po úspěšném zvládnutí obou zkoušek nastupují do jízdního výcviku. Ten trvá podle platné legislativy nejméně 12 týdnů. ČD v tomto případě uplatňují délku výcviku 15–24 týdnů. V průběhu přípravy absolvují uchazeči další měsíční kurz, v rámci něhož se připravují na řízení konkrétních typů vozidel a řešení různých provozních situací. V tomto období strojvedoucí opět nejméně dvakrát absolvuje trénink na simulátoru. Pak následuje další zkouška a poté již nasazení do provozu. Délky kurzů a jejich obsah jsou stanovené zákonem. Proces výcviku strojvedoucího ČD trvá nejčastěji 8–10 měsíců.



DVI
Člen Skupiny ČD



ČD počítají s pořízením dotykových obrazovek, které umožní digitalizaci pracovní činnosti zaměstnanců. Ti budou moci vykazovat svou práci elektronicky a díky obrazovkám také prohlížet výkresy opravovaných částí souprav a přímo objednávat náhradní díly.

ČD otevřely novou opravárenskou halu

České dráhy otevřely moderní opravárenskou halu v Plzni. Reagují tím na rostoucí počet nových vlaků v západních Čechách a potřebu zajistit pro ně kvalitní zázemí. Opravárenská hala nabízí 400 metrů kolejí, dílny, soustružnu, portálový jeřáb s nosností 5 tun a další technické komponenty. Výstavba hal tím nekončí. V rámci projektu bylo investováno přibližně 200 milionů korun.

Josef Holec, Lukáš Kubát | Foto: Michal Málek

Oblastní centrum údržby (OCÚ) Českých drah v Plzni se může pochlubit novou správkárenskou halou. Na konci února ji slavnostně otevřeli zástupci ČD a Krajského úřadu Plzeňského kraje. Hlavním důvodem vybudování nového objektu je zajištění efektivní údržby moderních bezbariérových jednotek řad 650 a 844.

„Nové moderní zázemí umožní například jednodušší manipulaci s vozidly bez nutnosti rozpojení ucelených souprav. To výrazně sníží časovou náročnost oprav a umožní vozy vracet rychleji zpět do provozu. Hala je vybavena jeřábem s nosností pět tun a brzy přibudou i moderní montážní lávky na elektrický pohon, které umožní vertikální i horizontální pohyb pro bezpečný přístup k zařízením umístěným na střechách vozidel. Součástí haly

jsou i dílny pro opravy a údržbu drobných součástí železničních kolejových vozidel a soustružna,“ vyjmenoval místopředseda představenstva ČD Michal Kraus. Hala opravárenského centra dále nabízí čtyři koleje o délce 100 metrů a dílny pro opravy komponentů. Kromě RegioPanterů a RegioSharků v ní bude možné udržívat vozidla všech řad provozovaných ČD, respektive ČD Cargo a Správou železnic. Součástí stavby je i venkovní prohlížeč kanál pro čištění trakčních motorů a přístupová komunikace pro složky IZS a manipulační techniku. Nová hala ale není v Plzni poslední investicí. ČD tu připravují i stavbu nové celoročně využitelné myčky.

Podle člena představenstva a náměstka generálního ředitele ČD Jiřího Ješety se západočeská metropole stala významným centrem, kde národní dopravce provozuje moderní ucelené jed-

notky o více vozech. „Dodávky nových vozidel musí jít ruku v ruce se zajištěním infrastruktury. V Plzeňském kraji už jezdí 24 jednotek RegioPanter a 17 souprav RegioShark, a právě pro tato vozidla potřebujeme moderní zázemí pro jejich kvalitní a efektivní servis,“ zdůraznil Ješeta.

Kraji se zamlouvá

Stávající pracoviště již kapacitně a technologicky nevyhovovalo počtu a typu vozů, které má západočeské OCÚ na starosti. Na základě nově uzavřených smluv v rámci regionální dopravy se totiž zvyšuje počet servisovaných vozidel. „Uvedení nových jednotek RegioPanter pro náš kraj v průběhu loňského roku bylo velkou událostí, jsem proto velmi rád, že teď v Plzni vzniklo i nové zázemí pro údržbu těchto vlaků. Nová hala je nabitá moderní technikou a myslím si, že o vlaky tu bude skvěle postaráno,“ uvedl Pavel Čížek, náměstek hejtmana Plzeňského kraje pro oblast dopravy.

ČD budou v modernizaci vlastní infrastruktury pokračovat i na dalších místech v ČR. Jedná se především o výstavbu hal údržby, myčky nebo sanitární koleje. Další podobné stavby chystají v Chebu, Českých Budějovicích, Havlíčkově Brodě nebo v Olomouci. ○

Kocoury čeká omlazovací kúra

České dráhy nechají kompletně zrekonstruovat ve firmě CZ LOKO všech čtrnáct motorových lokomotiv řady 742. Zakázka za bezmála sedm set milionů Kč by měla společnosti dokončit do dvou let. Po modernizaci budou lokomotivy označeny řadou 742.21 a ponesou obchodní název EffiShunter 1000M.

Josef Holek | Foto: CZ LOKO

Motorové lokomotivy řady 742 přezdívané Kocour nechají ČD kompletně zrekonstruovat u společnosti CZ LOKO. Při modernizaci vznikne prakticky zcela nové vozidlo, původní zůstane jen podvozek a hlavní rám. I ty ale podstoupí hlavní opravu. Přerod lokomotiv na řadu 742.71 EffiShunter 1000M je součástí Strategie 2030 a ČD za ni zaplatí 684 milionů korun. První vozidlo by mělo být hotové v únoru 2023, poslední na konci roku 2024.

„V rámci naší Strategie 2030 chceme obnovit významnou část našeho vozidlového parku. Společně s řadou 750.7 budou lokomotivy určeny pro výkony v nezávislé trakti na koridorech vybavených evropským zabezpečovačem ETCS, pod jehož výhradním dohledem bude zajištěn pro-

voz na vybrané železniční síti od ledna 2025,“ vysvětlil Michal Kraus, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis. ČD je budou využívat pro zajištění vozby při napětových výlukách, pro technologické a provozní jízdy na tratích s ETCS, v čele nehodových vlaků a pro další služební potřeby.



Lepší podmínky pro strojvedoucí
CZ LOKO má s výrobou motorových lokomotiv zkušenosti, z někdejších čtyřnápravových strojů ČKD z let 1977 až 1986 vyrábí nové, prvotřídní stroje. „Komplexní modernizace vychází z řady EffiShunter a s ohledem na náklady na vývoj a dodací doby komponentů je tento typ vysoce unifikovaný, byť na vozidle bude spousta dalších změn díky jejich využívání v osobní přepravě. Oceňujeme ochotu skupiny ČD optimalizovat park vozidel nezávislé trakce,“ uvedl místopředseda představenstva a generální ředitel CZ LOKO Josef Gulyás.

Nad rámec standardní výbavy budou stoje vybaveny zabezpečovacím systémem ETCS, online monitoringem a diagnostikou a novou generací trakční a pomocné výzbroje. Výkon spalovacího motoru 1000 kW umožňuje maximální rychlost 100 km/h. „Ambicí našeho modernizačního programu je i zlepšení pracovních podmínek strojvedoucích a zvýšení bezpečnosti obsluhy a drážního provozu. A také růst spolehlivosti lokomotiv, prodloužení jejich životnosti, univerzálnější možnost použití a nasazení na tratích vybavených ETCS. Pro hospodaření firmy je zásadní řízení nákladů údržby a v rámci naší společenské odpovědnosti je důležité snížení energetické náročnosti a emisí výfukových plynů,“ uvedl Michal Kraus.

Uspěli i u ČD Cargo

Společnost CZ LOKO už se stejným projektem uspěla v soutěži nákladního dopravce ČD Cargo, s nímž v roce 2018 uzavřela kontrakt na modernizaci 50 lokomotiv této řady. „Modernizace a výroba nových univerzálních vozidel nezávislé trakce je náš hlavní výrobní program s vlastním know-how. Nyní ho rozšiřujeme o hybridní a duální vozidla s cílem co nejefektivnějšího a nejekonomičtějšího provozu. I lokomotiva řady EffiShunter 1000M má po modernizaci výrazně nižší emise než původní řada 742, jezdicí na kolejích více než čtyřicet let,“ uzavřel Gulyás. ○

Plecháče, Banány, Peršingy a Bastardi se pomalu loučí

Modernizace vozidlového parku, nová pravidla údržby ECM od letošního léta a zavedení ETCS od 1. ledna 2025 na hlavních koridorech vedou k postupnému vyřazování neperspektivních vozových řad. České dráhy v této dekádě vyřadí celkem 900 starších vozidel a nahradí je moderními lokomotivami a jednotkami.

„Naše Víze 2030 počítá s vyřazením typů, které jsou na konci své životnosti, ale také těch, které jsou zastoupeny malým počtem nebo jejich provoz je z různých příčin, například kvůli instalaci ETCS, neperspektivní. Počítáme s tím, že se sníží různorodost našeho vozidlového parku a díky tomu se zjednoduší údržba a opravy,“ vysvětlil náměstek generálního ředitele Českých drah pro servis Michal Kraus.

Díky dodávce jednotek RegioPanter a Moravia začne útlum řady 242 přezdívané Plecháč. Tento rok zmizí z čela regionálních osobních vlaků v Čechách a po dodání nových jednotek na jižní Moravu také v tomto regionu. Během dvou až tří let klesne jejich potřeba z 50 lokomotiv na několik málo posledních kusů. Podle současných plánů dojezdí do roku 2025. Stejný osud čeká starší elektrické jednotky řad 560 a 460. I v tomto



případě je ukončení jejich provozu spojeno s plánovanou obnovou vozidel na Moravě. Ukončení provozu všech starších pantografů se předpokládá v roce 2024.

Zahájení provozu pod dohledem zabezpečovače ETCS vyřadí do konce roku 2024 také 150.2 a 151 a stejný osud čeká málo početnou řadu 371 či stroje řad 162 a 163 bez komunikační sítě wire train bus (WTB). Ani u nich se nevyplatí instalace ETCS. Naopak se rozroste počet Vectronů. „Letos nasadíme do provozu další desítku těchto pronajatých strojů,“ upřesnil Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu. Dopravce postupně snižuje i počet vozidel řad 810 a 814. Mnohé nahradí vozidla zakoupená v zahraničí, např. Stadler RS 1, nebo nové motorové jednotky PESA. (hol, PeŠt)



Přesun vrtné soupravy na stavbě v Brně

Nebývá obvyklé, aby se železniční nákladní doprava ve větší míře podílela na modernizaci silniční infrastruktury. Jedinou výjimkou, která svým objemem a rozsahem stojí za zmínku, je přeprava cementu na modernizaci dálnice D1. V letech 2013–2021 vlaky ČD Cargo dovezly do různých stanic v blízkosti této dopravní tepny přes 200 tisíc tun speciálního silničního cementu.

Michal Roh | Foto: Tomáš Štos | Vizualizace: ŘSD

Spolupráce to byla velmi úspěšná a navázalo na ni ještě několik podobných, avšak objemově nesrovnatelných dodávek například na severní Moravu nebo na Slovensko. Příkladem další úspěšné spolupráce je obchodní případ významný nikoliv objemem, ale spíše svou náročností. Jedná se o výstavbu brněnského silničního městského okruhu.

Brno je významným hospodářským centrem a také rušnou dopravní křižo-

vatkou hlavních železničních tratí a důležitých silnic. Věnujme se však v tuto chvíli pouze silniční dopravě. Do města dojíždí autem za prací denně desítky tisíc lidí. Na takový pohyb již stávající kapacita silničních komunikací nestačí, a Brno se tak již delší dobu potýká s problémy, které sužují řadu dalších velkých měst – s hlukem a znečištěným ovzduším, což jsou problémy trápící obyvatele města, a s dopravními zácpami, se kterými bojují všichni řidiči. Proto bylo rozhodnuto vystavět v Brně velký měst-

ský okruh (VMO). Jde o komplexní soubor staveb, který zkrátí dopravu městem a zároveň ji zcela oddělí od rezidentních čtvrtí. Projekt se skládá z mnoha etap, z nichž každá má své dodavatele, rozpočet a termíny. Některé úseky jsou již hotové, například úsek Pisárky nebo úsek Královo Pole, nebo ve výstavbě. Jiné na realizaci teprve čekají. Celý okruh bude měřit 20 km, jeho součástí bude i šest tunelů. Dokončen by měl být v roce 2035 a náklady na jeho výstavbu by se měly vyšplhat k 38 miliardám Kč. Městský okruh bude vhodně napojen na stávající silniční síť.

Přesun vrtné soupravy

Podívejme se nyní na dvě konkrétní stavby, na úseky označované v projektech jako VMO Tomkovo náměstí a VMO Rokytova o délce 1,2 km. K jejich úspěšnému průběhu totiž přispěla na počátku letošního roku nemalou měrou naše společnost. Obě náročné stavby s několika mosty a dvěma mimoúrovňovými křižo-



vatkami byly zahájeny v červnu 2021. V lednu letošního roku byla zahájena betonáž mostovky estakády nad seřadovacím nádražím Maloměřice. Ale vraťme se ještě k účasti ČD Cargo. Prostřední pilíř budované estakády se nachází na zhlaví železniční stanice Brno-Maloměřice. Pro vyvrtání děr na umístění pilotů pro tento pilíř bylo nutné na místo dopravit vrtnou soupravu BAUER BC 33 H o hmotnosti 68 tun (bez vrtačího nástavce). Jako nejvhodnější byla vybrána varianta přesunu soupravy po železnici. Samotnému přesunu předcházely více než rok přípravných prací. Bylo nutné vybrat vhodný vůz, připravit technologii nakládky i vykládky, vše projednat se Správou železnic.

Převážně tak těžkého stroje technicky nezvládne žádný vůz ČD Cargo. Výjimku tvoří vůz Uaai, který ovšem neumožňuje najetí vrtné soupravy a použití kolejového jeřábu k nakládce/vykládce stroje v kolejišti, což bylo mistry z depa ČD vyhodnoceno jako neproveditelné. Proto jsme zvolili vůz Samms s konstrukční nosností až 105,5 t, který bylo nutné zapůjčit od DB AG. U koleje číslo 604b by-



la z panelů vybudována provizorní čelní rampa pro nájezd vrtné soupravy. Ta poté byla na voze pečlivě upevněna. U koleje č. 53a pak byla vybudována další provizorní panelová rampa pro sjezd soupravy. Vlastní přesun se uskutečnil 26. ledna 2022 s lokomotivou 731.032 a vrtná souprava se hned pustila do práce. Stejným způsobem se pak vrátila 22. února 2022.

Další doplňkové služby

Přesun vrtné soupravy nebyl jedinou aktivitou, kterou jsme pro zákazníka, firmu Firesta-Fišer, rekonstrukce, stavby,

zajistili. Pro odvoz vytěženého materiálu byla využita lokomotiva ČD Cargo spolu se dvěma Ua vozy, tzv. Dumpcary. Zeminu pak naši zaměstnanci vysypávali na plochu u koleje č. 601. S pomocí speciálního kolejového přepravníku jsme stavbaře zásobovali materiálem potřebným na staveništi. Konkrétně se jednalo například o armovací koše nebo přepravu silniční cisterny pro odčerpání spodní vody z vrtnu. ČD Cargo rovněž zabezpečilo pro související výlukovou činnost zaměstnance pro řízení sledu a dokázalo tak poskytnout společnosti

Firesta-Fišer, rekonstrukce, stavby komplexní servis železničních dopravních a přepravních služeb. Dodejme, že stavba je nyní v plném proudu a dokončena by měla být v roce 2024.

Všechny tyto zmíněné aktivity byly provedeny k plné spokojenosti zákazníka, a i když se nejednalo o klasickou železniční přepravu, přinesla ČD Cargo nemalé tržby a také zvýšení prestiže. Poděkování za úspěšnou realizaci patří nejen zaměstnancům PJ Brno, ale i obchodního úseku a skupiny přepravních podmínek, předpisů a zkoušek O21. ○

DB objednává 43 nových vlaků ICE

Německý dopravce Deutsche Bahn (DB) omlazuje svůj vozidlový park. U společnosti Siemens si nedávno objednal celkem třiadvacet rychlovlaků ICE 3neo. První soupravy z nové objednávky vyjedou už na konci letošního roku. Investice do jednotek činí v přepočtu více než 36,5 miliardy korun a navazuje na zakázku z roku 2020.

Josef Holek | Foto: DB AG, Siemens Mobility

Deutsche Bahn oznámily další nákup rychlovlaků ICE 3neo a navazují tak na objednávku stejných jednotek z července 2020. Po dodání všech vozidel by měla flotila DB čítat 73 jednotek. První cestující by se měli novými vlaky svést už na konci letošního roku. DB chtějí pořízením rychlovlaků především nalákat další cestující na železnici. Vlaky za zhruba 1,5 miliardy eur, tedy více než 36,5 miliardy korun, dodá Siemens Mobility.

„Více vlaků je klíčem k ochraně klimatu v naší zemi. A je to i důvod, proč se držíme růstu investic. S novými vlaky neposkytneme jen větší kapacitu, ale zároveň zvýšíme kvalitu i komfort,“ prohlásil při oznámení kontraktu v závodě ICE v Berlíně-Rummelsburgu Richard Lutz, generální ředitel DB AG. „S našimi novými vysokorychlostními vlaky podporujeme Deutsche Bahn v realizaci jejich vize, tedy efektivní přepravě s maximální udržitelností,“ doplnil Roland Busch, prezident a generální ředitel Siemens AG.

Počet souprav vzroste na 450

Nové kontrakty logicky přispěly k nárůstu počtu „í-cé-éček“ ve flotile DB.



Do konce desetiletí by se měl počet souprav dostat na celkových 450 a denní kapacita by se měla zvednout o 32 000 míst. „Díky tomuto navýšení budeme moci splnit požadavky synchronizovaného jízdního řádu pro celostátní provoz plánované na rok 2030,“ upřesnil Michael Brinkmann, mluvčí DB AG. Za rekordně rychlým dodáním techniky stojí dlouhodobé, fungující partnerství dopravce a výrobce a spolehnoutí se na osvědčenou technickou platformu, vylepšenou řadou inovací.

DB a Siemens představily první ICE 3neo 1. února v závodě ICE v Berlíně-Rum-

melsburgu. Obě společnosti zároveň oznámily uzavření dohody o nákupu 43 jednotek.

Vozidlo bylo dokončeno v rekordním čase pouhých dvanácti měsíců. Rychleji dosud žádná jednotka ICE nevznikla. Nové vlaky budou zpočátku jezdit mezi Severním Porýním-Vestfálskem a jižním Německem. Jednotky pojedou maximální rychlostí 320 km/h a jejich kapacita bude 439 sedadel. ○

VosAlpes Express spojuje švýcarský Fribourg přímo s lyžařskými areály

Švýcarské spolkové dráhy (SBB) nabízí nové spojení města Fribourg s horským střediskem Le Châble v oblasti Verbier. VosAlpes Express jezdí vždy o víkend. Stejně jako u Verbier Expressu, který spojuje oblast se Ženevou od prosince 2019, nabízí nové spojení i další výhody. Třeba slevy při nákupu ski-pasů. Spojení funguje až do 27. března 2022.

Švýcaři si spojení, kdy si je možné nazout lyžáky už v údolí Ženevského jezera a nechat se vlakem vyvézt až na vzdálenou sjezdovku, velmi pochvalují. V praxi to totiž znamená, že je nutný jen jeden přestup v Le Châble do kabinkové lanovky směr ski areál.

Možno i do Ženevy

VosAlpes Express vyrazí v 7:22 z Fribourgu. Pro cestující z Düdingenu, Schmittenu nebo

Bernu je k dispozici spojení na VosAlpes Express linkou S1 s příjezdem do Fribourgu v 7:18. Expres pak zastavuje v Romontu, Palézieux, Vevey, Aiglu, Martigny, Bexu a do Le Châble přijíždí v 9:15. Na zpáteční cestu z Le Châble je nutné vyjet Verbier Expressem v 17:27 a přestoupit v Bexu (na stejném nástupišti) na VosAlpes Express, který do Fribourgu přijíždí v 19:38. Pokud byste nepře-

sedali a jeli dále Verbier Expressem směr Ženeva, pak vlak přijíždí do cíle v 19:42. Ženevský spoj je navíc v provozu až do 1. května. V opačném směru vyrazí vždy v 7:19 a do Le Châble přijíždí v 9:39.

Zákazníci mohou při nákupu jízdenky a permanentky využít slevu až 70 procent. Jde o jízdenky Supersaver a vyražet je nutné vždy ze stanice SBB. Zlevněná denní permanentka je určena pro ski areál Verbier (Verbier, La Tzoumaz-Savoleyres a Bruson; přístup do celého lyžařského areálu 4 Vallées je k dispozici za příplatek 6 CHF na pokladnách Téléverbier v Le Châble).

VosAlpes Express navíc nabízí i spojení do Col-de-Bretaye, místa přímo v srdci lyžařské oblasti Villars-Bretaye, ovšem s přestupem v Bexu.

(hol)



Na zubačku ze Štrby opět vyjely vlaky

O projektu

- 5 elektrických jednotek (ucelený vlak) a 1 multifunkční lokomotiva
- celkový objem: 38,8 milionu eur, pokryto převážně z EU + vlastními zdroji
- dodání a nasazení: 2021–2022
- nasazování: regionální doprava (tatranská elektrická železnice a ozubnicová železnice)



Po rok a půl trvající pauze se návštěvníci Vysokých Tater dočkali obnovení provozu na známé ozubnicové železnici vedoucí ze Štrby na Štrbské pleso. Původní vlaky, které na trati jezdily od roku 1970, nahradila zcela nová vozidla s hybridním pohonem od firmy Stadler Rail. Tím se završila celková rekonstrukce této dráhy, zahájená v létě roku 2020.

Petr Slonek | Foto: ZSSK

Zubačka je v provozu od roku 1970, kdy se konalo na Štrbském plesu mistrovství světa v klasickém lyžování. Už dříve na jejím místě fungovala původní parní ozubnicová dráha z roku 1896, která Štrbské pleso zpřístupnila turistům. Na ní skončil provoz po 40 letech existence. Na trati do nejvýše položeného střediska v Tatrách dlouhé 4 753 metrů je převýšení 455 metrů.

V červenci 2020 odstartovala kompletní rekonstrukce dráhy a letos 16. února Železniční společnost Slovensko (ZSSK) obnovila na ozubnici provoz. Nasazeny jsou nové jednotky od švýcarského výrobce Stadler, který s výrobou vozidel začal v roce 2019. S jejich zařazením do provozu však ZSSK musel počkat na rekonstrukci tratě správcem infrastruktury ŽSR a také na nezbytná razítka od dopravních úřadů.

Jména podle štítů

Celkem pět nových vozů dostalo jméno podle málo známých tatranských štítů Bradavice, Kostelík, Středohrot, Ganek a Vysoká. Díky svému hybridnímu pohonu mohou vozidla jezdit jak na klasické trati TEŽ (Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad / Tatranská Lomnica), tak i na ozubnicové trati OŽ (Štrba – Štrbské Pleso).

„Doprava ve Vysokých Tatrách dlouhodobě trpěla nedostatečnou kapacitou a přestáráním vozovým parkem. V sezóně jsme jezdili bez záloh. Flotilu nebylo možné ani modernizovat. Nová vozidla, která respektují duch těch původních, představují novou éru v cestování v Tatrách,“ řekl předseda představenstva ZSSK Roman Koreň.

Jednotky s maximální rychlostí 80 km/h svými parametry splňují požadavky TSI, každá z nich nabízí 91 míst k sezení, dvě místa pro invalidní vozíky, multifunkční části pro kola a dětské kočárky. Vybaveny jsou moderními bezpečnostními a informačními systémy či kamerami. Samozřejmostí je klimatizace, elektrické zásuvky či wi-fi.

Náklady na jejich pořízení včetně nákupu jedné lokomotivy činily 38,8 milionu eur. Většinu pokryly evropské dotace. ZSSK počítá i s původními vozidly, která jsou součástí historického dědictví. Na zubačce dříve jezdily jednotky 405.95 a v provozu vydržely padesát let. Dva kusy chce ZSSK provozovat v rámci vzpomínkových jízd, o třetí soupravu má zájem obec Štrba jako o výstavní kus. ○

Alstom dodá belgickým drahám SNCB až 50 lokomotiv Traxx

Francouzský výrobce železničních vozidel Alstom dodá na základě nedávno uzavřené rámcové smlouvy belgickým drahám Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) až 50 elektrických lokomotiv Traxx třetí generace. Počítá se s jejich nasazením zejména v osobní dopravě. První závazná objednávka SNCB v hodnotě přibližně 120 milionů eur pokrývá výrobu a homologaci celkem 24 lokomotiv. Očekává se, že dodávky prvních kusů začnou v roce 2026.

Nové stroje hodlají SNCB využívat pro potřeby vnitrostátní a přeshraniční dopravy na elektrifikovaných sítích v Belgii, Nizozemsku, Lucembursku a Německu, včetně řady vysokorychlostních tratí. Jsou navrženy pro použití na tratích s různými napájecími systémy napříč těmito zeměmi. Instalov-

ván do nich samozřejmě bude zabezpečovací systém ETCS.

„Lokomotiva Traxx je nejdůležitějším řešením mobility ve své kategorii a může se pochlubit osvědčenou spolehlivostí a optimalizovaným cyklem údržby,“ řekl při podpisu kontraktu výkonný ředitel Alstom Benelux Bernard Belvaux. Vývoj nové generace lokomotiv staví na osvědčeném úspěchu platformy Traxx. Za posledních 20 let se po celém světě prodalo více než 2 400 kusů. Schváleny



jsou ve 20 zemích a pokrývají celkový roční nájezd více než 300 milionů kilometrů. V zemích Beneluxu jezdí aktuálně už bezmála 280 strojů Traxx v komerčním provozu.

Traxx třetí generace nabízí zvýšený provozní výkon – jezdí rychlostí 200 km/h, poskytuje zvýšenou flexibilitu a splňuje nejnovější požadavky bezpečnostních norem TSI. Výhodou je rovněž prodloužení intervalů údržby o 33%. Tím se zlepší především možnost nasazení strojů do provozu.

Lokomotiva Traxx byla navržena v závodě Alstomu v německém Mannheimu a samotná montáž se odehrává v závodě v Kasselu. Podvozky dodávají strojírna v Siegenu a skříň jednotlivých strojů se vyrábí v polské Vratislavi. Závod Alstomu v Charleroi bude poskytovat zabezpečovače. (pes)

Seriálové epizody z prostředí železnice

Často trvá i roky, než se na obrazovkách našich televizních stanic objeví dokumentární série s českým dabingem. A mezi nimi i některé skvosty, které by si žádný železniční nadšenec neměl nechat ujít. Zatímco v minulé recenzi jsme se rozplývali převážně nad britskými dokumentaristy, tentokrát velmi mile překvapili jejich němečtí kolegové. Naším pomyslným vítězem se stala série s názvem Obří dopravní uzly.

Zdeněk Ston | Foto: weby jednotlivých pořadů, Wikimedia

Velké stavby s Richardem Hammondem, Velká Británie, 2020 epizoda Největší železniční tunel na světě



Richarda Hammonda asi netřeba představovat. Tentokrát se vypravil po celém světě, aby prozkoumal největší stavby a stroje. V jedné z epizod zavítal na svém superbiku i do Alp, aby se poklonil stavbařům 55 km dlouhého Brennerského úpatního tunelu mezi Itálií a Rakouskem. Tento železniční tunel se staví nepřetržitě od roku 2008 a hotovo má být v roce 2028. Hammond nešetří obdivem nad velikostí díla, umem stavitelů i vizionářstvím jeho projektantů, kteří se rozhodli zanechat něco velkého příštím generacím. Na své motorce projíždí desítky kilometrů spojovacích chodeb, aby se dostal do čela ražby a prozkoumal zblízka razicí štít. Je z toho trochu vystrašený, neboť mu občas spadne nějaký ten kámen na hlavu, ale jeho přehrávání a sarkasmus probíhají v únosné míře. Kdo má rád Hammonda a jeho humor, měl by s ním na cestu vyrazit také. Prozkoumáte ještě v dalších epizodách třeba obří přehradu, nákladní loď o velikosti čtyř fotbalových hřišť a závrať zaručeně dostanete, až se s moderátorem budete pohupovat na nejvyšší budově světa.

Hodnocení ČSFD / redakce: 82% / 80%

Obří dopravní uzly, Německo, 2018 epizoda Tokijské nádraží

Překvapení z dílny německých dokumentaristů, kteří se rozhodli zmapovat nádraží Šindžuku. To je považováno za nejrůšnější dopravní uzel na světě a denně jím projdou tři miliony cestujících. Dopravní uzel sestávající z nádraží hned několika společností, autobusového terminálu a metra se postupně rozrůstá a modernizuje za provozu, což v něm mimo jiné značně komplikuje orientaci. Cesta z jednoho konce na druhý totiž zabere neuvěřitelných 40 minut. Bez uctivé se klanících informátorů stojících spořádaně v propojovacích chodbách se neobejdou ani místní. Díky věcnému komentáři a zajímavým záběrům ze zákulisí provozu je tento dokument pro každého železničáře zábavnou nezbytností. Vlaky i v Japonsku sice jezdí po dvou ocelových kolejnicích, ale budete doslova valit oči, jak odlišná může být kultura a přístup k řešení běžných problémů. Uvidíte dozorčího nástupiště, jak před příjezdem každého vlaku divoce máchá pažemi jako nějaký samuraj s mečem, poznáte i přednostu stanice v bílém úboru, který jako by sestoupil z parníku, a poslechnete si i ranní modlitbu strojvedoucích, než nastoupí na směnu. Ta zní celkem jednoduše: „Zákazník je náš pán!“

Hodnocení ČSFD / redakce: 76% / 85%



Obří dopravní uzly, Německo, 2018

epizoda Moskevské metro

Z hlavního tokijského nádraží se dokumentaristé přesunuli o půlku planety do úplně jiné kulturní a technologické dimenze. Podzemní dráha hlavního ruského města je přesto považována za nejrychlejší, nejbezpečnější a nejpřesnější metro na světě, i když tak na první pohled příliš nevypadá. Přísná dozorcí stanice má za úkol doslova rozdmýchávat hloučky čekajících lidí, pokud by se příliš shlukovali na jednom místě a prodlužovali tak nástup do souprav metra. Ty jezdí na nejrůznější lince v intervalu 90 sekund. Během dopravních špiček se pravidelně mění směr všech eskalátorů, cesta „proti proudu“ tak vede značnou oklikou přes jinou stanici. Na eskalátory, respektive chování lidí na nich, nepřetržitě dohlíží další dozorcí v prosklené kukani. Netváří se přitom zrovna mile: „Lidé si myslí, že tu nic nedělám.“ U tohoto dílu je trochu patrná snaha tvůrců vykreslit moskevské metro v těch nejlepších barvách. Asi úlitba za možnost natáčet a dostat se i do prostorů, kde je to běžnému cestujícímu zapovězeno.

Hodnocení ČSFD / redakce: 76 % / 75 %



Majestátní mosty, Německo, 2020

epizoda Železniční mosty



Opět zajímavý dokument s civilním komentářem, jehož hlavní devízou je informační hodnota. Dozvíte se řadu technických detailů o mostech, k jejichž pochopení vám pomůže nápaditá grafika. Poznáte místní kulturu a lidi kolem železnice. Podíváte se do Japonska a taky na legendární most u Viktoriiniých vodopádů na hranici mezi Zimbabwe a Zambií. Jedná se o takovou milou poetku mostům. „Mosty plní i jiný účel, než pro jaký byly postaveny. Sbližují lidi, kteří žijí na obou jeho stranách.“ V dalších epizodách se dozvíte zajímavosti o starých mostech, obchodních mostech, ocelových mostech a mostech vysoko nad údolím.

Hodnocení ČSFD / redakce: 74 % / 70 %

Rezavý ráj, Francie, 2018

epizoda Námořní a železniční vraky



Něco poetického od francouzských dokumentaristů, kteří se snažili zmapovat ty nejzajímavější technické pozůstatky dob dávno minulých. „Ohromné nehybné kostry odložené do ústraní tvoří podivně krásné apokalyptické výjevy. Někdo je považuje za rány životnímu prostředí, jiný za útočiště divoké fauny, historické doklady či dokonce za umělecká díla. Tito znehybnělí obři ale nenechají nikoho v klidu.“ A dech beroucí až apokalyptické záběry na rezivělá torza to jen potvrzují. V tomto díle se vypravíte do daleké Bolívie k bývalému stříbrnému dolu, abyste mohli obdivovat zbytky vlaku, který prý přepadl slavný Butch Cassidy. Za zdí místního nádraží jsou zase před zraky turistů ukryty další desítky železničních vozidel. Ano, těch vlaků (lokací) mohlo být v dokumentu více, určitě by si zasloužily celou jednu epizodu. A tvůrci seriálu přitom ani nemusejí jezdit tak daleko. Co třeba taková Česká Třebová?

Hodnocení ČSFD / redakce: 75 % / 70 %



Když se vlakem prchalo za železnou oponu

Systém ostnatých drátů, betonových stěn, minových polí, strážných stanovišť a samostřílů. Tak kdysi vypadala železná opona. Hranice, která bezmála čtyřicet let oddělovala Československo řízené moskevskými politiky od svobodného západního světa. Hlavním cílem zátarasů bylo zastavit úprk občanů naší země, být to takto propaganda nikdy neuváděla, a naopak vždy zdůrazňovala ochranu republiky před nájezdy západních agentů a dalších živlů. Připomeňte si s námi několik příběhů z té doby, v nichž hrál hlavní úlohu při útěku právě vlak.

Josef Holec | Foto: archiv bezpečnostních složek, vydavatelství Svět křidel, Muzeum Policie ČR

Československé státní hranice byly vojenským způsobem chráněny už od únorového komunistického puče v roce 1948. V říjnu stejného roku navíc přijalo Národní shromáždění zákon na ochranu lidově demokratické republiky, který pamatoval na ono neoprávněné opuštění území republiky a neuposlechnutí výzvy k návratu kvalifikoval jako trestný čin. Jen mezi lety 1948 a 1951 však uteklo asi pětadvacet tisíc lidí.

Výstavba zátarasů však začala na začátku roku 1951, naplno fungovaly od roku 1952, přičemž přechod přes zelenou hranici se tak stal téměř nemožným. Ve stejném období vznikla na základě zákona o ochraně státních hranic i Pohraniční stráž (PS). Systém přehrazení byl zcela

jednoduchý a funkční. Hranici tvořily tři stěny: první, dva metry vysokou, představoval hustě zapletený ostnatý drát, druhá stěna byla mezi lety 1952 a 1965 napájena smrtícím napětím až 6 voltů a třetí sloužila jako zábrana proti zvěři. Aby toho nebylo málo, byla mezi zátarasy nasazena minová pole (do roku 1957).

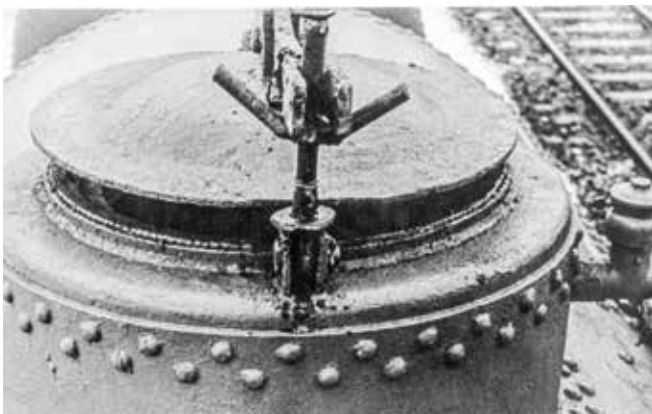
Do Basileje jen do roku 1955

Až na konci roku 1965 bylo rozhodnuto o vypnutí elektrického proudu a výstavbě nového ženíjné technického zabezpečení, a to prostřednictvím jedné signální stěny, postavené však hlouběji ve vnitrozemí. Za celé období vlády komunistického režimu zemřelo na „čáře“ více než tři sta osob, hraniční pásmo nezdídka sahalo až 12 km do vnitrozemí a zakázané pásmo bylo zhruba 2 km od skutečné hranice.

V takové situaci nebylo prakticky možné provozovat mezinárodní osobní dopravu v rozsahu jako nyní. „Do roku 1954 dokonce jezdil expres Praha – Basilej. V roce 1955 se vozil už jen jeden vůz, přičemž v Českých Budějovicích byl přepřažen na osobní vlak do příhraničního Summerau a Rakušané jej stáhli do Lince. Odtud pokračoval dále do Švýcarska,“ zavzpomínal v Železničáři před nedávnem Jiří Kafka, amatérský železniční historik. „V té době se ale ke slovu dostala především silniční doprava, význam drážní osobní dopravy postupně upadal. Železnice nemohla kvalitou, čistotou a rychlostí konkurovat,“ doplnil.

Personál vykázán

Pokud už jste mohli vycestovat, tedy měli jste k pasu k mání devizový příslib a výjezdní doložku, museli jste se v pří-



Kopečkáři, jak se lidem utíkajícím za hranice přezdívalo, si často museli dodat při svých pokusech notnou dávku odvahy. Často však byli dopadeni.

hraniční železniční stanici podrobit pečlivé kontrole. Vlaky tu podle pamětníků stávaly až dvě hodiny jen proto, aby celníci a Pohraniční stráž vybavená samopaly a doprovázená psy prošla celý vlak a důkladně zkontrolovala vše, co mohla. Železničáři zajišťující cestu museli být komunistickou stranou prověřeni, přes hranici mohli jezdit jen se služebními pasy. Kafka připomněl, že například v Horním Dvořišti, když byl provoz, přešlo hranici i deset lidí.

Případů, kdy se občané snažili nelegálně překročit hranici, byla celá řada. „Ještě na našem území nastupovali agenti StB v civilu a ti měli vytipovat rizikové osoby. Jednou za mnou přišel jeden mladší a ptá se, jestli tu někoho mám, tak jsem řekl, že ne. Přesně věděli, odkud kdo jede, jak se jmenuje, kde bydlí. Přijeli jsme na Dvořiště a jeden za mnou přišel a říká, abych si vzal věci a šel z vagonu pryč. Neptal jsem se a z dopravní jsem koukal, jak se komando deseti příslušníků Pohraniční stráže nahrnulo do vlaku a vyndalo dva pasažéry, kteří se vcepalí mezi nádrže na vodu ve stropním prosto-

ru. Vůbec jsem o nich nevěděl,“ připomněl Jiří Kafka příběh z osmdesátých let, kdy byl vlakvedoucím. Estébáky a pohraničníky v uniformě, kteří přistupovali například ve Velešíně, ve vlacích doplňovali ještě pomocníci Pohraniční stráže v civilu – obdoba pomocníků Veřejné bezpečnosti (VB). „Pokud se jim někdo nezdál, zatkli ho a odvěkli na rotu,“ doplnil Jakub Sviták, bývalý důstojník PS ve druhém díle pořadu České televize Příběhy 20. století s názvem Pohraničníci.

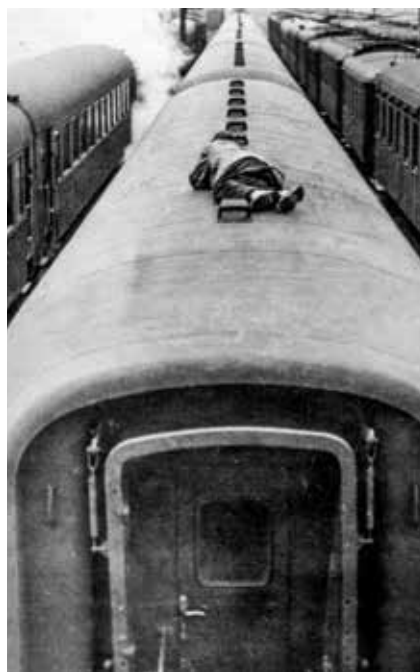
„Do osmačtyřiceti hodin muselo být rozhodnuto, jestli ho pustíme nebo se přizná. Kontráři mezitím prověřovali jeho bydliště. Jestli neprodal auto nebo barák, co dělal v práci, a když se mu nic nepodařilo prokázat a on se nepřiznal, musel podepsat propouštěcí papír (...) a bylo mu doporučeno, aby se do pohraničí nepřibližoval.“ Pokud šlo o cizí státní příslušníky zemí sovětského bloku, byli vráceni zpět do své země.

Útěky kopečkářů, jak se lidem utíkajícím před komunistickým režimem říkávalo, anebo agentů tak byly doprovázeny nejen notnou dávkou odvahy, hrdinství,

ale i jisté šikovnosti. Bohužel ale často končily nezdařem.

Smrt vyvědče

Zajímavý je například příběh chebského železničáře Josefa Jarošíka a jeho známého, kurýra skupiny generála Františka Moravce, Jiřího Kauera. Oba se domluvili na organizování domácího odboje, Jarošík například vybudoval systém mrtvých schránek, které se montovaly na podvozky lokomotiv. Touto cestou se pak do Německa dostávaly zprávy o systému zabezpečení hranice, rozmístění útvarů armády, ale také o náladách ve společnosti. Jarošík se však na začátku roku 1951 rozhodl emigrovat, což se mu také díky zavěšení se pod brzdová táhla lokomotivy podařilo. Po čase stráveném v utečeneckém táboře Valka u Norimberku se však rozhodl stáhnout na západ i svou manželku a obnovit systém mrtvých schránek. Akce se uskutečnila 20. dubna 1951. Ač se Kauer i Jarošík přes hranici dostali, druhý jmenovaný se při sestupování z rozjeté lokomotivy smekl a spadl přímo pod kola. Státní bezpeč-





Zmařený přejezd Zoltána Czerepka v nákladu ocelového potrubí

nost případ nevyšetřovala, neboť měla za to, že muž pod kola spadl nešťastnou náhodou. Pravdu se dozvěděla poté, co zatkla Jiřího Kauera (zemřel na popravišti v roce 1952).

Neslavně skončil i přechod trojice mladých lidí – manželů Josefa a Margity Jansových a jejich kamaráda Zdeňka Haidera v roce 1951. Posledně jmenovaný měl s přechodem hranic své zkušenosti, neboť se neúspěšně pokusil uprchnout už v roce 1948 a měl tudíž u bezpečnosti velký škráloup. Jansovi se pro změnu nechťelo na vojnu. Pracoval v podniku, který zpracovával kaolin, a zároveň se dozvěděl, že některé vagony směřují i do Německa. Když byl jeden z těchto vagonů naplněn, ukryla se v něm i trojice uprchlíků. Vagon dále putoval přes Dalešův, Sokolov a Cheb dále do Aše. Bohužel po mnohahodinové cestě v uzavřeném vagonu byli všichni nalezení hlídkou Pohraniční stráže a následně odsouzeni.

Dotkl se troleje

Základní vojenské službě se chtěli ve východním Německu v roce 1962 vyhnout i Hans Jürgen Bobrowski a Werner Wolf-

gang Schrottke. Do svobodného západního Německa chtěli utéct přes Československo. Zahrabali se tedy v nákladním voze do hromady briket a snad by se jim útěk podařil, kdyby je na nádraží v Prostředním Žlebu nenašli celníci.

Tragicky v roce 1965 skončil případ učně z bratislavských elektrotechnických závodů Michala Kollára. Tehdy naskočil na nákladní vlak a ukryl se ve vagonu loženém konstrukcí lunaparku. Útočiště nakonec našel v člunu, tvořícím část kolotoče. Měl téměř vyhráno, neboť konstrukce trčela až k těsné blízkosti trolejového vedení a vyšplhat až na špici by mohlo téměř jistě znamenat smrt. Poté, co vlak přešel do Maďarska, Kollár se vysunul z člunu příliš vysoko a dotkl se trolejí. Byl na místě mrtev.

Připravení ke spánku

Skrytý ve vlaku chtěl do Vídně uprchnout i Polák Alexander Zielinsky. V sovětském expresu si v březnu 1965 vytypoval lůžkový vůz, do kterého se vloupal pomocí speciálního klíče a skryl se do skříně pod lůžkem. Petrovicemi

u Karviné projel bez povšimnutí, nicméně v Břeclavi, na dohled od vytouženého Rakouska, jej vytáhli celníci.

Útěk se nezadařil ani jeho krajanům Jezrymu Koptonovi, Michalu Steindorovi a Jerzymu Trelowi. Ti se o necelý měsíc později vydali taktéž do Rakouska. Jejich úkryt ale byl daleko sofistikovanější. Vytvořili si totiž ve vagonu s koksem skrýš. Část nákladu vyházeli bokem a na jeho místě postavili velkou dřevěnou bednu. Do prostoru vybaveného spacími pytlí, jídlem a pitím poté vstupovali otvorem v podlaze. Jejich téměř dokonalý úkryt bohužel vyčmúchal v Děvínské Nové Vsi služební pes pohraničnicků.

Skrýš v nákladním vagonu si v témže roce vytvořili i další Poláci, tentokrát Jan Ostrowski se Stanislavem Godlewskim. Úkryt si vybudovali ve vagonu s metrovým dřívím, přičemž opět vyházeli část nákladu, prostor vyztužili rozporami a přes ně navršili další klády. S vědomím toho, že vagon na hranicích obchází „pě-e-sáci“ se psy, natřeli stěny své chýše naftou. Ani to však cvičené vlčáky nezámátl a dvojice byla na nádraží v Horním Dvořišti zajištěna. Obdobně chtěli vycestovat i polští bratři Alois a Roman Bogatzkich. V Břeclavi v roce 1974 pohraničníci odhalili i pět jejich dalších krajanů Jozefa Bugola, Gerarda Kowola, Henryka Wojcechowskiho, Mieczysława Treciaka a Marina Poleinika. Ti se ukryli v dřevěném úkrytu pod haldou uhlí mířícím do Lince. Našli je však opět vycvičení psi.

Útěk mezi broskvemi

Rok 1965 byl vůbec na úteký bohatý. Ve Štúrovu Pohraniční stráž zadržela trojici Maďarů v nákladním vlaku mířícím do západního Německa. Nejprve cestovali v chladiřenském vozu, ovšem právě zima je rychle přesvědčila o přestupu do přijatelnějšího prostředí, mezi bedny s broskvemi. Mysleli, že mají vyhráno. Ani tento případ však neskončil happy endem. Ve Štúrovu byla trojice odhalena. Sledovala je totiž tajná policie – bratr jednoho z nelegálních cestujících totiž už dříve emigroval do Anglie.

Vyloženou smůlu měl ve Štúrovu i další Maďar László Zsoldi, vedoucí nádražní směny v Budapešti. Úkryt si zvolil v nákladním vlaku mezi bednami čokolády. Byl tak dokonalý, že jej neobjevil ani maďarský celník. Bohužel zásobu čokolády našli zloději. Utrhli plombu, vyložili pár beden nedostatkového zboží a zmizeli. A nezaplombované dveře pak odhalili pohraničníci a bedny přeskládali... Kromě plomby ale na sebe Zsoldi přeče jen upozornil. Kouřil a nedopalky nechával ve vagonu. ○



V lepším případě končil nezdařený útěk přes hranice zadržením, někdy však i smrtí.

Interjetem za pohnutou historií Jáchymovska



● Jáchymov



Na severozápad Čech je od konce loňského roku možné vyrazit maximálně komfortní soupravou Interjet Českých drah. Využili jsme této možnosti, vyjeli do Ostrova nad Ohří a vydali se po starém železničním tělese k Jáchymovu objevovat nedávnou historii uranem prospěkovaného regionu. Nezaskočila nás ani zimní plískanice.

Josef Holek | Foto: autor, Shutterstock

Zatímco jízda soupravou InterJet rychlíku Krušnohor, spojující Prahu, Ústí nad Labem, Karlovy Vary a Cheb, je naprosto bezproblémová a navýsost pohodlná, už jen výstup na peron nádraží v Ostrově nad Ohří, kdy nás do tvář pleskne studený vítr, napoví, že dnešní výlet bude náročný. Připomeneme si však kus zajímavé historie. A vůbec nám nevádí depresivní počasí. Bezvadně totiž ladí s temnou historií Jáchymovska.

Už před budovou ostrovskeho nádraží nás zaujme zářez bývalé železnice mířící do Jáchymova. Pravda, dnes kolej od nádraží končí šturcem, není to ale tak dávno, co tu Bangladéšky tahaly na vagoncích naložené trolejbusy z nedaleké Škody Ostrov. Dnes už však zašlou slávu trati s číslem 14a do Jáchymova a později škodovacké vlečky připomínají jen informační tabule a zánovní cyklostezka na starém drážním tělese. My se po ní vydáme vstříc šedé obloze s nízkým hávem mraků zakrývajících vrcholky Krušných hor. Kousek pěšky, autobusem a zase pěšky – až na severní cíp Jáchymova.

Dočasný rozmach trati

Podkrušnohorská magistrála Jáchymov minula a není to nic divného. Město leželo uprostřed hor v údolí. Konšelstvo si přesto prosadilo svou a 23. prosince 1896 do města přišel za účasti ministra pro železnice první vlak. „Pára“ ale musela překonat bezmála 53promilové stoupání, a to bez ozubnice. Dokonce existovaly plány na protažení trasy do Perninku, Božího Daru a Kovářské. Projekt byl zamítnut pro technickou náročnost. Soupravy byly proto krátké a v zimě často nevyjely. Cestující museli čekat na příjezd záložní lokomotivy. Proto, když se v Radiu Paláci konala konference států Malé dohody, odmítli její účastníci přepravu a do Jáchymova přijeli po silnici. Mizerné adhezní podmínky však nebránily vzrůstajícímu počtu cestujících, kteří do lázní mířili. Jen v roce 1928 jich podle dobových pramenů bylo přes tři sta tisíc. O pár let později ale počet cestujících přece jen klesl. Ne kvůli pomalé či nekomfortní jízdě párou poháněných vlaků, ale hospodářské krizi. V roce 1934 musel být provoz osobní dopravy zastaven. Stopka trvala do roku 1941, přičemž ke konci války se vlaky zastavily opět. Tentokrát do roku 1946.

Míjíme pečlivě zrekonstruovanou bývalou ostrovskou zastávku a na zastávce Ostrov, jídelna počkáme na autobus do zastávky Ostrov, Horní Žďár. Trmáčet se podél vytížené silnice se nám úplně



Pohled na centrum Jáchymova od dolu Svornost. Vlevo stojí kostel sv. Jáchyma.



Na starém železničním tělese je dnes vybudována cyklostezka s info tabulemi. V sychravém počasí však zela prázdnotou.



Současná podoba nádraží v Ostrově. Odsud kdysi jezdily vlaky dále do Jáchymova.

nechce. Kromě toho za svezení dáme pár korun a drobet oschneme. Po cestě ještě spatříme z autobusu Rudou věž smrti. Je dobré si ji připomenout. Sedmipatrová, neomítnutá stavba z cihel sloužila ke konečné úpravě uranové rudy. Zejména vězni na přelomu 40. a 50. let tu museli bez jakékoliv ochrany vyvážet rudu do horního patra a přesypávat ji přes síta až do přízemí, kde ji dřevěnými palicemi rozbíjeli a pechovali do sudů, které započítali a exportovali vlakem do Sovětského svazu. Rozbíjením vznikalo neuvěřitelné množství radioaktivního prachu, který vězni dýchali a polykali. Rudá věž smrti je tedy velmi výstižné pojmenování.

Místo nádraží dětské hřiště

Vystupujeme z autobusu a po cyklostezce na starém tělese opět míříme vzhůru, směr Jáchymov. Míjíme starý železniční

mostek i budovu bývalé stanice Horní Žďár. Dnes je přestavená na rodinný domek, původ ale nezapře. U lesa se opět napojujeme na starou dráhu a dáváme si pěkně do těla. Dříve trať kopírovala terén a je to opravdu pořádný stoupák. Nedíváme se, že vlaky do cíle kolikrát nevyjely. Nová asfaltová cyklostezka je ale na chůzi pohodlná, navíc v únoru tu hordy cyklistů opravdu nepotkáte, a pokud zrovna neleje, příjemně se projdete. V lese jsou jasně patrné zarostlé kilometrovníky, zaujme i kdysi nejkratší tunel na síti ČSD s bezmála 19 metry délky.

Po výšlapu končíme na dětském hřišti. Ano, místo areálu jáchymovského nádraží dnes stojí rekultivovaná plocha s dětským hřištěm, altánem a výhledem na paláce Běhounek a Curie. Ta tam je i vlečka do zdejší tabákovky. Jen zářez je stále patrný.

Šotoinfo

Využili jsme služeb rychlíku R 616 Krušnohor, vedeného soupravou InterJet, vyjíždějícího z Prahy v 7:25. Do Ostrova nad Ohří přijíždí v 10:30. Poté jsme přešli na zastávku Ostrov, jídelna a odsud v 11:49 odjeli autobusem linky 421101 11 směr Jáchymov, radnice. Vystoupili jsme v Ostrově, Horním Žďáru. Cestu zpět jistil autobus 421101 30 (16:50) ze zastávky Jáchymov, radnice. Do terminálu v Karlových Varech autokar přijíždí v 17:30. Do Prahy nás z Varů odvezl opět Krušnohor (R 619 v 19:15).



Nejvýrazněji se trať do historie zapsala právě na konci čtyřicátých a v průběhu padesátých let minulého století, kdy se v Jáchymově naplno rozvinula těžba uranu pro Sovětský svaz. Kapacitně ale velko-těžbě nevyhovovala, silně jí konkurovala kopírující silnice, a tak se strana a vláda rozhodly železniční provoz definitivně ukončit. Poslední vlak do Jáchymova byl

vypraven v srpnu 1957. Zbytek trati fungoval ještě nedávno, kdy do obce Vykmánov, k producentu trolejbusů Škoda Ostrov, mířila vlečka. I ta ale v roce 2009 definitivně skončila a na nádraží v Ostrově ji připomíná jen šturc s informační tabulí.

Jáchymov na dobré cestě

Ale zpět do Jáchymova. Když jsme se školou jezdili do Krušných hor na lyžařské kurzy rozhrkanou karosou, mívali jsme při průjezdu Jáchymovem divný pocit. Jako by se tu život zastavil po válce. Město bylo prázdné, domy oprýskané. Jakžtakž slušnou fasádu mělo jen pár objektů. Na horním konci se navíc několik desítek metrů nad městem tyčila železná těžební věž. Společnost jí dělaly dřevěné strážní věže, přezdívané špačkárný. Že tu komunisté provozovali lágry, které si nijak nezadaly s těmi nacistickými, jsme se dozvěděli až později na gymnáziu. Genius loci tu září neustále. Domy jsou dnes nicméně už opravené a obyvatel výrazně přibýlo, a to nejen ve spodní, lázeňské části.

To už ale stojíme pod věží uranového dolu Svornost, symbolu komunistického teroru 50. let, na kraji stejnojmenného lágru. Proč to všechno? Když v roce 1945 Američané svrhli na Hirošimu a Nagasaki atomové bomby, Sovětům došlo, že jsou v jaderném zbrojení poněkud pozadu. Navíc vzniklo reálné riziko konfliktu mezi oběma supermocnostmi. Sovětský vůdce Josif Stalin tedy potřeboval uran k výrobě atomové zbraně, kterou by mohl západní, demokratický svět zastrašit. Jediné zdroje nabízel region Jáchymovska v československém Krušnohoří, přičemž Sověti udělali vše pro to, aby doly okamžitě ovládli. Těsně po osvobození všechny tři uranové doly v okolí Jáchymova obsadili rudoarmějci a do prostor nepustili nikoho, kdo nezamával propustkou od vojenského štábu. Navíc už v listopadu 1945, tedy pouhý půlrok po druhé světové válce, na podkladu tajné československo-sovětské smlouvy vznikl



Důlní věž Svornost v severním cípu Jáchymova

podnik Jáchymovské doly, který dostal za úkol vytěžit maximální množství rudy stanovené smlouvou.

Sloužil už nacistům

Vedení podniku plnilo spíše jen administrativní funkce. Výkonnou složkou byla Stálá smíšená československo-sovětská komise v Praze, napojená na prezidenta Klementa Gottwalda, prodlouženou ruku stalinistického Sovětského svazu. Běžný stav horníků ale byl na Karlovarsku tristní. Jak tedy plnit vysoké normy? Jáchymováci, jak se pracovníkům dolů říkávalo, nejdříve nasadili stovky tuzemských etnických Němců, vyjmutých z odsunu. Do provozu se dostali i němečtí zajatci transportovaní nejen z Německa, ale i Sovětského svazu. Od roku 1949 se skupina nesvobodných rozrostla o vězňů z táborů nucených prací a především o kriminálníky a politické vězně, resp. komunistům nehodící se inteligenci.

Tábor Svornost, fungující u stejnojmenného uranového dolu v Jáchymově, sloužil už nacistům pro francouzské a ruské zajatce, naopak Sovětům pro německé zajatce od roku 1947. Teprve v roce 1949 se přeměnil na trestanecký pracovní tábor. Navštívit jej lze v podstatě kdykoli.



Na starou železnici odkazuje dnes již jen starý mostek v Horním Žďáru...



...a bývalá železniční zastávka v Ostrově.



Zhruba v polovině cesty z Horního Žďáru do Jáchymova protíná cyklostezka starý železniční tunel.



My se prostorem lágru prodíráme hlubokým sněhem, míjíme repliku dvojitého ostnatého plotu tábora i se špačkárnami a nad trestanci vykutanou štolou s prostým názvem Štola č. 1, dokonce zapadáme do hlubokého sněhu.

Za odměnu se nám dostává pohled nad příkré schody. Právě kvůli nim vstoupil tábor Svornost do širšího povědomí. Říká se jim totiž Mauthausenské, s odkazem na schody v lomu u nacistického koncentráku. I tyhle byly obehány ostnácem a i na nich vězni trpěli. Schodů sestávajících z kůlů, prken a hlíny je prý 270 (pod sněhem jsme je nepočítali), vedou po velmi svažitém svahu mezi táborem a štolou a překonávají výškový rozdíl 60 metrů. Na obou koncích stávaly strážní stanoviště. 30. září 1951 se na schodišti pokusili o útek vězni Rudolf Kindl s Iljou Stalov-Chubenovem. Oba však byli okamžitě rozstříleni a jejich těla vystavena pro výstrahu. Několik



Mauthausenské schody v táboře Svornost. Naštěstí už jde jen o repliku.

věžňů při pohledu na jejich ostatky smeklo, což vedení považovalo za provokaci a vězně zavřelo na korekci (během pobytu nedostávali téměř žádné jídlo, nemohli si lehnout, byli tělesně trestáni, v zimě si mohli o vytápění nechat jen zdát, v létě pak trpěli nesnesitelným vedrem).

Táborem projel buldozer

Tábor Svornost (kódové označení K) byl součástí soustavy 18 trestaneckých uranových táborů. Trestanecké tábory byly proslulé krutostí. Vězni bydleli v přeplněných dřevěných baráčkách. Hygienické podmínky nebyly dodržovány téměř vůbec, o lékařské péči nemluvě. Vězni trpěli hladem, zimou, často byli nemocní a byli vystaveni krutému zacházení dozorců. Svornost byl tábor střední velikosti, který měl kapacitu 600 lidí a mimo jiné byl známý tím, že byl promořen štěnicemi, ale snad jako jediný se „pyšnil“ koupelnami s teplou vodou. Kromě toho neměl zdroj vody pitné. Celý areál byl obehán dvojitým plotem z ostnatého drátu. Tábor byl zrušen 29. října 1954, budovy rozježděny buldozery, aby zmizely jakékoliv důkazy o zrušném zacházení komunistického režimu.

Důl je dodnes funkční. Lázně jen nechaly na začátku 90. let generálně opravit a vyměnili zkorodovanou těžní věž. Na začátku tisíciletí tu horníci dosáhli hloubky 600 metrů a specialisté objevili další radioaktivní pramen Agricola. Kromě toho tu vyvěrají i prameny Běhounek, Curie a C1. Jde o první důl na světě, kde se těžilo radium. Zároveň jde o nejhlubší důl, kde se netěží surovina, ale čerpá voda. Ta se v podzemí samovolně sytí radonem. Proto má jáchymovská voda terapeutické účinky, známé po celém světě.

Mokří, unavení, ale plní zážitků a dobrodružství usedáme na autobus a míjíme až do Karlových Varů. Domů pak opět InterJetem ČD. Čím jiným. ◉

Napsali o nás...

ČD prodají výpravní budovy a pozemky na IV. koridoru obcím

České dráhy aktuálně řeší otázku, jak naložit s majetkem, který vlastní na IV. koridoru v úseku Sudoměřice – Votice. Provoz bude na přelomu června a července převeden na novou přeložku, stará trať se zruší a nemovitosti na ní pozbydou funkce. Jde především o výpravní budovy a staniční pozemky včetně těch pod kolejišti. Nemovitosti se pro ČD stanou podle mluvčího Petra Štáhlavského zbytečným majetkem. „Nabídneme k prodeji zájemcům, kteří o ně projeví zájem. S obcemi ohledně prodeje nemovitostí v katastrálních územích Heřmaničky, Střezimíř a Ješetice jednáme od roku 2017. Žádné jiné zájemce tu nemáme,” řekl Štáhlavský. Navzdory převodu nádražních budov z ČD na Správu železnic v roce 2016 zůstaly budovy na starém úseku IV. koridoru v majetku ČD. Jde hlavně o výpravní budovy v Heřmaničkách a Střezimíři. **zdopravy.cz 12. 2. 2022**



České dráhy začínají řešit náhradu Brejlovců, zvažují pořízení až 30 nových motorových lokomotiv

ČD chystají soutěž na nákup nových motorových lokomotiv. Vypsaly zatím předběžné tržní konzultace, které mají pomoci dopravci stanovit podmínky pro samotnou soutěž na nákup nových hnacích vozidel. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského souvisejí konzultace s pořízením náhrady za lokomotivy řady 754 dodávané v letech 1979–80. „Nové lokomotivy doplní park našich strojů v nezávislé trakti, tedy řady 750.7 a EffiShunter 1000,” uvedl. Dráhy počítají s pořízením patnácti kusů lokomotiv s opcí na dalších patnáct. Možností je nákup nebo dlouhodobý pronájem na nejméně 10 let. Proto dopravce poslal nabídku k účasti v konzultacích nejen výrobcům, ale i leasingovým firmám a půjčovnám. ČD v konzultacích uvádí jako podmínky minimální rychlost lokomotivy 140 km/h a výkony 2000 kW a ideálně dieselelektrický přenos výkonu. Řeší možnost jak pořízení nových, tak použitých lokomotiv. Nové stroje chtějí ČD nasadit na výkony nezávislé trakce v dálkové dopravě na neelektrifikovaných tratích. **zdopravy.cz 21. 2. 2022**

Provozovat vlaky na Plzeňsku a v Českém lese chtějí čtyři firmy

Plzeňskému kraji se přihlásily čtyři dopravci, kteří chtějí provozovat vlaky na Plzeňsku a v Českém lese. Do konce března vybere kraj vítěze, který začne vozit cestující od prosince 2023. Uchazeči musí zaručit, že nabízené druhy vlaků mají pro Plzeňský kraj od konce příštího roku zajištěné. O regionální dopravu ve dvou oblastech projevil zájem pět z jedenácti železničních dopravců, které kraj oslovil. V prosinci jim zaslal zadání. Cenové nabídky odevzdali v únoru. Koncem roku 2023 končí kraji smlouvy v těch oblastech, kde dnes jezdí České dráhy. Ty se podle Pavla Čížka znovu přihlásily. Každý celek může obsluhovat jiný dopravce, ale i stejná firma. Vítěz může využívat repasovaná vozidla, která pořídí rychleji než nová. Celkem by měl nový dopravce obsloužit asi čtvrtinu dopravního výkonu vlaků, který kraj ročně objednává. **ČTK 11. 2. 2022**

Bavorsko vypsalo soutěž na provoz vlaků v pohraničí, zajímají i ČD

Bavorský objednatel veřejné dopravy BEG vypsalo soutěž na provoz regionálních vlaků v oblastech přiléhajících k českým hranicím: Horní Falc a Bavorském lese. Jde o dva soubory, které mohou získat dvě různé firmy, upozorňuje BEG. Oba soubory nyní obsluhuje Länderbahn pod značkou Oberpfalzbahn, resp. Waldbahn. BEG nevyžaduje nová vozidla, podmínkou je nízkopodlažnost. Dění v Bavorsku sledují i ČD, které v minulosti naznačily zájem. „Soutěže v zahraničí nás zajímají, včetně této,” řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Soubor Horní Falc zahrnuje linku RB 23 z Řezna údolím řeky Naab do Marktredwitzu a síť kolem Chamu s linkami Schwandorf – Cham – Furth im Wald (RB 27), Cham – Lam (RB 28) a Cham – Waldmünchen (RB 29). Doba platnosti smlouvy bude 12 let, od prosince 2025 do prosince 2037. **zdopravy.cz 9. 2. 2022**

Kraj vybírá dopravce, který bude provozovat RegioPantery ČD

Moravskoslezský kraj hledá dopravce, který bude na trati z Opavy do Ostravy provozovat od prosince 2023 další čtyři roky dvě nové jednotky RegioPanter. Ty s evropskou dotací pro provoz na lince S1 kupují České dráhy. Podle podmínek dotace ale musí kraj dopravce na tuto trasu vysoutěžít. Odhadovaná hodnota zakázky v nabídkovém řízení na čtyři roky je 236 milionů korun, jediným kritériem je cena. I když se logicky nabízí, že by měly vlaky provozovat České dráhy, které je vysoutěžily, může nastat i jiná situace. Vyhraje jiný dopravce. Otázkou ale je, zda pouze čtyřletý kontrakt bude konkurenty zajímat. Pokud vyhrají České dráhy, zůstanou nadále majitelem právě ony. Podobný model výběru dopravce je v Česku unikátem. Nabídkové řízení počítá s provozem RegioPanterů pouze v úseku Opava východ – Ostrava-Svinov. **zdopravy.cz 4. 2. 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



MIMOŘÁDNÉ SLEVY DO 25. 3. 2022 NA HOTELY Z NABÍDKY ČD TRAVEL

KRÉTA

11/12 dní, Sunshine Seaside Wings, All incl.,
 sleva 4 000 Kč/dospělá osoba, 2 000 Kč/třetí dospělá osoba
 nebo dítě (například termín 13. 7.–23. 7., odlet Praha nebo Brno,
 cena po dotaci: 15 300 Kč)

8 dní, Palm Bay, polopenze, sleva 2 000 Kč/dospělá osoba,
 1 000 Kč/třetí dospělá osoba nebo dítě (například termín
 20. 7.–27. 7., odlet Praha nebo Ostrava, cena po dotaci: 9 500 Kč)

ZAKYNTHOS

11/12 dní, Denis Beach, polopenze, sleva 5 000 Kč/dospělá
 osoba, 2 000 Kč/třetí dospělá osoba nebo dítě (například
 termín 29. 7.–9. 8., odlet Praha, Brno, cena po dotaci: 16 600 Kč)

11/12 dní, Marietta, polopenze, sleva 3 000 Kč/dospělá osoba,
 1 000 Kč dítě (například termín 9. 8.–19. 8., odlet Praha, Brno,
 cena po dotaci: 11 600 Kč)



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!



Saňte se součástí týmu Drážního úřadu!

Podílíme se na fungování kompletního drážního systému v ČR!

www.ducr.cz

Volná služební místa – sekce provozně-technická

- **Rada/Odborný rada oddělení způsobilosti osob** – nástup možný od 1. 5. 2022
 Odborná způsobilost osob v drážní dopravě, bezpečnost drážního provozu, vydávání průkazů způsobilosti k řízení drážních vozidel
- **Odborný rada dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení**
 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 plynových a tlakových
- **Rada/Odborný rada oddělení pevných elektrických zařízení**
 Technická způsobilost určených technických zařízení, posuzování a ověřování odborné způsobilosti osob provádějících revize UTZ

Volná služební místa – sekce infrastruktury

- **Rada/Odborný rada oddělení ostatních drah a vleček, Územní odbor Praha**
 Výkon činnosti speciálního stavebního úřadu na dráhách, výkon státního dozoru



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

Aktuálně vypsaná výběrová řízení sledujte na www.ducr.cz



2. dubna, 8. května, 22. až 23. června a 3. září 2022

Přihlaste se na některý z běžeckých závodů RunCzech

V našem hlavním městě už jste se podívat nepochybně byli, ale napadlo vás se místo obcházení památek rovnou proběhnout po Karlově mostě nebo kolem Prašné brány? Teď máte jedinečnou možnost to zkusit. RunCzech pořádá běžecké závody po celé republice, ale mezi ty nejžádanější určitě patří právě pražské závody. Po dvou letech se bude možné přihlásit na jedny z nejoblíbenějších závodů světa a největších závodů v České republice. Je možné se registrovat k pražskému půlmaratonu, klasickému Volkswagen Maratonu s dm rodinným během, Birell Grand Prix a k Pražské štafetě. První významná sportovní akce se uskuteční 2. dubna, slavný maraton 8. května, štafetové běhy v červnu a oblíbený noční závod pak 3. září. Přihlašovat se do všech soutěží je možné od pondělí 14. února. A že je z čeho vybírat. Pokud se necítíte přímo na maraton, můžete si zkusit zaběhnout pěti- či desetikilometrový závod v rámci Grand Prix. Cestování a výlety spojené se sportovními aktivitami jsou poslední dobou čím dál více populární. Takže začněte trénovat a naskočte do tohoto rozjetého vlaku taky.

Nejblíží železniční stanice: Praha hl. n.



celoročně

Do nejvěžovatější věže zamiřte v Českém Krumlově

Český Krumlov patří k nejpohádkovějším městům u nás. Přijďte se podívat na tu krásu pěkně z výšky. Do konce března je denně kromě pondělí přístupná zámeková věž, kterou nazval Karel Čapek nejvěžovatější věží. Do jejího ochozu vystoupáte po 162 schodech a za námahu budete odměněni překrásným výhledem. Nevynechejte ani návštěvu Hradního muzea. V něm je celá řada jedinečných exponátů ze zámeckých depozitářů. A jak od vlaku? Od českokrumlovského vlakového nádraží se do centra města můžete vydat po zelené turistické značce.

Nejblíží železniční stanice:
Český Krumlov



do 29. dubna 2022

Vydejte se na procházku po zámku v Zákupích

Až do 29. dubna nabízejí na zámku Zákupy zimní návštěvníkům okruh. Prohlídky se konají každý den kromě pondělí a začínají v 11 a 13 hodin. V dubnu se provádí každou celou hodinu od 10 do 15 hodin. Zákupský zámek si po abdikaci v roce 1848 vybral excisář Ferdinand I. Dobrotivý jako jedno ze svých letních sídel. Pro splnění požadavků pohodlné rezidence byl objekt upraven a zařízen ve stylu tehdy módního druhého rokoka. Na dvě desítky pokojů vymaloval pražský malíř Josef Navrátil. K technickým unikátům patří výtah z roku 1870 s luxusně vybavenou kabinou.

Nejblíží železniční stanice:
Zákupy-Božíkov



26. března 2022

Pojed'te nostalgickým parním vlakem do Střezimíře

Zahajte s námi letošní nostalgickou sezónu parním vlakem do Střezimíře. Na trať se vydá v sobotu 26. 3. v 8:48 h ze stanice Praha-Smíchov. Na nádraží ve Střezimíři je připraven doprovodný program u příležitosti ukončení vlakového provozu v této stanici. Zájemci se mohou svést na pákové drezíně a chybět nebudou atrakce pro děti. Ve 12:00 h pokračuje vlak do Tábora, odkud zamiří zpět ve 13:30. Zpáteční jízdné činí 490 Kč z Prahy nebo 390 Kč z Benešova. Snížené pak 390, resp. 290 Kč. Jízdenky je možné zakoupit v předprodeji na pokladnách a v e-shopu ČD.

Nejblíží železniční stanice:
Praha-Smíchov, Benešov u Prahy