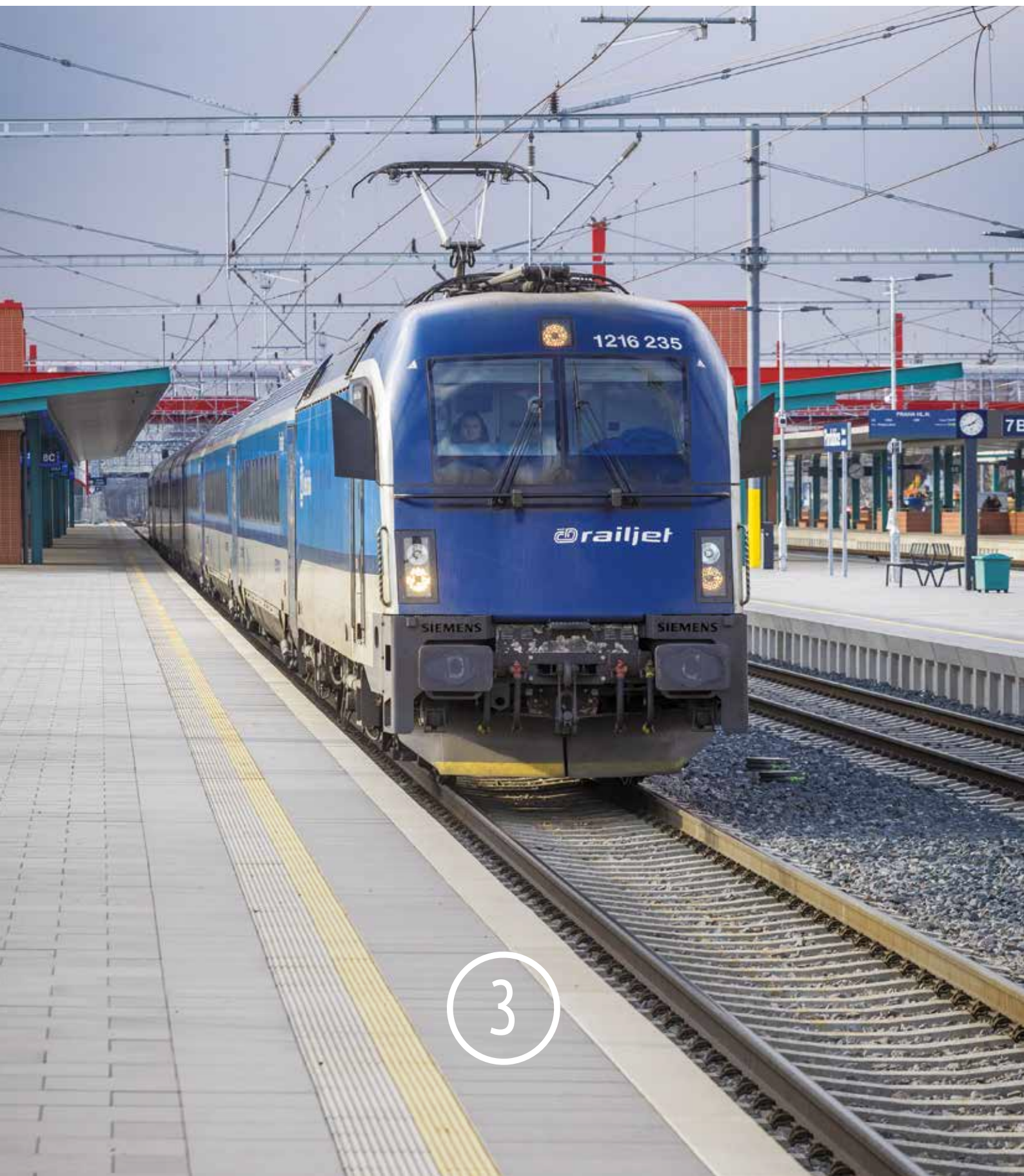


Železničář

29. ÚNORA 2024 | ROČNÍK 31 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



3

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem Centrálního dispečerského pracoviště Praha Pavlem Kolářem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
O zavedení vlakotramvají v Česku se mluví už dlouho. Povede se to nyní?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
ČD Cargo pro zákazníky zpřístupnilo na webu možnost kalkulace emisí CO₂.
- 23 **Provoz a technika**
ČD Cargo zprovoznilo nový simulátor řízení vlaků v České Třebové.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Osud Moniku Stapleton zavál z Thajska až na palubu raijletů, přesněji k JLV.
- 26 **Zahraničí**
Na Slovensku vyjely nové patrové elektrické jednotky KISS od Stadleru.
- 28–29 **Recenze**
Jak se povedl nový model dieselové lokomotivy T 678.0 ve velikosti TT?
- 30–32 **Historie**
Nejrozšířenější typ lokomotiv pro SBB slaví šedesátku. Univerzální stroj Re 4/4 II našel uplatnění na všech výkonech ve Švýcarsku.
- 33–37 **Cestopis**
Osobní vlaky jsou v USA na rozdíl od Evropy trochu upozaděny. My jsme se jimi přesto vydali od Atlantiku k Pacifiku.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Moderní jednotka railjet ČD na výjezdu ze stanice Pardubice hl. n. nabízí rychlé a pohodlné cestování mezi Brnem a Prahou či přímé spojení do Vídně a Grazu.



Slovenske železnice

Petr Slonek | Foto: Wikipedia

Slovenske železnice (SŽ) (česky Slovinské železnice) je slovinská, do roku 2011 unitární železniční společnost ve vlastnictví státu. Vznikla v roce 1991 oddělením od tehdejších státních železnic Jugoslávie (Jugoslovenske železnice). Sídlo podniku je v Lublani.

Před převzetím provozování dráhy společností SŽ-Infrastruktura v roce 2011 SŽ spravovala síť o délce 1 228 km, z toho 330 km tratí bylo dvoukolejných, zbývající jednokolejné. Přibližně 500 km tratí bylo elektrizovaných stejnosměrnou soustavou 3 kV. Na území Slovenska zasahovaly i další soustavy, z Rakouska 15 kV 16,7 Hz do stanice Jesenice a z Chorvatska 25 kV 50 Hz do stanice Dobova. Nyní je elektrizovaných 609 km tratí. V září 2011 se Slovenské železnice přeměnily na státní holdingovou společnost. Od té doby je provoz v kompetenci dceřiných společností, které jsou stoprocentně vlastněny SŽ.

Osobní vlaky provozuje společnost SŽ-Potniški promet. Denně vypravuje přes pět set vnitrostátních spojů a zajišťuje pravidelné spojení bez přestupu do Itálie, Rakouska, Maďarska, Chorvatska, Švýcarska a Německa. Nejrychlejším vlakem je naklápěcí souprava Pendolino SŽ 310/316, která jezdí pod označením InterCity Slovenija (ICS) mezi Lublaní a Mariborem a Lublaní a Koperem. Dosahuje max. rychlosti 160 km/h, a to na trasách Pragersko – Maribor a Grobelno – Štore. Nejnovější akvizicí jsou osobní vlaky Stadler Flirt v elektrické i dieselové verzi a patrové jednotky Stadler Kiss. Mezi nejmodernější lokomotivy patří nejnovější stroje od výrobce Siemens, známé pod názvem Taurus nebo ve Slovinsku pod zavedeným názvem Živa. Průměrné stáří lokomotiv je 20 let. V provozu se objevují i dieselové, nejvíce od Fiatu, a to řada 813/814) a Kanárci řady 713/715. ○



Marek Plochý

Ředitel CHV Lužná u Rakovníka

Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	1991
Předchůdci	Jugoslávské železnice
Adresa sídla	Lublaň
Obrat	615 milionů € (2022)
Zaměstnanci	6 986 (2022)
Majitel	Slovinsko (100%)
Dceřiné společnosti	SŽ-Potniški promet SŽ-Tovorni promet SŽ-Infrastruktura SŽ EP Logistika
Oficiální web	potniski.sz.si



Vážení čtenáři,

jaro se pomalu, ale jistě blíží a s ním i nová sezona Železničního muzea v Lužné u Rakovníka. I když na konci října, stejně jako každý rok, areál uzavírá brány, činnost v Centru historických vozidel neutichla ani v zimě. Muzeum se začalo prakticky okamžitě připravovat na další sezonu v roce 2024.

Rozšířili jsme například muzejní drážku s rozchodem 600 mm a v plném proudu je údržba a obnovy provozních historických vozidel v Lužné i na dalších místech, kde jsou exponáty Českých drah deponovány. V průběhu zimy se intenzivně věnujeme také údržbě provozních vozidel a jejich přípravě na další sezonu a pokračují velké obnovy historických exponátů, které s ohledem na náročnost prací vyžadují delší čas a v některých případech mohou trvat i několik let.

V únoru se v Lužné pracovalo na opravě elektroinstalace motorové lokomotivy T 466.0286 přezdívané Pilštyk. Největší pozornost se však dostalo parní mašince 313.432 Matylida z roku 1904. Cílem je lokomotivu uvést znovu do provozuschopného stavu pro letošní rok. Kromě Matylidy se pracuje i na lokomotivě 534.0323 Kremák a pokračuje oprava parní lokomotivy 464.008 Bulík. Po dokončení opravy Matylidy se naplno rozběhne dokončení opravy parní lokomotivy 365.024 z roku 1923.

Vyhodnotili jsme rovněž veřejnou zakázku na výrobu nového parního válce pro parní lokomotivu 475.101. Předpokládaná doba výroby je zhruba osm měsíců. V mezidobě vyměníme trubky v kotli lokomotivy a dořešíme drobné opravy. Pak už by nemělo nic bránit návratu lokomotivy do provozu.

Oprávněnské kapacity CHV mají bohužel omezenou kapacitu a jsou plně vytíženy opravou zmíněných vozidel. Proto na opravu zatím čekají parní lokomotivy 475.179 Šlechtična anebo 477.043 Papoušek.

Nesmím zapomenout ani na elektrickou trakci a jednotlivé vagony. V Brně jsme loni převzali do stavu historických vozidel elektrickou jednotku řady 560. Kolegové jednotku připravují na letošní sezonu, kdy bychom ji rádi předvedli na několika akcích, a to včetně jízdy na Slovensko. V zimě se podařilo dokončit u externího dodavatele generální opravu tří vozů řady Ce označovaných Rybák, jež jsou nedílnou součástí nostalgických jízd.

Vyjmenovat všechna vozidla je na dlouho. Všem kolegům a nadšencům patří velký dík za pomoc při záchraně historických unikátů. Bez společného úsilí by nebylo možné zajišťovat provoz železničních historických vozidel. Těším se na vás a na novou sezonu nostalgie, která začíná už na konci dubna.

RegioNova vyjede v nátěru PID

Cestující se na tratích už brzy setkají s motorovou jednotkou Českých drah řady 814 RegioNova v barvách Pražské integrované dopravy (PID). V novém kabátku vyjede jedna dvouvozová na tratích v okolí Rakovníku a jednu třívozová jednotka na Posázavském Pacifiku. Stane se tak třetím typem vlaku, který bude jezdit v Praze a Středočeském kraji v nových barvách Pražské integrované dopravy. Šedo-červený nátěr získala v rámci opravy stupně R1 jednotka 814.124. V případě železničních vozidel je změna barevného schématu na rozdíl od autobusů, jichž v barvách PID v současné době jezdí celá řada, daleko komplikovanější. Aplikuje se buď na nové jednotky, nebo se využívá oprav vyšších stupňů, kdy se mimo jiné mění právě i lak vozů. Aktuálně jezdí v barvách PID několik jednotek řady 471 CityElefant a také část zcela nových vlaků RegioFox. V novém schématu se časem objeví i nové elektrické jednotky RegioPanter, které dopravce v průběhu letošního roku nasadí na vybrané výkony.



Nadační fond Skupiny ČD rozdělil další pomoc

Správní rada Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM vyhověla 24 žádostem o pomoc. Prostřednictvím NFŽS se tak dostane pomoci 24 rodinám, které se ocitly ve složité životní situaci. Celkově byla rozdělena částka ve výši 6,5 milionu korun. Finanční zdroje jsou klíčové pro pokrytí nejrůznějších potřeb od léčebných výdajů přes podporu vzdělávání dětí pořízením nezbytných pomůcek až po zajištění základních životních potřeb těch, kteří se nacházejí v tíživé situaci. „Mezi příjemci pomoci je i rodina našeho kolegy strojvedoucího, který zahynul při tragické nehodě 24. ledna na přejezdu u Dolní Lutyně,“ řekl Michal Krapinec, předseda správní rady NFŽS a generální ředitel ČD. Fond vznikl v polovině roku 2020. Od jeho vzniku společnými silami pomohl téměř 200 našim kolegům železničářům a jejich rodinám, kteří nás potřebovali v těch nejtěžších chvílích. Pomoc se přitom neomezuje pouze na zaměstnance Skupiny ČD, podporu tak získávají i kolegové z řad zaměstnanců Správy železnic a dalších firem, které na české železnici působí. V loňském roce pomohl Nadační fond v pěti desítkách případů a vyplatil pomoc ve výši 5 767 500 Kč. Od svého založení tak fond vyplatil pomoc ve výši 13 810 000 Kč.



Oprava druhé lokomotivy pro Osoblažku skončí na jaře

Oprava druhé motorové lokomotivy pro úzkorozchodnou dráhu, která vede na Bruntálsku z Třemešné do Osoblahy, bude hotova na jaře. Pokud vše půjde bez komplikací, mohl by být stroj 705.914-0 na trati už před zahájením letošní turistické sezony. V uplynulých týdnech se v dílnách firmy PARI CZ v Kutné Hoře podařilo prvně nastartovat motor. Na jaře se očekává dokončení prací. Pro letní sezonu 2024 by tak měly být k dispozici na úzkokolejce dva provozní stroje řady 705. České dráhy investovaly do obnovy několik milionů korun. Opraveny byly všechny součásti stroje včetně hlavního rámu a zkorodovaných částí skříň. Technici dosadili nový spalovací motor typu TEDOM TD 242 RV TA 25 242. Obměnou prošla elektrická výzbroj, zcela nové jsou i pulty řízení na stanovištích strojvedoucích. Skříň lokomotivy nese jeden z původních nátěrů, který je odlišný od druhé provozní lokomotivy ČD na Osoblažce.



Národní den železnice letos přivítá Česká Třebová

Národní den železnice zavítá v letošním roce do Pardubického kraje. Všechny železniční fanoušky přivítá v sobotu 21. září Česká Třebová. Přesný program a přehled vozidel, která se Dne železnice 2024 zúčastní, se teprve připravují. Součástí akce by nicméně opět měly být expozice Svět historie, Svět změny, Svět zábavy a chystá se rovněž jedinečná Noční světelná show. Chybět nebude řada historických parních, motorových a elektrických lokomotiv i nejmodernější vozidla Českých drah. Organizátoři počítají i s bohatým kulturním programem, koncerty a oblíbenými aktivitami pro děti. Loni se Národní den železnice konal v Bohumíně, o rok dříve v Plzni.



Do Frýdlantu a Desné jezdí nové noční vlaky

Ve spolupráci s Libereckým krajem zavedly České dráhy od 5. února nové noční vlaky z Liberce do Frýdlantu v Čechách a do Desné.

Tyto nové spoje jezdí z krajského města od neděle do čtvrtka vždy ve 23:35 a doplní stávající nabídku víkendových nočních vlaků s odjezdem z Liberce po půl jedné ráno v sobotu a v neděli. Doposud na trasách z Liberce jezdily noční vlaky s odjezdy okolo 0:35, a to pouze ve dnech, po kterých následuje volný (nepracovní) den, tedy zejména v noci z pátku na sobotu a ze soboty na neděli. Nové vlaky s odjezdy ve 23:35 budou zajištěny v ostatní dny a ve výsledku tak pojedou z Liberce do kraje noční vlaky nově každou noc. Občanům Libereckého kraje se tak rozšíří možnost zůstat v krajském městě do pozdních hodin a navštívit například divadelní představení, promítání filmů v kině, večerní koncerty nebo sportovní a jiné akce, a přitom budou mít zajištěnu pohodlnou noční dopravu domů i v průběhu týdne. Nové vlaky do Frýdlantu a do Desné zajistí motorové vozy řady 840 RegioSpider a je v nich zaveden samoobslužný způsob odbavení.



Cestující mohou využít služeb společnosti Liftago

České dráhy spustily na začátku února ve spolupráci se službou Liftago nový servis pro cestující ovlivněné mimořádnými situacemi na železnici. Služba poskytne alternativní přepravu taxikem do cílové stanice cestujícím v případech, kdy dopravu přeruší události jako nehody na přejezdech, poruchy na trati nebo srážky s osobami a nelze zajistit jiný druh přepravy. Navíc nebude nutné řešit proplácení cesty, vyúčtování proběhne mezi Liftagem a ČD automaticky, cestující nezaplatí nic. Spolupráce se společností Liftago má za cíl zvýšit pohodlí a spokojenost cestujících při řešení mimořádností na železnici. Alternativní přeprava je koncipována tak, aby cestujícím poskytla rychlou a bezproblémovou dopravu do cíle jejich cesty.



Ve vlacích ČD lidé nechali přes 18 tisíc předmětů

Obraz, meč nebo sušák na prádlo. I takové předměty cestující zapomněli v uplynulém roce ve vlacích Českých drah. Za celý rok 2023 bylo evidováno 18 640 nalezených předmětů. Celkem 9 463 věcí se podařilo vrátit majitelům, dalších více než 4 600 nalezených předmětů bylo odevzdáno na úřad příslušné obce. České dráhy evidují všechny ztráty a nálezy na webu eztraty.cz. Stálice mezi nalezenými předměty jsou osobní doklady, peněženky, mobilní telefony, klíče nebo třeba čepice. Vlakový personál ČD se však loni setkal i se zapomenutými předměty méně obvyklého charakteru. Našla se zapomenutá bedna s lahvemi šampaňského, ukulele, dětská postýlka, křovinořez nebo francouzské hole. Z celkového počtu ztracených a nalezených předmětů se majitelé přihlásili o 51 % z nich. 4 612 nalezených věcí bylo postoupeno na úřady obcí, na jejichž území k nálezu došlo. Majitelé mají ze zákona 3 roky na přihlášení se k věci, poté věc připadá do vlastnictví obce.

Království železnic spouští prodej vstupenek online



Inflace trápí nás všechny a výjimkou není ani pražské Království železnic, které muselo pro letošní rok upravit ceny směrem vzhůru. Dobrou zprávou je, že díky nově spuštěnému online prodeji vstupenek se můžete do Království podívat levněji než dříve. Stačí si návštěvu naplánovat včas, ideálně v pracovním týdnu. Ceny online vstupenek začínají již na 220 Kč. Pokud se rozhodnete zakoupit vstupenku na pokladně, tak vás určitě potěší, že všechny slevy ve spolupráci s ČD zůstávají v platnosti. V malém světě Království železnic návštěvníci spatří stovky metrů kolejí, desítky modelů vlaků, modely aut, zmenšeniny významných staveb a míst Česka a zažijí též unikátní atmosféru střídání dne a noci. Součástí je i obří model Prahy. Modelové kolejiště má více než 600 m². Rozkládá se ve dvou patrech a kromě kolejišť zde nechybí ani simulátory skutečných dopravních prostředků – tramvaj T3, autobus Karosa, motorák řady 810 a lokomotiva Bobina.

Kamery na přejezdu ve Vendryni zachytily téměř 300 přestupků

Od začátku loňského roku funguje kamerový systém na železničním přejezdu ve Vendryni. Do jeho závěru zaznamenal 280 přestupků řidičů; viníci vjeli na koleje v době, kdy byla spuštěna výstražná signalizace. Pokuřování hříšníků na základě záznamů z kamer provádí městský úřad v Třinci, který už vybral částku 682 tisíc korun. Jako další místo pro využití inteligentního kamerového systému byl vybrán čtyřkolejný přejezd ve stanici Studénka. Nyní je ve zkušebním provozu, poté získá certifikaci. Na řešení přestupků se budou podílet městské úřady ve Studénce a v Bílovci. Správa železnic má v hledáčku dalších 33 přejezdů, u kterých prověřuje možnost instalace systému pro zaznamenávání přestupků. Vybrané lokality musí schválit Policie ČR. Jednou z možností zvýšení bezpečnosti na přejezdech je i jejich úplné zrušení, k čemuž loni došlo na více než šesti desítkách míst. Aktuálně vzniká silniční nadjezd přes koridorovou trať v Olomouci-Holici.



ČD otestovaly možnost zajíždění spojů z Liberce do Zawidówa

České dráhy otestovaly provoz vozidla Stadler RS1 řady 840 na mezistátní trati do polského Zawidówa. V rámci zkušební jízdy, která se uskutečnila 8. února, byla ověřena kompatibilita vozidla s nástupištem v Zawidóvě, rádiové spojení a délka jízdních dob. Jedná se o první krok k vytvoření nového spojení mezi Českem a Polskem. Liberecký kraj plánuje letos prodloužit linku z Liberce do Černouš a za hranice do zmíněného Zawidówa. Zkušební jízdy byli přítomni kromě zástupců ČD i představitelé polského dopravce Koleje Dolnośląskie a správce infrastruktury PKP PLK. Testovací jízda se odehrála s kladným výsledkem.

S partnery v Polsku se v současné době vedou jednání o podmínkách a termínech zahájení provozu. V Zawidóvě nyní žádné osobní spoje nejedí, objevují se zde pouze nákladní vlaky. V případě Libereckého kraje by se jednalo o druhou přímou linku do Polska, vlaky zajíždí ještě na trati přes Tanvald a Harrachov do stanice Szklarska Poręba Górna.



Nádraží v Českých Budějovicích září novotou

Cestující mohou opět kompletně využívat budovu železničního nádraží v Českých Budějovicích. Oprava trvala téměř čtyři roky a stála více než miliarda korun. Po celou dobu byla vždy část budovy uzavřena. Památkově chráněný objekt ze začátku minulého století prošel největší přestavbou ve své historii. Práce začaly v roce 2020, stavbaři provedli obnovu střešky, fasády a interiéru. Vznikl multifunkční objekt s obchody, nabídkou služeb i moderními kanceláři, potřebný bezbariérový přístup zajišťují výtahy. Výsledkem renovace je také pasáž propojující severní věž s hlavní odbavovací halou. Budova nádraží v Českých Budějovicích začala sloužit veřejnosti v roce 1908. Od té doby prošla jen menšími opravami. Využití zrekonstruované budovy bude multifunkční. Kromě veřejně přístupných prostor s obchody a nabídkou služeb ji tvoří i kanceláře a místnosti pro zaměstnance ČD a SŽ. V centrální části se nachází nový výtah, který spojuje podchod s 1. nástupištem, další výtahy jsou v severní i jižní věži. Objekt dostal také nový orientační a informační systém pro cestující. Lidé navíc mohou vystoupit z nádražní haly přímo naproti Lannově třídě. Jde o pěší zónu, která vede až do historického centra města.



Na sále není žádná směna stejná

Centrální dispečerské pracoviště na pražské Balabence začalo růst před deseti lety, o dva roky později převzalo dálkové řízení prvních úseků železnice v Čechách. Přestože se nyní nachází asi v jedné třetině plánovaného rozsahu řízených – nutno dodat – konvenčních tratí, téměř sedm set kilometrů vzbuzuje úctu už nyní. Ředitel CDP Praha Pavel Kolář si moderní pracoviště velmi pochvaluje. „Dočkali jsme se toho, co jsme si slibovali,“ oceňuje v rozhovoru.

Vít Čepický | Foto: autor

Provoz CDP Praha začal už před osmi lety. Jak se časem a s připojováním dalších a dalších tratí osvědčilo?

Výborně. Těžko to můžeme popsat jinak. Co jsme si od toho slibovali, toho jsme se dočkali. Od zefektivnění přes úsporu míst až po lepší komunikaci.

Vzpomenete, jak jste dospěli k jeho současné podobě?

Vycházeli jsme z modelu, který fungoval na Moravě v podobě CDP Přerov. Tam měli dekadu náskok a my mohli z jejich zkušeností vyjít. Nejviditelnějším rozdílem pak byla nakonec velikost dis-

pečerských sálů. Ty původní přerovské měly nějakých 55 m². My jsme nastavený koncept ctily, ale bylo potřeba jej přece jen přizpůsobit našim podmínkám.

Jakým způsobem?

Měli jsme štěstí, že jsme do rozjetého projektu nové budovy CDP Praha mohli ještě vstoupit. Rozhodli jsme se totiž upravit obsazení sálů – kromě zaměstnanců dálkového řízení provozu, tedy traťových dispečerů, a operátorů železniční dopravy, kteří informují cestující o jízdách vlaků osobní přepravy, jsme přidali i provozního dispečera, jenž komunikuje s jednotlivými dopravci.

Čím je jeho přítomnost na sále výhodná?

Jeho pracovní činnost je závislá na přísunu informací z provozu. Při mimořádné události například musí zároveň znát požadavky dopravců i vidět, co se v jeho úseku děje. Zdali například trať je ještě průjezdná po jedné koleji, nebo je přerušena úplně, případně jestli má smysl hledat alternativní trasy, nebo existuje brzký předpoklad obnovení provozu. V tehdejší hierarchii ovšem stál trochu bokem a informace se k němu nedostávaly tak rychle. Naopak pokud sedí přímo na sále, může okamžitě reagovat na vzniklou situaci, je součástí procesu a nemusí čekat na telefonát. To je ohromná výhoda.

Čili jste museli měnit i plánované dispozice sálů?

Bylo třeba, aby, když už v sále bude sedět provozní dispečer, byl řízený úsek dostatečně dlouhý. V této fázi jsme tedy do projektu CDP vstoupili, nechali odstranit část příček a vytvořili tím velké sály – nakonec tedy máme čtyři původní, tedy menší, a deset velkých, ty vznikly sloučením oněch menších.

Jak velkou část sítě aktuálně řídíte?

V cílovém stavu to má být přes tři tisíce kilometrů – Přerov bude mít lehce přes tisíc, CDP Praha pak logicky kolem dvou tisíc. Přičemž se bavíme o konvenční dráze, tedy bez plánovaných vysokorychlostních železnic. Aktuálně je Přerov přibližně v polovině, my jsme na 686 kilometrech.

Museli jste dodatečně řešit i další změny?

Původně se z plánů vyňal úsek Ústí nad Labem západ – Cheb, tehdejší argumenty byly logické, počká se, jak se ustálí konverze tamějšího průmyslu, jak se budou případně redukovat stanice a podobně, a poté by teprve proběhla debata o jeho případném zapojení do CDP. Jenže nám do toho v průběhu času vstoupilo zavádění ETCS. A když jsme se dostali k tomu, že bude z ekonomických i dalších důvodů nejlepší mít radioblokové centrály v řídicích uzlech, nakonec jsme na Správě železnic spolu s projektanty dospěli k tomu, že bude nejlepší na CDP přesunout taktéž řízení trať z Ústí na Cheb. V současné budově pro všechny určené úseky vzhledem k dalším záměrům ovšem už místo nebude, což ale nevádí, jelikož máme šanci potřebné prostory zahrnout do nové plánované budovy, která bude primárně sloužit řízení vysokorychlostních tratí.

Oblíbeným tématem na dráze týkajícím se řízení dopravy je prioritizace jednotlivých spojů. Jak moc je daná předpisem, nebo naopak aktuálními provozními podmínkami?

Dopravní předpis hovoří jasně. Operativní řízení provozu ale vychází i z dalších norem, které dávají provoznímu dispečerovi určité právo veta. Jinými slovy může rozhodnout o tom, že se z adekvátních důvodů hierarchie stanoveného pořadí vlaků nedodrží. I proto je důležité, že je přímo na sále – traťový dispečer se na něj může kdykoliv obrátit a nechat si řešení posvětit, navíc sám provozní dispečer může na situaci dopředu reagovat. Stačí, když například do výlukových jízdních řádů vstoupí zpoždění, pak je potřeba plány měnit operativně a určit prioritu dle aktuální situace.

Je práce dispečera hodně nevděčná?

Jsou směny, kde se všechno daří a člověk z toho má radost, ale občas přijde den, kdy můžete dělat, co je ve vašich silách, a přesto to není ono. Provoz má na-

prosto stochastický charakter, žádná směna není stejná, každý den je originál. Venku prší, sněží, fouká, a když jednou vyjde počasí, vydá se nám nepovolaná osoba do kolejiště a dopady na provoz jsou ještě větší. To cestující na druhou stranu pochopitelně příliš nezajímá, chtějí dojet, kdy plánovali, a když to nevyjde, stížnosti se logicky kupí. V tomhle ohledu je ostatně vcelku jedno, jestli jedete dráhou, nebo po silnici, kde můžete zůstat stát obdobně.

Dispečer se musí rozhodovat rychle a s vědomím, že mnohdy ani nemůže nalézt ideální řešení, ale jen to nejméně špatné. Jak se dá bojovat s tím, aby nepodlehli pocitu vyhoření?

Musíme na to myslet už při výběru našich budoucích kolegů. Proto je součástí přijímacího řízení kromě vzdělanostních požadavků neméně důležité i psychologické posouzení, které by mělo odhalit, zdali pro takovou práci pod zátěží má člověk vůbec osobnostní vlohy. No a pak záleží i na tom, jak se srovná se zátěží v praxi. Před upadnutím do stereotypu může chránit i pouhá změna úseku, jemuž se dispečer věnuje, je tu možnost kariérního postupu či změny pozice. Jsou tu například tací, kteří umí více pozic i sálů, nám tím vypomáhají a mají pestřejší práci. Zároveň ale platí, že to nesmíme přehánět, perfektní znalost vlastního úseku je nezastupitelná.

Chodíte často osobně na sály?

Pokud po příchodu do práce nemám nic, co vyžaduje okamžitou pozornost, tak si sály obejdu, podívám se, co je nového a co je třeba řešit prioritně. Máme také nastavený systém kontrol s danou četností. Navíc chceme a potřebujeme zpětnou vazbu od lidí, kteří se s provozem den co den setkávají, jedině tak jsme schopni adekvátně reagovat na systémové problémy či neadekvátní fungování aplikací a snažit se je řešit. Důležité také je, aby se nebáli, vídali jsme se a věděli, že spolu můžeme otevřeně hovořit o problémech. Když vidíte svého vedoucího jednou za rok, když to přezenu, tak ho pozdravíte, ale těžko s ním budete hned probírat, co vás všechno v práci trápí. Proto je dobré se čas od času vidět i méně formálně.

Nedávno se takřka po deseti letech opakovala na dráze rozsáhlejší ledovka, byť tentokrát přece jen byla menšího rozsahu. Jak se na to dá reagovat?

V uvozovkách výhodou bylo, že letos byla lokálnější a postihla převážně jen část Moravy. Před deseti lety byl problém výrazně rozsáhlejší a déletrvající. Každopádně jsme se z ní poučili a nyní již máme smlouvu na zapůjčení vozidel nezávislé trakce s ČD Cargo, což nám dává lepší možnosti reakce. Samozřejmě stále trvá sehnat jednotlivé lokomotivy a strojvedoucí, ale základní rámec máme, což je rozdíl oproti době před deseti lety.

Operativní řízení provozu vychází i z dalších norem, které dávají provoznímu dispečerovi určité právo veta. Jinými slovy může rozhodnout o tom, že se z adekvátních důvodů hierarchie stanoveného pořadí vlaků nedodrží. I proto je důležité, že je přímo na sále – traťový dispečer se na něj může kdykoliv obrátit a nechat si řešení posvětit.





Začínají se vás již konkrétně dotýkat plány na vysokorychlostní tratě?

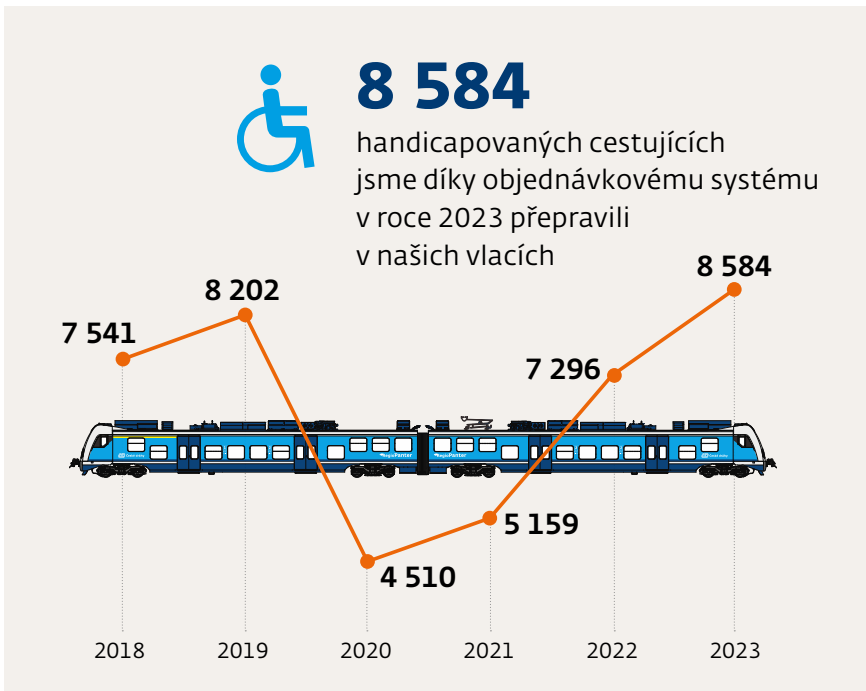
Pro nás je důležité, že už je rozhodnuto o jejich řízení z areálů CDP Přerov a Praha. Přerovské sály, až na výjimky, doposud neumožňují mít na místě provozního dispečera, nová budova pro řízení vysokorychlostních tratí, jejíž projekt je před výběrem zhotovitele, tento nedostatek vyřeší. U nás se bude projektovat na místě současné traťové stanice. A nyní konkretizujeme, co v ní všechno bude, kromě zmíněného sálu pro trať Ústí - Cheb například řešíme funkční koncept ETCS pro pražský uzel. Samozřejmě je rozdíl u tratí mezi městy a v uzlech. Nejen Praha je už na hraně, nabízí se proto model, že část nové tratě na výjezdu z měst se použije i pro klasické dálkové vlaky tak, aby se ulevilo příměstské dopravě. To bude třeba řídit komplexně. Stejně například jako v případě napojení nákladní dopravy z Krušnohorského tunelu do ústeckého uzlu.

Udržujete si přehled o stavu dráhy i pohledem z druhé strany, tedy pohledem cestujícího?

Do Prahy jezdím převážně vlakem, takže jsem zároveň uživatelem železnice. Domnívám se, že je dobré mít i pohled běžného cestujícího. O víkendech pak rád úplně vypnu například při práci na zahradě, ale z logiky mé práce je jasné, že mě občas zastihne i ve volnu problémem, který je třeba řešit bezodkladně. Není to práce, jež by se dala úplně hodit za hlavu. Provoz nespí. ○

Pavel Kolář

Po maturitě na SPŠ dopravní v České Třebové se po vykonání odborných zkoušek stal výpravčím. Magisterské studium oboru Technologie řízení dopravy na Univerzitě Jana Pernera v Pardubicích úspěšně ukončil v roce 2007. Od roku 2000 působil v řídicích strukturách na různých pozicích řízení provozu na Obchodně-provozních ředitelstvích v Praze a v Pardubicích, a od konce roku 2005 na Generálním ředitelství Českých drah v Praze. Od září 2011 v rámci převodu tzv. živé dopravní cesty začal pracovat na ředitelství tehdejší SŽDC v Praze. Na pozici ředitele CDP Praha byl jmenován od listopadu 2018.



Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

V loňském roce zajistily České dráhy přes objednávkový systém celkem 8 584 registrovaných přeprav handicapovaných cestujících. „Oproti roku 2022 tento počet vzrostl zhruba o 1 300 osob a zároveň byl překonán i poslední před-covidový rok 2019. Potvrzují to loňské statistiky, podle kterých se cestující, včetně těch s handicapem, po pandemii covidu postupně vrátili do vlaků,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. „Důvěry handicapovaných cestujících si nesmírně vážíme, a abychom těmto zákazníkům vyšli maximálně vstříc, plánujeme v letošním roce uvést do provozu přibližně 120 nových bezbariérových vlaků v regionální i v dálkové dopravě. Díky nim bude přeprava cestujících s handicapem opět o poznání jednodušší,“ upozornil předseda.

Další tisíce cestují samy

Celkový počet přepravených osob s omezenou schopností pohybu a orientace, například nevidomých nebo osob na vozíku, je však podstatně vyšší. Tisíce těchto zákazníků dnes cestují díky bezbariérovým a nízkopodlažním vlakům bez pomoci dopravce a do statistiky cestujících s asistencí se tak vůbec nedostávají.

Počet handicapovaných, kteří budou v dalších letech cestovat zcela bez asistence, se bude podstatně zvyšovat. Usnadní jim to i nový význam značek přístupnosti u jednotlivých spojů, který byl zaveden loni v prosinci. Vhodně vybavené vlaky jsou dnes označeny symbolem „nízkopodlažní vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku nebo vůz se zvedací plošinou, doporučeno objednání přepravy“. U těchto vlaků již není objednávka přepravy a asistence dopravce nezbytná. České dráhy mají v jízdním řádu takových vlaků více než 3 000. Navíc tři čtvrtiny všech spojů ČD nyní nabízí vybavení pro cestování osob na vozíku a díky rozsáhlé modernizaci vozidlového parku tento počet nadále poroste.

Služba asistence, respektive doprovodu, je poskytována všem zákazníkům s omezenými schopnostmi pohybu a orientace bez ohledu na druh jejich zdravotního omezení. Cestujícím je umožňován doprovod v rámci stanice – k pokladně, k informacím, úschovně zavazadel, při příchodu k vlaku, odchodu od vlaku nebo při přestupu mezi vlaky. Objednání asistence při přepravě je možné pomocí objednávkového formuláře na webových stránkách ČD, na lince zákaznického centra ČD 221 111 122 nebo u pokladen. ○

Přepravy s asistencí loni rekordně vzrostly

České dráhy loni poskytly asistenci rekordnímu počtu cestujících s handicapem. Prostřednictvím objednávkového systému se v roce 2023 uskutečnilo přes 8,5 tisíce přeprav. Tisíce dalších lidí pak díky rozšiřující se síti bezbariérových vlaků cestovalo bez asistence dopravce a ve statistikách už nejsou zahrnuti. V letech 2018 až 2023 dopravce zajistil asistenci při cestě více než 41 tisícům zdravotně postižených cestujících.



ČD letos převezmou 22 Vectronů

České dráhy na přelomu ledna a února od leasingové společnosti RSL převzaly další čtyři lokomotivy Siemens Vectron. Jedná se o první stroje z letošní dodávky. Park hnacích vozidel se v roce 2024 rozšíří o dalších 22 nových strojů. Na konci roku tak bude dopravce mít celkem 61 lokomotiv Siemens.



Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Od prosince 2025 je také plánovaná dodávka 50 moderních interoperabilních lokomotiv Siemens Vectron pro rychlost 230 km/h, které budou přímo v majetku Českých drah.

„Letos budeme pokračovat v obnově lokomotiv pořízením nejmodernějších interoperabilních strojů Siemens Vectron prostřednictvím leasingu. Do konce roku jimi nahradíme starší lokomotivy bez ETCS na tratích, kde bude provoz pod dohledem nového zabezpečovacího zařízení od 1. ledna 2025 povinný. Zároveň zajistíme našim strojvedoucím lepší pracovní podmínky na nových lokomotivách splňujících náročné požadavky evropských norem TSI a cestující určitě ocení výkonnost nových lokomotiv, které tak snáze dosáhnou maximální rychlost a v případě potřeby mohou také lépe zkracovat případná zdržení na trase,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Dopravce má v současné době Vectrony nasazený na 34 turnusových dnech. Denně ujedou více než 32 tisíc kilometrů. „Jezdí s vlaky od Flensburgu na německo-dánských hranicích až po Budapešť, do Varšavy i do Žiliny. Jak během roku dorazí další lokomotivy, budeme je nejprve využívat v rámci celé Skupiny ČD na různé výkony včetně nákladní dopravy, a pak jimi začneme postupně nahrazovat už 46 let staré stroje řady 151 na spojích z Prahy do Bohumína a Žiliny. Nejpozději od prosincové změny jízdního řádu nahradí také lokomotivy 380 na spojích do Budapešti,“ vyjmenoval letošní nasazení Vectronů člen představenstva ČD a náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Konec lokomotivní řady 151

U starších lokomotiv řady 151 se počítá s jejich úplným odstavením z provozu. V současnosti jich mají České dráhy celkem 12 a nasazují je z depa v Bohumíně do devíti turnusových dní. Řada 380 se s jízdním řádem 2025 přesune na jiné tratě bez výhradního provozu s ETCS. Půjde především o vlaky na linkách Praha – České Budějovice – Linec. Fanoušci tak mají poslední sezonu, kdy mohou zachytit lokomotivy řady 151 v čele expresů na 3. koridoru a stejně tak lokomotivy řady 380 na 1. koridoru. V rámci modernizace vozidlového parku ČD půjde o vyřazení další celé řady starších vozidel z provozu.

Lokomotivy Siemens Vectron ČD nasazují na vlaky Berliner z Prahy do Flensburgu, Kielu, Hamburku a Berlína, Canopus do Lipska, Metropolitan do Budapešti, na spojích Západní expres, Krušnohor a Slovácký expres z Prahy přes Plzeň do Chebu, z Chebu do Ústí nad Labem, z Ústí nad Labem do Prahy, z Prahy do Starého Města u Uh. Hradiště a na vlaku Báthory Budapešť – Břeclav – Bohumín – Varšava. Jezdí i v čele některých vlaků Praha – Ostrava – Žilina a Bohumín – Varšava. Maximální rychlost je 200 km/h. Mohou jezdit na tratích v Německu, Polsku, na Slovensku, v Maďarsku a Rakousku. Jsou vybaveny zabezpečovacím systémem ETCS a radiokomunikací GSM-R. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc březen zní: **Kdo byl autorem konstrukce rychlíkových lokomotiv řady 387.0 známých pod přezdívkou Mikádo?**

Své odpovědi nám zasílejte do **25. března** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář březen“. Tentokrát se hraje o knihu Příběhy z dějin našich drah.

Správná odpověď z č. 2: Hlavním stavebním ředitelem a inženýrem Rakouské severozápadní dráhy byl Wilhelm Hellwag. Publikaci 150 let železnice v Nymburce získává Vladislav Červenka, Český Brod.



Na palubách jídelních a bistrovozů ČD začalo jaro

Přestože kalendář a rovnodennost svorně přisuzují první jarní den až 20. březnu, v jídelních a bistrovozech Českých drah rozkvetlo jarní menu již v polovině února. Naši stálí labužníci tak již jistě stihli většinu nových jídel ochutnat a patřičně ocenit, pokud mezi ně ovšem nepatříte, rádi vás navnadíme k návštěvě restaurace s tím nejlepším programem za oknem.



Vít Čepický | Foto: JLV

S přechodem od podzimně-zimní nabídky se sice musíte rozloučit s populární krémovou houbovou polévkou, krupetem s červenou řepou, gulášem z vepřových líček a makovcem, příliš smutnit ale není třeba, jelikož je

nahrazují neméně lákavé delikatesy, na jejichž přípravě nechali kus svého profesního umu kuchaři JLV a Asociace kuchařů a cukrářů České republiky.

Reakcí na tradičně proměnlivé jarní počasí je hutná česneková polévka. Sama o sobě nabízí poctivou porci zeleniny a brambor a výborně připraví chuťové

pohárky na jeden z hlavních chodů. A to buď pečené králičí stehno na zelenině s bramborovými špalíčky, nebo vegetariáni pak nejspíš ocení kukuřičné placky s čedarem, salátem z fazolových lusků a řepným dipem.

Nabídka ČD Restaurantu nezklame ani vegany; v jídelním lístku objeví jak lehký salát z bulguru s čočkami, zeleninou a sušenými rajčaty, tak sendvič s pečenou zeleninou a čedarovým plátkem. Na pozici sladké tečky se pak nově zabydlují dýňové lívance s borůvkovou omáčkou a zakysanou smetanou.

NEIPA z Potštejna

Pokud patříte mezi tradicionalisty, nemusíte se obávat, všechny populární kousky ze stálé nabídky v lístku nadále zůstávají – bohaté snídaně, párky od Dolejších, gulášová polévka, kuřecí řízek, telecí s čočkovým salátem...

A samozřejmě populární svičková, ta v nabídce rozhodně chybět nemůže.

Poslední změna přicházející s jarní nabídkou bude zajímat milovníky kvalitního a dobrého řemeslného piva. Vedle čepované Plzně se na pивním lístku objevuje další speciál od Chrousta, mířící speciálně na palubu vlaků. Tentokrát přichází na řadu stále populárnější styl New England IPA – ozvláštěněný několika kapkami grepu a trochou laktózy. V Potštejně vařená svrchně kvašená čtrnáctka s obsahem alkoholu 5,9% je již standardně nabízena v objemu 330 ml. Po dobrém jídle a s ubíhající krajinou za oknem ideální varianta. ☉

Drážní úřad informuje



Drážní úřad shrnul vývoj na české železnici v roce 2023

- Počet platných licencí strojvedoucích se od roku 2021 dále snižuje. Ke konci roku 2023 jich DÚ evidoval 9 337, z toho jich bylo nově vydáno 430. Stoupá ale počet žen, kterých je mezi nimi již 101.
- Počet provozovaných vleček mírně klesl k číslu 1 450. Drážní úřad v roce 2023 vydal 157 nových průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce a celkově jich eviduje 6 061, což znamená také mírný pokles.
- Počet certifikovaných subjektů zodpovědných za údržbu železničních vozidel (ECM) dosáhl čísla 102. Nově bylo v roce 2023 certifikováno 21 subjektů.
- Počet vozidel s nainstalovanou palubní částí ETCS dospěl k číslu 694, z toho může v ostrém provozu se zapnutým ETCS jezdit 515 vozidel. Tratí s instalovanou pozemní částí systému je 1 016 km.
- Počet projetých návštěv zakazujících jízdu klesl ze 183 případů v roce 2022 na 136 případů v roce 2023. Sedm strojvedoucích se dopustilo opakovaného přestupku, kdy projeli dvakrát během 12 měsíců návštěv STÚJ a byli sankcionováni.
- DÚ v roce 2023 přijal k řešení 531 přestupků fyzických osob, které porušily zákaz vstupu do kolejí. Z toho bylo 57 dětí do 18 let.
- DÚ v roce 2023 vydal rozhodnutí o odstranění 50 přejezdů, o zvýšení zabezpečení 137 přejezdů a provedl 548 státních dozorů týkajících se infrastruktury.



Muzeum v Lužné se chystá na sezonu

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka se už připravuje na další sezonu. Pilně se pracovalo například na rozšíření muzejní drážky s rozchodem 600 mm a v plném proudu je údržba a obnova provozních historických vozidel nejen v Lužné, ale i na dalších místech, kde jsou exponáty ČD deponovány.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Letošní velkou novinkou bude rozšíření muzejní úzkorozchodné drážky s rozchodem 600 mm. Ty se obvykle používají jako průmyslové železnice v závodech, dolech, lomech a v minulosti také v zemědělství. V Lužné je sbírka úzkorozchodných průmyslových motorových lokomotiv například ze zrušených drah na Kladensku. „Projížďka tímto vláčkem je mezi návštěvníky populární. Proto rozšíříme malý ovál o desítky metrů dalších kolejí a v další sezoně se návštěvníci svezou po mnohem delší dráze. Ta nyní vede až ke vstupu do muzea,“ řekl ředitel Centra historických vozidel (CHV) ČD Marek Plochý.

V zimě se pracuje i na údržbě provozních vozidel a jejich přípravě na další sezonu. V plném proudu je například oprava elektroinstalace motorové lokomotivy T 466.0286 přezdívané Pilštyk. „Největší pozornost se dostává parní mašince 313.432 Matylda z roku 1904. Cílem je lo-

komotivu uvést znovu do provozuschopného stavu pro letošní rok,“ dodal Plochý. Vedle Matyldy se opravuje i stroj 534.0323 Kremák a pokračuje oprava parní lokomotivy 464.008 Bulík. Po dokončení opravy Matyldy se naplno rozběhne dokončení opravy parní lokomotivy 365.024 z roku 1923.

Vyhodnocována je veřejná zakázka na výrobu nového parního válce pro parní lokomotivu 475.101. Předpokládaná doba výroby je asi 8 měsíců. Pak už by nemělo nic bránit návratu stroje do provozu.

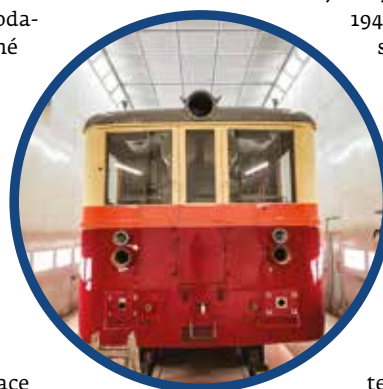
Šlechtična a Papoušek čekají

Oprávené kapacity CHV nejsou neomezené. Proto na opravu zatím čekají parní lokomotivy 475.179 Šlechtična anebo 477.0433 Papoušek. Provezení oprav u externích dodavatelů je finančně náročné a s ohledem na omezené zdroje by umožnily opravu jen velmi malého počtu vozidel. Externí partneři jsou proto využíváni především pro dodání specializovaných dílů a prací, které v podmínkách dílen CHV není možné zajistit.

Z vozidel mladší generace je před dokončením oprava historického motorového vozu 831.043, resp. nově M 262.1011. Kromě opravy skříňe a střechy vozidla, podlahy, drobností v interiéru a WC dostane motorový vůz ještě nový lak a odpovídající dobové označení. U motorových lokomotiv se odehrávají opravy většího rozsahu na Bardotce 749.250 a Hektoru 721.091.

„V Brně jsme loni převzali do stavu historických vozidel elektrickou jednotku řady 560. Kolegové jednotku připravují na letošní sezonu, kdy bychom ji rádi předvedli na několika akcích, a to včetně jízdy na Slovensko. Bohužel i tato jednotka, stejně jako provozní vozidla ČD, se stala terčem sprejerů a její historický lak značně utrpěl,“ upozornil Plochý.

Centrum historických vozidel se stará rovněž o nákladní a osobní vozy. V dílně se nyní opravuje tzv. zetka, vůz řady Ztr-c, který byl rozebrán do posledního šroubku. V zimě se podařilo dokončit u externího dodavatele také generální opravu tří vozů řady Ce označovaných Rybák podle konstruktéra použitých jednonápravových podvozků. Rybáky se vyráběly v letech 1938 až 1949 a nostalgické jízdy si bez nich nelze představit.



Strojní čety a fan-dové nostalgie se věnují údržbě provozních historických vozidel ČD, které jsou ve správě CHV, i v dalších místech Čech a Moravy. Údržbu a malé opravy uskutečňují ve Valašském

Meziříčí na lokomotivě 423.041 Velký bejček, v Olomouci na populární zelené tendrovce 464.202 Rosnička a v pražských Vršovicích se starají o 434.2186 Čtyřkolák.

Sezona v muzeu začne 27. dubna. Nostalgické jízdy obvykle startují v květnu a končí Mikulášskými jízdami na začátku prosince. ○



Začala modernizace vozů RegioShuttle RS 1

Dceřiná společnost Českých drah DPOV zmodernizuje ve svých závodech v Přerově a ve Veselí nad Moravou motorové vozy typu RegioShuttle RS 1, které u ČD nesou obchodní jméno RegioSpider. První tři původně provozované u německých společností jsou již přepravené do ČR.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

V Německu vozidla podstoupila periferickou obnovu a dosazeno do nich bylo bezbariérové WC. „Takzvanou bohemizaci a další modernizaci provede v přerovských dílnách naše dceřiná společnost DPOV. V rámci ní se upraví interiéry, u některých vozů dosadí klimatizace, všechny dostanou palubní wi-fi

sít a elektrické zásuvky 230 V a USB pro dobíjení cestovní elektroniky, jako jsou mobilní telefony, notebooky nebo tablety,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Na vozy bude dosazen moderní informační systém a dostanou nátěr podle požadavku objednatele. Projdou přízřivou bením pro provoz na síti Správy železnic.

Technici také dosadí například vlakový zabezpečovač a u některých vozů novou radiokomunikaci GSM-R a další prvky.

Pro Ústecko i Benešovsko

V DPOV bude modernizováno 11 motorových vozů typu RegioShuttle RS 1 zakoupených u společnosti Heros. Vyrobené byly v letech 1997 a 1998 a dosud jezdily u německých dopravců HZL, BSB a SWEG. Všechny vozy z této zakázky přijdou z Německa do Česka během letošního roku a budou přistaveny k modernizaci do DPOV, odkud dva zamíří do Ústeckého kraje. Tam doplní již provozované vozy stejného typu a obslouží linky U21 Roudnice nad Labem – Bříza obec a U22 Vraňany – Straškov (– Bříza obec). Devět vozů po modernizaci zajistí provoz ve Středočeském kraji na provozním souboru Benešovsko. Obslouží spoje z Benešova u Prahy do Vlašimi, Sedlčan a Tábora. Deponovány budou v tábořském depu.

ČD již převzaly a postupně uvádějí do provozu v Ústeckém a Pardubickém kraji 22 vozů od společnosti Heros. Tyto vozy jsou modernizovány v ŽOS Vrútky. Polovina jich bude jezdit v Ústeckém a druhá polovina v Pardubickém kraji. V Ústeckém kraji motoráky RS 1 jezdí a první z vozů v barvách Pardubického kraje nyní prochází ve Zvolenu montáží zabezpečovače ETCS. V DPOV projde modernizací těchto dalších 11 vozů pro Ústecký a Středočeský kraj. Další čtyři zakoupené od DB byly do Česka přepraveny v únoru. Zajistí provoz ve východní části Středočeského kraje. Maximální rychlost vozů RS1 je 120 km/h a kapacita se pohybuje podle provedení kolem 70 míst k sezení. ČD jich mají nyní celkem 55. ○

České dráhy nasazují více než tři desítky hlídek ve středních Čechách

Od začátku loňského září České dráhy společně se Středočeským krajem a hlavním městem Prahou zvyšují bezpečnostní opatření ve vlacích, zejména v ranních a večerních hodinách. Tato spolupráce zahrnuje nasazení více než třiceti hlídek, které dohlížejí na bezpečnost a pořádek ve vlacích na hlavních tratích. Hlídky nejenže asistují vlakovému personálu při řešení situací s problematickými cestujícími, ale také provádějí dohled nad vlaky v obratových stanicích.

„V září jsme měli k dispozici šest hlídek, které dohlížely na bezpečnost v našich vlacích, nyní už je takových hlídek více než třicet a pokrývají všechny hlavní tratě, kde příměstské vlaky jezdí. Tyto hlídky například pomáhají vlakovému personálu s problémovými cestujícími. Naším společným cílem je,

aby se cestující cítili bezpečně ve vlacích v jakoukoliv hodinu,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Během více než čtyř měsíců svého působení hlídky zaznamenaly řadu úspěšných intervencí, včetně asistence při vylučování osob z přepravy v případech, kdy byly porušeny přepravní podmínky. Přítomnost hlídek také přispívá ke snížení počtu incidentů spojených s poškozováním a znečišťováním vlaků.



„Společně s Českými drahami jsme udělali kus dobré práce. Nastavili jsme funkční opatření, které ocení hlavně cestující. S ČD jsme v kontaktu, pravidelně dostáváme informace o veškerých incidentech a osobně mě těší, že se bezpečnostní agentuře daří zachytávat i sprejery,“ pochválil spolupráci radní Středočeského kraje pro oblast veřejné dopravy Petr Borecký.

Opatření jsou součástí kampaně Společně za čisté vlaky. Ta má nejen zabránit poškozování a znečišťování vlaků, ale zaměřuje se celkově na komfortnější a ještě bezpečnější cestování. Součástí kampaně jsou například i bezpečnostní hlídky na odstavných nádražích a v depech. I tyto hlídky slaví úspěch, když se jim podařilo zadržet už několik sprejerů. (red)

TÉMA

Vlakotramvaje v České republice: Dočkáme se tentokrát?

Téma vlakotramvají se do tuzemska cyklicky vrací už řadu let. Systém využívající výhody lehkého drážního vozidla pohybujícího se po stávající či lehce upravené infrastruktuře klasické dráhy a městských tramvajových sítích zmiňovala řada projektů. Dodnes jsme se však žádné české realizace – zejména kvůli chybějící legislativě – nedočkali. Přitom zahraničí už dávno nabízí řadu úspěšných projektů, jimiž bychom se mohli inspirovat. Povede se to u nás tentokrát?



Třídílné jednotky Düwag jsou pro okolí Karlsruhe typické – z centra města dojedou například až na Murgtalbahn.



Prezentace středočeských vlakotramvajových plánů proběhla u nádraží Praha-Zličín již před deseti lety.

Vít Čepický | Foto: Filip Jiřík, Petr Ščáhlavský, Wikipedia, Stadler Rail

Historicky se funkce velké dráhy a městských pouličních drah často překrývala a různě doplňovala. Mnohé tramvajové provozy překročily hranice města, vzpomeňme například síť příměstských tramvají kolem Ostravy, funkční meziměstské tramvaje mezi Libercem a Jabloncem či Mostem a Lit-

vínovem nebo zaniklou sítí ústeckých malodrah, jež se mimo město vydaly hned na několika místech, kromě jiného i do podhůří Krušných hor.

Ale platilo to i naopak. Současná železniční trať z Tábora do Bechyně měla v době zahájení elektrického provozu poměrně blízko k tramvaji. Ostatně – Elinka projíždějící po bechyňském mostě či předměstím Tábora dodnes asociuje právě představu vlakotramvaje, byť by jí sluše-

lo další pokračování blíže centru. A pokud zůstaneme v rámci tehdejšího Československa, Tatranská elektrická železnice dodnes balancuje kdesi na půl cesty mezi velkou dráhou a električkou, přičemž samotný pohled na jednotky Tatra – ČKD EMU 89.0 je více než výmluvný.

Řada nových projektů se pak vyrojila v porevoluční době. Spousty textů, úvah, debat a 78 milionů za projekt padly například na oltář Regiotramu Nisa, sys-



Ve Francii jezdí vlakotramvaje ve velkém nejen v okolí Paříže, ale také kolem Mylhúz, zde v podání jednotky Siemens Avanto.



Až do centra německého Cvikova zajíždí motorová jednotka Stadler RS1, a to přímo uliční sítí a v provázání s tramvaji.



V centru Karlsruhe se na stejné síti setkávají už přes dvě dekády standardní tramvaje i regionální vlakotramvaje.

tému, jenž měl libereckou tramvajovou síť spojit prostřednictvím železnice s Jabloncem nad Nisou, Tanvaldem, ale výhledově i Hrádkem nad Nisou nebo Žitavou. Nakonec nevzniklo nic a nádvkem se po letech dohadů a blokování projektu nepodařilo i přes příslibenou dotaci dotáhnout ani stávající tramvajovou trať dál než na okraj Jablonce, na němž se ocitla již téměř před půlstoletím.

Zajímavým projektem z počátku tisíciletí byl vlakotramvajový projekt Eurocesty, ten měl řešit rozvoj drážního systému v okolí Mostu. Počítalo se například s dvoukolejnou tratí do Žatce se špičko-

vým intervalem osobních vozidel 15 minut a současným nákladním provozem, zvažovalo se též zapojení trati na Moldavu v Krušných horách a obnovení části trasy do německého Holzhau a Freibergu. Ani zde z velkorýšých plánů nic nevzniklo, prozatím se nikam neposouvá ani zajímavá obnova meziměstské tramvaje na Ostravsku, nemluvě například o šumavských elektrických drahách a ostatních.

Dekáda plánů

Kulatých deset let letos slavíme od hojně medializované prezentace vlakotramvajových plánů v okolí Prahy. Na kusou tramvajovou kolej mezi smyčkou Sídliště Řepy a kolejištěm zličinské železniční stanice, jež dříve sloužila zejména překládání tramvají z plošinových železničních vozů přímo na městskou kolejovou síť, byla přistavena standardní tramvaj KT8D5R.N2P s číslem 9 na transparentu a cílem v podobě nápisu „Hostivice“.

Symbolizovat měla plány na propo-

jení tramvajové sítě prostřednictvím železnice nejen právě s Hostivicí a Chýní, ale například též Rudnou, Nučicemi nebo Brandýsem nad Labem. Přestože během prezentace zazněla poněkud zjednodušená představa, že stačí postavit několik desítek metrů tratě a propojit jedny koleje s druhými, ani zde jsme se za dekádu žádného posunu nedočkali.

Jakémukoliv propojení tramvajové sítě v tuzemských podmínkách aktuálně brání nejen legislativa, ale i řada technických problémů. Jsou sice řešitelné, je však třeba stanovit jasný rámec, jak postupovat. Ani samotné propojení kolejí totiž nestačí – tramvajová a standardní dráha používají jiné profily kolejnic i kol, mají jiný průjezdní profil, napájení, pevnostní limity skříní i nebo například výšku nástupní hrany.

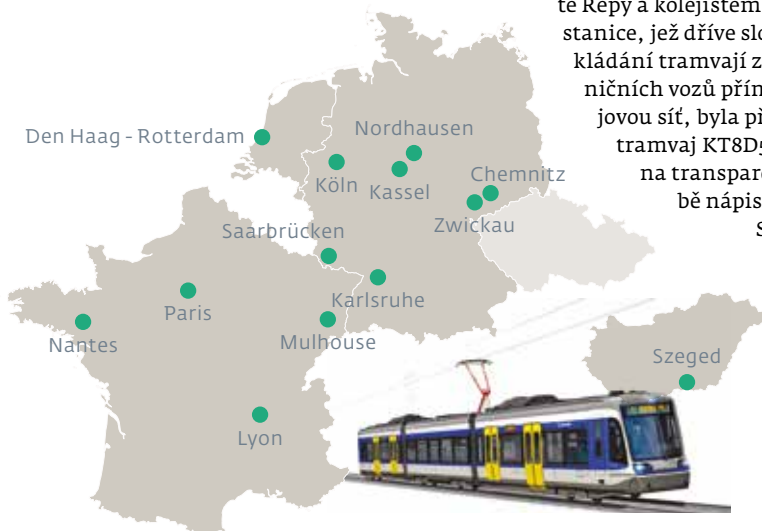
Přesto se nyní zdá, že by okolí hlavního města přece jen mohlo být průkopníkem vlakotramvají v České republice. Zatímco Středočeský kraj konkrétně posuzuje jednotlivé tratě, jež v mnohém kopírují deset let staré plány, ministerstvo dopravy zpracovává studii, která by měla na nejzásadnější problémy papírového i provozního charakteru odpovědět.

Zkoušky vlakotramvají již letos?

A stranou neůstávají ani České dráhy. S vidinou potenciálu vlakotramvají a opětovným rozvojem plánů přichází na řadu konkrétní řešení drážních vozidel. „Levnější a dynamičtější lehké kolejové vozidlo by mohlo leckteré skomírající příměstské tratě ztraktivnit nejen vyšším komfortem, ale také kratší jízdní dobou oproti standardním vlakům, a to bez vysokých investic do infrastruktury – ostatně zrychlování konvenčních tratí v okolí velkých měst pomocí napřímování tratí je v současné době kvůli složitěmu získávání pozemků čím dál náročnější a nákladnější,“ říká Jiří Ješeta, náměstek pro osobní dopravu.

Vlakotramvaj by navíc mohla zajet až do center měst a snížit počet přestupů při pravidelném dojíždění. I v tom tkví další úspora cestovního času, jež je pro atraktivitu veřejné dopravy klíčová. Jak jsme ale již naznačili, zbývá vyřešit řadu otázek. Předně ty legislativní. „Je třeba stanovit pro Českou republiku konkrétní podmínky, za kterých bude provoz vlakotramvají umožněn. To dnes není; evropská legislativa na ně pamatuje, ale konkrétní transpozice vyhlášky do našich podmínek chybí,“ konstatuje Ješeta.

V zahraničí existuje široká řada příkladů funkční vlakotramvaje, každá je ale uzpůsobená konkrétním podmínkám. Ať už v Německu (Saská Kamenice,





Cvikov, Kassel, Karlsruhe), okolí maďarského Szegedu, či v rozsáhlé síti v okolí Paříže. Ve všech těchto provozech se můžeme inspirovat a využít zkušeností – ať infrastrukturálních, tak stran vozidel. A právě touto cestou hodlají České dráhy v hledání odpovědi na otázku, jak dále s vlakotramvajemi, pokračovat.

„Rádi bychom v průběhu tohoto roku přivezli do České republiky alespoň jednu vlakotramvaj pro konkrétní testy na našem zkušebním okruhu ve Velimě, kde by se ověřily předávané zkušenosti z Evropy v našich konkrétních podmínkách,“ přeje si Jeřeta. „Abychom i my měli údaje o technicko-provozním řešení, například ohledně styku kolo – kolejnice, výkonu, dynamice jízdy a podobně. Otázkou je pak samozřejmě i samotná trakce, známe vlakotramvaje na dieselový pohon, elektrické jezdí-

cí na 750V, tedy zcela jiné než využívané na standardní železnici, nabízí se i kombinace s jízdou na baterie, to vše si musíme zodpovědět.“

České dráhy aktuálně jednájí se dvěma provozovateli vlakotramvaj o zapůjčení či pronájmu – s francouzskými SNCF a maďarskými MÁV. „Jednání stále pokračují, pokud bychom se nedohodli, oslovíme další provozovatele i výrobce, zdali by do toho šli s námi, třeba i v rámci nějakého společného projektu,“ prozrazuje Jiří Jeřeta.

Středočeský kraj tahounem

A kde bychom se s vlakotramvajemi mohli v budoucnu setkat? „Středočeský kraj je v rozpracování záměru asi nejdále, ale myšlenka se diskutuje i v dalších regionech. Jak již ale bylo zmíněno, problémem je nedořešená legislativní ob-

last, tedy nemožnost vozy vůbec pořizovat. Proto je i zájem objednatelů velmi opatrný a mnohé kraje vyčkávají, jak se situace vyvine. Proto to nyní reálně vidíme na nějaký pilotní projekt, ideálně ve spolupráci se Středočeským krajem a Prahou, na kterém by bylo možné ilustrovat výhody systému,“ uvažuje Jeřeta.

Zkušenosti ze zahraničí ukazují, že při zapojení všech dotčených složek se systémy dají efektivně přizpůsobit konkrétním podmínkám a velmi dobře sloužit. Klíčové nakonec ale bude očekávané nastavení legislativy. „Předpokládám, že bychom se prvních výstupů z ministerké studie mohli dočkat na konci tohoto roku – včetně výtýpování vhodných míst pro jejich provoz. Díky tomu bychom se konečně mohli posunout od teoretické k praktické části a konkrétnímu řešení pilotních projektu,“ dodává Jeřeta. ○



Rakouská Atterseebahn charakterem připomíná například naši Bechyňku.



Interiér francouzské vlakotramvaje v Nantes



Vlakotramvajím se v rámci bývalého Československa historicky velmi blíží tatranské električky.



Rozhovor s Petrem Boreckým: Potenciál vidíme u čtyř oblastí

Zatímco některé kraje své představy o vlakotramvajích a jejich možném využití teprve formulují či čekají na další zejména legislativní vývoj, Středočeský kraj je v tomto směru výrazně dále a úvahy již konkretizuje. Proto jsme oslovili též středočeského radního pro veřejnou dopravu Petra Boreckého, jenž podhaluje, jakým směrem by se největší český kraj v provázanosti s hlavním městem chtěl vydat.

Jak konkrétně uvažuje Středočeský kraj o vlakotramvajích?

IDSK společně s organizací ROPID vytipovala čtyři lokality, kde by se mohly vlakotramvaje provozovat. V letošním roce by měla IDSK postupně jednotlivé lokality studijně prověřovat a porovnávat provozně-technické parametry. Chceme zjistit, zda změna vlaku za vlakotramvaj nebo jiné lehké kolejové vozidlo dokáže zlepšit kvalitu dopravní služby daného území a zda bude mít i ekonomické přínosy pro objednatele – tedy nižší nebo alespoň srovnatelné provozní náklady při srovnání současné dopravní služby území.

V čem spatřujete jejich největší výhody?

Vyzdvihl bych tři nesporné výhody. Cestující se bez nutnosti přestupu dostane ze svého bydliště na venkově, u regionální železnice, až do centra města, kde využije tramvajovou trať. Zároveň má mnohdy cestující zastávku blíž ke svému bydlišti, pracovišti či škole. Vlakotramvaj je, obdobně jako tramvaj, lehké, svižné vozidlo, což mu umožňuje zastavovat častěji v porovnání s kon-

venčním vlakem. Proto lze na trati s provozem vlakotramvaj postavít více zastávek anebo trať přivést blíž centru obce. Záleží na konkrétní trati a lokalitě. Zásadní výhoda je také pro objednatele – podle zkušeností ze zahraničí jsou každoroční provozní náklady vlakotramvaje nižší, než jsou provozní náklady za klasický vlak. Nasazení vlakotramvaj nebo obdobných lehkých kolejových vozidel proto vnímáme jako možnost dalšího rozvoje kolejové dopravy ve Středočeském kraji, a to i na tratích, kde provoz klasické železnice nemusí dávat ekonomický smysl.

Které tratě vám dávají provozně největší smysl?

Budeme postupně zkoumat vlastní provozně-technické řešení u čtyř konkrétních oblastí, kde se nyní předpokládá potenciál využití. Jde o trasy Praha – Hostivice – Rudná u Prahy, Čelákovice – Brandýs nad Labem – Neratovice, Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Dobříš a soubor železničních tratí 012, 013, 014, 212 a 235 v okolí Kutné Hory a Kolína. Pokud se nasazení vlakotramvaj

či obdobných lehkých kolejových vozidel prokáže jako smysluplné, budou výsledky předloženy orgánům Středočeského kraje, které následně rozhodnou o vzniku možných pilotních projektů.

Je ve středočeských úvahách spíše oddělený systém, nebo se zvažuje zajíždění do jednotlivých měst a propojení s pražskou sítí tramvajů?

Předpokládáme smíšený systém, neboť přináší cestujícím největší výhody. Konkrétní odpověď na tuto otázku ale přinese až zmíněné prověření jednotlivých lokalit.

Máte představu o technickém řešení vozidel?

Tato otázka je poněkud předčasná. Od stolu nelze určit, co by mělo být pro danou lokalitu nejvýhodnější. Cílem je ukázat, že to, co funguje ve vyspělých integrovaných dopravních systémech v Evropě, může fungovat i v České republice. Regionální mobilita má smysl, neboť dopravu na kratší vzdálenost každodenně využívá kolem 90 % ekonomicky aktivních obyvatel. Pokud je však závislá výhradně na silniční dopravě, způsobuje to dopravní komplikace, neefektivitu a navíc ohrožuje zdraví obyvatel. Vhodnými, lehkými, moderními vozidly na regionální železnici s případným synergickým propojením s tramvajovými tratěmi či umožnění přestupu na terminálech vysokorychlostních tratí dostáváte moderní dopravní systém, který je vůči automobilové dopravě skutečně konkurenceschopný.

Podnikli jste již nějaké konkrétní kroky?

Ano, samozřejmě. Na radě jsme schválili zadání dvou zakázek na provedení studií legislativní a provozně-technické dvěma vybraným dodavatelům.

Jak řešíte prozatím chybějící oporu v legislativě?

Inspirovat se v tomto případě chceme v zahraničí. Vzorovými zeměmi budou Německo a Maďarsko. Německo bylo vybráno proto, že s provozem těchto systémů zde mají mnohaleté zkušenosti, a to hned v rámci několika integrovaných dopravních systémů. Analýza maďarské legislativy má odhalit reálné možnosti zavedení do novodobého českého právního prostředí, neboť systém vlakotramvaj je zde poměrně nový a na rozdíl od Německa se tak bylo nutno vypořádat s většími technickými i legislativními překážkami v rámci postupného zpřísňování bezpečnostních, hlukových, ale i jiných limitů a norem. ○



Jednou z variant, jak přesunout zboží ze silnice na železnici, je kombinovaná doprava využívající výhody jednotlivých dopravních módů. Rychlé a efektivní přepravy velkého objemu zboží na velké vzdálenosti po železnici a flexibilitu silnice na první/poslední míli.

Nový kalkulačtor emisí pro zákazníky ČD Cargo

Ekologie, udržitelnost, dekarbonizace, to vše jsou pojmy, které v současné době rezonují celou společností, oblast dopravy nevyjímaje. Dceřiná firma Českých drah ČD Cargo je společensky odpovědná firma a otázce udržitelnosti věnuje velkou pozornost. Pro své zákazníky zpřístupnila na svých internetových stránkách možnost kalkulace emisí CO₂.

Zdeněk Hroník | Foto: archiv ČD Cargo, Jakub Makovský

Železniční nákladní doprava je energeticky nejméně náročným druhem dopravy. Srovnání snese jen s vodní dopravou, která je však u nás svým přepravním objemem nevýznamná. V porovnání s kamionem spotřebuje vlak v elektrické trakci na přepravu stejné hmotnosti zboží jen 13 % energie. Je to dáno dvěma klíčovými faktory. Tím prvním je velikost jízdního odporu vozidla, jímž se přeprava uskutečňuje, a ten je při jízdě tvrdého ocelového kola po tvrdé ocelové kolejnici téměř třikrát nižší než u pneumatiky na asfaltu. To poznali už naši předchůdci, když před dvěma sty lety začali stavět koňské železnice,

po kterých jeden kůň utáhl násobně více než dva koně zapřažené ve formanském voze a možná i sežral méně ovsa.

Druhým faktorem je rozdíl účinnosti při přeměně primárních energií obsažených v naftě a elektřině na mechanickou práci potřebnou k pohonu kamionu či lokomotivy. To číslo se také blíží trojce v neprospěch nafty. Sečteno podtrženo to představuje zmíněných 13 %. K přednostem elektrické železnice patří ještě schopnost vrácení elektrické energie do sítě při brzdění vlaku a jízdě po spádu. To spalovací motor neumí a v nákladní dopravě může jít až 10 % z elektřiny odebrané.

Samozřejmě lze namítnout, že ne všechny vlaky jsou elektrické a naopak, na elektrický pohon budeme mít v budoucnosti i kamiony. Ovšem také u dieselových vlaků existuje fenomén zvaný jízdní odpor, který zvýhodňuje vlak proti silnici, a který chybí u elektrického kamionu, jehož účinnost proti elektrické lokomotivě ještě zhoršují baterie a jejich nabíjecí a vybíjecí cykly. Bez baterií se elektrický automobil neobejde. Takže jeho energetická náročnost bude sice proti silniční dopravě na 40 %, ale úspora energie proti elektrické železnici bude 3x nižší.

Odjezd	Příjezd	Celková doba přepravy	Tarifní vzdálenost	Emise
10.01.2024 10:04 Ostrava-Kunčice	11.01.2024 23:55 Nymburk hlavní nádraží	1 d 13 h 51 m	334 km	89,2%
Den	Odkud/Kam	Příjezd	Odjezd	Vlak
10.01	Ostrava-Kunčice		10:04	62033
10.01		10:15	17:25	60100
11.01		01:09	19:48	62200
11.01		23:55		
CO2 Emise Emise úspora 89,2% Emise rozdíl 25 947 kg Emise železniční doprava 3 152 kg Emise silniční doprava 29 099 kg Díky železniční dopravě snížíte emise CO2 o 25 947 kg. To je tolik emisí, kolik vznikne jízdou 11 osobních automobilů za 1 rok.				
10.01.2024 20:01 Ostrava-Kunčice	11.01.2024 23:55 Nymburk hlavní nádraží	1 d 3 h 54 m	334 km	89,2%



Ukázka kalkulátoru emisí na www.cdcargo.cz s přímým odkazem v podobě QR kódu

Proč i tak klesá podíl železnice?

Namísto je tedy otázka, jak je možné, že podíl silniční dopravy na celkovém objemu neustále roste a s ním klesá podíl železnice, nejen v České republice. A to i přes její deklarovanou a někdy i skutečnou podporu, směrnice EU počínaje a ekvivalentními dokumenty vlády ČR konče. Již skoro 10 let máme Usnesení vlády č. 978/2015 Sb., které ukládá do roku 2030 převést 30 % dopravních výkonů ze silnice na železnici. Skutečnost je taková, že podíl železnice mezi roky 2017 a 2021 u nás poklesl ze 17,4 na 16,6 % z celkového objemu dopravy a trend bohužel pokračuje.

Důvodů je více a jsou obecně známé. I přesto, že ČR má jednu z nejhustších sítí železnic v Evropě, kamion se po silniční komunikaci dostane všude, třeba až do výrobní haly příjemce zásilky, kam koleje nevedou. Je to i na ne zcela vyváženém ekonomickém prostředí mezi silniční a železniční dopravou, když například výroba elektrické energie, a tím i její cena jsou zatíženy náklady na emisní povolenky a u nafty a vyráběné raf-

nací surové ropy žádné emisní povolenky zatím neplatí. Železnice si také hradí veškeré náklady spojené s dopravní cestou sama, o silnice se stará stát nebo regiony, přičemž dálniční poplatky a spotřební daně z ropných paliv tyto náklady ne zcela pokrývají. Prakticky jde o dotaci silniční dopravy, a to nehovoříme o negativních externalitách, tedy nákladech týkajících se životního prostředí, nehodovosti nebo klimatických dopadů.

Přichází ESG

Níže spotřeba energií znamená nižší produkci emisí, což je téma, jehož akcent bude dále růst. Již nyní máme některé přepravce, kterým není životní prostředí lhostejné a chtějí přispět nákupem dražší „zelené energie“ k jeho zlepšení. Těm vystavujeme certifikáty s výpočtem, o kolik emisí pomohou jejich globální bilanci snížit.

Podle zásad nefinančního účetnictví ESG platných od roku 2025 se bude i v ČR započítávat uhlíková stopa dopravy do uhlíkové stopy firmy a do uhlíkové

stopy jejího produktu, tedy u zákazníků, kterým dopravci poskytují dopravní služby (ESG je zkratka anglického: Environmental, Social and Governance). Hodnocení kolektivní odpovědnosti společnosti bude prováděno v uvedených třech oblastech. Oblast E – Environment – představuje spotřebu surovin, emise, produkci odpadu, inovace, snahy o ekologickou šetrnost, dopad na životní prostředí, apod.

Jak již bylo řečeno, největších efektů ve snížení emisí dosáhne firma, která pro přepravu surovin, materiálu nebo své produkce začne namísto silniční dopravy využívat více dopravu železniční. Abychom stávajícím i potenciálním zákazníkům jejich rozhodování o výběru dopravy ulehčili, připravili jsme pro ně kalkulátor, ve kterém si mohou spočítat, jak se u jejich konkrétní zásilky projeví rozhodnutí odklonu od silniční dopravy – za kterou může být někdy jen zvyk – ve snížení bilance emisí jejich firmy. Tyto emise pak samozřejmě budou vykazovat v ESG. Kalkulátor je doplněn srovnáním produkce emisí osobního auta, výpočtem, pro kolik jeho ujetých km může zásilka jeho emise kompenzovat.

Kalkulátor emisí je možné vyzkoušet na <https://www.cdcargo.cz/prepravni-spojenni-a-tarifni-vzdalenosti>. Kromě údajů potřebných pro vyhledání potřebného spojení je v tomto případě nutné zadat ještě druh zboží a předpokládanou hmotnost zásilky. ○

← Přeprava jednotlivých vozových zásilek je také formou společenské odpovědnosti firmy ČD Cargo.





České dráhy posílily údržbu vozů

Linka R17 Vltava / Lužnice / Silva Nortica z Prahy do Českých Budějovic, Českých Velenic a Vídně se dlouhodobě potýkala s nedostatkem vozů. Kvůli tomu musely být nasazeny náhradní vozy nebo zkráceny soupravy. České dráhy proto před časem přijaly opatření ke zvýšení disponibility svých rychlíkových vozů a situace se už postupně zlepšuje.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Michal Málek

Čestující se ve vlacích linky R 17 na přelomu roku a v průběhu ledna častěji setkávali s případy nasazení náhradních vozů nebo zkrácením souprav kvůli jejich závadám. „Tato situace měla více příčin, od dlouhodobých problémů našich dodavatelů při větší obnově vozů, kteří nedodržují termíny oprav, přes nedostatek zaměstnanců na trhu práce v technických oborech, navíc zhoršený vysokou nemocností v důsledku respiračních onemocnění, která trápí všechny zaměstnavatele už od prosince loňského roku. Hned pět nejlepších vozů nám z provozu na vlcích do Českých Budějovic vyřadil prasklý izolátor trakčního vedení 29. prosince 2023 na Tábořsku. Vozy byly tak poškozené, že si vyžadují rozsáhlejší opravu a do provozu se z nich zatím vrátil pouze jediný,“ řekl člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

České dráhy proto podle místopředsedy představenstva a náměstka pro servis

Míchala Krause kvůli většímu počtu odstavených vozů v Českých Budějovicích přijaly opatření už v prosinci, situace se však začala měnit až během ledna.

Servis v Plzni a Chebu

Co se tedy v údržbě změnilo? „Větší opravy budějovických jednotek RegioPanter zajišťujeme v Plzni tak, aby se mohlo budějovické pracoviště věnovat ve větší míře opravám rychlíkových vozů a ty se rychleji vracely do provozu. Větší nemocnost a snížení kapacity opravy jsme pak řešili přesunem části oprav osobních vozů do Plzně a Chebu, kde byla k dispozici větší kapacita pro opravy. Zároveň jsme zavedli nový systém periodické údržby ucelených souprav, včetně rozšířených nočních směn, na pracovišti v Plzni, a vytvořili větší prostor pro údržbu osobních vozů nejen z linek Ex7 a R 17. V neposlední řadě jsme přesunuli šest vozů 2. třídy z Plzně do Českých Budějovic, abychom navýšili tamní zálohu rychlíkových vozů,“ vyjmenoval opatření náměstek.

Přijatá opatření se na stavu rychlíkových vozů projevila pozitivně a počet chybějících vozidel výrazně klesl. V době nejvážnější situace chybělo až 20 vozů najednou, koncem ledna tento počet klesl zhruba na třetinu a cílem opatření je tento deficit dále snižovat.

Situace v oblasti parku rychlíkových vozů je dlouhodobě napjatá. Mezi největší příčiny patří dlouhodobé překračování lhůt pro pravidelně plánované obnovy vozů v závodech externích dodavatelů. Loni vzrostla délka opravy vozů z 35 na 48 dní. Podobně nepříznivý vývoj je patrný také u termínů odstranění garančních závad po obnovách. Problémem je i nedostatek zájemců o práci v technických oborech, kteří se údržbě vlaků věnují. České dráhy se proto snaží přilákat nové zaměstnance i ze vzdálenějších míst a nabídnout jim zajímavé bonusy.

Ke zlepšení situace v oblasti rychlíkových vozů přispějí také velké investice do obnovy vozidel a modernizace zázemí údržby. V letošním roce bude zařazeno do provozu 64 vozů jednotek Comfortjet a po dokončení celé zakázky se park Českých drah rozšíří celkem o 180 moderních vozů. V plánu jsou také investice do nové haly údržby jednotek a vozů v Českých Budějovicích. Půjde o jedno z nejmodernějších pracovišť vybavených špičkovou technikou pro komplexní údržbu moderních vlaků. ○

V železničním srdci republiky přibyl už třetí simulátor

ČD Cargo představilo ve druhé polovině února nový simulátor lokomotivy Siemens Vectron. Umístěný je v České Třebové, tradiční baště tuzemských železničářů. Velmi zdařilou a do detailu vyvedenou kopii skutečné kabiny Vectronu pokřtil ministr dopravy Martin Kupka, jenž pod dohledem zkušených školitelů z Dopravního vzdělávacího institutu dojel téměř doopravdy z ostravského Svinova do Jistebníku.



Vít Čepický | Foto: autor

Právě realističnost dojmů je u simulátoru stěžejní – a kabina stacionárního třebovského Vectronu patří ke špičce. Budoucím strojvedoucím během výcviku i současným při školení dokáže zprostředkovat většinu dojmů z řízení různých těžkých nákladních vlaků, nasimuluje různé přírodní podmínky, rozličné mimořádnosti i několik tratí pod nejčastějšími typy zabezpečovacího zařízení. Strojvedoucí si vyzkouší jak ETCS, tak automatický blok, automatické hradlo i jízdu dle předpisu D3, či z pohledu lokomotivy jízdu pod LS o6, Mirellem, ETCS level 2 i nejpoužívanějšími zahraničními zabezpečovacími systémy.

Ideu potvrdil i předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. „Bezpečnost provozu je pro nás absolutní prioritou. Naši strojvedoucí proto každé dva roky na simulátoru absolvují individuální školení pod vedením lektora z Dopravního vzdělávacího institutu (DVI). Vyzkoušet si zde mohou například reakci na poruchy zabezpečovacího zařízení na trati

nebo mimořádné situace, se kterými se v běžném provozu mohou setkat.“

Ministr Kupka po své krátké směně ocenil zejména kvalitní zprostředkování dojmů z jízdy pod ETCS. „V letošním roce máme jako hlavní téma přípravu na provoz pod dohledem ETCS. Zprovoznění nového simulátoru vnímám jako důležitý milník



umožňující jednodušší přechod na nový vlakový zabezpečovač,“ uvedl v třebovské pobočce DVI, dceřiné společnosti Českých drah.

Společně s Blankou Havelkovou, náměstkyní generálního ředitele Českých drah pro lidské zdroje, jež je v sídle DVI co by jeho bývalá ředitelka jako doma, navštívili nejen přes chodbu umístěný simulátor řízení osobních drážních vozidel Českých drah, ale zejména budoucí kolegy strojvedoucí v učebnách, kde se odehrává jejich teoretická příprava pro provoz.

S Esem vstříc vánici

Česká Třebová je ovšem sídlem ještě jedné zásadní vzdělávací instituce budoucích železničářů. Střední škola technická a dopravní Gustava Habrmana podporuje vztah ke dráze v tom nejdůležitějším věku, tedy u středoškolaček a středoškoláků, další kroky Blanky Havelkové a Martina Kupky proto vedly právě tam.

Tamější studenti, evidentně plně ve svém živlu, nadšeně prezentovali učebnu s mechanickou zabezpečovací technikou, rozlehlé modelové kolejiště simulující moderní řízení železničního provozu, a také třetí simulátor řízení železničního vozidla toho dne, ve kterém Blanka Havelková pod přísným odborným dohledem středoškoláků usedla za panel Esa, tedy lokomotivy řady 362, a vydala se vstříc věrně simulované husté vánici.

A zatímco program pokračoval dále návštěvou dispečerů ČD Cargo a přítomní se pak odebrali Ostravou zpět ku Praze, studenti třebovské střední školy patrně nadále trénovali svůj drážní zápal. Jak poznamenal ředitel,

není výjimkou, že mnozí z nich setrvávají ve škole dobrovolně do večerních hodin. Dráha evidentně stále táhne, a plátí to i v případě mladé generace. Tak necht' jim zápal vydrží. ○





Vít Čepický | Foto: autor

Její cesta k JLV započala poněkud překvapivě v Thajsku, kde před lety žila a vychovávala děti. „Ono tam došlo k několika důležitým událostem. Zemřel thajský král, už dříve ale převzal faktickou moc jeden z generálů. Ten se prý zeptal obrazu krále, zdali souhlasí s rozpuštěním parlamentu, obraz souhlasil, tak parlament rozpustil. Po smrti krále následně vypnuli internet, přestala fungovat televize, bylo zakázáno zpívat a radovat se. Zároveň začali unášet lidi, vydírat zahraniční společnosti. Pro mě jakožto Evropanku to byla velmi silná zkušenost, navíc mi v té době zemřel manžel a já musela řešit, jak se budu starat o děti. Zůstali jsme tam ještě rok, ale budoucnost jsem tam už neviděla,“ vzpomíná na události z roku 2016.

„Nejprve jsem vyslala do České republiky děti, aby se rozhodly, zdali po deseti letech v Thajsku vůbec chtějí zpět. Manžel byl Brit a pro ně jakožto anglické mluvčí to zpočátku vůbec nebylo jednoduché, ale líbilo se jim tady, takže jsem je následovala.“

To znamenalo opět budovat od nuly rodinné zázemí. „Šla jsem na úřad práce, kde mě naprosto šokovala funkčnost celého systému, neměla jsem pocit, že by mi v čemkoliv pomáhal, naopak ve mně vzbuzovali dojem bezcenného člověka.“

Největší kouzlo cesty tkví v její neopakovatelnosti

Skutečnost, že dráha dokáže měnit lidské osudy, zavání hrozivým klišé. Jak jinak ale popsat životní cestu Moniky Stapleton, která se s nesmírnou energií a nadšením stará o hladové a žízňivé cestující v railjetech Českých drah mezi Prahou a Štýrským Hradcem. U JLV totiž zakotvila po desetileté thajské anabázi, přičemž práce na kolejích jí dala nejen smysl a radost z rozmanitosti, ale také partnera z červeného railjetu.

Po následné krátké epizodě v bankovníctví mi bylo jasné, že musím opustit kancelář a vydat se tam, kde lépe zúročím jazykové znalosti, angličtina mi hrozně chyběla.“ A to bylo u JLV.

Velkolepý byl už první kontakt s železničním světem. „Vejdete do haly, kde stojí obrovské vlaky, to je impozantní pohled – obzvláště pro člověka jako já, který je jen o hlavu větší než kýbl. Byla to výzva. A ty já mám ráda. Navíc jsem si to okamžitě oblíbila. Kolébám se na palubě svým námořnickým krokem, cítím, jak vlak pluje po kolejích, a užívám

si pocit, že jsem na místě pro všechny ty lidi kolem.“ A pokud mají navíc náladu si pohovořit, narazili jednoznačně na tu pravou. „Moc ráda se od nich dozvídám, odkud jsou a kam jedou, jak je u nich... Nálada na palubě bývá otevřenější než mimo vlaky, já navíc hovořím několika jazyky, tak si opravdu popovídám s každým, u koho cítím, že si to přeje.“

Čestná sboristka

Prorazit standardní bariéru mezi cizími lidmi je prý ve vlaku mnohem snazší než jinde. „Potkáte lidi, kteří necestova-

li dráhou dvacet let, vše je pro ně vlastně nové. Ve spoustě situací jsou znejistělí, občas potřebují pomoc a v kontaktu jsou tak mnohem přístupnější.“

Vedle nich ale zároveň jezdí řada takřkajících drážních štamgastů, kteří jezdí pravidelně, mají svá oblíbená místa i cestovatelské rituály. „S mnohými z nich dokážeme navázat na rozhovory z minulých cest, víme předem, co si nejraději dají... A někteří cestující by rovnou zasloužili na pomyslnou nástěнку památných jízd. Pamatuji třeba, jak jsme vezli pěvecký sbor z Brna. Tenkrát jsem ještě jezdila s minibarem, a oni měli z jeho příjezdu takovou radost, že to skončilo společným zpěvem, po němž jsem byla prohlášena čestným členem sboru. To jsou krásné okamžiky, jejichž největší kouzlo tkví v jejich neopakovatelnosti.“

Zajímavé je, že dříve byli tuzemští cestující na dráze poměrně jednoduše odlišitelní od zahraničních, ale rozdíl se naštěstí stírají. „Už se to opravdu příliš poznat nedá. Zažila jsem například situaci, kdy nám ve vlaku před Brnem zkolabovala paní. Volali jsme, zdali kolem není zdravotník, a skutečně přiběhl doktor tmavé pleti. Automaticky jsem na něj spustila anglicky, načež jen odvětil, že na něj mohu mluvit česky, jelikož tu studoval medicínu, našel si tu ženu a usadil se tu. Bylo to v té chvíli zajímavé překvapení, taková já mám ráda.“

Česko je krásnější než dřív

Podobně si ostatně uvědomila, jak se Česká republika mění, po návratu z Thajska. „Po deseti letech třeba najednou vidím, že v Praze vyrostla kavárenská kultura, penzisté si užívají dobrou kávu a dortík a já si říkám, tak už je to tady taky, jak to znám z ciziny. A najednou si uvědomuji, že je to tu všechno vlastně mnohem lepší, než jsem si pamatovala. Praha je krásnější, Hradec Králové, odkud pocházím a nedaleko kterého bydlím, je také krásnější, odstup a srovnání s cizinou člověku pomůže a po návratu si toho mnohem více vážím,“ říká.

Drážní život Moniky Stapleton se ovšem neodehrává striktně na palubě modré soupravy, součástí její práce je též nocování v Rakousku a možnost poznávat blíže některá z míst, do kterých český railjet míří. „Zamilovala jsem si Vídeň, přijde mi velmi podobná Praze, jako kdyby tam vše měli pohromadě. Vyjdu z nádraží, vezmu to přes Belveder, zajdu do kavárny Hawelka, všude pěšky, ráda objevuju nová místa...“

Ale railjet Českých drah zajíždí ještě dál, až do Grazu, Štýrského Hradce.



„Na té trati jsem dokonce poznala i mého nového partnera. Shodou okolností jde o Američana, který také zakotvil na dráze a pracuje u rakouských drah. Žije už sedmáct let v Grazu a občas jezdí tutéž trasu, akorát z opačné strany. I díky němu teď poznávám Rakousko ještě víc než kdy dřív,“ oceňuje.



Monika Stapleton

Cestování patří nejen k její pracovní náplni, ale i životní přirozenosti. Před prací stewardky u společnosti JLV strávila dva roky v Anglii, rok a půl na španělském Tenerife a deset let na exotickém Phuketu v Thajsku. Přesto se považuje za hrdou Češku, již těší čas trávený na chatě a v lese při sbírání hub a borůvek. Kromě toho má ráda pohyb v mnoha jeho formách – od chůze přes jógu a plavání po jízdu vlakem, během které si, pokud se na palubě nenachází pracovní, nejraději otevře zajímavou knihu.

Společný život v rytmu vlaků

Takové mezinárodní partnerství na dráze není úplně logisticky jednoduché. „Snažíme se naše směny kombinovat tak, abychom se vídali. Náš nepravdělný režim mi v tomhle vyhovuje, si ce nevím, jestli je pátek, nebo svátek, ale ranní vstávání mi nevádí, ráda jezdím a partner to má nastavené stejně.“

Jezdí také červené railjety, takže se výjimečně stane, že se potkáme i na stejném vlaku. Zrovna nás to čeká, během obrátů si i popovídáme...“

Během cesty se ovšem příliš často nestává, že by měla delší oddech. „Kolikrát si třeba až před Prahou uvědomím, že jsem vlastně od Mürzzuschlagu na nohách. Ale mně to nevádí, naopak mě to neuvěřitelně nabíjí a líbí se mi být tou malinkatou součástí velkého systému, jehož funkčnost vám je největší odměnou za nasazení.“

Všemu navíc pomáhají dobří kolegové. „Pracovně potkávám lidi z různých měst, s různými lidskými osudy, různým vzděláním, ale tím je to zajímavé, práce ve vlaku navíc tyto rozdíly smazává a rychle vyjeví opravdové kvality. A kolegové tu jsou opravdu skvělí,“ chválí si.

Kolejím navíc zůstává věrná i ve volném čase. „Ano, cestuju ráda, teď navíc často i za partnerem, ale cestuji vlastně i do samotného zaměstnání. Vždycky mám s sebou knihu, něco si čtu, nebo jen tak vypnu a užívám si to. Já jsem velmi vděčný cestující, ráda se kochám, jsem okénkový typ.“

Na Slovensku vyjely patrové jednotky KISS

Cestující na Slovensku začali v únoru využívat nové patrové elektrické jednotky KISS od společnosti Stadler Rail. Železniční společnost Slovensko (ZSSK) objednala v roce 2020 čtyři šestivozové vlaky za bezmála 77 milionů eur, které nyní nasadila do provozu. Jezdí po tratích v Bratislavském, Trnavském, Nitrianském a Žilinském kraji a určeny jsou pro regionální dopravu.



Petr Slonek | Foto: ZSSK

Slovenský dopravce ZSSK rozšířil svůj vozový park o nová vozidla. Už na konci roku 2023 společnost převzala tři ze čtyř patrových jednotek typu KISS pro regionální dopravu. Čtvrtý vlak bude kvůli poškození při loňské nehodě na zkušební okruhu VUZ dodán zřejmě letos na podzim. Zatím se opravuje.

V únoru začaly tři nové 155 metrů dlouhé jednotky jezdit na západním Sloven-

sku na frekventovaných tratích Bratislava – Trenčín a Bratislava – Nové Zámky pod napětím 25 kV 50 Hz. Dosahují rychlosti až 160 km/h a nabízejí 611 míst k sezení, z toho 30 míst v 1. třídě a 552 míst ve 2. třídě. V jejich výbavě nechybí informační systém, klimatizace, wi-fi, zásuvky a multifunkční prostory pro cestující se sníženou pohyblivostí, kočárky, kola a dostatek míst pro zavazadla. Samozřejmostí je bezbariérový nástup a čtyři toalety, z nichž jedna je určena pro invalidy.

Prvně na Regionálním expresu

Premiéru si nový KISS odbyl 15. února 2024 na trase Regionálního expresu (REX) z Nových Zámek do Bratislavy s odjezdem v 10:30. ZSSK původně počítala s tím, že nová vozidla budou zajižďet i do Česka. Nasazena měla být na spoje mezi slovenskou metropolí Bratislavou a Břeclaví. Dopravce od toho nakonec upustil a nasadil je na regionální dopravu.

„Moderní vozy přinesou našim cestujícím vysoký komfort a pohodlí a zároveň zvýší podíl provozuschopných vozidel na důležitých koridorech. Pomohou tak ke zvýšení spolehlivosti vlakové dopravy,“ okomentoval nasazení vlaků generální ředitel ZSSK Peter Helexa.

Elektrické jednotky KISS podle ZSSK představují kvalitativní posun v nabídce železniční dopravy na Slovensku a přispívají i k ochraně životního prostředí. Jejich výhodou je okamžitá akcelerace, kterou zajišťuje výkonný motor. Díky tomu může vlak snadno dosáhnout maximální rychlosti 160 km/h. Strojvedoucí rovněž ocení klimatizaci v moderních a ergonomicky navržených kabinách. Ta je pochopitelně i v prostorech pro cestující. Bezpečnost zajišťují vnitřní a vnější kamery, které jsou také na střeše a monitorují pohyb sběrače. Vozidla jsou vybavena certifikovaným systémem měření spotřeby energie a přesným systémem počítání cestujících. ○

SBB objednaly dalších pět rychlovlaků Giruno pro spoje do Itálie

Švýcarské spolkové dráhy (SBB) potvrdily objednávku dalších pěti vysokorychlostních vlaků řady RABe 501 známých pod obchodní značkou Giruno s maximální rychlostí 250 km/h od firmy Stadler Rail. Chtějí tak podpořit rozšíření svých služeb v rámci cestování po železnici do Itálie.

SBB k nákupu využily opce k původnímu kontraktu na celkem 41 vlaků, který s výrobcem uzavřely v roce 2014. Dopravce si z této rámcové smlouvy objednal prvních 29 vlaků, jejichž dodávka byla dokončena v roce 2021. Tyto jednotky nyní jezdí z Basileje, respektive Curychu do Lugana, Milána a dále do Jasnova, Boloně a Benátek. Dalších sedm vlaků si SBB objednaly v roce 2022, s dodávkami by se mělo začít letos a od roku 2026 budou jezdit přes Basilej do Německa.

Podle zástupců SBB poptávka po cestování do Itálie v posledních letech neustále roste, proto se společně s italským dopravcem Trenitalia Švýčarů rozhodli dále rozšířit nabídku spojů, zejména přes Gotthard. „Giruno je výsledkem naší dlouhodobé a úspěšné spolupráce s SBB,“ řekl výkonný viceprezident pro marketing a prodej ve společnosti Stadler Ansgar Brockmeyer.

Stejně jako 29 vlaků Giruno z první série se i tyto vlaky budou kompletně vyrábět ve vý-

robním závodě ve švýcarském Bussnangu. Hodnota kontraktu činí 191,4 milionu USD. Jejich dokončení se očekává nejpozději do roku 2025. V případě Giruna se jedná se o vůbec první vysokorychlostní vlak v Evropě, který byl navržen jako plně bezbariérový. Na jeho vývoji se pracovalo i v ČR.

Vícesystémové jedenáctivozové vlaky o délce 202 metrů nabízejí 810 míst k sezení. Jezdit mohou ve zdvojené trakci. Vybaveny jsou nastavitelným nízkopodlažním vstupním systémem, který odpovídá různým výškám plošin ve Švýcarsku, Rakousku a Itálii (550 mm) a Německu (760 mm). Nabízejí dvojnásobný počet míst pro vozíčkáře a bezbariérově přístupné toalety zvlášť pro ženy a muže. Jsou vybaveny palubní wi-fi, zásuvkami, policemi a LED osvětlením. (pes)





Do Gotthardského tunelu se vrátí více osobních vlaků

Švýcarské spolkové dráhy (SBB) připravují od března výrazné zlepšení železniční dopravy v Gotthardském tunelu. Provoz v něm je po loňském srpnovém vykolejení nákladního vlaku omezen a stále se pracuje na jeho opravě. Nyní tunelem bude moci alespoň o víkendech projíždět více osobních vlaků. Tím by se měla uspokojit rostoucí poptávka po dopravě mezi severem a jihem Švýcarska.

Petr Štáhlavský | Foto: Wikipedia

Obnovení plného provozu v Gotthardském základovém tunelu se stále předpokládá v září 2024. Oprava poničené stavby pokračuje podle plánu a kromě prací na pevné jízdní dráze byly rovněž vyměněny dvě vysokorychlostní výhybky v multifunkční stanici a výhybně Faído v základovém tunelu.

I přes dílčí zlepšení a zvýšení kapacity nové tratě zůstává velká část provozu stále přeměrovaná na starou panoramatickou trať. Železniční fanoušci a fotografové před sebou mají jedinečnou sezonu, kdy mohou na horské trati zachytit silný provoz a množství různých vlaků a typů vozidel, což by se po obnovení provozu v základovém tunelu už nemuselo opakovat.

Navzdory trvajícím omezením se od začátku března podařilo navýšit kapacitu vlaků přes nový tunel o sedm víkendových osobních spojů. Tři vlaky pojedou v sobotu dopoledne ze severu na jih a čtyři v neděli odpoledne z Ticina na sever. Počet víkendových spojů po rychlejší trati se tak zvedne z 31 na 38 a kapacita navýší o 4 300 míst k sezení.

Nový ranní spoj

Od 25. března pak bude zaveden nový časový ranní vlak pro dojíždějící osoby s odjezdem z Chiassa v 5:30 a příjezdem do Basi-leje v 8:56. Od stejného termínu se navýší také kapacita pro nákladní vlaky, které od konce března mohou využívat v severní třetině tunelu oba tubusy. Část tunelu tak bude provozována už dvoukolejně.

Zvýšení kapacity na ose Gotthard je důležité proto, že na trati přes Lötschberg a Domodossolu je plánovaná výluka se zastavením provozu od 9. června do 8. září 2024. S ohledem na modernizaci na čtyřmetrový koridor bude uzavřen úsek Arona – Stresa na trati Domodossola – Milán.

Naopak o Velikonocích se výrazně zvýší kapacita osobních vlaků. Ticino a Itálie jsou oblíbené destinace pro obyvatele severního Švýcarska a Německa. Proto pro spojení přes Gotthard vytvořila SBB velikonocní jízdní řád, který počítá se zavedením 49 posilových vlaků s kapacitou 49 tisíc míst k sezení navíc. Část vlaků pojedou po staré a část po nové trati. Protože z bezpečnostních důvodů nesmí do základového tunelu přeplněné vlaky, doporučuje SBB zajištění včasné rezervace pro rychlé vlaky. Naopak pro vlaky po staré trati, které jedou o hodinu déle, je nabízen větší počet zlevněných jízdenek. ○

Stadler uspěl v Arábii, dodá až 20 vlaků saúdskoarabským železnicím

Stadler dodá státním saúdskoarabským železnicím (SAR) minimálně 10 diesel-elektrických jednotek z rodiny Next Generation. Součástí smlouvy, kterou společnost podepsala v únoru, je také desetiletá údržba vozidel a opce na případných dalších 10 jednotek. Jde o první zakázku, kterou švýcarský výrobce získal v oblasti Perského zálivu.

Celková hodnota kontraktu je 600 milionů švýcarských franků včetně základní objednávky na zmíněných deset vlaků, kompletní údržba a dodávky náhradních dílů po celou dobu, plus opce na deset dalších vlaků a jejich údržba rovněž po dobu deseti let.

Souprava má měřit 175 metrů a pojme 320 cestujících. Pohánět ji budou dvě diesel-elektrické pohonné jednotky, na každém konci jedna. Spalovací motory musí splňovat

nejnovější emisní normy EU Stage V. Podle výrobce bude nová flotila SAR vybavena speciálně pro provoz v pouštním klimatu Saúdské Arábie a povýší cestování vlakem v zemi „na další úroveň, pokud jde o pohodlí cestujících, zážitek z cestování a spolehlivost“.

Vozidla mají obsluhovat spojení mezi největšími centry země, včetně linky mezi hlavním městem Rijád a druhým největším městem Saúdské Arábie Dammam přes Hofuf a Abqaiq. Objednatel kladl důraz na ces-



tovní komfort a spolehlivost. „Zavedení nových vlaků do provozu otevře nové obzory pro ekonomický pohyb lidí tím, že podpoří rychlé propojení mezi městy a hlavními regiony,“ řekl saúdskoarabský ministr dopravy a logistických služeb Saleh bin Nasser Al-Jasser. Generální ředitel Stadler Rail Peter Spuhler podotkl, že SAR je jedním z nejrychleji rostoucích železničních dopravců na světě.

V roce 2022 vyhlásil dopravce výběrové řízení na dodávku vozidel. O rok později vyzval nabídku Stadleru a začala jednání o detailech smlouvy. Zástupci společnosti tvrdí, že ekonomický rozvoj regionu z něj činí jeden z nejperspektivnějších trhů i pro výrobce kolejových vozidel. Zájem Saúdu o cestování po železnici se každoročně zvyšuje. (pes)



Lokomotiva T 678.0 ve velikosti TT

Lokomotivy řady T 678.0 jsou diesellové stroje s elektrickým přenosem výkonu. Vyráběly se v ČKD v letech 1961–1964. Celkem spatřilo světlo světa pouhých 17 kusů, další dodávky ČSD zastavily ve prospěch lokomotiv řady T 679.1 sovětské výroby. Na koleje TT se tato mašina dostala díky firmě MTB, která model ve třech provedeních představila na podzim roku 2023.

Michal Bednář | Foto: autor

Jedná se o poměrně zdařilý počín, který však v některých ohledech stále dodržuje zaseté zvyklosti, i když v mnohem menší míře, než je tomu u většiny dalších modelů. Za zapůjčení děkuji Markovi Trejbalovi.

Předobraz tohoto modelu, lokomotiva T 678.0, má dva třinápravové podvozky, hnané jsou všechny nápravy. Nejvyšší povolená rychlost je 100 km/h. Určeny byly pro nákladní vozbu. V letech 1962 až 1965 byly vyrobeny také shodné lokomotivy vybavené parním generátorem pro vytápění osobních vlaků, jejichž hmotnost byla vyšší o 3 tuny, tedy 114 tun, a označeny byly jako řa-

da T 679.0. Výborně se osvědčily při postřku na sklonově náročných tratích, kde pomáhaly především strojům řady T 679.1, jež se objevovaly v čele nákladních vlaků. Tak o ní píše Wikipedie.

Vzhled a vybavení

Model je zabalen v molitanovém lůžku v kartonové krabici. Obalen je páskem igelitu a shora překryt pěnovou vložkou. Ochrana je dostatečná. Přibaleny jsou doplňky. Pod lůžkem se nachází dokumentace s pokyny pro údržbu, montáž doplňků, digitalizaci a ozvučení.

Povrchová úprava je na poměry MTB celkem dobře provedená, nicméně i zde se najdou nedostatky, byť nejsou na první pohled pouhým okem viditelné. Patří mezi ně známé pavučinky barvy, které zasahují do barvy sousední. Vidět je to na boku a rohu jedné kabiny. Nad bočními okny stanoviště je pak střecha částečně nabarvená jiným odstínem šedé. Vypadá to jako ručně štětcem opravený lak. Těžko soudit, proč to tak je. Oranžová barva na bočnici končí pod střechou moc vysoko. Nemá být zároveň s horní hranou dveří, za dveřmi má být odskok níže. Oblouk přechodu barev



- Jízdní vlastnosti
- Vysoká hmotnost
- Pohon všech dvojkolí



- Posun přechodu barev na jednom čele ke straně
- Drobné nedostatky v povrchové úpravě

na jednom čele je posunutý k jedné straně. Pod okny nepřesně navazují úzké oranžové proužky. Některá madla na čelech jsou trochu křivá, navíc bych řekl, že otvory pro ně připravené jsou zbytečně velké, neboť je kolem všech madel, i bočních, ještě dost prostoru. Naopak se zlepšily obroučky světlometů, které jsou rovnoměrně nabarvené. Popisky jsou celkem povedené, ostré a čitelné, jen někde občas chybí diakritika. Soutisk na logu ČKD je perfektní. Chybí těsnění v rohových oknech a imitace stěračů na čelních. Velmi pěkně jsou vyvedeny střešní ventilátory i boční větrací mřížky. Hvězdy na čelech jsou plastické, dosazené jako separátní díl.

Sejmutí skříň je jednoduché. Stačí odehnout bočnice a skříň z rámu vytáhnout vzhůru. Pozor na závěsky, jsou dolepené zvlášť a může dojít k jejich ulomení. Uvnitř je dosti zjednodušené stanoviště v zelené barvě, hlavní DPS s rozhraním PluX16 a čelní DPS, propojené flexibilním vedením. Pod hlavní DPS se nachází motor se setrvačnickem.

Osvětlení zajišťují dvoubarevné ledky pro poziční světla a teple bílé ledky pro reflektor a osvětlení stanoviště. V analogovém režimu se přední světla rozsvěcí při 2,7 V, zadní při 1,7 V. Posunem k lepšímu je fakt, že světla neprosvítají skrz skříň. Na čelech se nacházejí kinematiky se spráhlem MTB, fungují na prosto spolehlivě.

Model měří přes nárazníky 151,7 mm, výrobce uvádí 152 mm. Ze skutečných 18 000 mm přepočtem získáme 150 mm, lokomotiva je tedy téměř o 2 mm delší. Hmotnost činí 222 g.

Pohon a jízdní vlastnosti

Od motoru vedou kardany a přes převodovku je poháněno všech šest dvojkolí lokomotivy. Na žádném z nich nenajdeme bandáže. Převody jsou plastové, na osičkách jsou ložiska. Sběr proudu zajišťují čtyři dvojkolí, vždy první a třetí na podvozku. Přiléhají na kola ze zadu. Přihnutím sběračů lze sbírat proud i z prostředních. Jízda je plynulá, relativně tichá, jen je občas z převodů sly-

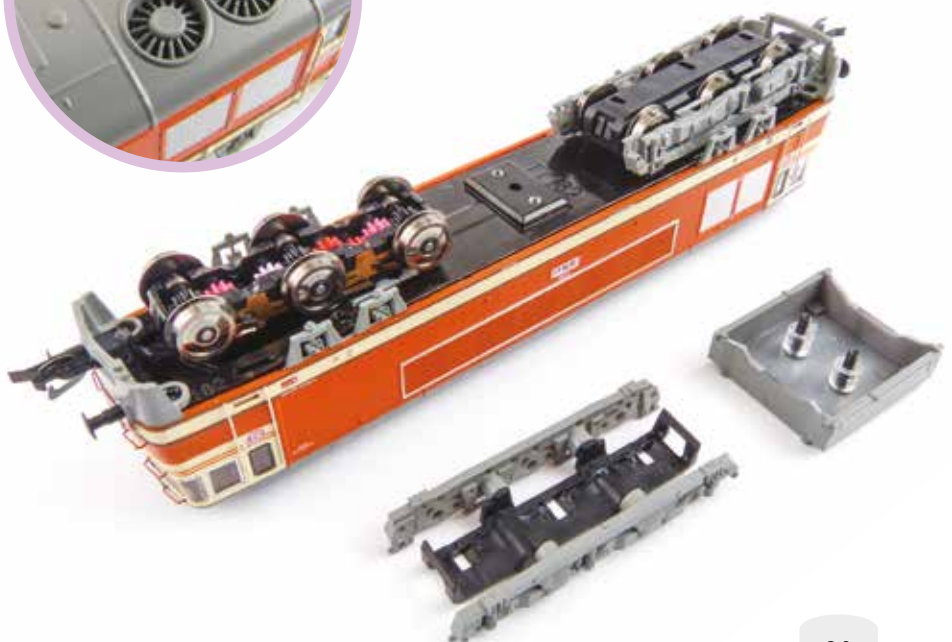
šet slabé „chroupání“, a to i po půlhodinovém zajíždění v každém směru. Jízda s desetivozovým vlakem o 30 nápravách na sklonu 42 ‰ je na hranici prokluzu, zde se již začíná projevovat absence bandáží. Na druhou stranu asi jen málokdo má na kolejišti takové stoupání.

Model bez zaváhání projíždí oblouk o poloměru 267 mm, výrobce zmiňuje 280 mm. Rozjezd nastává při napětí 1,4 V rychlostí 4,5 km/h s odběrem proudu 55 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 114 km/h, odběr proudu je 96 mA. Předloha jezdila maximální rychlostí 100 km/h, těch model dosahuje při napětí 10,3 V a odebírá 67 mA. Dojezd z maximální rychlosti při napětí 12 V je 73 mm. ◯



Hodnocení

Ačkoli by se mohlo zdát, že je v článku zmíněno dost nedostatků, hodnotím model jako velice zdařilý. Zmíněné věci jsou většinou běžným pohledem nepozorovatelné a prozradí je až detailní fotografie, což bude vadit asi jen málokomu. Po nulkové Bobině, která mne také mile překvapila, je i tento model velice pěkný a má osobní nároky na povrchovou úpravu i jízdní vlastnosti celkem splňuje. Navíc je fotogenický a s vlakem nákladních vozů např. ze stavebnic SDV nadělá opravdu hodné parády.



Švýcarská Všudybylka slaví 60 let



Swiss Express v charakteristických barvách v čele s řadou Re 4/4 II. Zřetelné je automatické spráhlo pro tyto soupravy i odlišný znak na čele.

Jedná se o nejpočetnější typ lokomotiv vyrobených pro Švýcarské spolkové dráhy SBB. Univerzální stroj Re 4/4 II našel uplatnění na všech výkonech v zemi helvétského kříže, ať šlo o předalpské dráhy na severu země, horské dráhy s dlouhými rampami na Gotthardu a Lötschbergu, o dopravu těžkých nákladních vlaků, osobních spojů, těžkých transevropských expresů nebo rychlých spojů EuroCity a InterCity. Šestice prototypů opustila výrobní závod už před 60 lety.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Wikipedia, SBB Historic

Od poloviny 50. let 20. století dodávala lokomotivka SLM ve Winterthuru švýcarským drahám moderní podvozkové lokomotivy řady Ae 6/6 s třínápravovými podvozky. Stroje s výkonem 4 300 kW dokázaly přepravit přes Gotthard těžší vlaky vyšší rychlostí než předválečné lokomotivy. Na Gotthardu převzaly všechny typy výkonů. Jejich nevýhodou však byly třínápravové podvozky, které nejsou moc šetrné k tratím s četnými oblouky, a navíc na některých úsecích s malými oblouky měly sníženou rychlost.

V předalpských oblastech se pak stále používaly starší lokomotivy z 20. a 30. let s maximální rychlostí kolem 100 km/h, navíc často s pevným rámem. Výjimku tvořilo 50 elektrických lokomotiv řady

Re 4/4 I z přelomu 40. a 50. let, které byly už moderní konstrukce s dvojicí dvounápravových podvozků a maximální rychlostí 125 km/h. Tyto stroje však byly určeny pro lehké soupravy sestavené z moderních odlehčených vozů. Měly malý výkon jen 1 900 kW a nízkou adhezní hmotnost 56 tun, tedy pouhých 14 tun na nápravu. Doprava těžších vlaků i na rovinatějších tratích severního Švýcarska tak byla na hranici jejich možností.

Zkušební švýcarští výrobci

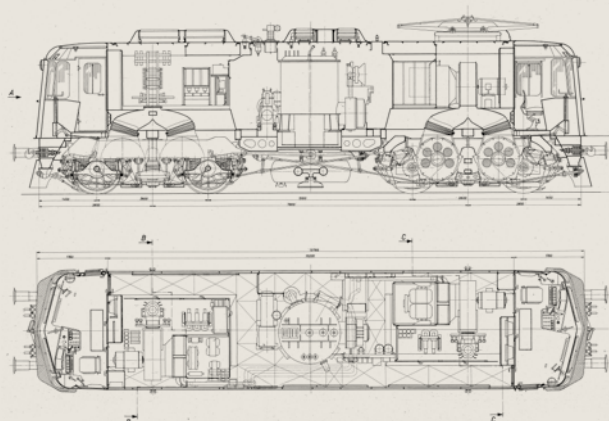
SBB proto objednaly u tradičního dodavatele SLM nové výkonné univerzální lokomotivy pro všechny druhy výkonů a tratí. Dodavatelem elektrické části byli také tradiční švýcarští dodavatelé BBC, MFO a SAAS. Ti již měli bohaté zkušenosti z vývoje moderních lokomo-

tiv pro BLS řady Ae 4/4, která je považovaná za pramáti velké rodiny moderních elektrických lokomotiv po 2. světové válce, a řad Re 4/4 I a Ae 6/6 pro SBB. Díky tomu se jim podařilo zkonstruovat velmi úspěšný typ, který byl švýcarským drahám dodáván v několika sériích od roku 1967 do roku 1985. Vyrobeno bylo dohromady 277 lokomotiv a typ Re 4/4 II se tak stal nejpočetnější řadou SBB.

Šestice prototypů opustila výrobní závod už před 60 lety, v roce 1964. Tvar skříně vycházel z osvědčené řady Ae 6/6 z 50. let, ale byl pro čtyřnápravovou lokomotivu zkrácen o zhruba 3 až 3,5 metru. Na čele nechyběl výrazný plastický znak Švýcarské konfederace. Původně byly lokomotivy dodávány v zelené barvě, ale v 80. letech od čísla 11 377 opouštěly výrobní závod už ve výrazně čer-

Technické parametry Re 4/4 II

Řada původní / nová	Re 4/4 II / 420, 421
Rok výroby	1964, 1967-1985
Uspořádání náprav	Bo' Bo'
Délka	14 800 až 15 410 mm
Hmotnost	80 až 85 tun
Maximální rychlost	140 km/h
Hodinový výkon	4 700 kW
Rozjezdová tažná síla	255 kN
Trakce	15 kV 16,7 Hz AC



vené a tuto barvu dostávaly při revizích i starší lokomotivy. Několik strojů dostalo také další odlišné nátěry, například krémovo-červený obdrželo několik lokomotiv vyčleněných pro dopravu vlaků Trans Europ Express nebo oranžový s širokým šedým pásem, ve kterém byl na čele umístěn velký plastický znak SBB místo švýcarského znaku.

Tyto lokomotivy byly vyčleněny pro dopravu ucelených vratných souprav Swiss-Express a měly i další zvláštní úpravy, například automatické spřáhlo. Swiss-Express patřil mezi prestižní vlaky SBB provozované v letech 1975 až 1982 na trase Ženeva - Lausanne - Bern - Curych - St. Gallen a byl sestaven z úplně nových jednotných vozů 3. generace. Čtrnáctivozové soupravy měly pevné řazení z vozů AD-5xA-WR-7xB a koncový vůz byl řešen jako řídicí. Byly to první plně klimatizované soupravy ve švýcarské vnitrostátní dopravě a předchůdci vlaků InterCity.

Vylepšení při výrobě i provozu

Během provozu získaly lokomotivy Re 4/4 II i další barevná schémata, například červeno-modrý nátěr s výrazným nápisem cargo a některé stroje nesly reklamní nátěry.

Dlouhá doba výroby a velký počet kusů se přirozeně projeví i na řadě různých úprav a vylepšení jednotlivých výrobních sérií. Lokomotivy se tak liší délkou přes nárazníky, která narostla od 14,8 metru u prototypů na 15,41 metru od druhé série. Lokomotivy byly dodávány také s jedním nebo se dvěma sběrači. Původně byly osazeny klasickými pantografy, od druhé série se montovaly polopantografy. Pozdější série byly z výroby osazeny celistvými koly místo kol s obručí a došlo také k náhradě původně kulatých světel hranatými.



Re 4/4 II 113/6 v listopadu 1981 v Neuhausenu s dvojicí moderních vozů EW IV



Jedna z Re 4/4 II v barvách spojů TEE jedoucí v čele mezistátního expresu řazeného z vozů DB



Už tradičně červená lokomotiva Re 4/4 II s novým UIC označením 420 255-2 v loňském létě v čele poštovního vlaku v jihošvýcarské Bellinzoně

Nápravy v podvozku a také sekundární vypružení mezi podvozkem a skříní je vnutými pružinami. Tažná síla mezi podvozky a skříní je přenášena táhly a pro snazší průjezd oblouků jsou oba podvozky příčně pružně spojeny. Řízení je poloautomatické s 32 stupni. Lokomotivy jsou vybaveny elektrickou rekuperační brzdou. Všechny stroje mají instalované vícečlenné řízení typu VST IIIId. Díky použití stejného systému řízení a vícečlenného ovládní u více typů lokomotiv SBB není

problém stroje využívat ve vícečlenném řízení včetně mladších a výkonnějších šestinápravových strojů Re 6/6.

Celá řada dalších úprav se odehrála během desítek let provozu. Dosazena byla klimatizace kabiny strojvedoucího, desítky lokomotiv byly vybaveny vlakovou částí ETCS, část strojů byla upravena pro provoz v Německu a v Rakousku instalací tamního vlakového zabezpečovače PZB/LZB a širších smykadel pantografů. Švýcarské dráhy používají smýkadla

o šířce jen 1 450 mm, zatímco u DB a ÖBB je to 1 950 mm. Třicet lokomotiv prošlo v letech 2011 až 2016 rozsáhlejší modernizací v dílnách v Bellinzoně pro provoz s nadbytečnými patrovými vozy po modernizaci první generace patrových vlaků S-Bahn Curych.

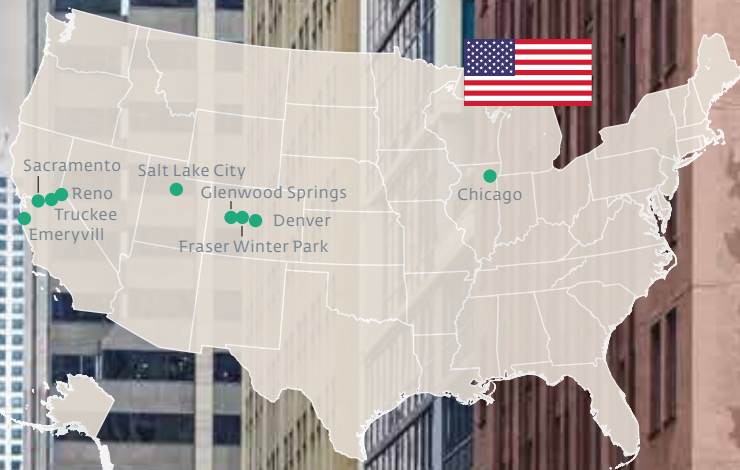
Síla pro Gotthard

V roce 1971 byla dodána také upravená varianta lokomotiv označená jako Re 4/4 III pro provoz na horské Gotthardské dráze. Tyto lokomotivy se odlišují především jiným převodem s vyšší tažnou silou pro provoz na horských rampách při stabilní rychlosti 80 km/h. Zároveň došlo ke snížení maximální rychlosti na 125 km/h. Dvojice těchto lokomotiv dokáže dopravit na staré Gotthardbahn vlak o hmotnosti 1 180 tun stabilní rychlostí 80 km/h. V tandemu s řadou Re 6/6, někdy označovanou jako fiktivní lokomotiva Re 10/10, je hmotnost takového vlaku až 1 300 tun a s postrkovou lokomotivou může dosáhnout hmotnosti vlaku až 1 600 tun.

Přestože už byla velká část lokomotiv řady Re 4/4 II vyřazena z provozu, stále si bez nich nelze představit provoz na švýcarských tratích. Během svého provozu se zapsaly do vozby všech druhů vlaků od mezistátních expresů TEE a EuroCity přes vnitrostátní InterCity a rychlíky po osobní spoje, nákladní vlaky a nakonec i manipulační výkony v železničních uzlech. Objevily se také ve službách dalších dopravců mimo skupinu SBB. ○



Další ze snímků Swiss Expressu v čele s R 4/4 II. Fotografie z nadhledu dobře ukazuje pouze jeden sběrač.



Vlakem napříč Spojenými státy

K symbolům Severní Ameriky, konkrétně USA, patří především nablýskaná luxusní auta a kamiony prohánějící se po nekonečných dálnicích. I tady však funguje železnice, a přestože se zdejší síť nemůže hustotou zdaleka rovnat evropské, ohromí svými výkony v nákladní dopravě. Na 38 procent nákladů se přepraví po železnici, zatímco v Evropě je to pouze 8 procent. Popelkou zůstávají osobní vlaky, a to zejména dálkové, které ale dokážou překvapit svým komfortem a nabízenými službami.

Jiří Mazal | Foto: autor

Spojené státy americké dodnes křižují osobní vlaky, kterými se dostanete od Atlantiku k Pacifiku, i když jejich současný počet je jen stínem slavné minulosti. Většinu cestujících přebrala letadla, část se ani při překonání několika tisíc kilometrů nevzdá svého plechového miláčka, a ti nejhudší jezdí autobusem. Dálkovou železniční dopravu zajišťuje státní společnost Amtrak, která využívá infrastrukturu četných nákladních dopravců, a osobní vlaky se tak musí doslova „proplétat“ mezi podstatně početnějšími a pomalejšími vlaky nákladními. K vlakům s nejdelší a zároveň nejzajímavější trasou patří Caliphornia Zephyr, překonávající nádhernou krajinu Skalnatých hor.

Chicago učebnicí architektury

Naše putování započneme v Chicagu, třetím největším městě USA, rozprostírajícím se na břehu Michiganského jezera. Chicago je považováno za učebnicí moderní architektury a právě tady vznikaly již koncem 19. století výškové budovy. Naleznete zde také svého času nejvyšší budovu světa, Willis Tower, s vyhlídkou v závratné výšce 412 m. Odtud spatříte všechny ostatní stavby, mezi nimiž se jako malé tužky pohybují vlaky nadzemní dráhy.

Při prohlídce města si uvědomíte, jak USA byly už v minulosti daleko před Evropou. Zatímco u nás jsme ještě stavěli budovy v historizujících slozích, zde stály mnohapatrové domy, a v době, kdy Baťa slavnostně postavil svůj zlínský mrakodrap, v Chicagu bylo z takových staveb celé město. Ostatně ani pověstné Stalinovy mrakodrapy, které najdeme nejen v Moskvě, ale i ve Varšavě či v menším měřítku v Praze, nejsou nic jiného než okopírované americké vzory vyšperkované o prvky socialistického realismu. Jen žebrák stojící před přepychovým průčelím jedné z budov držící cedulku s nápisem *I'm just hungry* (jsem jen hladový) připomíná, že rozhodně nejste v ráji.

Nádraží Chicago Union Station je opravdovým chrámem z roku 1925 a čtvrtým nejrušnějším nádražím v USA. Hlavní hala vás ohromí svým neoklasicistním stylem, dekorovanými antickými sloupy i řadou opracovaných detailů. Před odjezdem mohou cestující první třídy a lůžkových vozů strávit čas v „lounge“, luxusní čekárně, kde je v nabídce množství chlazených nápojů, čaj nebo káva a dopřát si lze i drobné občerstvení v podobě sladkostí či brambůrků. Cestující se pak mohou nechat odvézt elektrickým vozíkem přímo na nástupiště ke svému vozu.



Na snímku se nám během krátkého pobytu ve stanici Galesburg představuje patrový lůžkový vůz typu Superliner I a zavazadlový vůz.

Zdlouhavý nástup do vlaku

Nástup do soupravy je hotovým obřadem. První jdou majitelé lůžkových lístků, teprve poté jsou na řadě cestující do vozů k sezení. Jejich jízdenka přitom není na konkrétní sedadlo. Od průvodčího obdržíte lísteček, na kterém je zkratka stanice, kde vystupujete, a sednete si buď kde je libo (průvodčí pouze vymezí vůz), nebo jsem se setkal i s průvodčí, která na načmáraném schématu vozu poctivě odškrtnula jednotlivé sedačky a přidělovala určité místo. Takový způsob je pochopitelně časově náročný a nástup do vlaku trvá patřičně dlouho.

Naše souprava je složená z vagonů typu Superliner, což jsou patrové vozy celkem čtyř typů – lůžkový, jídelní, vyhlídkový a k sezení. Hned za lokomotivu nechybí

zavazadlový vůz. Vagony mají pouze jedny dveře v bočnici a výška dosahuje závratných 4,93 m, takže i horní podlaží disponuje pohodlnými lůžkovými kupé. Pro srovnání, český Ešus je vysoký včetně stažených sběračů 4,635 m. Cestující lůžkového vozu si může vybrat ze dvou typů oddílů. Roomette je maličké kupé, v němž jsou dvě postele nad sebou podélně. Přes den se dá spodní postel upravit na dvě pohodlná křesla. Chodbička je tak vedena uprostřed vagonu a oddíly jsou z obou stran. Dražší Bedroom představuje prostorné kupé se dvěma postelemi nad sebou (v denní úpravě pohodlná pohovka), s křesílkem, WC a sprchou. Cestujícím slouží vedle sprchy též čtyři WC.

Jídelní vůz má v celém horním podlaží jídelní salon a kuchyně je umístěná



Mezi mrakodrapy, nedaleko nádraží Chicago Ogilvie, právě popojíždí pět lokomotiv příměstských vlaků typu F40PH-2 a F40PH-3. Každá z nich dosahuje hmotnosti přes 120 t a výkonu 2 200 kW.



Nejvyšší budovou Chicaga je Willis Tower. Z výšky 412 m nabízí úchvatný pohled na město. →



Lůžkový oddíl typu Roomette nabízí přes den pohodlné sezení v rozkládacím křesle.



Příměstskou dopravu v okolí Denveru zajišťují elektrické jednotky od korejské Hyundai Rotem typicky amerického nerezového vzhledu.



Příměstské vlaky v okolí Chicaga používají řídicí vozy. Jsou plně průchozí a strojvedoucí sedí vlevo nahoře.

dole. Panuje tu přísný zasedací pořádek. V americké restauraci si totiž nesedíte, kam se vám zlíbí, nýbrž zákazníci vždy usazuje číšník. Menu je sice relativně skromné, ale obsahuje čerstvě připravená a chutná jídla. Na snídani si lze dopřát vaječnou omeletu, doplněnou o slaninu a další pochutiny. Oběd je na české poměry skromný, a pokud se nespokojíte se sendvičem či (jednou) plněnou bramborou, pak je nejlepší volbou výborný hamburger. Naopak opulentní je tříchodová večeře. Po předkrmu je možné si vybrat steak, lososa, kuřecí křídélka nebo špagety. Na závěr nechybí dezert.

Sproprtné vždy a všude

Pro Evropana nezvyklé je sproprtné a jeho výše. Dává se totiž prakticky všude, nejen v restauracích. I když je veškeré jídlo

v ceně jízdenky, téměř všichni strážníci zanechávají dýško. Jeden dolar by se považoval za urážku, nejčastěji na stole zůstávají pěti nebo desetidolarové bankovky. Za slušnost se považuje nechat 20 dolarů i stevardovi, zejména tehdy, požádáte-li ho o nějakou službu navíc. Jídelní vůz je i výborným místem pro „socializaci“. Američané jsou zkrátka hovorní a brzy poznáte, co je to „small talk“, kdy se s vámi běžně baví naprosto cizí lidé. Společný jídelní stůl se tak stává prostorem pro vzájemnou konverzaci, kdy se ostatní zajímají, odkud jste, kam jedete, a jak se vám v zemi líbí. Překvapením pro mě bylo, že téměř všichni, které jsem v USA potkal, znali Českou republiku. Hodně jim byla povědomá Praha, české sklo, a také auta Škoda. Nikdo z nich ovšem netušil, že jsou původem z Česka.

Podíváme se ještě do vyhlídkového vozu. V bohatě proskleném horním podlaží jsou sedadla umístěna jak podélně směrem k oknu, tak i příčně naproti sobě. V dolním podlaží se nachází bufet s nabídkou teplých a studených jídel. Vše je ohříváno v mikrovlnce, přičemž zvykem je jídlo do trouby hodit i s obalem. Třeba takový hotdog pak nevypadá příliš vábně.

Zprvu náš vlak uhání slušnou rychlostí americkým středozápadem. Přejedeme řeku Mississippi, které k moři zbývá protéct téměř napříč celými USA. Ráno se objevuje panorama Denveru, hlavního města státu Colorado. Naše vagony dobírají vodu a dvě mohutné diesellové lokomotivy naftu. Po celou dobu jízdy (3 922 km a 51 h 20 min) je neměníme. Pouze se pravidelně doplňuje palivo

CESTOPIS





Vůz typu Sightseer lounge má panoramatická okna, kterými se můžete pokochat okolní krajinou. ← Opouštíme jeden z kaňonů a řeka Colorado se rozlévá po údolí.



Vlak Caliphornia Zephyr právě zastavil ve stanici Glenwood Springs. Lokomotivám typu Genesis P42DC po celou cestu nepřestávají běžet motory o úctyhodném výkonu 3 170 kW.

do nádrže o 8 300 l, přičemž motor nikdy nepřestává běžet.

Okna našeho vlaku jsou dokonce umyta a již jsme přichystáni k odjezdu. Ale ouha, ujedeme pár metrů a stojíme. Záhy se ozve hlášení, naše lokomotiva má poruchu a je třeba ji opravit. Restartuje se systém, což má za následek výpadek napájení. Ve vozech se sice svítí neztenčenou silou, dokonce i voda teče, nefunguje však splachování. Nakonec trvá oprava dobré dvě hodiny a konečně opouštíme Denver. Svižně uháníme jen chvíli, za městem začínají kopce měnící se v mohutnou hradbu Skalnatých hor. Na stoupání 20 promile se naše rychlost snižuje až na 20 km/h. Pod námi se jako na dlani rozprostírá celý Denver a brzy následuje první z 29 tunelů. Projíždíme tunelem Moffat o úctyhodné délce 10 km, kde se zároveň nachází nejvyšší bod trati, 2 820 m n. m. Obklopují nás přitom zalesněné kopce, v Evropě v podobné výšce najdete už jen hromady kamení.

Lyžařské vleky i kaňony

Stanice, příznačně pojmenovaná Winter Park, je plná lyžařských vleků. Blízký Fraser je nejvýše položenou stanicí Amtraku, a také nejchladnější, teploty tu klesají k -46 stupňům Celsia. Přimykáme se k řece Fraser a projíždíme divukrásným stejnojmenným kaňonem. Za stanicí Granby se připojujeme k řece Colorado, která nás doprovází neuvěřitelných 320 km, což představuje nejdelší úsek stejné řeky táhnoucí se podél trati na světě. Projíždíme další kaňony, v Byers Canyon lze vidět na druhé straně rokle vysoko nad námi silnici, a dokonce i auto, které sjelo z cesty a uvízlo ve srázu! Řeka na konci kaňonu meandruje a rozlévá se do luk.

Zastavujeme ve stanici Glenwood Springs, kde máme delší přestávku a můžeme vystoupit. Nedaleko odtud se nachází světoznámé horské centrum Aspen. Cestou se křížujeme s dlouhými nákladními vlaky, trať je pouze jednokolejná. Jednou jsem zkusil takový vlak spočítat a za třemi lokomotivami následovalo 93

wagonů, pak další tři lokomotivy, cca 50 wagonů, a nakonec ještě jedna lokomotiva na postrku. Hluboko v noci zastavujeme v Salt Lake City, hlavním městě Utahu.

Ráno přijíždíme do města Reno, regionálního centra hazardu. Záhumenky podél trati lemují stany bezdomovců a nejružnější nepořádek. Dokonce zahlédnu jednu bezdomovkyni, která se napojila na elektřinu místní tovární haly a ohřívá si vodu v rychlovarné konvici. Samotné osobní nádraží je zahloubené v jakémsi betonovém korytu, na jehož koncích začínají další příbytky bezdomovců. Snad se nejedná o bývalé hráče místních kasin.

Následující stanice Truckee je již v Kalifornii a my musíme z hor postupně sjet až na úroveň hladiny moře. Divukrásná zalesněná krajina je doprovázená zasněženými vrcholky hor. U jezera Donner trať překonává převýšení pomocí podkovovitých oblouků a pitoreskní chaty u břehů jezera vůbec nenapovídají, jaká tragédie se tu odehrála v roce 1846. Tehdy tu v zimní bouři uvázlo na 87 osadníků – celé rodiny s dětmi, směřující do Kalifornie. Do února, než se objevila záchranná výprava, jich polovina zemřela hladu nebo umrzla, druhá polovina se uchýlila ke kanibalismu a většina z nich zešilela.

Řada cestujících si vystupuje v Sacramentu a poslední úsek se odehrává podél zálivů s několika velkolepými mosty. Končíme v Emeryvillu, na druhé straně Sanfranciského zálivu. Dále do San Francisca koleje z toho směru nevedou, proto přestupujeme do autobusu Amtraku, který mě zaveze přímo do centra. Čeká mě San Francisco – město se svými ikonickými tramvajemi poháněnými lanem, mostem Golden Gate a početnou čínskou komunitou, což už je však jiný příběh. ○



Další snímky z reportáže

Napsali o nás...

České dráhy ženou k soudu firmy, jež pro ně vyrábějí vlaky

Na železnici se rozjel spor s možným mezinárodním přesahem. České dráhy dostávají od výrobců vlaky i s více než ročním zpožděním. Koncem roku proto zažalovaly dva své velké dodavatele – společnosti Škoda Group a Siemens – a s nejvyšší pravděpodobností brzy učiní totéž i v případě třetího z největších, polského výrobce Pesa. Požadují výplatu sankcí v hodnotě přibližně šest set milionů korun. Kvůli opožděným dodávkám přitom samy čelí pokutám od svých zákazníků, zejména krajů. Podle ředitele ČD jen loni takto zaplatily desítky milionů a do budoucna by mohlo jít o nižší stamiliony. „Na konci roku 2023 jsme podali žaloby na úhradu smluvních pokut od Škoda Group, v jednom případě je účastníkem také Siemens,” řekl generální ředitel ČD Michal Krapinec. „Požadujeme maximum, tedy deset procent z každé zakázky,” doplnil. **EL15. 2. 2024**



ČD Cargo koupí další lokomotivy od ČD, o pořízení řady 380 bude jasno letos

Největší tuzemský nákladní železniční dopravce ČD Cargo se chystá pořízovat další elektrické lokomotivy od svého majitele. Od Českých drah postupně pořídí dalších zhruba 40 lokomotiv řad 162, 163 a 242. Řekl to předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. V případě řady 162 má jít celkem o převzetí dalších 12 kusů, u lokomotiv 163 celkem 20 kusů. Počet lokomotiv 242 by se v ČD Cargo měl rozšířit o dalších 8 až 13 kusů, část bude zřejmě i na náhradní díly. Termín převzetí všech lokomotiv je do roku 2027, letos to zatím vypadá na 12 kusů, konkrétně šest lokomotiv řady 163 a šest lokomotiv 242. „Jde o lokomotivy, které ztrácejí uplatnění v osobní dopravě především kvůli své maximální rychlosti a náš akcionář je s modernizací svého vozidlového parku postupně vyřazuje. V pomalejší nákladní dopravě konstrukční rychlost není překážkou a jejich zařazením do naší flotily postupně nahradíme nejstarší stroje,” řekl Tóth. S přebíráním lokomotiv po Českých drahách začal dopravce už loni. České dráhy tyto stroje vyřazují díky pořízování nových interoperabilních lokomotiv Siemens Vectron a jednotek pro osobní dopravu. **Zdopravy.cz 20. 2. 2024**

ČD loni o třetinu stouply výdaje za odškodnění kvůli zpoždění

České dráhy loni cestujícím kvůli zpoždění zaplatily téměř 7,6 milionu korun, meziročně o 31 procent více. K růstu částky podle mluvčího ČD vedl například vyšší počet cestujících, podpořilo ho i zavedení automatického vyplácení odškodnění bez nutnosti žádosti. Téměř 2,8 milionu korun vyplatil dopravce za zpoždění ve vnitrostátní dopravě, 4,8 milionu v mezistátní dopravě. Podle nařízení EU o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě mají cestující nárok na odškodné při zpoždění vlaku. Při zpoždění 60 a více minut je výše odškodného 25 procent z ceny jízdenky, při větším než dvouhodinovém zpoždění je to 50 procent. Výjimkou je zpoždění způsobené vyšší mocí, tedy vlivem počasí nebo nehodou. Odškodné se nevyplácí ani v případech, pokud cestující koupil jízdenku v době, kdy byl spoj už zpožděný. **ČTK 10. 2. 2024**

Strojvedoucí u RegioFoxů překvapila řídicí páka vlevo i úzký výhled

Šestnáct RegioFoxů najde domov na nádraží v Havlíčkově Brodě. Motorové vlaky polského výrobce Pesa Bydgoszcz nahradí starší vozidla. Od poloviny ledna se v Brodě na nové soupravy školí strojvedoucí. Už v předstihu na havlíčkovském nádraží začalo proškolení strojvedoucích na nový typ souprav. První lekce běží od poloviny ledna. Strojvedoucí z Jihlavy Ondřej Němec si nemohl nevsimnout jedné zásadní změny. „Jsme z ostatních souprav zvyklí hlavní páku ovládat pravou rukou. Tady je na levou ruku,” přiblížil. Některým se nelíbí úzké uličky u dveří a mezi sedadly. V RegioSpiderech i RegioPanterech jsou širší. Další strojvedoucí zaskočil úzký výhled z kabiny. Z ní jsou vidět prakticky jen koleje několik metrů před soupravou. Rovněž nechápali posazení místa strojvedoucího na pravou stranu kabiny, nikoliv doprostřed. **iDNES.cz 31. 1. 2024**

Spojení každých 15 minut. Nové RegioPantery zkrátí interval do Lysé

Celkem 22 nových jednotek RegioPanter nasadí ČD do systému PID od letošní prosincové změny jízdních řádů. Přinesou i výrazné zlepšení nabídky spojení tam, kde jezdit nebudou. Část z nich vyjede na spěšných vlcích z Prahy do Kolína a Kutné Hory a také na linku S4 z Prahy do Kralup nad Vltavou a Ústí nad Labem. Zde se počítá s dělením souprav. Dvojitě budou jezdit pantery mezi Prahou a Kralupy. Do Ústí, kam jezdí mnohem méně cestujících, by pokračovala už jen jedna. Jednotky 471 CityElefant, které se z této linky uvolní, posílí provoz na lince z Prahy do Lysé nad Labem a do Nymburka a Kolína. Od prosince by se tak měl zkrátit interval na trase Praha – Lysá ve špičce na 15 minut. Každých 30 minut by jel osobní vlak Praha – Lysá – Milovice, jednou za hodinu Praha – Lysá a také Praha – Lysá – Nymburk – Kolín. **Zdopravy.cz 15. 2. 2024**

Železničář

Vydavatel: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **Šéfredaktor:** Petr Slonek | **Vedoucí oddělení:** Petr Horálek
Grafická úprava: Michal Málek | **Produkce:** Sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nář. 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., Tiskárna Olomouc, tiskarna@cd.cz
Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002



Česká republika – novinka **hotel Malý pivovar Klášter**

Hotel je součástí známého pivovaru, jeho okolí je ideální pro letní turistiku, v kraji je mnoho zámků, hradů a skalních měst.

Nabízí mnoho balíčků se snídaní nebo polopenzí, wellness procedury a romantické večere při svíčkách, cena od 5 200 Kč před dotací.

Podrobné info v ČD Travel, pí Handrejchová, tel.: 723 811 984



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
**STROJVEDOUČÍ
VLAKVEDOUČÍ
VEDOUČÍ POSUNU
POSUNOVAČE
ELEKTROMECHANIKY
MECHANIKY
ZÁMEČNÍKY**

**Zaměstnání
s nejlepšími
vyhlídkami**

**Dejte se na dráhu, která
dává smysl.**

Pracujte pro největšího českého
železničního dopravce.

NABÍZÍME:

- 5 týdnů dovolené
- zkrácenou pracovní dobu bez snížení mzdy
- příspěvky na stravování, dovolenou a tábory pro děti
- příspěvek na penzijní připojištění
- levnější cestování pro vás a vaši rodinu
- MultiSport kartu
- řadu příplatků nad rámec zákoníku práce

POŽADUJEME:

- odpovídající vzdělání dle pracovní pozice
- velmi dobrý zdravotní stav



www.cd.cz/kariera



po celý rok

Vydejte se po kolejích k mytické české hoře

Co Mohamedu Mekka, to Čechovi Říp. Tak zní nápis na Boumově chatě na Řípu. Každý našinec by měl alespoň jednou za život na tuto pámatnou horu vystoupat a rozhlédnout se po kraji, jak to kdysi udělal podle pověsti praotec Čech. Nejkratší cestu od vlaku nabízí trasa červené turistické značky od zastávky Ctiněves (2,5 km). Kromě turistické chaty najdete na vrcholu tohoto českého Olympu i rotundu sv. Vojtěcha a sv. Jiří, jednu z našich nejstarších památek. Rozhlédnout se můžete z několika vyhlídkových míst: po cestě na vrchol narazíte na jižní Pražskou vyhlídku, dál po červené a modré dojdete z vrcholu k východní Mělnické vyhlídce a pěšinou od rotundy se dostanete také k severní Roudnické vyhlídce. Nedaleko ní se nachází místo původu základního kamene pražského Národního divadla. Ten byl slavnostně položen 16. května roku 1868. Měl být jediný, ale nakonec byly do základů Zlaté kapličky umístěny kameny i z dalších míst spojených s naší historií. Z Řípu se nemusíte vracet stejnou cestou. Po modré se můžete vydat k vlakové zastávce Mnetěš (3 km), žlutá značka vás dovede na vlak do Vražkova (4 km) a červená zase do Roudnice nad Labem (6 km).

Nejbližší železniční stanice: Ctiněves



23. března 2024

Do Tábora na jarmark

V sobotu 23. března si zajedte do Tábora. Na Žižkově náměstí najdete velikonoční jarmark a těšit se můžete i na pestrý doprovodný program. Po hlavním tábořském rynku se projdou obří koledníci s pomlázkou, nebude chybět zvířecí dvorek, dětská dílnička nebo kolotoč na kliku. O zábavu se postará malý lidový soubor Plzeňský mls a folklórní soubor Benešáček. Kromě lidových písní a tanečnicků v krojích vás čeká také pouliční představení divadla Kvelb. Ani letos nebude chybět na hlavním tábořském rynku zvířecí dvorek. Děti se mohou těšit na kreativní dílničku či kolotoč na kliku.

Nejbližší železniční stanice:
Tábor



Do 14. dubna 2024

V Praze objevíte největší ledové království

Nenechte si ujít výstavu ledových soch Ice Magic, která se koná v pražských Riegrových sadech. Více než 180 tun ledu se proměnilo v sedmdesát úchvatných soch, z nichž každá představuje oblíbenou pohádkovou postavu. Na výstavě se setkáte s včelkou Májou, Krtečkem nebo s devatenáctitunovým mamutem Mannym z filmu Doba ledová. Magický svět z čirého a barevného ledu vznikl pod vedením uměleckých řezbářů Adama Bakoše ze Slovenska a Čecha Jana Padoura. Každá ledová socha je mistrovským dílem, vytesaným s neuvěřitelným citem pro detail.

Nejbližší železniční stanice:
Praha hl. n.



Do 31. března 2024

Brno hostí výstavu historických motocyklů Ariel

Nahlédněte do minulosti motocyklového průmyslu díky výstavě historických motocyklů Ariel v Technickém Muzeu Brno. Výjimečná expozice představí na rozloze 600 m² anglického výrobce motocyklů, jenž začal výrobu v roce 1898. K vidění je 44 vzácných motocyklů této značky včetně jednoho z nejstarších dochovaných motocyklů značky Ariel v tuzemsku – ARIEL 700 SV model 5-6 HP z roku 1916. Expozice nabízí i řadu dalších retro motorových klenotů. Kromě samotných strojů uvidíte originální dobové cedule, vložky, motory a fotografie.

Nejbližší železniční stanice:
Brno-Královo Pole

