

Železničář

2. DUBNA 2020 | ROČNÍK 27 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



- 7–9 **Rozhovor**
S generálním ředitelem Českých drah Václavem Nebeským
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**
Jak se na tuzemskou železnici dostala rychlost 160 km/h?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Tváře VUZ: Tomáš Vychodil
- 22–23 **Provoz a technika**
Co dělat, když v tunelu začne hořet?
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Ján Novák z Košic vyrábí modely lokomotiv z kovového odpadu.
- 27 **Zahraničí**
Výstavba vysokorychlostního spojení mezi Prahou a Drážďany získává obrysy.
- 28–29 **Recenze**
Test parní lokomotivy 537.0 v provedení ČSD ve velikosti TT od firmy Kuehn
- 30–32 **Historie**
Od výroby dvoudílných lokomotiv původní řady E 479.1 uplynulo už 40 let
- 33–37 **Cestopis**
Banská Štiavnica je město s bohatou historií usazené v krásné krajině.

Soutěž o 3 trička

Správná odpověď na soutěžní otázku z minulého čísla, kdy přesně byl zahájen provoz první lanové dráhy na vrchol Černé hory, byla 31. 10. 1928. Tři slušivá trička od společnosti SkiResort ČERNÁ HORA - PEC získávají:

Lenka Zelenková z Prahy
Kamil Beneš z Kralic na Hané
Pavel Hobza z Třebíče



TITULNÍ FOTO

Autor: Josef Holek

Zrození (Regio)Pantera ve výrobní hale plzeňské Škody Transportation

Foto: Kalendář Českých drah 2020 – Lucie Vysloužilová



Pánové! Počkáme? dispečeri

Běžný cestující je sice neuvidí, ale jejich rozhodování pocítí pokaždé, když nejde všechno podle plánu. O tom, jestli počká přípojný spoj v případě zpoždění nebo ujede, rozhodují právě dispečeri. Ovlivňují tak osudy ne zrovna malého počtu lidí, a snaží se tak činit podle svého nejlepšího vědomí a svědomí s co nejmenším dopadem na ostatní provoz. Asi tak jako vojevůdci při plánování velkých bitev, čímž byl definován námět dubnového obrazu. Všichni, kdož v něm vystupují, jsou skuteční dispečeré ČD. A všichni se sešli jedné letní noci na pražském dispečinku, kde tento obraz vznikl. Chtěli jsme totiž co nejautentičtější prostředí, ale zároveň jsme nechtěli rušit kolegy, kteří byli ve službě, naším focením, proto jsme požádali o nejvhodnější časovou polohu, kdy by mohl snímek vzniknout. „Přijďte ve dvě ráno,“ řekl nám šéfdispečer. A tak jsme přišli. Za tuhle fotku patří velký dík nejen brněnským a pražským dispečerům (a paní dispečerce), kteří tuto naši výzvu přijali, ale i těm, kteří byli onu noc na dispečinku a měli s námi trpělivost. Jejich práce je opravdu jako nekonečné plánování bitvy. A ta většinou skončí vítězně.

**Jiří Jeřeta**

ředitel odboru regionální
dopravy pověřený řízením
úseku náměstka GR pro obchod

Vážení čtenáři,

nejen Česká republika, ale i česká železnice prochází aktuálně velmi těžkým obdobím své novodobé historie. Uzavření škol, omezení volného pohybu osob, dočasné pozastavení výroby velkých podniků a další obdobná opatření a jejich důsledky vedoucí k minimalizaci šíření nákazy COVID-19 sráží poptávku po cestování veřejnou hromadnou dopravou na historická minima. Denní počty cestujících se pohybují na zhruba 10–15 % obvyklého stavu a řada vlaků i autobusů tak jezdí téměř bez cestujících.

Naší společnou prioritou je nabídnout cestujícím na všech linkách provozovaných ČD dostatečné množství spojů a kapacitu vlaků pro zajištění základních potřeb státu a regionů, tedy primárně zajistit cesty do práce, k lékařům či na úřady. Vlaky na dálkových linkách tak zůstávají v provozu alespoň v základním rychlíkovém segmentu s intervalem 120 minut a vlaky v regionální dopravě dále jezdí primárně v pracovních dnech v ranních, odpoledních a večerních časech před a po konci obvyklých začátků a konců pracovních dob.

Toho všeho se v redukováném jízdním řádu daří dosáhnout nejen díky věcné spolupráci s objednateli, ale také díky významnému nasazení vás, našich provozních i řídicích zaměstnanců na vlcích i ve stanicích, ale i díky ohleduplnosti našich cestujících. Vám všem patří velké díky za příkladný a odpovědný přístup k zajištění naší služby v této nelehké době.

Život u ČD však aktuálně neběží jen ve znamení nouzového stavu a z toho plynoucí operativy či redukce naší nabídky. Trvale a intenzivně pracujeme na zlepšení našich služeb, a to i díky nové myčce v Bohumíně. Stavbu nové celoroční myčky připravujeme také v Plzni, a to společně s výstavbou velké údržbové haly pro jednotky RegioPanter, RegioShark a další vozidla ČD, která se v Plzni udržují nebo v budoucnu udržovat budou.

K novým vozidlům ČD, jejichž výroba již aktuálně probíhá, patří aktuálně především nové dvouvozové RegioPantery pro společnou plzeňsko-karlovarskou linku P1 Západ (4 ks) a pro novou plzeňskou linku P2 Beroun – Plzeň – Klatovy (11 ks). Kromě těchto elektrických jednotek jsou ve výrobě i zcela nové vozy pro dálkovou potřebu (50 ks pro linku Praha – Cheb přes Plzeň i Ústí n. Labem).

Nejen o výše uvedeném, ale také o dalších novinkách v oblasti dalšího zlepšování podmínek zaměstnanců a služeb pro cestující se dočtete na stránkách tohoto vydání Železničáře. Přeji klidné a ničím nerušené čtení.



JIŘÍ MRHAČ
regionální dispečer
Brno

U ČD jsem od roku 2004. Koleje mám v krvi, v rodině jsem zástupcem třetí generace železničářů. Lákala mne profese strojvedoucího, ale záhy jsem se zamiloval do práce výpravčích. Dopravu jsem řídil v několika jihomoravských stanicích. V roce 2008 jsem se přihlásil do výběrového řízení na regionálního dispečera v Brně a tuto pozici zastávám dodnes. Baví mne nutnost rychlého a správného rozhodnutí. V naší práci není prostor pro „možná“ či „snad“. I po letech jsem velmi spokojený a neměnil bych. Má role v kalendáři je úsměvná, protože ve skutečnosti jsem spíše pacifista.

Myčka v Bohumíně se chlubí nejmodernější technologií

Oblastní centrum údržby Východ ČD uvedlo během ledna postupně do trvalého provozu na pracovišti technicko-hygienické údržby v Bohumíně kompletně zrekonstruovanou myčku železničních vozidel. Ta patří mezi nejmodernější svého druhu u Českých drah. Myčka se španělskou technologií umožňuje díky speciálnímu počítačovému programu jednak průjezdné mytí, kdy mycí portály stojí na místě a vlak je protažen pomocí diesellové lokomotivy přes mycí kartáče či úplný mycí program, kdy je souprava přistavena do haly a je očištěna kompletně včetně čel vozidel za pomoci nastaveného programu podle obrysu umývaného vozidla. Nová technologie a nerezové mycí rámy vystřídaly původní technologii, která pocházela z roku 2004 a byla již zcela na hranici své životnosti. Během kompletní rekonstrukce byly ve dvě stě metrů dlouhé hale vyměněny pojezdové kolejnice, mycí rámy, čistírna odpadních vod, dávkování mycích prostředků včetně vybudování nové úpravy vody.



ČD vyvinuly aplikaci pro zaměstnance

Vývojáři Českých drah představili novou aplikaci ČD Revizor. Impulzem byla podmínka ve smlouvě mezi Jihomoravským krajem a ČD, z níž vyplynula povinnost umožnit kontrolu jízdních dokladů v celém rozsahu výkonů kontrolním orgánům objednatele. Navíc existovala potřeba aplikace, kterou by byla umožněna kontrola jízdenek jiným zařízením, než je přenosná osobní pokladna, kterou používají k odbavení a kontrole jízdenek průvodčí. POPky, jak se přenosným pokladnám říká, jsou totiž poměrně drahé a není možné jimi vybavit kontrolory například na jednorázových či nostalgických jízdách nebo řidiče autobusů při náhradní dopravě. Byť je aplikace v tuto chvíli určena především pracovníkům přepravní kontroly IDS JMK, umožňuje kontrolu všech jízdních dokladů vystavených podle tarifu TR 10 v papírové podobě nebo nahrané na In Kartě ČD a kontrolu mezinárodních jízdních dokladů a dokladů vystavených podle tarifu IDS JMK zakoupených v e-shopu ČD.



Koronavir omezil vlaky v ČR

Epidemie koronaviru zasáhla na začátku března i ČR a výrazně ovlivnila provoz na železnici. Na základě preventivních kroků vlády proti šíření nemoci COVID-19 je až do odvolání zastavena veškerá mezistátní osobní doprava mezi Českem a Německem, Rakouskem, Slovenskem a Polskem. Od 17. března byly také dočasně zrušeny vnitrostátní vlaky SC Pendolino v úseku Praha – Ostrava / Český Těšín a s ohledem na nižší zájem cestujících se během března přistoupilo i k redukci dálkových spojů objednávaných státem zhruba o 40%. Vlaky rovněž až do 30. března kvůli kompletní karanténě neobsluhovaly stanice a zastávky v Litovli, Července a Uničově. Omezeny byly také regionální linky téměř ve většině krajů ČR, přepočteno na vlakokilometry zhruba o pětinu. Vlakový personál až do odvolání neprodává jízdní doklady. Cestující si je mohou pořídit prostřednictvím on-line prodejních kanálů (e-shopu a aplikace Můj vlak) nebo u pokladních přepážek. U nich jsou preferovány bezhotovostní platby.



Text: Josef Holek, Martin Harák, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Pexels.com



ČD Muzeum se chlubí novým exponátem

ČD Muzeum v Lužné zprovoznilo další zajímavý exponát. Do svých sbírek získalo staré vjezdové návěstidlo ze stanice Kamenné Žehrovice (v minulosti stálo ve směru od Kladna). Signalizovat bude otevření muzea a návštěvi se budou během dne měnit. V 8 hodin ráno zčervená, v 9:00 se sne žlutá, v 9:30 zelená (+ návštěvní r 30/40/60/80/T), v 16:00 přejde opět na žlutou, v 17 hodin na červenou a v 18 hodin zhasne zcela. V muzeu navíc letos plánují rekonstrukci kolejiště v okolí točny s cílem zvýšení kapacity pro vystavené exponáty, úpravu modelového kolejiště, vystavení parní lokomotivy 433.002 v expozice a řadu dalšího. Otevření areálu je však z důvodu pandemie koronaviru COVID-19 odloženo na neurčito.



Pardubice čeká velká rekonstrukce



Rekonstrukce na jednom z největších českých železničních uzlů, pardubickém hlavním nádraží, začne už letos v srpnu. Modernizací projde jak komplex nádražních budov, včetně haly pro cestující, hotelové budovy a některých dosud nevyužívaných prostor, tak i samotné kolejiště. Na nádraží stavbaři vybudují zcela nové, páté ostrovní nástupiště, ke kterému budou prodlouženy oba stávající podchody. Proměnou projdou i zbývající čtyři perony a odzvonit má i nepohodlnému přístupu k vlakům, a proto se počítá s pohyblivými eskalátory. Imobilní cestující mohou sice již dnes používat speciální výtah, ten se ale nově přesune do příjezdového podchodu, kde bude lépe dosažitelný. Letos stavbaři počítají s přípravnými pracemi, jako jsou například demolice či dočasné přeložky zabezpečovacích kabelů, příští rok bude rekonstrukce uzlu pokračovat stavbou nového mostu přes ulici 17. listopadu a začne se opravovat první a druhé nástupiště. V roce 2022 se opraví ještě třetí a čtvrtý peron a vybudováno bude nové nástupiště č. 5.



Slovensko získá nové vozy

ZSSK vypsal koncem února dvě veřejné soutěže na nejen modernizované, ale i nové vozy pro osobní dopravu, určené prioritně pro východ země. Financování je zajištěno z EU a slovenský dopravce bude muset provozovat tyto vagony minimálně prvních pět let na předem určených regionálních spojkách. Sedmnáct zcela nových a pětatřicet modernizovaných vozů nahradí nejstarší vozy na hranici životnosti. Vozidla by se mohla objevit na silně vytížených tratích z Košic do Popradu či Prešova a Lipan, popřípadě Humenného. ZSSK předpokládá, že flotila padesátky nových či modernizovaných vozů by měla být dodána v letech 2021 až 2023. Všechny vozy s max. rychlostí až 160 km/h budou klimatizované a vybavené vakuovými toaletami či wi-fi.



ČD vypravily repatriační vlak pro Ukrajince

České dráhy vypravily speciální repatriační vlak pro ukrajinské občany, kteří kvůli zákazu cestování do zahraničí uvízli v České republice. Přistoupily k tomu po vzájemné dohodě ukrajinských, polských a českých orgánů, respektive ambasád v jednotlivých zemích a s kooperujícími zahraničními dopravci (PKP Intercity a Ukrajinské železnice). Vlak sestavený ze čtrnácti vozů PKP IC a ČD s kapacitou 900 míst odjel z pražského hlavního nádraží ve čtvrtek 19. března. Nastoupit šlo pouze na základě předchozího potvrzení velvyslanectvím. Cílovou destinací byla polská Přemyšl, město v polsko-ukrajinském pohraničí. Na speciál navázal přípoj na Ukrajinu. Po výstupu cestujících a dezinfekci vozů se prázdná souprava vrátila zpět do ČR.

ČD Muzeum opraví dvě parní lokomotivy

Centrum historických vozidel Českých drah (CHV) chce opravit parní lokomotivy 423.009 a 525.101 z Olomouce a Veselí nad Moravou. Spolu se strojem 433.002, který je v majetku Národního technického muzea, byly nedávno převezeny do ČD Muzea v Lužné u Rakovníka. Zatímco u prvních jmenovaných se předpokládá uvedení do provozního stavu, lokomotiva 433.002 s propadlou technickou způsobilostí kotle se do provozu jen tak nepodívá. Na opravu za šest milionů korun totiž nejsou peníze, nicméně se stane součástí expozice lokomotiv v ČD Muzeu. Podle ředitele CHV Miloslava Kothery lokomotivu 525.101/EP 1000 čeká vyhodnocení technického stavu a oprava regulátoru, případně i netěsných trubek. Pokud opravu nepůjde provést, nebo bude finančně náročná, stroj rovněž zamíří do expozice ČD Muzea. Do stroje 423.009 se pracovníci CHV pustí v případě, že budou mít v muzeu volné kapacity. V tomto roce jsou prioritou opravy lokomotiv 464.008 a 365.024.

ČD pozvaly své dodavatele

Zhruba stovka zástupců firem spolupracujících s Českými drahami v oblasti opravářství přijela na historicky první Den dodavatelů. Cílem akce, která se konala na generálním ředitelství, bylo nastartovat komunikaci, ve které se dopravce stane pro firmy srozumitelnější. ČD totiž mají řadu potřeb a požadavků, které se ne vždycky daří dát do souladu s tím, jaké mají dodavatelé možnosti a nástroje. Kromě toho se řešila i unijní legislativa vázaná na údržbu železničních kolejových vozidel, moderní trendy anebo plánované soutěže. V debatě se objevily nejen požadavky objednatelů na vozidla provozovaná v závazku veřejné služby, ale i téma periodických oprav vozidel ve střednědobém horizontu. Kromě delegátů z České republiky přijeli i jejich kolegové ze Slovenska či Rakouska. Vedení ČD se shodlo, že na obdobné bázi by chtěli se zástupci dotčených firem hovořit alespoň jednou za rok.

Týnec nad Sázavou získal nový terminál

Moderní terminál veřejné dopravy integrující služby železnice a autobusové linkové dopravy byl na konci února slavnostně otevřen ve středočeském Týnci nad Sázavou. Nechybí v něm ani nová pokladna Českých drah s moderním zázemím pro zaměstnance. Pokladní mají k dispozici kuchyňku, nový nábytek, služební WC a pracovní pohodě přispěje i podlahové vytápění. Cestující mohou využívat novou čekárnu s toaletami. O odjezdech vlaků a autobusů pak informují integrované světelné tabule. Vlaky přijíždějí k moderním bezbariérovým nástupišťům a autobusy mají čtyři nová stanoviště vybavená skleněnými přístřešky. Novinkou jsou i uzamykatelné boxy pro kola. Starosta města Martin Kadrnožka řekl, že občanům se terminál velmi zalíbí. Kromě toho připomněl, že Posázavský pacifik, tedy trať, na které stanice leží, letos slaví 120 let.

Nákladové nádraží Žižkov se kompletně promění

V salonku pražského hlavního nádraží bylo podepsáno Memorandum o vzájemné spolupráci s cílem konverze Nákladového nádraží Praha-Žižkov. Umožní koordinaci plánů pro budoucí revitalizaci celého prostoru včetně vytvoření jedinečné rezidenční zástavby, školy či nového sídla Národního filmového archivu. Dopravní spojení tohoto nového kulturně-vzdělávacího a společenského centra Žižkova v budoucnu obsluží nová tramvajová trať. Memorandum stvrdili podpisy ministr kultury Lubomír Zaorálek, pražský primátor Zdeněk Hřib, starosta Prahy 3 Jiří Ptáček, generální ředitel Národního filmového archivu Michal Bregant, za Sekyra Group předseda představenstva Luděk Sekyra a místopředseda představenstva Leoš Anderle. Za České dráhy pak předseda představenstva Václav Nebeský a člen představenstva Petr Pavelec a za Žižkov Station Development předseda představenstva Leoš Anderle a místopředseda představenstva Petr Král.



Museli jsme věci řešit operativně

České dráhy musely podobně jako celá země v souvislosti s pandemií koronaviru uplynulý měsíc čelit zcela nové situaci. Společnost řešila akutní nedostatek ochranných pomůcek pro své zaměstnance, dezinfekci vozů i omezování regionálních a dálkových spojů. Mezinárodní vlaky byly zrušeny zcela. Jak se s tím vším firma vypořádala, prozradil předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský.

Radek Joklík | Foto: archiv ČD

Pane předsedo, podobnou situaci nikdo nepamatuje, byly na to ČD připravené?

Musím říct, že nás to zaskočilo stejně jako celou Evropu. Přišlo to prakticky ze dne na den a museli jsme věci řešit operativně. Okamžitě jsme mohli začít s důslednou dezinfekcí vozů, využili jsme i nejnovější technologie jako ionizaci, zavedli jsme čištění vlaků a doplňování hygienických potřeb v průběhu cesty.

Nicméně roušky a jiné ochranné pomůcky jsme neměli.

Ze začátku ne. Máme téměř 15 tisíc zaměstnanců a roušek bylo ve skladu pár. Navíc jedna rouška pro průvodčího nebo

pokladníka na den nestačí. Když se koronavirus objevil v Čechách, neměl dostatečné zásoby těchto pomůcek vůbec nikdo, dokonce ani zdravotníci. Bohužel nelze být vždy předem připraven na každou situaci. Okamžitě jsme ale začali s jejich nákupem.

Takže sehnat roušky nebo respirátory bylo těžké...

To rozhodně. Respirátory FFP3 jsme například vůbec nakoupit nesměli. Ty jsou jen pro zdravotníky. A o roušky se strnul boj. V jeden okamžik je sháněl doslova celý kontinent, a to navíc primárně pro složky IZS. Podobné to bylo s dezinfekcí. Státy zakázaly vývoz těchto věcí a převis poptávky vyhnal ceny i deseti-

násobně nahoru. Každý chce zálohy předem. Do toho se vyrojila celá řada překupníků. Musím říct, že situace byla dost nepřehledná, dodávky roušek nám přicházely pozdě a třeba i v menším počtu, než jsme objednali. Jak to pak chcete vysvětlit našim zaměstnancům, kteří na ně čekají?! Naštěstí jsme nikdy nespoleháli jen na jeden zdroj.

Podařilo se je tedy nakonec koupit a v dostatečném množství?

Aktuálně máme zásobu jednorázových i šitých látkových roušek. Většinu jsme si zajistili sami. Navíc si je i šijeme. Roušky vyrábějí lidé ze ZAP, provozní zaměstnanci OCŮ a OCP, rodiny našich zaměstnanců a látky na šití jsme nakoupi-

li i čalouníkům z dep. Zapojili se také lidé z generálního ředitelství, třeba odbor komunikace, kde vznikají stovky skládaných roušek pro lidi v provozu.

Ti jsou v první linii, co pro ně lze udělat, aby byli maximálně chráněni?

V první řadě jsme snížili počet pokladníků tak, abychom zachovali prodej jízdenek ve stanicích, ale aby všichni byli odděleni od zákazníků sklem. Ve vlacích jsme zavedli pouze vizuální kontrolu jízdních dokladů a taky jsme prosadili to, že zastavíme doplňkový prodej jízdenek personálem ve vlacích. Teď je vybavujeme rouškami, dezinfekčními prostředky a vitamíny pro posílení imunity.

Jak to aktuálně vypadá s počtem nakažených mezi našimi zaměstnanci?

S ohledem k počtu našich lidí nejsou čísla dramatická. V karanténě máme asi 170 zaměstnanců a nemoc byla potvrzena zatím u sedmi.

Postupně dochází k redukci dopravy, co bude se zaměstnanci?

Ti, pro které aktuálně není práce, jsou doma takzvaně na překážkách. Těch je asi 1 300. Další 1 300 pracuje z domova přes maily a telefony, někteří si vybírají zbytek staré dovolené a taky máme asi 250 lidí, kteří se doma starají o děti, protože nechodí do školy.

Hrozí, že byste přistoupili k propouštění? I to mnohé zaměstnance v této situaci napadne.

Provozní zaměstnance propouštět nechceme. Věřím, že se situace po odeznění epidemie zase ustálí a vše se vrátí do starých kolejí. Železnice je nezbytná pro ekonomiku, a to jak osobní, tak nákladní doprava. Myslím, že se zaměstnanci nemusejí bát. I když je v tuto chvíli situace těžká pro ně i pro samotné České dráhy, je potřeba tuto zkoušku vnímat také jako příležitost něco změnit, začít věci dělat jinak, třeba efektivněji. Já opravdu věřím, že to ustojíme a že to pro nás v určitém směru bude i důležitý impuls.

Jaké budou ztráty?

My se teď hlavně staráme o to, abychom zvládli zajistit provoz, ochránili zdraví našich lidí i zákazníků. Ale samozřejmě že průběžně řešíme i otázku ztrát. Ve vlacích nám jezdí tak desetina cestujících oproti normálnímu stavu. Naše dceřiná společnost Cargo pro změnu řeší výpadek přeprav pro automobilový průmysl a přeprav kontejnerů z přístavů. Ve Skupině ČD naší velikosti mluvíme o miliardových dopadech.

Dokážeme to zvládnout?

Samozřejmě, zvládneme to. V „mírových“ dobách to možná mnohým znělo jako klišé, ale teď se to ukazuje v plném rozsahu. My jsme tradiční firma s obrovským lidským a technologickým potenciálem. Stále jezdíme, stále plníme svou roli síťového operátora. Umíme se přizpůsobit situaci. Jestliže teď například dochází k redukci dopravy, využíváme to k provádění prací na vozech, na které jsme v plném provozu neměli čas. Jsme silní a operativní. A když nám alespoň částečně nějakou formou kompenzace ztrát pomůže stát, proč bychom se měli bát budoucnosti?

Jakým způsobem probíhá krizové řízení v této době?

Dvakrát denně máme krizový štáb mateřských Českých drah a taky komunikujeme na úrovni Skupiny ČD. Všechno se už děje přes telekonference. Tam řešíme nákup dezinfekce, ochranných pomůcek pro lidi v provozu, redukce spojů, personální věci, ale samozřejmě i otázky bezpečnostní. Všichni jsme se naučili takto operativně fungovat. Na drátě jsme od rána do večera, samozřejmě včetně víkendů. Jinak to prostě nejde. K tomu komunikujeme s dozorčí radou, s ministerstvy, kraji, hygienou a tak dále.

Vrátím se ještě k redukci vlaků. V dálkové dopravě, kterou objednává stát, došlo k redukci o zhruba 40%, o kolik se škrtně v krajích?

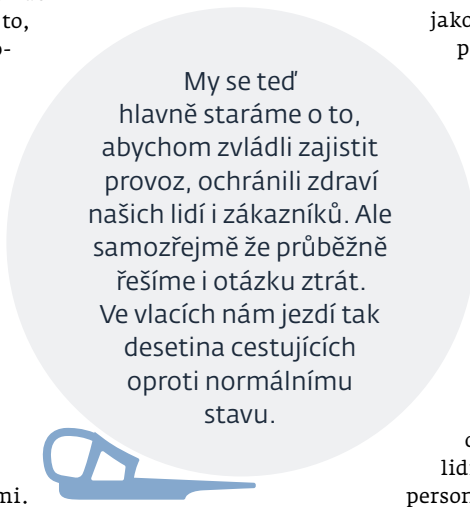
Tam je to různé. Ale přepočteno na vlakokilometry je to zhruba pětina. Každý region postupuje podle sebe. Někde je to 5% dolů, jinde 30%.

Nebyl by jednotný postup výhodnější?

Z našeho pohledu ano. Navrhovali jsme jednotné omezení na nedělní jízdní řád s tím, že bychom do standardního režimu zavedli navíc vlaky pro cestování do zaměstnání. Taková změna by se dala provést prakticky hned a jednou. Bylo by to výhodnější i pro cestující, kteří se teď ve změnách obtížněji orientují. Pro náš personál by to zase znamenalo další snížení rizika plynoucího z kontaktu s cestujícími. Ale kraje se rozhodly postupovat individuálně a my to samozřejmě i s ohledem na současnou situaci respektujeme.

Mohou redukce pomoci i tím, že budeme mít dostatek záložních vozidel? Zvlášť teď, kdy externí opravci omezili svou činnost.

To se skutečně ukazuje jako potenciální problém. Opravy vozidel neprobíhají tak rychle jako obvykle. Díky redukcím ale máme dost



My se teď hlavně staráme o to, abychom zvládli zajistit provoz, ochránili zdraví našich lidí i zákazníků. Ale samozřejmě že průběžně řešíme i otázku ztrát. Ve vlacích nám jezdí tak desetina cestujících oproti normálnímu stavu.





vozů, abychom při výpadku mohli operativně zajistit náhradu. Zejména u špičkových spojů, kde je potřeba, aby lidé mohli dodržovat dostatečný odstup. Ve vybraných stanicích proto máme záložní vozy. Ale jak jsem se již zmínil, část vozidel jde na servis, na který nám normálně nezbývá prostor.

Jak vy osobně teď vnímáte situaci v provozu?

Změny v regionech se už usazují a provoz je stabilnější. Jedu teď občas příměstskými spoji kolem Prahy, abych si udělal sám obrázek o skutečném stavu. Je vidět, že obsazenost prudce klesla. Trochu poklesla i morálka cestujících, kteří nehlídají na pořádek a ve vozech najdete i nedopalky. Ale to jsou spíše ojedinělé excesy. Každopádně musím říct, že si nesmírně cením práce našich lidí. I v těchto nelehkých podmínkách plní své povinnosti svědomitě. Za to jim chci upřímně poděkovat. ○

Václav Nebeský

Svou profesní dráhu zahájil po studiích v roce 1996 jako výpravčí na OPŘ Praha a následně jako technolog na OPŘ Pardubice. Později našel uplatnění na odboru strategie a informatiky Generálního ředitelství ČD. U dceřiné společnosti ČD - Telematika pracoval v pozici Project manager a Project manager senior. V roce 2009 zastával post zástupce ředitele ve firmě CDT International, o dva roky později se stal krizovým manažerem v ČSAD SVT Praha. Zastával také manažerské funkce ve společnostech RPP International, UniControls, VISEFI či XT-Card. V letech 2015–2017 pracoval externě jako poradce na ministerstvu pro místní rozvoj, v prosinci 2017 se stal ve stejném resortu politickým náměstkem. Byl členem Řídicího výboru ČD nebo členem Rady vlády pro informační společnost. Je ženatý, má tři děti.

V Plzni vyroste nová opravárenská hala

Plzeňské Oblastní centrum údržby Českých drah se rozroste o novou správkářenskou halu. Dopravce krokem reaguje na nasazení nových vlaků v regionu a nutnost pro ně vybudovat kvalitní zázemí. V budoucnu by měla v Plzni vzniknout i nová myčka.

Josef Holek | Foto: autor

České dráhy postaví ve svém Oblastním centru údržby (OCÚ) Západ v Plzni nové opravárenské centrum. Určeno bude především pro servis elektrických jednotek řady 650 a motorových řady 844. Nová budova vznikne u stávající haly cyklických oprav.

„Pro nás jde o zlomový krok, neboť je zásadní pro naplňování smluvních podmínek kraje. V současné podobě infrastruktury nejsme schopni zajišťovat údržbu při dalších dodávkách RegioPanterů v nejbližších letech. Často se nám prodlužuje údržba, a tím odstavení vozidel z provozu,“ uvedl Vladimír Janoušek, ředitel OCÚ Západ. „Dodávky nových vozidel musí jít ruku v ruce se zajištěním potřebné infrastruktury a vyškolených zaměstnanců.“

Vše pod jednou střechou

Oprávkářské centrum vytvoří hala se čtyřmi kolejemi o délce 100 m a dílny pro opravy komponentů železničních kolejových vozidel. Kromě jednotek RegioPanter a RegioShark v ní bude možné udržovat vozidla všech řad provozovaných ČD,



resp. ČD Cargo a Správou železnic. „Hala poslouží provozní údržbě a opravě vyšších rozsahů. Vybavena bude jeřábem s nosností pět tun či montážními lávkami pro bezpečný přístup k zařízení umístěnému na střeších vozidel. Součástí haly se stanou i přístavky, kde vznikne zázemí pro zaměstnance, sklady, dílny pro opravy a údržbu drobných součástí železničních kolejových vozidel a soustružna,“ vyjmenoval Janoušek.

Předmětem zakázky je rovněž zřízení nového návazného kolejiště, které bude zaústěno do stávajícího kolejiště. Plánuje se i venkovní prohlížecí kanál pro čištění trakčních motorů a přístupová komunikace pro složky IZS a manipulační techniku.

Před začátkem stavby je nutné snést stávající kolejiště, resp. 4 koleje a 2 výhybky. Dále stavaři zdemolují dvě drobné stavby,

v minulosti sloužící jako zázemí obsluhy zauhlování parních lokomotiv. Zahájení výkopových prací je podmíněno podrobným pyrotechnickým průzkumem, protože na konci druhé světové války bylo seřaďovací nádraží včetně depa cílem leteckých náletů spojeneckých vojsk.

Dopravce nyní čeká na konec zadávacího řízení na výběr dodavatele stavby. „Pokud nenastanou komplikace, tak by smlouva mohla být uzavřena koncem druhého čtvrtletí tohoto roku a do dvaceti dnů od uzavření smlouvy by měly být zahájeny stavení práce. Doba výstavby je zadávacími podmínkami veřejné zakázky stanovena na rok a půl,“ informoval Ondřej Páleník, ředitel odboru centrálního nákupu a logistiky ČD.

Chystá se i nová myčka

Nová hala ale není v oblastním centru údržby v Plzni poslední investicí. Nedávno nechalo vedení ČD zpracovat studii proveditelnosti na novou, celoročně využitelnou myčku. „Měla by být situována v blízkosti stávajícího areálu a zajistit by měla celoroční mytí skříní. Náklady budou známy až na základě zpracované projektové dokumentace,“ upřesnil Vladimír Janoušek. V plánu jsou i investice do elektrifikace severního zhlaví.

Do železničního uzlu Plzeň je zaústěno šest železničních tratí s dálkovou a regionální dopravou. Středisko údržby ČD se nachází v severovýchodní části, v sousedství seřaďovacího nádraží. Pracoviště slouží k údržbě osobních vozů, elektrických a motorových jednotek, motorových vozů a lokomotiv závislé i nezávislé trakce pro dálkovou a regionální dopravu. ○



Rodí se Panteri i nové osobní vozy

Cestující na vnitrostátních dálkových i regionálních linkách se dočkají nových osobních vozů a dalších jednotek RegioPanter.

Vozy klasické stavby už jsou ve výrobě nejen u nás, ale i v Rakousku. Finální podobu dostávají také první Panteri pro spěšné vlaky spojující Plzeň s Karlovými Vary.



Josef Holec | Foto: autor

Padesát nových vozů řazených v deseti pětivozových soupravách pro expresní segment a čtyři elektrické jednotky RegioPanter pro segment spěšný. To je nová technika ČD, jež se v dalším roce roce objeví zejména na vnitrostátních dálkových i regionálních linkách.

Vozy klasické stavby, které pro ČD vyrábí konsorcium firem Siemens Mobility a Škoda Transportation, postupně vznikají ve Vídni a Ostravě a vychází z osvědčených vozů netrakovních jednotek Viaggio Comfort. „Nalakovaný vůz přijíždí do Škody Vagonka v Ostravě na kamionu jako nadrozměrný náklad. Je již osazený okny, dveřmi a s ochranným, antikoročním nástřikem,“ uvedl Pavol Ježík, projektový manažer Škody Transportation. V Ostravě montéři doplňují kompletní interiér včetně tepelného obložení, podlahy, toalety, osvětlení, podvozky, centrální zdroj energie, vzduchotechniku a další rozvody.

Šelmy propojí dva kraje

První dva vozy přijely z Vídně na začátku roku, další dva v únoru a další tři v březnu. „Maximálně budeme schopni expedovat jeden vůz každé čtyři pracovní dny. Výroba jednoho vozu však trvá několik měsíců. Montáže by měly skončit v dubnu 2021,“ upřesnil Ježík. Na typové a sériové zkoušky první souprava dorazí zřejmě na přelomu června a července letošního roku. ČD předpokládají, že vozy nasadí do provozu příští rok. Objeví se na dálkových spojích mířících z Prahy do Chebu přes Plzeň i Ústí nad Labem.

Pro spěšné vlaky, které by měly příští rok v dubnu spojit Plzeň s Karlovými Vary, v Ostravě a Plzni vzniká čtveřice dvouvozových jednotek řady 650. „V Ostravě vyrobíme hliníkové skříně a převezeme je do Plzně, kde instalujeme další komponenty. Dodáme podvozky, výzbroj a začnou zkoušky,“ popsal Ivo Gurňák, obchodní ředitel Škody Vagonka, která projekt realizuje v konsorciu se Škodou Transportation.



Jen o 6 minut pomalejší

V březnu byla před dokončením první jednotka. Druhá zamířila do lakovny. RegioPantery poté poputují na testy. „Ty skončí v listopadu letošního roku a postupně vlaky podstoupí typová schválení. Oproti předchozím typům jsme totiž provedli spoustu úprav na základě nových legislativních požadavků a technických norem, byť vychází z jednotky, kterou ČD běžně používají a která jezdí už od roku 2012. Schvalovací proces by měl skončit v březnu

2021,“ vysvětlil Gurňák. Panteri, kteří spojí obě západočeské metropole, budou mít nové informační systémy, wi-fi, pohodlnější sedadla a zabezpečovač ETCS. Naopak exteriér se mění méně, na první pohled zaujmou jen ostřeji řezaná světla.

Oba kraje si od RegioPanterů slibují rychlejší spojení, byť spěšné vlaky na mezikrajských výkonech jezdí už nyní, nejčastěji v podání jednotek řady 844. „Spoje budou jen o šest minut pomalejší než Západní expresy, které obsluhují daleko méně zastávek. Vlaky ČD budou díky vložení nových jednotek na spojnici Chebu a Plzně jezdit každou hodinu,“ uvedl Vladimír Omelka, obchodní ředitel karlovarského Regionálního obchodního centra ČD. Nyní expresy zvládají 106 km dlouhou trasu z Plzně do Chebu za 1 hodinu a 21 minut. „Máme radost, že se společný projekt s Plzeňským krajem podařilo realizovat, a jsem přesvědčen, že bude mít pro kraj obrovský přínos,“ uzavřel Martin Hurajčík, náměstek hejtmana Karlovarského kraje pro oblast dopravy. ○

Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc duben zní:

Ve kterém roce začala sériová výroba motorového vozu původní řady M 262.0?

Své odpovědi nám zasílejte **do 30. dubna** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář duben“. Tentokrát se hraje o mikinu, tričko a hrnek se železničáři motivy od firmy Locomotif.cz.

Správná odpověď z č. 3: Lokomotiva T 466.2001 na trať poprvé vyjela v roce 1977. Výchercem se stává: Štěpán Rejha, Turnov.

4



Novinky v JŘ: Vyjely nové spoje

Jízdní řády vlaků se v polovině března částečně změnil. Novinky mohou cestující čekat na Hradecku, Pardubicku, Českobudějovicku, jižní Moravě a Vysočině. Přinášíme přehled toho nejpodstatnějšího.

Josef Holec | Foto: archiv ČD

Jízdní řády Českých drah v regionální dopravě doznaly v polovině března řady změn. V některých krajích přibýly nové spoje, jinde budou vlaky obsluhovat nové zastávky. Na nejvýraznější změny si budou cestující muset zvyknout na Vysočině. Jaké další novinky kraje, coby objednatelé regionální železniční dopravy, ve spolupráci s dopravcem připravily?

Královéhradecký kraj

Od 30. března do 28. září je výrazně posílena doprava v úseku Teplice nad Metují – Horní Adršpach kvůli uzavírci souběžné silnice. Provoz vlaků je po většinu dne veden v intervalu 30 minut, první vlak vyjíždí v pracovní dny ve 4:07, o víkendu v 6:31. Poslední spoj vyráží z Horního Adršpachu do Teplíc ve 22:07.

Pardubický kraj

Na Pardubicku se jízdní řád změnil kvůli požadavkům kraje Jihomoravského. Osobní vlak Os 4784 z Letovic (14:08) do Březové nad Svitavou (14:17) pojedou nově i v pracovní dny s výjimkou letních prázdnin. Páro-

vě bude zaveden nový osobní vlak Os 4787 z Březové nad Svitavou (14:42) do Letovic (14:52), který pojedou v pracovní dny s výjimkou letních prázdnin.

Jihomoravský kraj

Na úseku Náměšť nad O. – Střelice dochází v ranní špičce k minutovým úpravám časových poloh vlaků (dřívější odjezdy cca do 4 minut). Osobní vlak Os 24864 z Brna hl. n. (21:44) do Zastávky u Brna (22:13) nově jede i v sobotu. Osobní vlak Os 4834 Brno hl. n. (19:46) – Náměšť nad O. (20:42) jede v úseku Zastávka u Brna (20:18) – Rapotice (20:29) i v sobotu. To s týká i Os 4847 z Náměště nad O. (21:11) do Brna hl. n. (22:09).

Jihočeský kraj

Nově v Českých Budějovicích severní zastávce zastavují vlaky Os 8011 a Os 8015. Pro zajištění včasnosti jízdy přímých vlaků České Budějovice – Písek odjíždějí vlaky Os 8026, Os 8030, Os 8032, Os 8034 a Os 803 z Budějovic bez čekání na přípoje.

Vlaky Os 3887 a Os 3889 zastavují i v Chlumci u Českých Budějovic. Spoj 18805 z Rybníka nově projede Českými Budějovicemi přímo až do Tábora. Nyní nese číslo Os 8212.

Další novinkou je v pracovních dnech osobní vlak Os 8734 z Českých Velenic (15:24) do Veselí nad Lužnicí (16:25). V původní časové poloze bude i nadále jezdit Os 8714. Kvůli křížování s novým vlakem Os 8734 se v pracovní dny zavádí protisměrný vlak Os 8737 s drobnou úpravou trasy, přičemž původní Os 8717 pojedou jen o víkendu a ve svátek.

Na trati z Tábora do Ražic se upravilo řazení vlaků (přívěsné vozy). Novinkou je i zastavení spěšného vlaku Sp 1711 v Ješetích.

Kraj Vysočina

Os 4815 – nově jede z Náměště n. O.
Os 4822 – v úseku Náměšť nad Oslavou – Třebíč jede o víkendech na trase Os 4876.
Os 4828, 4832, 4845, 4857, 4859, 4861, 4866 – zrušeny v úseku Třebíč – Jihlava.
Os 4834 – v úseku Zastávka u Brna – Rapotice nově jede denně.
Os 4840 – v úseku Náměšť nad Oslavou – Třebíč jede denně.
Os 4847 – v úseku Rapotice – Zastávka u Brna jede denně.
Os 4852 – zastavuje i ve Studenci.
Os 4855, 4865, 4868, 4870, 4872, 4873 – v úseku Třebíč – Jihlava jedou jen v pracovní dny.
Os 4856 – v úseku Zastávka u Brna – Třebíč jede jen v pracovní dny.
Os 4860 – zrušen v úseku Třebíč – Okříšky a v úseku Okříšky – Jihlava pojedou nově jen v pracovní dny.
Os 4876 – zrušen v úseku Náměšť nad Oslavou – Třebíč a v úseku Třebíč – Jihlava pojedou nově jen v pracovní dny.
Os 4885 – zrušen.
Os 4887 – nově zastaví ve Studenci.
Os 24864 – nově jede denně.

Nové vlaky

Os 14802 až Os 14806 jedou o víkendech.
Os 14809 jede denně.
Os 14810 jede o víkendech.
Os 14811 jede v pracovní dny.
Os 14813 až Os 14821 jedou o víkendech ○

Drážní úřad informuje

Nové zastávky

V budoucnu se rozšíří síť železničních zastávek o tři nová místa. Schválili jsme jejich názvy. Dvě z nich se postaví na trati č. 240 Brno – Jihlava, konkrétně Brno-Starý Lískovec mezi stanicemi Brno-Horní Heršpice a Střelice a Ostopovice mezi stanicemi Brno-Horní Heršpice a Střelice. Na trati č. 149 Karlovy Vary – Mariánské Lázně vznikne zastávka Karlovy Vary-Aréna mezi dopravnou D3 Karlovy Vary-Březová a stanicí Karlovy Vary dolní nádraží.

Důležité upozornění

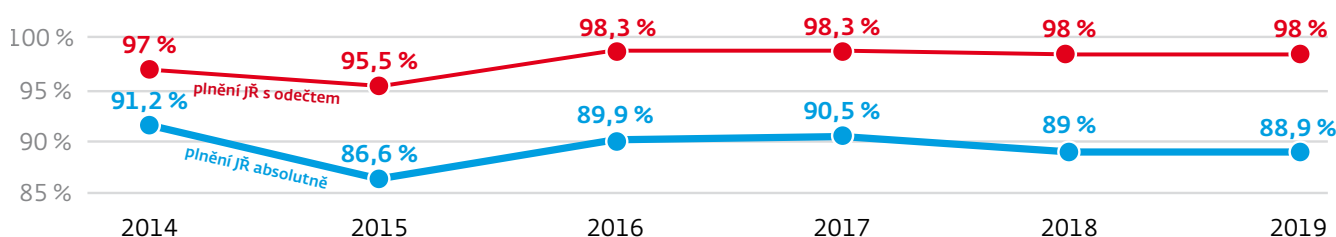
Vzhledem k vyhlášení nouzového stavu a jednotlivým pokynům vlády upozorňujeme na to, že jsou až do odvolání zavedena opatření i na Drážním úřadu. Jako formu komunikace s odbornými konzultanty doporučujeme využívat elektronickou komunikaci (e-mail, datovou schránku), telefon či poštovní služby. V případech neodkladného osobního jednání je třeba si schůzku domluvit s odborným konzultantem předem. Podatelna má až do odvolání úřední hodiny v pondělí a ve středu od 8 do 11 hodin. Jakákoliv návštěva musí respektovat aktuálně platné pokyny a usnesení vlády a hygienická pravidla.



Přesnost vlaků je na úrovni roku 2018

Vedle čistoty, komfortu a nabízených služeb jde na železnici o jedno z nejsledovanějších měřítek. Asi každého cestujícího zajímá, jak přesně vlaky jezdí. Plnění jízdního řádu ze strany Českých drah je už několik let stabilní a pohybuje se kolem 89 až 90 %. Plnění s odečtem, tedy zpoždění vznikající pouze z viny dopravce, je už několik let na úrovni 98 %.

Plnění jízdního řádu



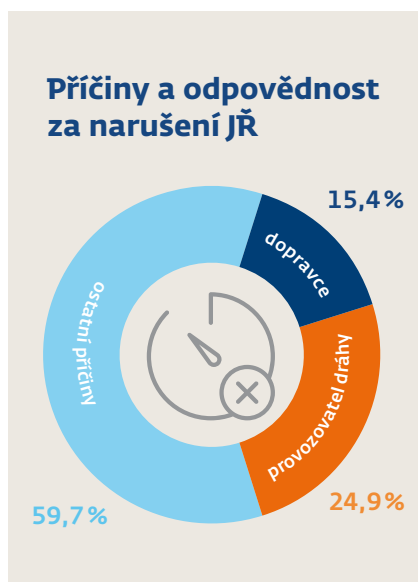
Petr Štáhlavský | Ilustrace: Michal Málek

Přestože loni stoupl počet mimořádností v systému MIMO na rekordních 6 615 událostí a intenzivní byla i výluková činnost, podařilo se podle zástupce ředitele odboru provozu osobní dopavy Lukáše Zástěry dosáhnout plnění jízdního řádu na 88,9 % a ve srovnání s rokem 2018 mírně kleslo zdržení vlaků v minutách o 4 procenta.

ČD zdržely jen 15 % vlaků

Na České dráhy loni připadalo pouze 15,4 % vzniklých zpoždění. Jedná se například o závady na hnacích vozidlech, vagoněch, pozdní sestava vlaku nebo zpoždění z důvodu zvýšené frekvence a prodloužení pobytu ve stanicích.

Infrastruktura se loni podílela na vzniku 24,9 % zpoždění. Nejčastější



Srovnání přesnosti a rozsahu infrastruktury

Železnice	Přesnost vlaků	Podíl 2 a více kolejných tratí
České dráhy / Správa železnic	88,9%	21%
ŽSR	88,35%	28%
Deutsche Bahn	93,8%	55%
Österreichische Bundesbahn	96%	44%
PLK (Polsko, více dopravců)	92,5%	46%

příčinu s velkým nárůstem představoval vliv výluk. S velkým odstupem následovalo snížení rychlosti a závady na zabezpečovacím zařízení. Bez výluk a modernizace infrastruktury se však neobejdeme a zdržení jsou jistou daní za lepší provozní podmínky v budoucnosti.

Největší podíl – 59,7 % všech případů, připadá na externí a sekundární důvody. Nejčastěji přesnost ovlivňuje sled vlaků na mimořádně zatížené infrastruktuře. Za pozornost stojí srovnání se zahraničím, kde železnice disponují mnohem větším rozsahem dvou a více kolejných tratí. Na nich je mnohem menší míra zpoždění kvůli křížování a předjíždění.

Přednost má cestující

„Velký vliv na přesnost vlaků má také čekání na přípoje nebo obraty souprav v cílových stanicích,“ dodává Lukáš Zástěra. Podle něj má přednost před lepší statistikou samozřejmě spokojený cestující.

„Statistiku plnění jízdního řádu bychom mohli vylepšit třeba rozvázáním přípojí, jako to dělají některé zahraniční železnice. Naším cílem je však spokojený cestující, proto dáváme přednost zachování dobrých návazností na úkor lepší statistiky.“

Při rozhodnutí o zachování přípojí nebo operativních obratech souprav musí dispečer vždy vyhodnotit řadu kritérií, jako jsou například počty cestujících, četnost spojení nebo další přenášení zpoždění do celé sítě. Podle dostupných informací se snaží v reálném čase zvolit to nejlepší řešení.

Velký vliv na přesnost vlaků mají také povětrnostní podmínky nebo mimořádné události, například četné nehody na přejezdech nebo usmrcení osoby v kolejišti. „I když mimořádné události nejsou tak četné, tak v přepočtu na jednu událost při nich vznikají jedny z největších zdržení. Při usmrcení osoby nebo při nehodě bez větších následků na přejezdu na jednokolejné trati lze ze zkušeností počítat se zhruba tříhodinovým přerušáním dopravy,“ upozorňuje na značné časové dopady nehod Lukáš Zástěra. ○

Oprava Negrelliho viaduktu finišuje

Na zrekonstruovaný Negrelliho viadukt se vrátí vlaky na začátku června letošního roku. V současné době už je na mostě nainstalováno zábradlí, sloupy trakčního vedení a hotové je i kolejiště. Oprava vyjde na zhruba 1,4 miliardy korun.

Josef Holek | Foto: autor, Správa železnic

První cestující na pravidelných linkách mířících z pražského Masarykova nádraží dále na sever a severozápad republiky se po opraveném Negrelliho viaduktu poprvé svezou na začátku června. Dokončení prací je plánováno na listopad, v květnu 2021 by měla stavební firma předat hotové dílo objednateli.

„Rekonstrukce historického Negrelliho viaduktu postoupila do další fáze, a tou je montáž stožárů trakčního vedení. Vše úspěšně směřuje k 31. květnu tohoto roku, kdy Správa železnic zahájí provoz na prvním modernizovaném úseku plánovaného železničního spojení na pražské letišti,“ informoval na Twitteru Jiří Svoboda, generální ředitel Správy železnic. Vlaky by měly vyjet 1. června.

O posledním březnovém víkendu se na mostě uskutečnila zatěžovací zkouška, při níž byla ověřena spolehlivost nosné konstrukce z hlediska mezního stavu použitelnosti, a to na třech mostních objektech. Pro měření se použilo zatížení dvěma až šesti vozíky, z nichž každý váží 62 tun.

Rohože i sloupy

Nyní se pracuje na kabeláži a zabezpečovacím zařízení. Do konce dubna bude hotové trakční vedení. Naopak dokončené je okrasné, kovové zábradlí a položené i kolejiště včetně antivibračních rohoží. Stavbu už několik měsíců zdobí dva nové mosty přes ulice Prvního pluku a Křížíkova. Zatímco výluka provozu končí 31. května, stavbaři na místě ještě pár měsíců zůstanou.



Takto vypadal Negrelliho viadukt v březnu 2020.

Práce zcela dokončí v listopadu 2020, staveniště předají v květnu příštího roku. Oprava památkově chráněného objektu trvá déle, než se předpokládalo. Původně měla rekonstrukce skončit v prosinci 2019. Za posunem stojí špatný technický stav oblouků. Hlavním důvodem prodloužení doby byla nutnost postupné obnovy čtyř kleneb včetně pilířů s ohledem na zachování provozu na autobusovém nádraží. Diagnostika poukázala na rozsáhlé poruchy a musely být přezděny včetně tří pilířů.

Viadukt byl v provozu více než 160 let bez zásadních rekonstrukcí. Kromě vylepšení technického stavu mostních konstrukcí oprava přinese zvýšenou ochranu obyvatel před hlukem a nejvyšší povolenou rychlost zvýšenou ze 40 na 60 kilometrů v hodině. Rekonstrukce se odehrává v délce téměř 1,5 km. ○



Vozíky se závažím během nočního testování 27. března

První pražský most

Kamenný obloukový most vznikl jako součást státní dráhy Praha – Podmokly (dnes část Děčína), první vlak přes něj projel 1. června 1850. Měří 1 120 metrů, široký je 9 metrů a původně měl 87 oblouků. Vede z Holešovic Karlínem až na Masarykovo nádraží. Je historicky prvním pražským železničním mostem přes Vltavu a druhým nejstarším dochovaným pražským mostem. Je nejdelším železničním a celkově třetím nejdelším mostem v ČR. Do roku 1910 byl nejdelším mostem Evropy a dosud je to nejdelší železniční most ve střední Evropě. Most postavily firmy bratří Kleinů a Vojtěcha Lanny za 1,5 milionu zlatých. Viadukt je postaven ze žuly ze Schwarzenberského lomu, který je dnes na dně Orlické přehrady, pilíře měly pískovcové obklady. Jméno dostal po stavbyvedoucím státní dráhy Aloisi Negrellim.

TÉMA

Zvyšování rychlostí na české železnici: 160 km/h



Nejvyšší dovolená rychlost osobních automobilů na dálnicích v České republice je 130 km/h. Vlaky na české železnici již řadu let využívají rychlost 160 km/h. Zvykli jsme si na to. Ale byly doby, kdy byla tato rychlost netrpělivě vyhlížena metou. V současné době ji v Pendolinu nebo railjetu považujeme za samozřejmost. Co ale jejímu příchodu na trati v České republice předcházelo?



Zpočátku zajišťovaly dopravu vlaků na českých železnicích rychlostí 160 km/h bratislavské dvousystémové lokomotivy řady 350.

Jiří Pohl | Foto: archiv ČD, Richard Plunár

Nejen boty, košile či bankovky, ale také technické předměty jako třeba šrouby či elektromotory vytvářejí velikostní řady. Podobně je tomu i s rychlostmi na železnici. Traťové rychlosti jsou určeny zejména poloměry směrových oblouků i přesností, s jakou je udržována geometrická poloha koleje. Rovněž vozidla mají svá rychlostní omezení, která jsou dána především jejich chodovými, trakčními a brzdovými vlastnostmi. To vše je nezbytné uvést do rovnováhy. Proto je vhodné zvyšovat rychlost vždy po určitých krocích. Jak se na českou železnici dostala rychlost 160 km/h?

Vyváženost podmínkou úspěchu

V zájmu hospodárného budování a provozování železničního systému je rozumné, aby nejvyšší provozní rychlosti všech čtyř jeho strukturálních systémů – to znamená jak trati, tak elektrického napájení, či řízení a zabezpečení, ale i samotných vozidel, byly navzájem vyvážené. Je škoda, když kvůli limitům na straně železniční infrastruktury nemůže vozidlo naplno využít své paramet-

ry. Ještě větší škoda však je, když některé vlaky jezdí kvůli svým omezujícím limitům pomaleji, než dovoluje trať. Zdržují tak cestující i další, rychlejší vlaky.

Při tradičním pojetí železniční zabezpečovací techniky určuje rychlost jízdy vlaků zábrzdná vzdálenost, tedy vzdálenost

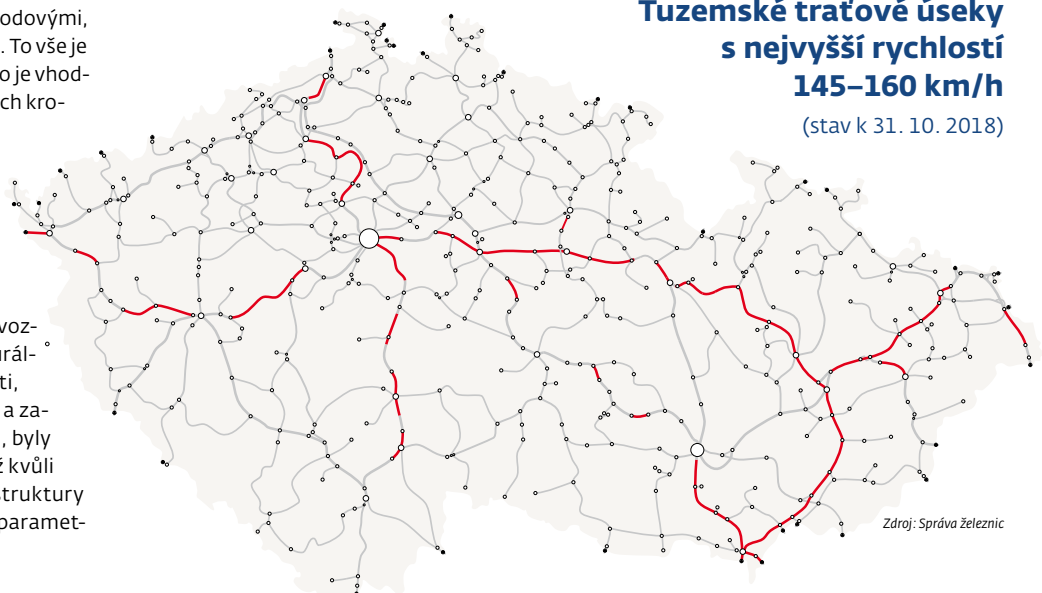
od předvěsti k hlavnímu návěstidlu. Jakkoliv se tento princip spolu s nástupem jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS druhé aplikační úrovně (level 2) postupně stane minulostí, tak nelze opomenout, že po mnoho desetiletí tradiční pojetí předvěsti a hlavních návěstidel ovlivňovalo stanovené rychlosti jízdy vlaků. Je dobré zdůraznit, že trati prvního a druhého národního tranzitního železničního koridoru, na kterých je již instalace ETCS ve velmi pokročilém stavu, zajišťují přibližně polovinu přepravních výkonů celé tuzemské železnice, byť se na délce železniční sítě podílejí pouhými osmi procenty.

Tři tradiční limity

U nás tradičně určovaly předpisy tři základní limity stanovených rychlostí jízdy vlaku. Prvním limitem je „šedesátka“ při zábrzdě vzdálenosti 400 metrů, druhým „stovka“ při zábrzdě vzdálenosti 700 metrů a celý jeden kilometr činí zábrzdě vzdálenost při rychlosti 120 km/h. Z posloupností obou trojic těchto čísel je patrné, že se zábrzdě vzdálenost zvyšuje s rychlostí progresivně, což je v principu dáno růstem kinetické energie pohybujícího se vlaku s druhou mocninou rychlosti. Tedy i dráha ujetá vlakem při brzdění stálým zpomalením roste s druhou mocninou rychlosti. Požadavek, že zábrzdě dráha vlaku musí být kratší než zábrzdě vzdálenost, na niž jsou na příslušné trati vzdáleně předvěsti od hlavních návěstidel, je základní podmínkou bezpečnosti železniční dopravy. Vytvoření předpokladů pro splnění této podmínky se na železnici stalo základní povinností osoby odpovědné za sestavení vlaku, zpravidla vlakvedoucího. S využitím služebních pomůcek musí před odjezdem z výchozí stanice zkontrolovat, zda je s ohledem na stanovenou rychlost jízdy vlaku a traťové podmínky, vyjád-

Tuzemské traťové úseky s nejvyšší rychlostí 145–160 km/h

(stav k 31. 10. 2018)



Zdroj: Správa železnic

160

160



Od roku 2000 vedou strojvedoucí na českých železničních vlacích rychlosti 160 km/h.

řené zábrzdnou vzdáleností a rozhodným spádem, vlak dostatečně brzděn, a informovat o tom strojvedoucího.

Brzdicí procenta základem

Brzdný účinek vlaku, tedy jeho zábrzdnou dráhu ze stanovené rychlosti, ovlivňují dva faktory. Je to nejen poměr brzdné síly k setrvačné hmotnosti vlaku, který určuje velikost zpomalení v průběhu brzdění, ale i zpoždění účinku brzd, tedy časová prodleva mezi vydáním povelu k brzdění a vyvinutím brzdné síly. K posuzování brzdného účinku železničních vozidel a z nich sestavených vlaků byla na evropské železnici vytvořena veličina, která se nazývá brzdicí procento. V době svého vzniku bylo brzdicí procento defino-

Byť maximální rychlost strojů 498.1, zvaných Albatros, činila 120 km/h, jeden z těchto strojů dosáhl na zkušební okruhu VUZ v roce 1964 rychlostního rekordu 162 km/h. →



Railjetly a Pendolina se v české kotlině staly symbolem rychlé železniční dopravy. Vytvořily značkové přepravní produkty vysoké kvality.

váno jako poměr brzdící váhy ku váze vlaku, což bylo v průběhu dalších let v návaznosti na zavedení systému měrových jednotek SI (mezinárodně jednotná soustava jednotek fyzikálních veličin) upraveno na poměr brzdící hmotnosti ku hmotnosti vlaku. Jde o experimentálně zjišťovaný parametr při brzdových zkouškách vozidel podle zábrzdne dráhy docílené jejich brzdami. Vzorový vlak, odpovídající stavu brzdové techni-

ky třicátých let minulého století, byl určen jako srovnávací hodnota neboli etalon 100 brzdících procent. Vozidla, která při zkouškách docílila delší zábrzdnu dráhu než tento vzorový vlak, dosáhla menšího výsledného středního zábrzdneho zpomalení a byla úměrně tomu ohodnocena menším brzdícím procentem. Vozidla, která naopak při zkouškách docílila kratší zábrzdnu dráhu – dosáhla tedy většího výsledného středního zábrzd-



Aktuální stav tratí v ČR

(podle max. povolené rychlosti – průběžné koleje: u více kolejných tratí je počítána každá traťová kolej zvlášť)

Délka kolejí v km k 31. 12.	2019	2018	2017	2016	2015
Do 80 km/h	7274	7358	7395	7507	7579
Od 81 do 120 km/h	2988	2905	2869	2839	2782
Od 121 do 159 km/h	412	436	429	413	414
160 km/h a více	832	818	817	812	780

ného zpomalení, byla úměrně tomu ohodnocena větším brzdícím procentem.

Snaha zvýšit rychlost jízdy vlaků nad 120 km/h i při zábrzděné dráze 1 000 metrů, která byla zejména v zemích se zavedeným bodovým vlakovým zabezpečovačem s kontrolou brzdění (například PZB Indusi) kategoričtím požadavkem, vedla k pokroku v technickém řešení brzd. A tak například k jízdě rychlostí 160 km/h na spádu 12,5 promile při zábrzděné dráze jednoho kilometru je potřebných 208 brzdících procent. To byla výzva pro výrobce železničních vozidel, zejména osobních vozů. Kombinací tří opatření – rychleji reagujícími brzdovými rozvaděči, náhradou špalíkové brzdy brzdou kotoučovou a doplněním elektromagnetické kolejnicové brzdy – se nakonec podařilo potřebných hodnot brzdících procent dosáhnout. Kromě zvýšení rychlosti a bezpečnosti přinesla tato snaha dva podstatné benefity, související s odklonem od používání třecích špalíkových brzd. Prv-

ním bylo snížení tepelného namáhání kol a za druhé se velmi výrazně, zhruba na pouhou jednu osminu (o 9 dB), snížil akustický výkon hluku generovaného valením kol a prakticky vymizel hluk při brzdění. To přijali pozitivně jak cestující ve vlacích, tak i lidé žijící v blízkosti železnice.

Standardem stošedesátka

Prvními vozidly bývalých ČSD s nejvyšší provozní rychlostí 160 km/h se od roku 1945 staly německé kořistní dieselelektrické motorové jednotky M 297.0. Ty však byly určeny pro německé tratě DR s vlakovým zabezpečovačem a se zábrzdou vzdáleností 1 000 metrů, což v té době na ČSD neexistovalo. Proto jim byla u nás nejvyšší provozní rychlost snížena na 130 km/h. Rychlost 160 km/h se na evropských konvenčních železničních stala v druhé polovině minulého století významným standardem. Zpočátku byla určená jen pro rychlíky, později i pro regionální vlaky na hlavních tratích.

Do České republiky přišla traťová rychlost 160 km/h na přelomu 20. a 21. století společně s modernizací národních tranzitních železničních koridorů. Iniciátorem rychlé dálkové osobní dopravy v síti tehdejších ČSD byl železničář evropského významu Jaroslav Kocourek. Již v roce 1991 se díky inženýrovi Kocourkovi podařilo zavedením EC Antonín Dvořák z Prahy do Vídně zahájit proces začleňování ČSD do sítě EuroCity vlaků. Uspěšně se nákup prvních vozů řad Ampz, Bmz a WRmz pro rychlost 200 km/h a v návaznosti na postupující modernizaci tratí národních tranzitních železničních koridorů se přistoupilo k úpravě části elektrických lokomotiv řady 150 pro nejvyšší provozní rychlost 160 km/h a nově označených jako řada 151. Podobně byly na Slovensku upraveny lokomotivy řady 350 společnosti ZSSK pro dopravu vlaků rychlostí 160 km/h.

Nechtěná „mezirychlost“ 140 km/h

Avšak ani starší elektrické lokomotivy, ani osobní železniční vozy z minulé doby nebyly náležitě brzděny, aby dokázaly zastavit z rychlosti 160 km/h na zábrzdou vzdálenost tisíc metrů. S podporou českého národního liniového vlakového zabezpečovače typu LS proto bylo u slabě brzděných vlaků zavedeno rozdělení zábrzděné dráhy z rychlosti vyšší než 120 km/h do dvou prostorových oddílů. Při jízdě vůči restriktivní návěsti, jako například stůj, musí vlak již před její předvěstí snížit rychlost alespoň na 120 km/h. Nových vozidel bylo málo, zcela neplánovaně tak vznikla na české železnici dost početná rychlostní kategorie 140 km/h, limitovaná provozovanými vozidly – tedy lokomotivami z minulé éry a vozy se špalíkovou brzdou s touto nejvyšší provozní rychlostí. Je to vzpomínka na dobu, kdy se rychlost vyšší než 120 km/h jevila na české železnici dlouhodobě nepřekročitelnou.

Je škoda, když ani dnes ještě nemohou na modernizovaných koridorech některé rychlíky kvůli starším vozidlům využít plnou traťovou rychlost 160 km/h. Ostatně na dálnicích také nejedí běžná osobní auta větší pomaleji, než je dovolených 130 km/h... Situace se však postupně zlepšuje. Přicházejí nové lokomotivy a nové vozy typu UIC Z. Tato vozidla již mají nejvyšší provozní rychlost 200 km/h, respektive 230 km/h. Moderní dopravní prostředky vnášejí do systému nerovnováhu, neboť naopak trati omezují vozidla. Nejbližším logickým krokem je proto zvýšení traťové rychlosti na konvenčních tratích na 200 km/h. Zavádění vlakového zabezpečovače ETCS a rušení úrovnových křížení se silničními komunikacemi jsou k němu nutnými podmínkami. Ale to je již příběh další rychlostní mety – tempa 200 km/h. O tom si povíme příště. ◉



Stanoviště stroje řady 350 s označením maximální rychlosti 160 km/h

Cargo Niederlassung Deutschland



ČD Cargo rozšiřuje svoje aktivity v Německu

1. březen 2020 se zařadil k dalším milníkům v historii akciové společnosti ČD Cargo. V tento den se společnost stala plnohodnotným dopravcem na německém území. Celý proces získání licence, respektive certifikátu B od německého drážního úřadu Eisenbahn Bundesamt (EBA) trval více než rok a předložit při něm bylo nutné celou řadu dokumentů.

Michal Roh | Foto: Michal Roh ml.

Možnost navyšovat přepravní objemy na trhu v České republice je jen velmi omezená, proto se vedení společnosti před lety rozhodlo přijmout strategii, na jejímž základě by ČD Cargo expandovalo do zahraničí. Postupně byly rozšiřovány aktivity v Polsku, kde je držitelem licence k provozování drážní dopravy 100% dceřiná společnost CD Cargo Poland. Ta v loňském roce přepravila 3,1 mil. tun zboží. Převažovalo černé uhlí, ale stále více bylo i hutních výrobků, kontejnerů a dalšího zboží.


Na jaře loňského roku jsme prostřednictvím pobočky ČD Cargo Niederlassung Wien vstoupili na rakouský trh a celkově zde přepravili více než 600 tis. tun zboží na vlastní licenci. Palivem z OKD jsme například zásobovali rakouskou elektrárnu Werndorf. Vlaky s našimi lokomotivami se již pravidelně objevují v rakousko-italské pohraniční stanici Tarvisio.

V Německu chceme stavět právě na zkušenostech z činnosti naší rakouské pobočky, neboť i zde je držitelem licence ČD Cargo, nikoliv dceřiná společnost CD Cargo Germany. S tou bude nově zřízená pobočka ČD Cargo Niederlassung Deutschland – do obchodního rejstříku zapsaná 5. března 2020 – úzce kooperovat zejména při akvizici nových obchodních případů. Proto mají i společné sídlo ve Frankfurtu nad Mohanem.

„Německý trh považujeme za velmi perspektivní,“ říká Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo a dodává: „Procesu získání licence předcházela důkladná analýza trhu a možností ČD Cargo. Přes česko-německé hraniční přechody jsme v loňském roce přepravili cca 6 mil. tun v exportu a téměř shodný objem zboží dovezly naše vlaky do České republiky. Přepravují se automobily, kontejnery, pohonné hmoty, obilí. Objem přeprav z/do Německa je však mnohonásobně vyšší. Velké synergie vidíme ve spolupráci s pobočkou ve Vídni, která zajišťuje dopravu tranzitních vlaků přes Rakousko a dále v Německu musí doposud využívat služeb jiných dopravců.“

V čele s Vectrony a Traxxy

K vozbě vlaků v Německu budou nejprve využity interoperabilní lokomotivy řady 383 (Vectron), které po absolvování příslušných zkoušek doplní desítky nových Traxxů řady 388. Naší konkurenční výhodou jsou strojvedoucí, kteří již nyní zajíždějí do Německa, a souběžně s očekávanými nárůsty přeprav bude realizován nábor nových strojvedoucích.

„V roce 2020 bychom po Německu chtěli převézt nejméně půl milionu tun zboží. Již nyní je možné kontaktovat naše obchodní manažery a informovat se o možnostech zajištění přeprav prostřednictvím naší pobočky v Německu,“ uzavírá Ivan Bednárik. Uvidíme, jak ekonomiku v Evropě ovlivní epidemie koronaviru. Každopádně ČD Cargo je připraveno úspěšně rozšířit působnost do další země. 



VUZ: V obchodu sázíme na osobní přístup



Kvalita odvedené práce, dlouholeté zkušenosti, rychlost a široké spektrum nabízených činností. To jsou základní argumenty obchodníků, kteří pro Výzkumný Ústav Železniční hledají obchodní příležitosti. A na nízkou poptávku po svých službách si nemohou stěžovat. Svě o tom ví Tomáš Vychodil, vedoucí oddělení obchodu a business developmentu.

Josef Holek | Foto: autor, archiv Tomáše Vychodila, VUZ

Tomáš Vychodil je mladým manažerem Výzkumného Ústavu Železničního. Kromě své práce miluje rybaření, sport a jízdu na motorce. A právě lov ryb jej přivedl do prostředí železnice. Jak rybařství souvisí s oborem dopravy?

Na první pohled nijak. „Můj kamarád má kousek od okruhu VUZ v Cerhenicích rybník. Jsem vášnivý rybař a na ryby k němu jezdím asi sedm let. Okolo se proháním vlaky a já si v klidu rybařím. Sedával jsem na břehu, vlaky kolem svištěly, houkaly, a to mě bavilo pozorovat. Vždycky mě doprava nějak vnitřně lákala

a pokaždé jsem přemýšlel o tom, co se ve VUZ vlastně děje. Tehdy mě samozřejmě ani nenapadlo, že bych mohl být součástí firmy, která tento okruh provozuje,“ vysvětlil. „Jinak jsem služeb vlaků Českých drah využíval dosyta. Jezdili jsme se školou na výlety, cestoval jsem pravidelně na vysokou školu do Prahy, ale i na fotbalové tréninky. Rodinnou železničářskou anamnézu však nemám,“ zasmál se.

Šel za změnou

Když ve VUZ hledali do týmu technického ředitele obchodního zástupce pro sekci hodnotitelství, padl výběr právě na Tomáše Vychodila. Ten v té době ještě pracoval na pozici obchodního konzultanta jednoho z tuzemských mobilních operátorů. „Chtěl jsem změnu, nabídka VUZ mě zaujala a líbila se mi možnost být u techniky,“ uvedl.

Tomáš Vychodil musí kromě běžné kancelářské práce zvládnout i schůzky s klienty. Udrzuje s nimi kontakt formální i neformální. Kromě toho nové zákazníky stále průběžně vyhledává. „Udržuji portfolio stávajících klientů a doplňuji ho o nové. Věřím, že zákazníci to dobře vnímají. Jsem ve spojení nejčastěji s lidmi, kteří mají vazbu na železniční infrastrukturu. K tomu mám pod sebou i tematiku hodnotitelství kolejových vozidel, nicméně této oblasti se věnuje především kolega Miroslav Vozdecký. Mluvím tedy zejména s projektanty a stavebními firmami,“ zmínil Vychodil. Na kolegu Vozdeckého naopak míří nabídky na hodnocení komponent i celých vozidel. Druhou sféru VUZ, tedy zkušebnictví, pak obchoduje tým Ondřeje Machálka.

Zakázky doma i za hranicemi

Ale zpět k hodnocení infrastruktury. Ve firmách má obvykle zakázku na starost konkrétní člověk anebo určitá divize. Pro obchod jsou důležitější především ředitelé staveb, neboť oni rozhodují, kdo provede povinné posouzení stavby. Častější je ale jednání s obchodními mana-

žery nebo kalkulanty, se kterými se řeší záležitosti obchodní a smluvní.

V posledních měsících a letech se VUZ podařilo získat několik velkých zakázek. Z těch nejzajímavějších je to například posuzování Negrelliho viaduktu, železničního uzlu Plzeň, tratě v úseku Tábor – Sudoměřice u Tábora anebo instalaci ETCS v úseku Petrovice u Karviné – Přerov – Břeclav. Úzce spolupracuje také s „matkou“ a sesterskými společnostmi. Kontrakty železniční infrastruktury uzavře v ČR, ale i v zahraničí, například v Estonsku a na Slovensku. „Některé projektantské firmy VUZ poptávají rovnou. Vědí, že certifikaci potřebu-



Tomáš Vychodil má tři velké záliby – jízdou na motorce, rybaření a fotbal.

ním zástupcům a ti podle těchto podkladů učiní zákazníkovi nabídku. Pokud si obě strany plácnou, VUZ připraví smlouvy. „Po podpisu smlouvy zákazník vyplní žádost za každý subsystém a na základě toho, podle domluveného termínu a podle toho, jak probíhají práce na stavbě, probíhá samotné hodnocení,“ popsal Tomáš Vychodil další část procesu.

Zástupce VUZ na stavbách potkáte poměrně často. Zkušení hodnotitelé dokážou odhalit neshody už v průběhu stavby, což zákazníkovi šetří čas i peníze. Tato praxe nebyla v prostředí VUZ příliš obvyklá, nicméně nyní jde o standard. „Je zkrátka lepší vše

jí, a pokud vyhrají nějaký tendr, jdou rovnou za námi. To samé platí u stavebních firem,“ dodal Vychodil. „Připravujeme i nabídky pro firmy, které se teprve hlásí do soutěže na určitou zakázku. Držíme pravidlo, že všem nabízíme stejné možnosti, stejné ceny. Neděláme rozdíly.“

Na přátelské vlně

Aktivně obchodníci „loví“ například v registru smluv, poptávají zákazníky napřímo, aktivně telefonují, předávají své dalekosáhlé reference. Když přijde poptávka, zákazník si vspecifikuje, kterou službu chce. Na základě projektové dokumentace vypracují vedoucí subsystémů kalkulaci, kterou pošlou obchod-

hodnotit průběžně, a ne najednou na poslední chvíli, především na velkých železničních úsecích. Já sám jsem se byl podívat například právě na stavbě Negrelliho viaduktu.“

Zákazníkům VUZ nabízí kvalitu odvedené práce, rychlost, znalost a praxi jednotlivých hodnotitelů. „Na tom stavíme. Nově děláme i posouzení bezpečnosti dané stavby. Naše služby jsou zkrátka komplexní. Nejen na to má obchodní část VUZ pozitivní zpětnou vazbu. Proszazují osobní kontakt se zákazníky, jednání probíhají jednodušeji, hladce a v přátelském duchu. Obchod se dělá snáze a VUZ je to ku prospěchu,“ uzavřel Vychodil. ○



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

ŘEKLI O TOMÁŠI VYCHODILOVI



Martin Bělčík

generální ředitel VUZ

Tomáš, když k nám před rokem přišel, nedostal ani minutu hájení. Měl možnost jenom přežít, nebo utéct – přežil a obstál.



Ondřej Fanta

technický ředitel VUZ

Tomáš je perspektivní a zkušený obchodník. Postupně proniká do tajů NoBo, DeBo, AsBo, TSI tak, aby byl schopen samostatně nabízet široké portfolio služeb naší společnosti a poskytnout zákazníkovi plný komfort při uspokojování jeho obchodních potřeb. Jen spokojený zákazník přijde znovu, což si Tomáš plně uvědomuje.



Radka Pretlová

marketing
a komunikace VUZ

Je radost chodit do práce, když mohou pracovat s někým, jako je Tomáš.



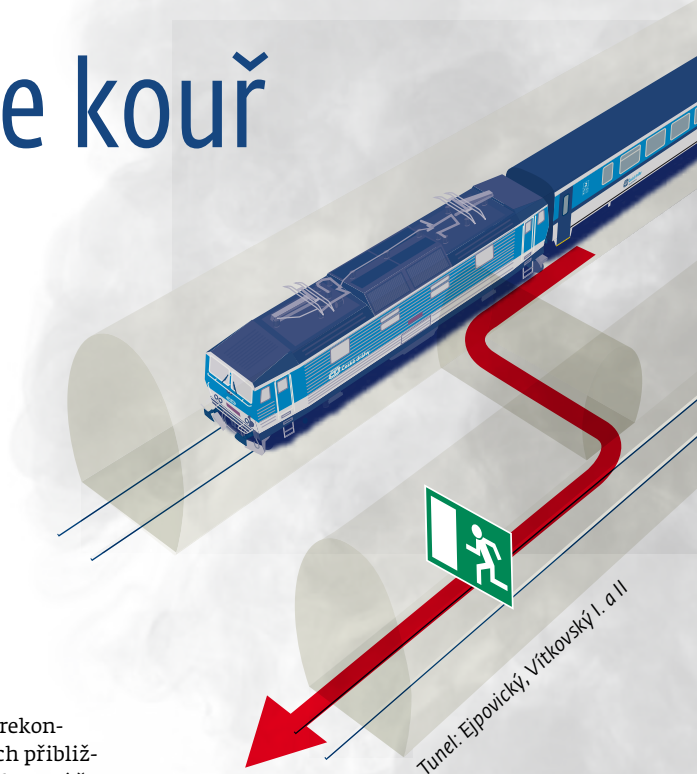
Ondřej Machálek

vedoucí obchodního
oddělení zkušebnictví

Za necelý rok, co se s Tomášem známe, mě přesvědčil, že je možné v oblasti posuzování shody s TSI vidět vzdálené obzory a dělat věci nově a jinak. Jeho každodenní pozitivní přístup je příjemně nakažlivý.

Požár v tunelu: Největší hrozbou je kouř

Navzdory prevenci a moderní technice se oheň vlakům nevyhýbá ani dnes. Dokumentuje to případ požáru rychlovlaku ICE3 v říjnu 2018 na vysokorychlostní trati Köln – Frankfurt (M). Plameny tehdy zachvátily v plné rychlosti vlak s více než 500 cestujícími. Naštěstí se podařilo rychle zastavit a cestující evakuovat. V Česku se v letech 2017 až 2020 požár v železničním tunelu objevil pouze jedinkrát. V lednu letošního roku v Ejpovickém tunelu hořel podvozek Západního expresu. I v tomto případě byli cestující evakuováni včas.



Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Nejrizikovějšími místy v případě požáru jsou tunely. Hromadí se tam jedovatý kouř, který nemá kam unikat a jeho odvětrání je velmi složité. Dým v uzavřeném prostoru představuje jedno z největších rizik. Určitě si vzpomenete na tragický zimní požár ve Vejprtech, kde se v domě udusilo osm lidí. Kouř navíc snižuje viditelnost a komplikuje evakuaci i vlastní zásah hasičů. Další nebezpečí představuje samotný oheň, který vytváří značný žár. Nesnesitelná teplota pak rychle roste v celém tunelu.

Raději vyjet ven

Proto je nutné, pokud tomu nebrání technické podmínky, aby hořící vlak co nejrychleji vyjel z tunelu. Moderní vozidla jsou kvůli tomu vybavena systémem překlenutí záchranné brzdy, který umožní strojvedoucímu odložit její účinek a vyvézt ohrožený vlak co nejrychleji z tunelu.

V případě nutnosti zastavení vlaku musí strojvedoucí a případně i obsluha vlaku dbát na to, aby, pokud je to možné, zastavil na takovém místě, kde bude snadná evakuace osob nebo zásah záchranných složek.

Někdy však z tunelu přece jen nelze vyjet. Proto jsou nové více než kilometr dlouhé tunely vybavené systémem bezpečnostních prvků a únikových cest, které umožní rychlou evakuaci osob z nebezpečného prostředí, a to dokonce i uprostřed tunelu.

Všechny nové budované a rekonstruované tunely v posledních přibližně pětadvaceti letech jsou vybavené řadou bezpečnostních prvků. Jedná se například o únikové chodníky, nouzové osvětlení, zpevněné plochy před portály tunelů, které umožňují snadný přístup k tunelu pro záchrannou techniku a její vjezd do tunelu. Mohou posloužit i pro rychlý zásah a evakuaci osob z vlaku, který tunel právě opustil. Mezi další vybavení patří suchovody, požární nádrže, a dokonce heliporty.

Únikové chodby samozřejmostí

Více než kilometr dlouhé tunely jsou pak vybavené dodatečnými únikovými chodbami. Přibližně v polovině své délky mají svislou bezpečnostní únikovou štolu, například Zahradnický (délka 1 044 metrů, trať 220 v úseku Tomice – Olbramovice), Krasíkovský (1 098 metrů, trať 001 a 019 v úseku Krasíkov – Tatenice) a Březenský tunel (1 758 metrů, trať 124 v úseku Březno u Chomutova – Hořetice).

Souběžnou únikovou štolou je vybaven Jablunkovský tunel (612 metrů, trať 320 v úseku Mosty u Jablunkova – Mosty u Jablunkova zastávka) a únik průchody do sousedního tunelu je zajištěn ve Vítkovských tunelech I a II (1 365 metrů, respektive 1 314 metrů, pod Vrchem Vítkov v Praze, vzdále-



Na konci velkých tunelů a u únikových průchodů jsou telefonní stanice pro nouzové spojení s pracovníky Správy železnic, kteří řídí provoz v tunelu.

nost spojovacích chodeb cca 300 metrů) a také v našem zatím nejdelším Ejpovickém tunelu (4 150 metrů, trať 170 v úseku Ejpovice – Plzeň-Doubravka, vzdálenost spojovacích chodeb cca 450 metrů), který tvoří dvě jednokolejné tunelové roury. V těchto případech jsou si souběžné trubky navzájem také únikovými chodbami. Ejpovický tunel je jako první u nás navíc vybavený pevnou jízdni dráhou, která umožňuje rychlý pohyb běžné (silniční) záchranné techniky. ○

Bezpečnostní pravidla v tunelu

V tunelu nepoužívejte záchrannou brzdu, snažte se s vlakem, pokud je to technicky možné, raději vždy vyjet.

Zajistěte evakuaci osob ze zakouřených míst do dalších vozů co nejdál od místa požáru, uzavřením přechodových dveří, oken, případně vypnutím ventilace/klimatizace omezte pronikání kouře do vozů.

Spojte se strojvedoucím, například mobilním nebo vlakovým telefonem, a informujte ho o požáru. Strojvedoucí může vlak bezpečně zastavit po opuštění tunelu přímo na ploše určené k příjezdu záchranné techniky.

Prostřednictvím strojvedoucího, který disponuje vozidlovou radiostanicí (GSM-R, TRS) a může komunikovat s řízením provozu i v dlouhých tunelech bez veřejného signálu GSM, nebo přímo přivolejte záchranáře a ohlaste požár řízení provozu.

Pro rychlou evakuaci osob je nutné okamžitě zastavit provoz na sousedních kolejích a v souběžných tunelech.

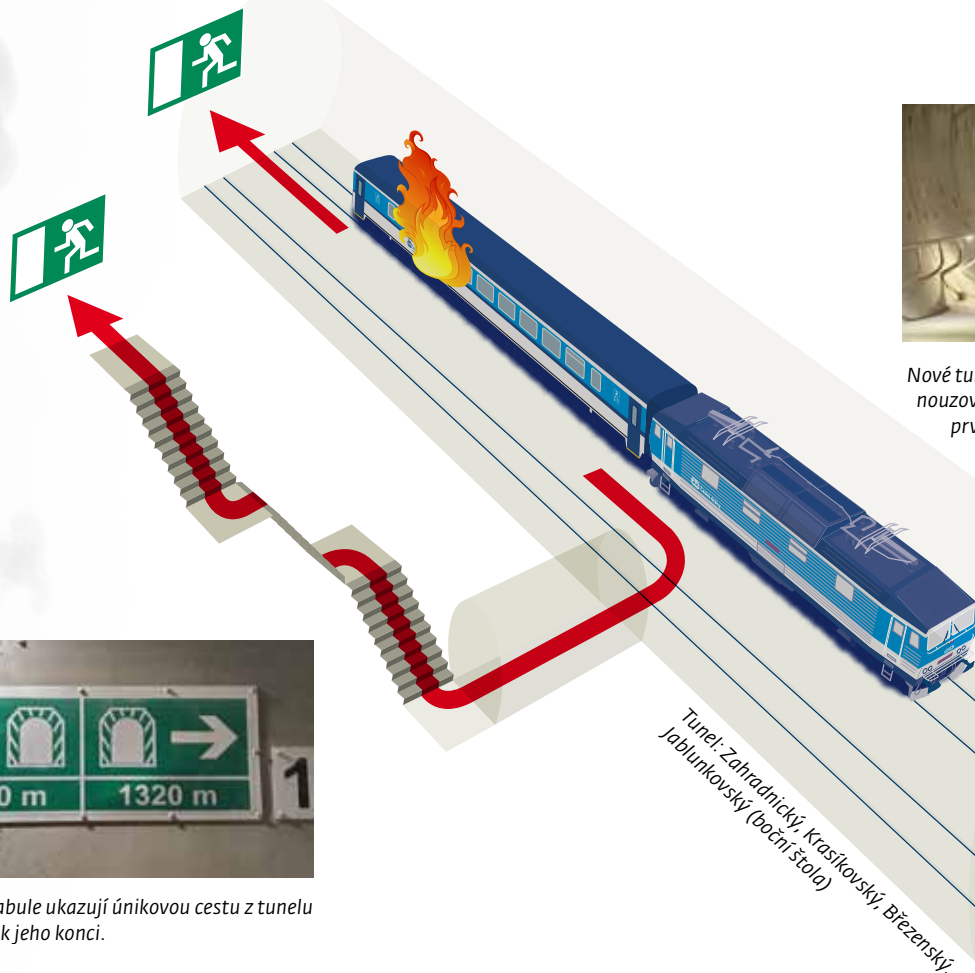
V případě zastavení v tunelu zajistěte urychlenou evakuaci osob z tunelu. Pokud je to s ohledem k ohnisku požáru a místu pohybu osob možné, evakuujte proti proudění vzduchu do nezakouřené části tunelu. Vyzvěte osoby k použití nejbližší únikové cesty včetně únikových štol nebo bezpečnostních průchodů do sousedního nezakouřeného tunelu.

Požár vlaku v tunelu, je jedním z mála případů, kdy je nutné uskutečnit evakuaci cestujících bez odkladu. V tomto případě odlišně od běžné praxe nečekejte na příjezd HZS.

V případě malého požáru se snažte oheň uhasit přenosnými hasicími přístroji, které jsou ve vlaku. Vždy však myslíte na svoji bezpečnost a nevystavujte svůj život nepřiměřenému riziku. Myslete na to, že hlavně v tunelu je pro vás největším nebezpečím jedovatý kouř vznikající i při malém požáru.



Ve více než kilometr dlouhých tunelech jsou vybudované únikové štoly nebo průchody do souběžného únikového tunelu. Ty jsou zajištěné bezpečnostními protipožárními dveřmi.



Nové tunely jsou vybavené únikovým chodníkem, nouzovým osvětlením a dalšími bezpečnostními prvky. Ejpovický tunel (na snímku) má navíc pevnou dráhu pro snadný únik i zásah požární techniky.



Informační tabule ukazují únikovou cestu z tunelu a vzdálenost k jeho konci.



Martin Harák | Foto: autor

O bčas se to stane každému z nás. Najednou v domácnosti přestane nadobro fungovat budík, žehlička, vodovodní kohoutek nebo deštník. Radě lidí je líto tyto mnohdy dlouhá léta používané předměty vyhodit, a tak je odloží do sklepa nebo na půdu. Vždyť by se přece mohly ještě někdy hodit... Ruku na srdce – zpravidla se už ale nikdy na nepoužijí a při velkém úklidu se pak jednoduše vyhodí. A právě tyto předměty jsou zdrojem součástek pro pětadesátiletého rodáka z pražského Karlína Jána Nováka, který je používá ve svém domku nedaleko Košic na stavbu neobvyklých lokomotivních modelů. „V každém přístroji a stroji se nachází celá řada maticek, pružinek, koleček a trubiček, které jsou pro moji činnost velmi potřebné. I já sám jsem měl doma poměrně velkou zásobu takového kovového, dá se říci odpadu a nevěděl jsem co s ním,“ vysvětluje.

Milníkem jeho snažení se stal rok 1982, kdy z nepotřebného odpadu začal

Nadšenec vyrábí lokomotivy z kovového odpadu

Něco tak neobvyklého se jen tak nevidí. Ján Novák z východoslovenských Košic se již řadu let zabývá stavbou svérázných modelů parních lokomotiv, které jsou vyrobené výhradně z kovového odpadu. Patrně nikdo jiný než pražský rodák se touto disciplínou nezabývá a Novákovy lokomotivní modely vzbuzují obdiv i ve světě. Naposledy například na mezinárodní výstavě Expo 2017 v Kazachstánu. Mašinky se po výstavách na Slovensku vydají patrně i na letošní Expo Dubaj 2020.

vyrábět různé druhy nejen motýlů, ale především brouků na počest oblíbené kapely Beatles. „Tu dodnes obdivuji. S modely lokomotiv jsem však začal až v roce 1998. Tehdy jsem po návratu z výstavy kolejových vozidel v Košicích byl natolik očarovaný reálnými parními stroji, že jsem ze svého domácího šrotu zkusil něco vyrobit. Mezi těmi podložkami, trubičkami a pružinkami se najednou zjevila silueta jakési parní lokomotivy, kterou jsem vytvořil, a první model, samozřejmě že jen fantazijní, byl na světě,“ říká Novák.

Začátek tvorby v roce 1998

Toto hobby Jána Nováka absolutně chytilo a během roku scínoval, svařil a slepil okolo padesátky vymyšlených modelů parních lokomotiv, které v následujícím roce vystavil na své první výstavě v Košicích v budově Železnic Slovenské republiky. Jak sám dnes vzpomíná, byla v něm malá duše, jak veřejnost přijme jeho kovové „fantazie“. Kupodivu se prý modely líbily jak široké veřejnosti, tak i železničářům a v knize návštěv ocenili originalitu a odvalu autora modelů. „To mě správně nakoplo a začal jsem ve velkém shánět nepotřebné kovové součástky a odpad a řadě známých rodin jsem udělal radost, když jsem jim vyčistil dvorky, kůlny a sklepy. Ač to zní ironicky, tak nadšení byli i zaměstnanci z brašnářství, autoservisu, opravny hodin, odkud jsem si odnášel řadu nepotřebných komponentů, které by jinak museli složitě ekologicky likvidovat. Pro mě je velkou satisfakcí, že jsem si tento zvláštní koníček vlastně sám vymyslel, a mám pocit, že ve světě není nikdo další, kdo by se touto disciplínou zabýval,“ dodává Ján Novák.

Ovlivnila ho Praha i dráha

Ač není železničář, parní lokomotivy ho uhranuly již raném dětství. Narodil se v Praze na Štvanici a dětství prožil až do šesti let v ulici Pod výtopnou v pražském Karlíně. „Praha mě značně ovlivnila. Protože maminka byla pražská rodačka, tak i po odchodu na Slovensko jsme se často do mého rodného města vraceli a já prázdniny zpravidla trávil v mém Bermudském trojúhelníku u Negrelliho viaduktu, kde se dnes nachází dolní část autobusového nádraží Florenc. Právě tam jsem chodil pozorovat vlaky. Nemohu zapomenout na dnes již neexistující Lokodepo Praha střed, opravárenské haly, posuvnu, zauhlovací jeřáb nebo točnu nebo nedaleké nádraží Praha Těšnov. Na Masarykovo nádraží, tehdy Praha-střed, jezdilo v té době ještě mnoho parních vlaků, a vznikla



tak láska k železnici na celý život,“ vzpomíná modelář s pražskými kořeny. Velký vliv na jeho pozdější zálibu měla i legendární prodejna železničních modelů v obchodní pasáži na pražských Příkopech, kam často a rád chodil obdivovat lokomotivy a vozy modelových železnic. Chtěl být železničářem, ale osud tomu chtěl jinak, nakonec se stal policejním vyšetřovate-

lem dopravních nehod. Ke konci kariéry se nicméně vysněným vlakům přiblížil, když pár let před odchodem do důchodu pracoval ve službách Železniční policie Slovenské republiky.

Modely po celém světě

Neobvyklé modely Jána Nováka sklízí velký úspěch i po celém světě. Asi osmdesátka modelů parních lokomotiv se nachází od americké Alabamy přes Paříž, Berlín, Budapešť či Prahu v různých soukromých sbírkách. Nejkurioznější příhodu má Novák z Kazachstánu, kde si jednu, tehdy úplně novou lokomotivu odnesl z výstaviště domů bez dovolení jakýsi „sběratel“ a už se nikde neobjevila. „Možná tamního citele parních strojů zaujala stylová rudá hvězda vpředu na kotli a byla pro něj tak mystická, že stroj musel mít stůj co stůj,“ usmívá se po letech pan Novák. Výtvoř dělá jak pro radost, tak je i směřuje za různé železniční předměty, které sbírá. Například jízdenky, železniční modely měřítek TT a Ho, knihy nebo časopisy nebo také fotografie a pohlednice. Pokud to jinak nejde, tak některý model je ochoten i prodat. „Modely vlastně vzdávám hold železnici, kterou miluji a obdivuji. Kdyby nebylo železné dráhy, lidé by nepoznali okolní svět, kontinenty by nerozvíjely spolupráci a nevznikl by ani průmysl a obchod by se odehrával jak v době prvobytně pospolné,“ říká na závěr modelář z Košic. ◉



JÁN NOVÁK

Po absolvování Střední průmyslové školy stavební v Košicích odešel na dva roky na vojenskou prezenční službu, po které nastoupil k policejnímu sboru (tehdy VB) do skupiny vyšetřování dopravních nehod. Později přestoupil k službě Železniční policie Slovenské republiky, dnes je v důchodu. Veškerý volný čas věnuje tvorbě železničních modelů z odpadového materiálu a také malému vnukovi Filipovi, s nímž chodí pozorovat vlaky.

Švýcarské dráhy zmodernizují jednotky ICN

Cestující v zemi helvétského kříže se brzy dočkají modernizovaných jednotek RABDe 500, jimž se běžně říká ICN (Intercity-Neigezug). Švýcarské spolkové dráhy SBB novinku oznámily v tiskové zprávě. Renovace vlaků potrvá devět let a vyjde na miliony franků.



SBB RABDe500

Jedná se o elektrickou jednotku s aktivním naklápěním vozových skříní využívanou společností SBB v osobní dopravě pro vlaky s obchodním názvem ICN. Protože jsou RABDe 500 nasazovány také na spoje Interregio a RegioExpress, je zkratka ICN často brána jako synonymum k typu RABDe 500. Naklápění je zajištěno elektricky. První podvozek soupravy je vybaven setrvačnickem a rychlostními senzory. Získaná data jsou počítačem zpracována a následně je nastaven optimální úhel naklopení. Maximální rychlost vlaku je 200 km/h a je určen především pro provoz na novostavbách vybudovaných v rámci projektu Bahn2000. Vyrobeno bylo 44 kusů. Jednotka má čtyři vozy druhé třídy, dva vozy první třídy a jídelní vůz s oddíly první třídy.

system bude elektronický a připraven by podle plánů měl být i zákaznický informační portál. Pokud je to nutné a technické možné, SBB přizpůsobí vozidla požadavkům zákona na přepravu osob se zdravotním postižením.

První v roce 2022

Meziměstské naklápěcí vlaky mají v průměru najeto šest milionů kilometrů, čímž dosáhly poloviny svého životního cyklu. Jsou vyrobené tak, aby vydržely bez problémů jezdit až čtyřicet let. První kusy na trať vyrazily v roce 2000. Práce dopravce naplánoval na roky 2021 až 2029 a uskuteční je ve svém závodě v Yverdon-les-Bains. Na jednotkách má pracovat 110 zaměstnanců. „Aby bylo možné práci provádět optimálně, musí SBB interiéry jednotek rozebrat a znovu je sestavit. První prototyp plánujeme dokončit do konce roku 2022,“ sdělili zástupci dopravce.

Více než čtyřicetku naklápěcích jednotek SBB zakoupily v letech 1999 až 2005. Dnes jsou v provozu na linkách Genève-Aéroport - Biel / Bienne - Basilej / St. Gallen a na severojižní ose. Se zavedením nových vlaků Giruno na Gotthardu SBB využívá ICN k propojení jižních linek Jura s východním Švýcarskem. ICN pak bude postupně vyřazována v letech 2036 až 2043.

Jednotky vyrobilo konsorcium firem Bombardier, SBB a Alstom. Běžně dosahují rychlosti 200 km/h, vozové skříně se mohou pochlubit aktivním naklápěním. Podobný systém využívají i jednotky řady 680 Pendolino, které provozují České dráhy. ○

Josef Holec | Foto: SBB

Investici 400 milionu franků, tedy v přepočtu zhruba 10 miliard korun, plánují Švýcarské spolkové dráhy SBB do modernizace celkem čtyřiačtyřiceti jednotek RABDe 500 pro spoje InterCity, jež jsou známé pod názvem ICN.

Modernizace jednotek ICN přinese především zvýšení komfortu pro cestující. „V prostoru pro cestující je naplánována nová koncepce osvětlení, čalounění a potahy sedadel, koberce a stoly, boční stěny s integrovanými zásuvkami, modernizovaná restaurace a rodinná zóna. Novinky se dotknou i business třídy. SBB dále přebírá řadu prvků z flotily IC2000, jejíž modernizace byla zahájena už před několika měsíci,“ píše SBB v tiskové zprávě. Zlepší se i příjem telefonního signálu díky instalaci laserem perforovaných panelů. Rezervační



Jízda mezi Drážďany a Prahou zrychlí o polovinu

Výstavba vysokorychlostního spojení mezi Prahou a Drážďany má za sebou další milník. Zástupci České republiky a Německa podepsali Prohlášení o spolupráci a podpoře plánování železniční novostavby. Strany i nadále počítají s tím, že pro zajištění všech činností v rámci plánování budou státní rozpočty disponovat potřebným obnosem peněz. V budoucnu by cesta měla trvat zhruba jednu hodinu, z Berlína o hodinu a půl déle.

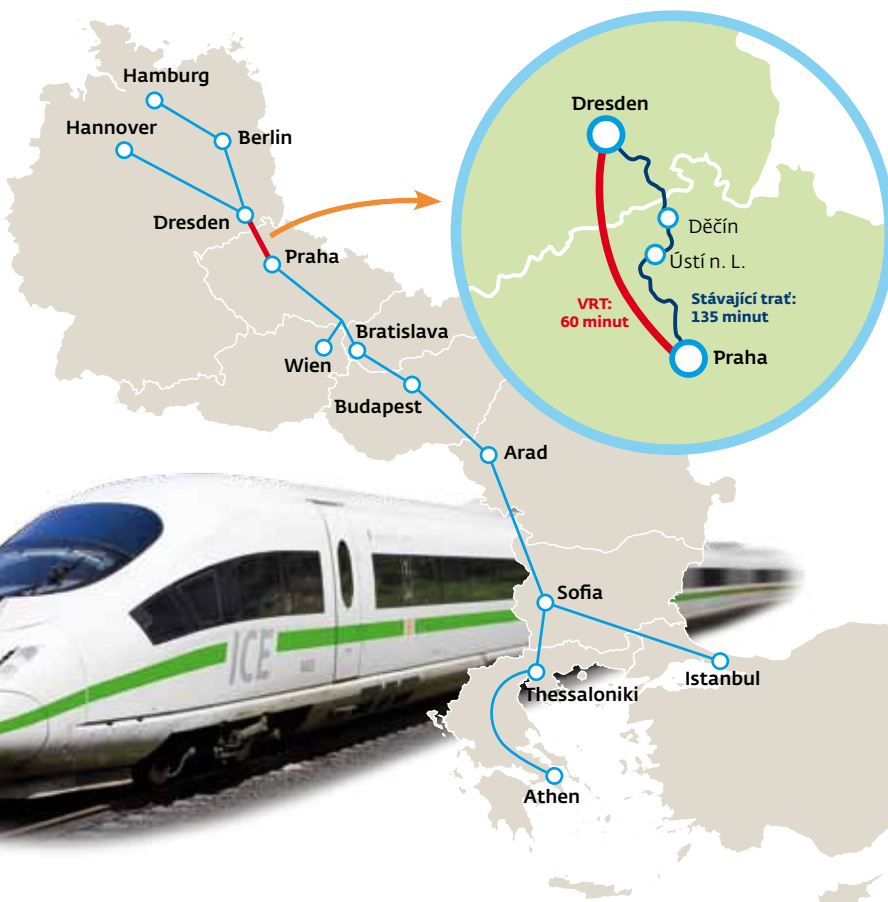
Josef Holek | Foto: DB AG

Jako výrazný krok k posílení železniční sítě v Evropě je hodnocen podpis Prohlášení o spolupráci a podpoře plánování železniční novostavby, chcete-li vysokorychlostní trati mezi Prahou a Drážďany. Za ČR ji s německými partnery v saské metropoli podepisovali ministr dopravy a průmyslu a obchodu Karel Havlíček spolu s generálním ředitelem Správy železnic Jiřím Svobodou. Dalšími signatáři dokumentu byli zástupci Spolkového ministerstva dopravy a digitální infrastruktury, Deutsche Bahn (DB) a Svobodného státu Sasko.

„Věřím, že nastolený trend komunikace posune projekt směrem k úspěšným povolovacím procesům a k vlastní realizaci. Víze zkrácení cestovní doby mezi Prahou a Drážďany na 60 minut v kontextu přesunu nákladních vlaků z exponovaného údolí Labe je natolik významnou výzvou pro oba státy, že by bylo velkou chybou ji nevyužít,“ uvedl Havlíček. „Rychlé spojení nabídne nové příležitosti pro spolupráci v oblasti obchodu, vědy a kultury a podpoří mobilitu šetrnou k životnímu prostředí,“ doplnil Ronald Pofalla, člen představenstva DB zodpovědný za infrastrukturu. Díky úsilí obou států by měla cesta z Prahy do Drážďan v budoucnu trvat jednu hodinu, do Berlína ještě o hodinu a půl déle.

Finance do rozpočtů

Zástupci se shodli na pokračování dosavadních dohod a úzké spolupráci v průběhu dalšího plánování trati s intenzivním zapojením Evropského seskupení pro územní spolupráci (ESÚS). Všechny strany i nadále počítají s tím, že pro zajištění všech činností v rámci plánování budou státní rozpočty disponovat požadovanými finančními prostředky. Letos navíc začala jednání o státní smlouvě mezi



SRN a ČR, která řeší výstavbu plánovaného přeshraničního tunelu pod Krušnými horami. Při stavbě by si měli zástupci manažerů infrastruktury vyměňovat zkušenosti s výstavbou, instalací technologií a následným provozem.

Další výrazným krokem bude uzavření mezistátní smlouvy, jejíž vypracování a ratifikace se v obou zemích předpokládá v horizontu čtyř let. Její přijetí je nezbytné pro následující fáze projektu – získání stavebního povolení, výstavbu a samotný provoz. „Všichni účastníci jsou si vědomi toho, že se v případě nové vysokorychlostní trati jedná o velmi důležitý projekt infrastruktury,“ zmínil Jiří Svoboda.

Vyberou stavbaře

Nová rychlá železniční trať vytváří předpoklady pro posílení evropské osobní a nákladní dopravy po železnici. Jádrem projektu je nová trať mezi Heidenau v Sasku a Ústím nad Labem s využitím tunelu dlouhého nejméně 25 kilometrů.

Tento projekt se v současné době v Sasku plánuje, přičemž z hlediska dopadu na člověka a přírodu je hodnoceno sedm koridorů včetně tří tzv. „variant úplných tunelů“. Německo-český projektový tým zároveň připravuje další kroky v oblasti plánování a v příštích týdnech nabídne v rámci výběrového řízení první zakázky na plánování Krušnohorského tunelu. ○

Parní lokomotiva 537.0509 ČSD



Těsně před vánočními svátky se na trhu objevila další z novinek prezentovaných firmou Kuehn – parní lokomotiva řady 94.5 (pruská T 16.1). Není to sice první spojnicová lokomotiva od tohoto výrobce, v nabídce je již stroj V60 DB, ale je to jeho první parní lokomotiva.

Michal Bednář | Foto: autor

Většina modelářů byla na tento počín zvědavá. Přece jenom parní lokomotiva je na výrobu poněkud náročnější a dá se toho hodně zkazit. Pro mnohé tuzemské modeláře bude asi zajímavější model s katalogovým číslem 31916, jedná se totiž o provedení ČSD s červeným pojezdem, nesoucí číslo 537.0509 nad původním německým označením 94.1304. Další zajímavostí je celočerné provedení ČSD jako limitovaná edice pro DS Model s tímtéž provozním číslem. O té bude toto pojednání. Dále je v nabídce verze DR



- doposud nevyroběná řada v TT
- výborné zpracování
- dobré jízdní vlastnosti



- sedřená barva na nýtech
- křivé lampy

(31910), DR s Riggerbachovou brzdou (31912), DB (31914), vše ve třetí epoše, a jako novinka pro rok 2020 opět mutace DR s Riggerbachovou brzdou (31918), ale ve IV. epoše. Model ČSD zapůjčil pan Martin Stejskal, fotografie vnitřku modelu pocházejí z provedení DR.

Vzhled a vybavení

Pokud měl vůbec někdo obavy z toho, jak parní debut firmy Kuehn dopadne, mohou všechny směle ujistit, že výsledek je velice dobrý. Když jsem viděl model poprvé, byl jsem opravdu mile překvapen. Okamžitě na mě zapůsobil svou precizností a jakousi elegancí. Je detailně zpracován a opatřen velkým množstvím dílů. Jak vidno, výrobce neponechal nic náhodě a věnoval přípravě lokomotivy velkou pozornost. S modelem se manipuluje dobře, uchopením za vany není co zkazit, není tam co ulomit. Valná většina hlavních dílů modelu je vyrobená z kovu. Díky tomu je jeho hmotnost dostatečná.

Na obou čelech se nacházejí kinematiky a již z výroby osazené háky šroubovky, topné spojky i zkrácené hadice. Povrchová úprava je výborná, přesto se však najdou, a to nikoli ojedinelé, exempláře, u nichž je možné zpozorovat sedřenou barvu z hlav nýtů. Dobře je to vidět především na detailní fotografii, při pohledu bez možnosti zvětšení si toho všimne málokdo a při běžném provozu těch pár desetin milimetru velké holé nýty nezaregistruje nikdo. Ale tento nedostatek se zde vyskytuje a je nutno na něj upozornit. Netýká se přímo tohoto zapůjčeného kusu, ale mého vlastního v provedení DR ano. Reakce na fórech včetně německého TT-Boardu potvrzují, že se jedná o rozšířený jev.

Kola mají jemné paprsky, rozvod je z plastu a též precizně vyvedený. U kol se nachází pískování a samozřejmě brzdové zdrže včetně celého mechanismu na spodku jezdce. Ostrost a čitelnost popisek není nutno zdůrazňovat, u modelů Kuehn se jedná o standardní záležitost. Uhlí v tendru téměř dosahuje okraje. Na tendru je dřevěná nástavba.

V sáčku jsou přiloženy doplňky v podobě topných spojek, madel a mosazné antény pro posun u správy DB, která však dle mně známých informací v reálu nebyla nikdy použita.

Lokomotiva přes nárazníky měří 105,65 mm, přepočtem skutečné délky 12 660 mm vychází 105,5 mm. Spřažená kola měří 10,35 mm, po přepočtu je to 1 242 mm, v reálu má neopotřebované kolo 1 350 mm. Dle informací z německého fóra odpovídá přepočtených 1 242 mm sjeté obruči. Osvětlení modelu je vpředu z bodové, vzadu pak z bodové teple bílé, přepíná se dle směru jízdy. Každá lampa má svoji vlastní zabudovanou ledku. Navíc je pro digitální režim připraveno i osvětlení v budce. V analogu je neaktivní. U některých kusů se bohužel mohou objevit nerovně osazené lampy, to se týká předních i zadních.



Do modelu se dostaneme po vyšroubování čtyř šroubků ze spodní strany. Vpředu jsou dva delší a nacházejí se před válci, vzadu dva kratší, ukryté za nástupními schůdky. DPS s rozhraním Next18 je pod tendrem, pod ní je ukryt výrobcem vestavěný reproduktor (6 Ω/1 W). Jeho kvalitu a použitelnost nejsem schopen posoudit. Elektrické spojení spodní a vrchní části lokomotivy je provedeno pružinovými kontakty.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pětipólový motor s mosazným setrvačnickem o rozměrech cca 10 x 4,5 mm je umístěn mezi vanami lokomotivy. Pohon je prostřednictvím šneku a převodovky veden pouze na poslední dvojkolí. Další dvojkolí jsou poháněna rozvodem. Čas ukáže, kolik toho plastový rozvod vydrží. Bandáže na tomto modelu nejsou použity. Od posledního levého kola je vyveden náhon k mazacímu lisu. Lokomotiva jede klidně a tiše. Mírně, takřka nezatelně se kolébá ze strany na stranu, což je zřejmě dáno konstrukcí pohonu. Sběr proudu obstarává všech deset kol, sběrače přiléhají na kola zezadu. Zmínku o nejmenším průjezdném poloměru jsem nikde nenašel, lokomotiva ale projede jak



HODNOCENÍ

Stejně jako ukázala firma Piko na sklonku roku 2018, že vyrobit páru ve velikosti TT pro ni není žádný problém, povedlo se rok poté totéž i firmě Kuehn. Ano, najdou se jisté mouchy, ale jedná se především o vliv lidského faktoru, kdy nebyly správně namontovány lucerny a (zřejmě) bylo s modelem neopatrně manipulováno, díky čemuž došlo k sedření barvy z některých nýtů, případně nebyl povrch před nástřikem dostatečně odmaštěn. K dalšímu otevírání již v současnosti při běžném používání nedochází. Zde by bylo vhodné trochu zapracovat při výstupu, aby se mezi modeláře dostalo co nejméně modelů s těmito závadami. Ovlivnit to lze, což se prokázalo například u Bardotek, jejichž druhá vlna byla co do kvality povrchové úpravy znatelně lepší než první.

Výrobce zaplnil další mezeru v nabídce TT. Nejedná se totiž o tutéž řadu 94, kterou vyráběla svého času firma Beckmann. To je patrné na první pohled. Doufejme, že to není poslední „sazomet“, kterým nám pan Kuehn udělal radost, a že se v budoucnu v jeho nabídce objeví další. Možností je pořád dost, paleta německých parních lokomotiv je opravdu pestrá. K modelu v provedení DR se perfektně hodí osobní reko vozy, které výrobce na trh uvedl na konci roku 2019.



286 mm na plechovém kolejišti BTTB, tak i nejmenší rádius

267 mm na kolejišti Tillig. Při testu tažné síly zvládla vytáhnout i vytlačit čtyřvozový vlak složený ze čtyřosých reko vozů Tillig na sklonu 40 ‰ s částí trati v oblouku, ovšem toto byla její mez. Při jízdě na sklonu o dvě promile vyšším nebo po přidání jakéhokoli vozu se již začal objevovat prokluz.

Lokomotiva váží 127 g. Rozjezd nastává na rovném úseku při napětí 4,5 V rychlostí přibližně 14 km/h s odběrem proudu 75 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V je 139 km/h, odběr proudu činí 110 mA. Rychlosti 40 km/h model dosahuje při napětí 5,9 V s odběrem 96 mA, pro 60 km/h model potřebuje napětí 7,1 V a odebírá proud 108 mA. Při přerušení napájení z maximální rychlosti při 12 V dojíždí do vzdálenosti 75 mm. ○



Porovnání německé a tuzemské varianty modelu



Mohutné Dvojičky slouží už čtyřicet let

Zrychlení nákladní dopravy na podtatranské železniční magistrále na východním Slovensku, která je známá značným převýšením, podnítila vývoj nových elektrických lokomotiv s tak dostatečným výkonem, aby stroje mohly vozit těžké ucelené vlaky. Před čtyřiceti lety tak v plzeňské Škodovce vznikla dvoudílná lokomotiva původní řady E 479.1, která později získala nové označení 131. Ač může každý díl stroje jezdit případně samostatně, od začátku provozu jsou lokomotivy provozovány spřažené ve dvojcích a díky tomu jim železničáři začali přezdívat Dvojičky.

Martin Žabka, Martin Harák | Foto: autoři/sbírky, J. Kozinka

Jen málokterý typ lokomotiv se může pochlubit tím, že je pro své působiště nezaměnitelně typický, jako jsou Dvojičky neboli dvojdílné elektrické lokomotivy řady 131 v majetku slovenské partnerské společnosti ZSSK Cargo. Tyto neobyčejně stejnosměrné stroje jsou již čtyři desítky let pevně spjaté zejména s podtatranskou magistrálou, kde dodnes slouží nepřetržitě v těžké nákladní dopravě od roku 1980. Domovem pro všech padesát dvojdílných strojů, které byly odvozeny z konstrukčního řešení dřívějších lokomotivních řad E 479.0 a E 469.5., se stalo Lokomotivní depo (RD) Spišská Nová Ves. Předchůdcem těchto mašin byla dvaadvacetikusová série dvoudílných elektrických lokomotiv řady E 469.5

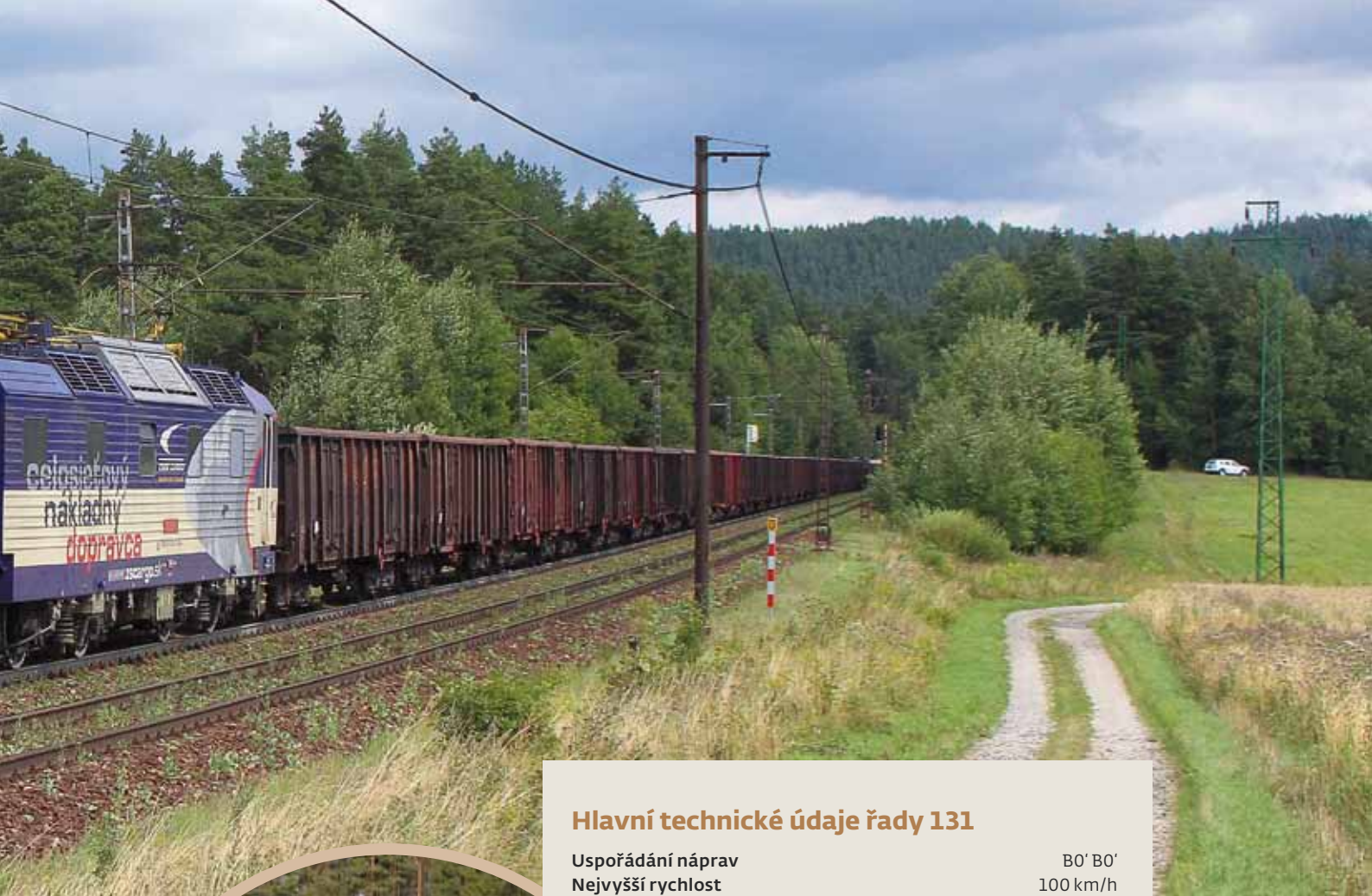


Zánovní Dvojička E 479.1053/1054 projíždí v roce 1983 stanicí Vrútky.

(dnes 125.8) z roku 1976. Šlo o první dvoudílné elektrické lokomotivy pro bývalé Československé státní dráhy (ČSD) čtyřicet strojů řady E 479.0, továrního označení 79 E1, které dnes nesou označení 130. Slangově se jim přezdívalo Hrbouny. Lokomotivy řady E 479.0 představovaly částečné pokračování vývoje širokorozchodných lokomotiv E 469.5 (125.8), ale s využitím některých novinek v elektrické části, jako byl například uzemňovač vlakového topení, podobně jako u řady E 469.5 byly trvale zatížitelné rozjezdové

Základem se staly Hrbouny

V roce 1977 bylo vyrobeno pro tehdejší Československé státní dráhy (ČSD) čtyřicet strojů řady E 479.0, továrního označení 79 E1, které dnes nesou označení 130. Slangově se jim přezdívalo Hrbouny. Lokomotivy řady E 479.0 představovaly částečné pokračování vývoje širokorozchodných lokomotiv E 469.5 (125.8), ale s využitím některých novinek v elektrické části, jako byl například uzemňovač vlakového topení, podobně jako u řady E 469.5 byly trvale zatížitelné rozjezdové



Hlavní technické údaje řady 131

Uspořádání náprav	B0' B0'
Nejvyšší rychlost	100 km/h
Trvalý výkon na hřídelích trakčních motorů	2x 2 040 kW
Hodinový výkon na hřídelích trakčních motorů	2x 2 500 kW
Délka lokomotivy přes nárazníky (obě sekce)	34 540 mm
Rozvor podvozků	3 200 mm
Vzdálenost otočných čepů	8 170 mm



odporníky umístěny do střešní části s otvíratelnými žaluziemi. Z těchto dvou řad byl odvozena mechanická část pojezdu a elektrická výzbroj při projektování lokomotivy řady E 479.1. Po dodávce první série třiceti dvojdílných lokomotiv řady E 479.1, která se uskutečnila ve druhé polovině roku 1980, se ze Spišské Nové Vsi přesunulo více než čtyřicet lokomotiv řady E 669.2 (nově řada 182), Šestikoláků, do dep v Olomouci, Ostravě, Žilině a Košicích. Nové Dvojičky byly po provedení

zkušebních jízd ihned uváděny do provozu, s výjimkou stroje

E 479.1003/1004. Ten byl v září 1980 vystaven na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně.

Druhá lokomotiva, která „přicestovala“ do depa později, byl dvojitý stroj E 479.1005/1006, jenž se nejprve podrobil zkouškám na Železničním zkušebním okruhu ve Velimi.

V začátcích problémy s údržbou

V prvních měsících provozu se podobně jako takřka u každé nové techniky vyskytovala i u strojů 131 řada závad, mnohdy však způsobených chybnou obsluhou personálu. Ten nebyl dostatečně zvyklý na nové lokomotivy. Nasazení lokomotiv řady E 479.1 do provozu však nepřineslo jen klady a pozitivita, ale také řa-

du problémů. Téměř dvojnásobná délka dvoudílné lokomotivy E 479. (2 x 17,27 metru) oproti řadám E 669.2 a E 669.3 (pouhých 18,94 metru) způsobila potíže při údržbě. Lokomotivy nevyhovovaly délkou nejen při opravách a provozním ošetření, kdy pro ně mnohdy byly krátké prohlížecké kanály a prohlídkové lávky.

S nasazením elektrických lokomotiv řady E 479.1 se zvýšila na trati Čierna nad Tisou – Žilina – Třinec – Ostrava unifikovaná norma zatížení nákladních vlaků z původních 2 200 tun, určených pro lokomotivy původních řad E 669.1, 2 a 3, na 2500 tun. Vozba těžkých nákladních vlaků je totiž náročná nejen při vedení vlaků na dlouhých úsecích trati při stoupání, ale obdobně na dlouhých a strmých spádech při brzdění. Rutinní provoz se zanedlouho usadil do víceméně standardního stavu a již 27. února 1986 vezla dvojice E 479.1083/1084 jubilejní, miliontý nákladní vlak na trati Košice – Žilina. V následném období Dvojičky pomalu začaly měnit svoji dosavadní podobu. Každý stroj přistavený do větší periodické opravy měl vozovou skříň opatřenou celozeleným nátěrem včetně žlutého výstražného pruhu, místo původní-



Dvoudílné lokomotivy řady 131 patří neomyšlitelně zejména k podtatranské železniční magistralé. Na snímku přes čelní okno vyjíždí stroj 131.053/054 z Lubochně.

ho provedení v barvě slonové kosti. Také střecha se změnila ze zelené na šedivou.

Postupná modernizace nezbytná

Ve druhé polovině devadesátých let byly zahájeny přípravy na vývoji nového řídicího systému, který umožňuje například provoz pouze jedné sekce při vedení lehkého nákladního vlaku. Výsledkem byl nový mikroprocesorový regulátor řízení Mírer 8031, který byl poprvé v létě 2000

namontován do strojů 131.033/034 a 035/036. Tyto lokomotivy byly v rámci zkušebního provozu nasazeny na postrcích mezi Spišskou Novou Vsí a Štrbou. Vzhledem k tomu, že se nový regulátor osvědčil, začal být obratem montován i do dalších strojů. Lokomotivy takto upravené byly zpočátku označovány symbolem diody v červeném kulatém poli. V listopadu 2005 se dokončila hlavní oprava stroje 131.065/066, jejíž součástí

bylo kromě klasického postupu také zabudování některých nových součástek, jako například EDB stykače hlavního kontroléru, což umožnilo, aby lokomotivy byly schopné pracovat za využití svých rozjezdových odporů v režimu elektrodynamické brzy. Ta je pro provoz na sklonově náročných tratích Slovenska velkým přínosem, a proto byly v následujících letech upraveny i všechny další Dvojčinky.

Na zkušební okruh do Polska byla v dubnu 2008 vyslána první „polonizovaná“ lokomotiva řady 131, která po zkouškách a schválení typu odstartovala nasazení této řady na polských kolejích. To trvá dodnes a spišské stroje tak zajíždějí až do přístavů na severu Polska, například do Štětína. Po téměř čtyřech desetiletích dostávají tyto mohutné stroje, jež od svého počátku byly vždy v zeleném nátěru, nový barevný kabát. Řada 131 byla totiž zvolena jako jedna ze tří, která bude reprezentovat svého vlastníka, ZSSK Cargo, v novém, modro-bílém barevném schématu s reklamními polepy. První vyjela na podzim roku 2018 lokomotiva 131.075/076 a na konci února 2020 byl poměr modrých ku zeleným již 15 : 35. A neustále se zvyšuje ve prospěch modré, neboť každý měsíc z depa vyjíždí jeden stroj po hlavní opravě, díky níž tyto nepostradatelní siláci zůstávají stále v dobré kondici. ◉



Banská Štiavnica: Stříbrné město s nejedním prvenstvím



Banská Štiavnica



Kamenné město usazené do čarokrásně drsné, kopcovité krajiny. Město s bohatou historií, ve kterém houževnatí horníci vynášeli na povrch poklady přírody. To je slovenská Banská Štiavnica, roztomilé sídlo nedaleko Banské Bystrice, které se pyšní řadou prvenství. A co víc, jezdí sem vlak, byť ne tak často, jak by si místo zasloužilo.

Josef Holek | Foto: autor

Je jen málo míst ve střední Evropě, kde se zástavba a krajina spojily v harmonický celek a kde má město skutečnou hornickou duši. Jedním z nich je Banská Štiavnica, město ve středním Slovensku, které se může pochlubit zápisem na seznam světového dědictví UNESCO. Přírodních, architektonických i kulturních krás je na malém prostoru tolik, že si připadáte téměř jako v pohádce. A evidentně si tak připadali i komisaři organizace OSN, pod kterou UNESCO spadá. Na chvíli zapomeňte na starosti všedních dnů a nechte promluvit genius loci. Zajímavosti jsme si prohlédli díky dvoudenní procházce.

Cestu začínám na nádraží ve Zvole-
nu. Sem je možné se dostat s pár pře-
skoky z Prahy a je jedno jestli přes Bra-
tislavu, nebo Žilinu. Osobní vlaky tu je-
dou třikrát denně přes Hronskou Dúbra-
vu až do Štiavnice. Jednatřicet kilometrů
dlouhou cestu zvládá motorový vůz
řady 810 za tři čtvrtě hodiny. Z ná-
draží jste v centru za slabou půl-
hodinu. A právě na náměstí svaté
Trojice začíná nefalšované, cestov-
atelské dobrodružství.

Morový sloup

Hore hled! Když mluvíme o dobro-
družství, připomeňme ho tragé-
dií. I psal se rok 1710, když ve měs-
tě vypukla panika. Městem se va-
lil mor. Černá smrt kosila všechno ži-
vé. Nemocní umírali ve strašných mu-
kách, přičemž tři dny v červnu byly nej-
tragičtější. Až o dvě stě let později se zjis-
tilo, že mor přenášely blechy, které pend-
lovaly mezi člověkem a krysami. Nicméně
i přes karanténu zemřelo přes pět ti-
síc lidí. Což v té době byla více než polovi-
na města. Děsivá bilance. Jako dík za ko-
nec epidemie Štiavničané postavili obrov-
ský morový sloup zasvěcený Svaté Trojici
a dnes je ozdobou hlavního, stejnojmén-
ného náměstí.

Banka lásky (Dům Mariny)

Jak může být láska uzamčená v bance? Ne-
smysl? Ne, tak jednoduché to není. V Ban-
ské Štiavnici, na Radničním náměstí,
skutečně najdete obří trezor, kde se uchov-
ává láska. Světový unikát je, obrazně ře-
čeno, postavený na nejdelší básni na svě-
tě. Toto mistrovské, zamilované dílo z pe-
ra Andreje Sládkoviče bylo určeno dívce
Maríně, která si však musela vzít jiného
muže. Poslední verše básně Marína dopsal
autor až rok poté, co již byla vdaná za jiného
(1846). Tento příběh ožívá přímo v tomto
epicentru lásky, v domě Maríny, díky
moderním technologiím. Stačí vstoupit



Trezor v Bance lásky. Schovávají se tu artefakty řady zamilovaných. Další krabičky zatím čekají.



Nový zámek přezdívaný Štiavnický maják

do sednice, zakoukat se na obrazy a hle? Nejsou to malovaná díla. Jsou to LED obrazovky, které si spolu začnou povídat a vyprávět celý příběh s motivem nepodobným osudu Romea a Julie. Mluví na vás ze tří zdí, takže si připadáte jako v Bradavicích z románů o Harrym Potterovi. Fantastické podívané kralují přední slovenští herci – Emília Vášáryová, Táňa Pauhofová, Robert Roth a Luboš Kostelný. Jen pro zajímavost: Marína má 291 strof a 2 900 veršů.

Ve sklepení pak najdete samotný trezor, který je vytvořen z veršů rukopisu.



Vlaky na zanedbané nádraží ve Štiavnici jezdí jen třikrát denně. Do centra je z nádraží příjemná procházka.

Tady si můžete vybrat krabičku, vhodit do ní artefakt symbolizující lásku k bližnímu (a je jedno, zda je to rodič, dítě nebo partner) a za poplatek 50 eur uložit na jeden rok. Za 100 eur dostanete místečko v trezoru navždy. Když budete odcházet, zkuste si láskoměr. Jen tak, pro jistotu.

Starý zámek

Na dohled od lásky, na kopci, se rozkládá Starý zámek. Stručně popsat jeho historii je prakticky nemožné. Osm století starý objekt je opředený tolika tajemstvími, že by se i stručný referát na stránku nevešel. Nejvýraznější památkou celého areálu je bezesporu kostel. Středověká Štiavnica přece potřebovala nějaký chrám, a tak první architekti přišli na místo už ve 13. století. Církev jej nechala zasvětit Panně Marii. Do objektu se vešly až tři tisíce lidí. Okolo kostela navíc vyrostl i rozsáhlý cintorín, hřbitov, chcete-li.

Město, těžící drahé kovy, mezitím bobtnalo. A tehdy bylo módní oživovat prostou románskou stavbu gotickou přestavbou. Vše šlo hladce až do doby, než do Uher vtrhli Turci. To bylo v 16. století. Chrám byl proto opevněn. Vznikla z něj renesanční pevnost, kde se nakonec zabydlela vojenská posádka s koňmi, byl tu i sklad zbraní a potravin.

Ve studni nechyběla úniková chodba, která by vyvedla občany ven z města.

O dvě stě let později se stala sídlem první technické univerzity na světě – Bánské akademie. A nevěřili byste, co studenti vymysleli. Ve velkém rytířském sá-



Radnice skrývající tajemství

ŠOTOINFO

Do Zvolenu je možné se dostat z Bratislavy nebo Žiliny. Do obou měst vyráží z Prahy řada přímých vlaků ČD kategorií EC a Ex. Do Štiavnice odjíždí vlak Os 5706 v 7:11. V Hronské Dúbravě je nutné přestoupit na spoj Os 6181. Vlaky na sebe navazují. Celá cesta trvá 45 minut. Další vlak Os 5722/6123 jede až v 15:09 (přímé vozy) a další večer v 19:09, opět s přestupem (vlaky Os 5730 a Os 6131). Nazpět vlaky vyráží v 5:55, 13:59 a 15:55.



Štiavnický Nácko. Postavička plná humoru, která přinášela veselí nejen horníkům. Ve městě navíc najdete řadu malebných obchůdků.



le si zřídili tělocvičnu a šermířskou arénu. Sportem si krátili čas i v dobách krutých a dlouhých zim. Když akademická i obranná sféra místo opustila, sídlo pustlo. Však na začátku 20. století svítila opět naděje na zlepšení. Historik Vojtěch Baker se svým týmem dokázal fantastickou věc. Shromáždil největší poklady slavného města a v roce 1900 na zámku zřídil Městské muzeum.

Radnice

Těchto budov jsou na světě miliony. Ale jistě ani v jedné z nich se nestal následující tajuplný příběh. Budova uprostřed města byla sídlem rychtáře, jak se dříve říkalo starostovi. Nedávno potřebovali v jedné z kanceláří opravit elektriku. Službu vypověděl archaický, otočný vypínač. Mistr elektrikář si vysoukal rukávy a netuše, co se odehraje, se pustil do opravy. Pod pokáženým historickým vypínačem se ukázala překrásná malba. Přivolaní odborníci kroutili hlavami. Šlo o konsekrační kříž. Obvykle je v kostelech nebo kapličkách. Ale na radnici? Nevíme sice, jak elektrikář zakázku dokončil. Jisté je jen to, že památkáři radnici zkoumají dodnes.

Trotuár

Od radnice směrem dolů rozkládá se ulice A. Kmetě. Místní jí ale neřeknou jinak než Trotuár anebo Štiavnické korzo. Město se tak může pochlubit kouskem Paříže. Slovenský Trotuár má ducha velkoměsta. Snad v každém domě je obchůdek, kavárnička, vinotéka, cukrárna, dílnička... Zvláště v neděli tu lidé jen bezcílně korzují, baví se a smějí.

Není bez zajímavosti, že každý z obchůdků má dlouhou historii. Celé generace obchodníků tu po dlouhá léta budovaly rodinnou anebo firemní tradici. Dokonce i Baťa tu měl svou prodejnu. Ve vrchní části ulice nachází se další zajímavost. Technická. Byť prý byli Štiavničtí ducha konzervativního, pro některé hi-tech novinky měli slabost. A tak se stalo, že stoletími prověřenou, vozy zapřaženými za koně či voly, nahradily automobily. Od roku 1928 tu dokonce jezdily autobusy. Staré napaředlo, které tu stojí dodnes, však doplnila revoluční benzinová stanice. Díky nezvyklému tvaru ji zdejší nazvali hříbem.

Na této třídě bohémů se rozkládá i budova Kammerhofu. Bývalé sídlo Hlavního komorského úřadu, jakéhosi ministerstva hornictví. Dnes je zde muzeum a připomíná dějiny hornictví na Slovensku a zdejší Hornické a lesnické univerzity.

Klopačka

Už když jsme nedávno v našem putování po středním Slovensku navštívili Špa-



Opečovávané Hornické muzeum v prírodě se rozkládá za humny. Povrchová expozice prezentuje historii hornictví. Budovy jsou samozřejmě původní. Valouny jsou součástí geoparku – přehlídky nerostů, které se na Slovensku těží a těžily.





Jednadzacet metrů dlouhý, dřevěný betlém s námětem Štiavnic. Zalidněný je více než 800 ručně vyřezávanými postavičkami, z nichž 400 je pohyblivých.

niu Dolinu, řekli jsme si, co je klopačka. Ale protože opakování je matka moudrosti, připomene si její význam opět. Tentokrát ve Štiavnici. Okolo zadní části kostela svaté Kateřiny přeju Radniční náměstí a mířím k další věži.

Dříve lidé neměli budíky. Na ranní šichtu do dolů se však ve Štiavnici vstávalo o půl třetí. A kdo dřiče budil? Klopačka. Ostré klepání na dřevěnou desku přetrvalo po století. Dávno ho ve věži mohly nahradit zvony. Nic naplat, horníci si tradici udrželi.

Štiavnický maják (Nový zámek)

Ne, není tu moře ani jezero. Ale maják ve Štiavnici mají. Poměrně vysoko nad městem se vypíná další, tentokrát šestipodlažní opevněný zámek, postavený podle severoitalských vzorů s baštami na rozích, a z Novozámecké ulice je vidět bezvadně. Jde o opevněné sídlo z roku 1571, které dodnes budí respekt. Místní jej postavili v době, kdy se města chtěli zmocnit již vzpomínaný Turci. Ze zámku se jako z majáku vykláněl strážník a sledoval dění v okolí. Zámku místní říkali vartovka (strážnice, strážník byl vartáš), a pokud se na obzoru zjevilo nebezpečí, dal vartáš ostatním vědět ohnivým signálem.

Ještě jedna historická poznámka. Je faktem, že střílný prach poprvé vyrobili v Číně. Ale až Štiavničané pod vedením Gašpara Weindla v roce 1627 uskutečnili zajímavý experiment. Prach tu totiž poprvé použili k odstřelu hornin ve zdejších dolech. Poprvé tedy nesloužil k zabíjení, ale ku prospěchu. V Novém zámku bylo jeho skladiště.

Banskoštiavnická kalvárie

Je to sice do kopce, ale tohle musím vidět. Barokní kalvárie postavená na vulkanickém kopci patří mezi nejkrásnější ve střední Evropě. Jde o další ze štiavnických architektonických pokladů s působivým pohledem na panorama města.

Hornické muzeum v přírodě

Posledním místem, na které se vypravím druhý den, je Hornické muzeum v přírodě. Z centra města vyrážím do malebného údolí pod nádrží Klinger. Necele půldruhý kilometr dlouhá procházka mě příjemně zahřála a teď se pro změnu zchladím. U vstupu do muzea dostávám helmu a gumový plášť. Pro jistotu. Kdyby mi na hlavu spadl kus horniny anebo abych nebyl příliš mokřý z průsaků. A šup do otevřené štoly Bartoloměj. Rozdíl teplot už neřeším. Od pusy mi jde pára.

Už čtyřicet let se tu mohou návštěvníci kochat přehlídkou originálních prostor protkaných kolejemi s hornickými vozíky a další technikou. Dnes se muzeum pyšní největší hornickou expozicí na Slovensku. Kromě toho prezentuje vývoj rudného hornictví ve středoevropském prostoru od středověku až do konce 20. století. Nejvzácnějším exponátem je Gápel na koňský pohon – jediný výtahový stroj, který se na Slovensku zachoval. Na povrchu jistě zaujme Kachelmanův vodní, tažný stroj, přemístěný ze šachty Lill v Hodruši.

Asi po hodinové prohlídce svou velkolepou tour končím zpět v centru Štiavnic, mířím na nepříliš upravené nádraží a sjíždím do Zvolena. S pocitem dobře strávených dvou dnů. ○



← V útrobách 400 let staré štoly Bartoloměj. Těžily se zde kovy, především zlato a stříbro. Horníky byste tu našli ještě ve druhé polovině 20. století.

Napsali o nás...

Správa železnic zrušila čtvrtmiliardovou soutěž na úsek Běchovice – Poříčany

Správa železnic zakázku na vytvoření dokumentace pro EIA a územní rozhodnutí pro úsek Praha-Běchovice – Poříčany (VRT Polabí) v hodnotě 240 milionů korun zrušila, protože přišla jediná nabídka i kvůli detailnějšímu vysvětlení zadávací dokumentace. Zrušení zakázky potvrdila mluvčí Nela Friebová. Jedním z důvodů je podle ní rozsah žádostí o vysvětlení a námitek podaných proti zadávacím podmínkám krátce před uplynutím lhůty pro podání nabídek. Správa železnic dospěla k závěru, že „je žádoucí vybrané aspekty ještě detailněji vysvětlit“. Do soutěže se přihlásil jediný zájemce. Termín pro odevzdání nabídek byl 28. února. Správa železnic ale týden předtím oznámila, že termín kvůli množství dotazů posune. Nakonec se ale tak nestalo. Některé firmy tak vůbec nabídku nepodaly. **zdopravy.cz 4. 3. 2022**



Spousta kolejí, ale málo lidí ve vlacích přes Prahu

Metrem a tramvajemi projede denně Prahou dva miliony cestujících. Vlaky, které přitom mají v metropoli nejvíce kolejí, 200 kilometrů, jich po městě podle magistrátu vozí zhruba 50 tisíc. Výrazný nepoměr řeší náměstci primátora Petr Hlaváček (TOP 09) a Adam Scheinherr (Praha sobě), chtějí nové propojení s MHD i zastávky u velkých rozvojových území. Náklady však jdou do miliard. Stará nádraží či železniční zastávky neodpovídají měnící se Praze. Jsou daleko od metra či tramvají, naopak tam, kde se čeká masivní výstavba, chybějí. Podle Hlaváčka se dosud vlaková doprava v Praze opomíjela. Cílem radních je zlepšit vlakové spojení skrz město, a tím snížit počet aut. Vzorem má být Vídeň či Paříž, kde příměstské vlaky projíždějí i městem a umožňují pohodlné přestupy na městskou dopravu. Jenže toho by se cestující měli dočkat až kolem roku 2040. **E15.cz 22. 3. 2020**

Vozíčkáři uspořádali happening za bezbariérové cestování

Na to, že se vozíčkáři při cestování vlakem potýkají s řadou překážek, upozornil happening na pražském hlavním nádraží. Pořadatelé z neziskové organizace Asistence apelují na vládu, aby se přihlásila k závazné koncepci odstranění bariér při cestování vlakem. Součástí iniciativy je petice, kterou podepsalo několik tisíc lidí. ČD a Správa železnic poukázaly na vysoká procenta bezbariérových vlaků a nástupišť. Happeningu se zúčastnily tři desítky lidí. Společně sestavili nápis Vlakembezbariér.cz, jedna z účastnic držela transparent. Cílem je, aby každý mohl přijít na nádraží a jet kam chce. Právě to podle ředitele Asistence Erika Čipery vozíčkáři v Česku nemohou. Musí nahlásit cesty vlakem s denním až dvoudenním předstihem. Ani to však není zárukou, že se cesta uskuteční. **ČTK 3. 3. 2020**

České dráhy začaly posílat railjet do Německa, zatím bez cestujících

ČD v pondělí 9. března poprvé vypravily do Německa jednotku railjet společně s lokomotivou 1216 ÖBB. Důvodem je zahájení výcviku německých strojvedoucích. Od 4. května by se měly vlaky objevit poprvé na trase Berlín – Praha – Vídeň – Graz. Podle mluvčí Českých drah Vandy Rajnochové bude souprava zajižďet do Německa kvůli výcviku personálu každý den od pondělí do pátku. Výcvik potrvá až do 3. dubna. Nový spoj rj 256/257 vyrazí poprvé ze Štýrského Hradce 4. května. Bude po letech znamenat obnovení přímého spojení Vídně a Berlína přes Prahu. Jízdenky na nový spoj jsou již v prodeji. Nasazením railjetu se rozšíří počet spojů mezi Prahou a Berlínem o jeden pár vlaků. Dosud poslední vlak odjížděl z Prahy do Berlína v 16:32. Vlak vyjíždí ve Štýrském Hradci v 10:26, v Berlíně bude v 21:54. Zpět se vrací v 6:17 z Berlína. **zdopravy 10. 3. 2020**

Dvořák skončil ve vedení Českých drah, přesune se do ČD Cargo

Dosavadní místopředseda představenstva ČD Radek Dvořák ve firmě skončil. Od dubna bude působit v představenstvu dceřiné společnosti ČD Cargo. Dvořákova nástupce vybere podnik v příštích týdnech. Úsek obchodu zatím povede Jiří Jeřeta. Dvořák byl členem představenstva od září 2018, do té doby byl ředitelem odboru koncepce a rozvoje dopravy. Loni firmu od června do září vedl z postu místopředsedy, vedení tehdy předsedu nemělo. Od 1. dubna přechází do představenstva ČD Cargo, kde bude mít na starosti obchod. „Jiří Jeřeta je dlouholetý, zkušený manažer, který měl v minulosti ve firmě na starost také oblast dálkové dopravy. Myslím, že je to pro tuto chvíli dobré řešení,“ uvedl předseda dozorčí rady společnosti Pavel Kyšilka. Podle Joklíka byl Dvořákov konec v představenstvu jeho rozhodnutím. **ČTK 12. 3. 2020**

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, 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., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc
Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002





Vážení klienti,

v souvislosti s měnícími se opatřeními ohledně COVID-19 vždy aktualizujeme naše webové stránky i facebookový profil.

Největší počet rekreací se realizuje v letních měsících. Od chvíle podání objednávky až do 50 dnů před nástupem platí 10% stornoplatky (v případě ČD travel 50 dnů, u spolupracujících CK to může být i 65 dnů). Doporučujeme tedy klientům sledovat situaci a rozhodovat se až ve chvíli, kdy dochází ke změně ve stornopoplatcích.

Všem přejeme klidné dny a pevně věříme, že si všichni užijete krásnou a zaslouženou dovolenou.

Kolektiv ČD travel

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

Při nákupu jízdenky online získám zdarma:

A Sušenku

B Klíčenku

ČD Místenku

Zjistěte vše o vlacích a vlakových spojích v **aplikaci Můj vlak**



Místenka zdarma při nákupu online platí pro všechny dálkové vlaky po ČR kromě vlaku SC Pendolino a třídy Business v railjetu.



ČD je správně!

ČD České dráhy
Národní doprava



Do Kryštofova Údolí nejen za malebnými roubenkami

Asi za dvacet minut vás vlak doveze z Liberce do Kryštofova Údolí – do podhorské obce v údolí řeky Rokytky, kterou kdysi založili horníci a uhlíři. Co v ní stojí za vidění? Především řada dochovaných roubených chalup. Dřevěný je i barokní kostelík sv. Kryštofa, podle něhož byla obec pojmenována. K turistickým atrakcím Kryštofova Údolí patří také muzeum betlémů, unikátní vesnický orloj nebo socha čůrajícího voříška. Okolí malebné obce je protkáno sítí turistických stezek. Pokud se chcete projít a pořádně si roztáhnout plíce, vydejte se po zelené značce na 5,5 kilometru dlouhý výlet lesem do Křížan. Cesta vede přes osadu Novina, které dominuje známý železniční viadukt. Když po něm přejíždí vlak, vydává prý zvláštní zvuk, který připomíná zvonění, a proto se mostu přezdívá taky zvonící viadukt. Z osady Novina vede zelená turistická značka ke kapličky sv. Kryštofa a pak k Solvayovu lomu, kde se ještě ve 20. letech minulého století těžil vápenc. Od rozcestí pod lomem je možné si udělat odbočku po žluté k nedaleké vyhlídce. Budete-li pokračovat dál po zelené, za chvíli dojdete k nádraží v Křížanech, odkud vás vlaky dovezou zpět domů.

Nejbližší železniční stanice: Kryštofovo Údolí/Křížany



Na túru ke dvěma šťastným sedmičkám

Je to sice kus cesty, ale odměnou vám budou poutavé výhledy. Navíc přestávku si můžete udělat na spirituálním Velehradě. Kam vás to lákáme? K netradiční turistické rozhledně, která už bezmála pět let stojí nad obcí Salaš. Od nádraží ve Starém Městě u Uherského Hradiště vás k ní dovedou turistické značky – nejprve červená, pak modrá, žlutá a nakonec zelená (13 km). Netradiční turistická rozhledna zaujme tvarem, který připomíná dvě do sebe zakleslé sedmičky. Nabízí tak dvě vyhlídkové plošiny. Do horní ve výšce 20 metrů vystoupáte po 112 schodech.

Nejbližší železniční stanice:
Staré Město u Uherského Hradiště

Za skalními hradý a u Mnichova Hradiště

Mnichovým Hradištěm prochází červeně značená trasa Zlaté stezky Českého ráje. Měří skoro 120 km a už od 30. let minulého století propojuje nejzajímavější místa Českého ráje. Z Mnichova Hradiště se po ní můžete vydat k nedaleké zřícenině hradu Valečův a přes osadu Skalka až k romantickému Drábským světničkám. Na sedmi pískovcových blocích tu ve středověku stávala vzájemně propojená dřevěná obydlí. Po nich už sice není ani památky, dávnou slávu nedobytné tvrze však připomínají na dvě desítky do skal vytesaných světniček včetně kaple s oltářem.

Nejbližší železniční stanice:
Mnichovo Hradiště

Z Krásné Lípy ke stromové zvonkohře

U Domu Českého Švýcarska v Krásné Lípě začíná Köglerova naučná stezka, dlouhá dvacet kilometrů. Zdá se vám to příliš? Absolvovat můžete jen její část. Prvních šest zastavení stezky se nachází v městském parku a navazujícím lesoparku. Trasa pak vede k vyhlídce u Kamenné Horky, odkud se vám naskytne pěkný pohled na město. Stezka pokračuje lesem k odpočívadlu nedaleko rozcestí Nad Vápenkou, kde najdete stromový xylofon a z tabule se dočtete, k čemu všemu místní ve středověku využívali dřevo. Od rozcestí se vraťte do města po zelené značce (7 km).

Nejbližší železniční stanice:
Krásná Lípa