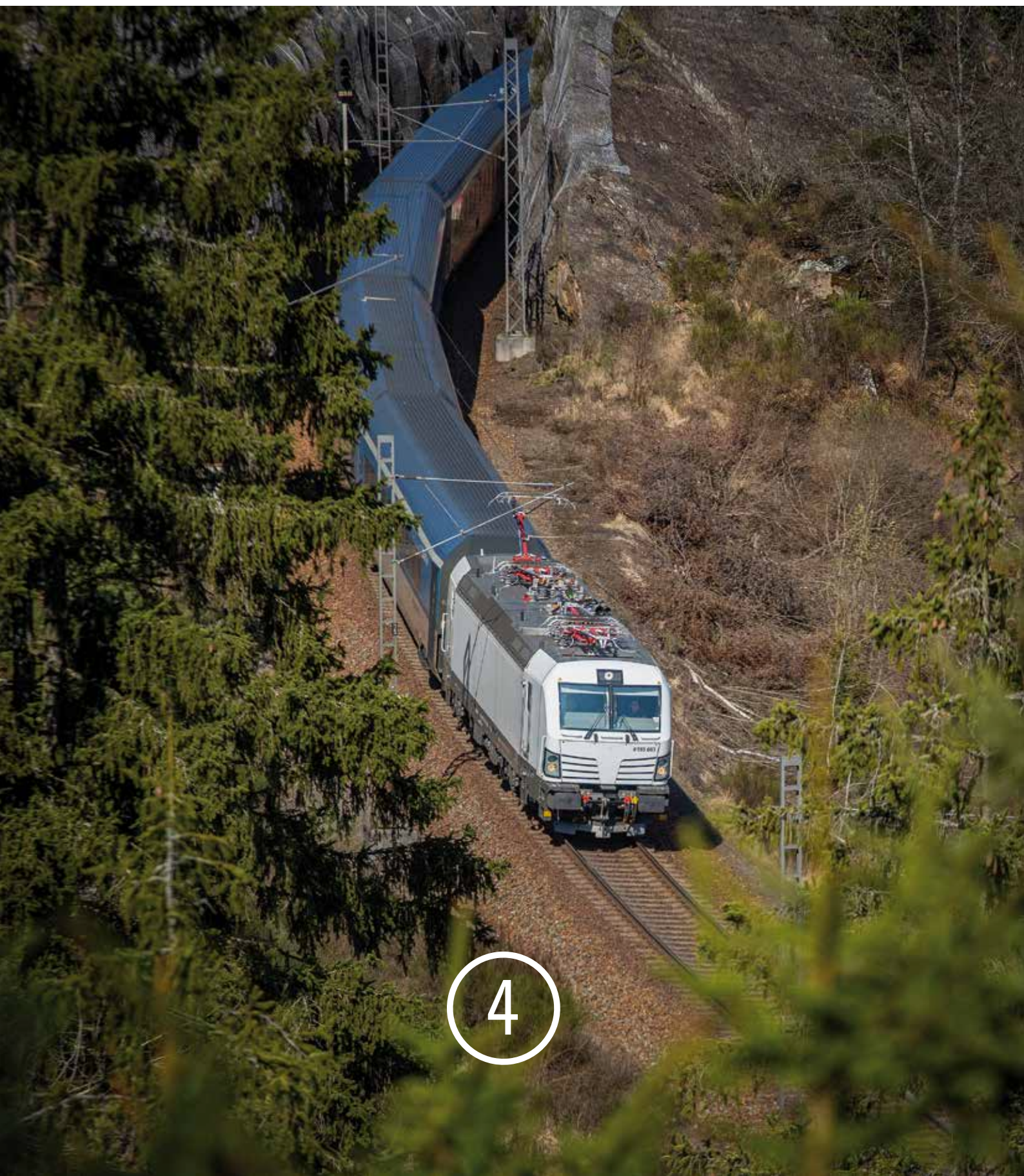


Železničář

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



4

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S generálním ředitelem společnosti AŽD Zdeňkem Chrdlem nejen o ETCS
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění na ČD i na železnici v ČR
- 15–18 **Téma**
Od roku 2025 bude i na tratích v ČR povinný zabezpečovač ETCS. Jaký je plán jeho zavádění v tuzemsku?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Jítka Hasmanová má ve VUZ na starosti péči o zákazníky z celého světa.
- 22–23 **Provoz a technika**
Do provozu míří první stroj vybavený zpětně ETCS. Jde o loko 362.165-3.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Vlakem jezdí sám od 11 let a využívá ho jako místo, kde se učí do školy.
- 26 **Zahraničí**
Sítí vodíkových vlaků v Německu bude provozovat dceřiná firma DB.
- 28–29 **Recenze**
Jak se povedl model vozu Btx⁷⁶¹ ve velikosti TT od firmy MTB model?
- 30–32 **Historie**
V dubnu 2002 se poprvé v historii prohnal vlak po českém území na veřejné trati rychlostí přesahující magických 200 km/h.
- 33–37 **Cestopis**
Navštívili jsme jednu z úzkorozchodných tratí na území Polska, vedoucí ze Żninu do Gąsawy jihozápadně od Bydhoště.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Během zkoušek provozu jednotek railjet s lokomotivou Vectron tato souprava zavítala i na spoje Západního expresu – zde jmenovitě Ex 559 v údolí řeky Mže u Pavlovic.

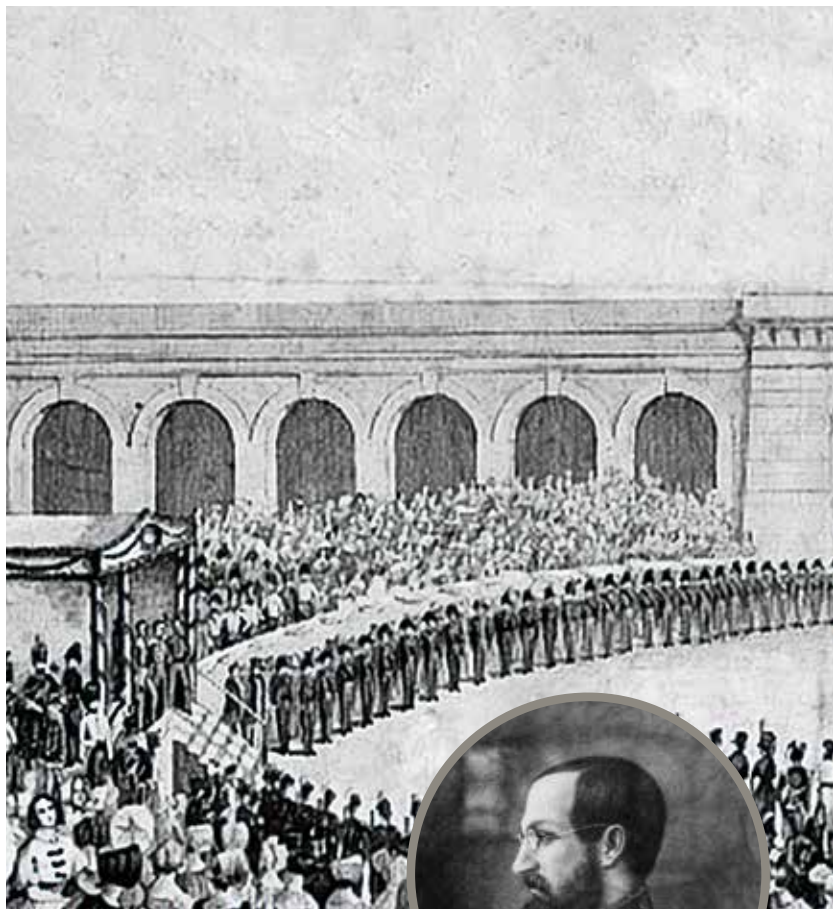


Foto: Východočeské muzeum v Pardubicích

Jan Perner

Jeho jméno je neodmyslitelně spjato s budováním železnic u nás. Tento projektant a stavitel tratí se významně podílel především na stavbě Severní dráhy císaře Ferdinanda. Později Jan Perner vedl i stavbu úseku z Břeclavi do Brna.

Narodil se v rodině mlynáře v roce 1815 a v letech 1822 až 1827 navštěvoval školu v Potěhách. Do roku 1830 studoval na Týnské hlavní škole v Praze. Navzdory přání otce pokračoval v letech 1831 až 1833 ve studiu na pražském technickém učilišti (polytechnice – dnes ČVUT). Zakladatelem školy nebyl nikdo jiný než František Josef Gerstner.

V roce 1836 se přihlásil na inzerát Gerstnera, který hledal inženýry pro stavbu železnic v carském Rusku. Podílel se na budování dráhy z Petrohradu do Carského sela a Pavlovska. Po konfliktu s úřady ale musel na podzim téhož roku Rusko opustit.

* Narození	7. září 1815
† Úmrtí	10. září 1845
🌐 Národnost	česká
🕒 Povolání	projektant, stavební inženýr, stavitel železničních tratí

SLOVO ÚVODEM



Blanka Havelková

členka představenstva
a náměstkyně generálního
ředitele pro lidské zdroje

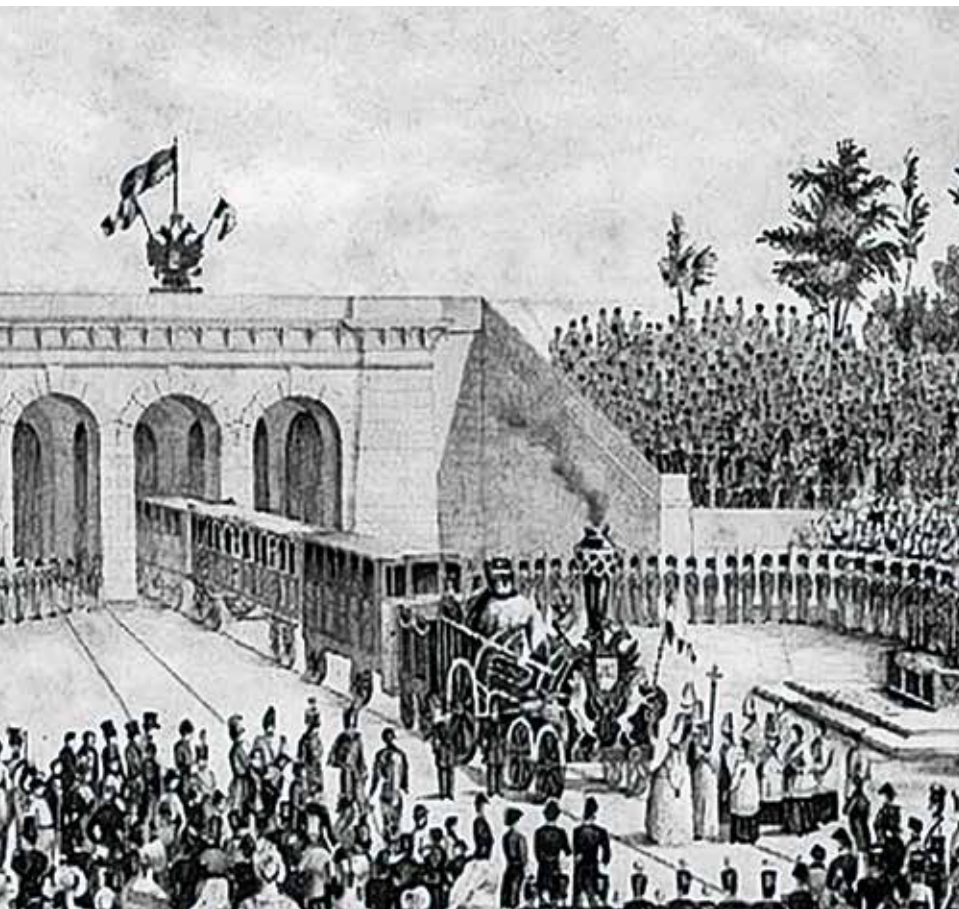
Vážení čtenáři,

péče o zaměstnance musí být prioritou každé firmy. Trh se výrazně změnil. Je obtížnější získat kvalitní lidi, stejně tak jako si je udržet. Role personalistů dnes není o tom, že dají inzerát na web, spočítají výplaty a postarají se o evidenci docházky. Se zaměstnanci je potřeba mnohem více spolupracovat. Nabídnout jim dobré zázemí, identifikovat jejich potřeby, umožnit další vzdělávání, kariérní i osobní růst. Lidé se musí s firmou ztotožnit, aby mohli sdílet její hodnoty a aby pro ně práce dávala smysl. Stále častěji mají odvalu a chuť měnit pozice, zkoušet nové věci. O to složitější je pro firmy udržet ty nejlepší co nejdéle. Ale jde to. Zaměstnání je v současnosti nejen cestou, jak vydělat peníze. Je to prostředek k vlastní realizaci. Ovšem za podmínky, že pracovní a osobní stránka jsou v rovnováze.

České dráhy patří k největším zaměstnavatelům v zemi, ve stavu máme v současné době necelých 14 tisíc lidí. Personální politika je pro nás mimořádně důležitá. Uvědomuje si to i vedení společnosti. Proto budu na základě rozhodnutí představenstva odbor péče o zaměstnance řídit přímo já z pozice náměstkyně generálního ředitele. Pro Skupinu České dráhy pracuji přes 15 let a posledních pět let jsem vedla Dopravní vzdělávací institut. Věřím, že pohled i skrze DVI mi umožní lépe pochopit potřeby zejména kolegů z provozu. Právě tam nám totiž chybí celá řada profesí.

Tady nás čeká hodně práce, abychom v celé síti zlepšili jejich pracovní podmínky. Tam, kde se podařilo vybudovat moderní opravárenské haly, pracují v mnohem příjemnějším prostředí, v suchu a teple. Stejně tak investice do vozidel vítají nejen zákazníci, ale taky personál, který vlaky doprovází. Ale co jinde? Jednou z priorit našich personalistů tak zůstává permanentní snaha o zlepšení zázemí provozních zaměstnanců. S tím samozřejmě přímo souvisí přijímání nových. Abychom je mohli získat, musíme jim mít co nabídnout. A pochopitelně si je už na školách a učilištích vychovávat, podporovat jejich vzdělávání a přivést si je tímto způsobem k nám. Ovšem nejde jen o profese v provozu. V silné konkurenci ostatních firem často nejsme dostatečně atraktivní ani pro absolventy vysokých škol. Ekonomů, právníků, obchodníků. I ty ale potřebujeme a chceme ty nejlepší.

Mou ambicí proto je, aby se České dráhy staly opravdu moderním, zajímavým zaměstnavatelem a spolehlivým partnerem pro každého, kdo se u nás rozhodne pracovat, nebo pro naši firmu již dlouhá léta spolehlivě pracuje. Personalistiku vnímám jako komplexní obor, který začíná budováním image atraktivního zaměstnavatele, přes zajištění kvalitního pracovního zázemí, promyšlený systém vzdělávání, spolupráci se školami, aktivní komunikaci uvnitř firmy, až po využívání moderních technologií a podporu sociální oblasti. Zaměstnanec pro nás není jen pracovní síla, ale je to i náš partner.



V červnu 1837 nastoupil na stavbu Severní dráhy císaře Ferdinanda. Do léta 1839 vedl stavbu úseku z Břeclavi do Brna. Pověřen byl také projekčními pracemi v úseku z Ostravy do Osvětimi. Zúčastnil se též velkých trasovacích prací pro spojení Vídně s Prahou. V úvahu připadalo celkem sedm variant.

Koncem roku 1841 se stát rozhodl převzít výstavbu páteřních tratí. Severní státní dráha měla vést z Olomouce do Prahy a Drážďan. 1. března 1842 se Perner stal státním úředníkem s funkcí

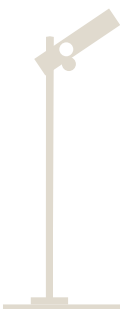
vrchní inženýr státních drah. A 26. listopadu 1842 schválil císař jeho návrhy na trasu dráhy z Prahy do Drážďan. Zároveň řešil umístění nádraží státní dráhy v Praze. Slavnostní otevření dráhy mezi Olomoucí a Prahou úřady stanovily na 20. srpna 1845 a pro zahájení veřejné osobní dopravy 1. září.

Jeho život předčasně ukončila nehoda 9. září 1845. Po projetí choceňského tunelu se vyklonil z vagonu a následně udeřil do hlavy o sloup staničních vrat. Den poté svému zranění podlehl.



ČD ověřily provoz Vectronu s netrakční jednotkou railjet

České dráhy ve spolupráci se společností Siemens Mobility uskutečnily ve dnech 22. až 24. března praktické ověření spolupráce lokomotiv Vectron s netrakční jednotkou railjet. Cílem zkoušky bylo reálné otestování a doladění spolupráce softwaru na lokomotivách řady 193 Siemens Vectron, které provozují ČD, a modrých netrakčních jednotek ČD railjet. Ověřována byla spolupráce lokomotivy a jednotky jak v taženém, tak v sunutém režimu, a také součinnost dalších ovládacích prvků včetně stranově selektivního ovládání dveří. „Díky ověření spolupráce lokomotiv Vectron a jednotek railjet můžeme v budoucnosti pružně reagovat na provozní potřeby při závadě plánované řady lokomotiv 1216 nebo při nasazení jednotek railjet jako náhrad za Pendolina nebo InterJetů do Ostravy a Chebu,“ řekl Tomáš Mohr, ředitel odboru provozu osobní dopravy. Pro testování byla přistavena lokomotiva 193.683 Siemens Vectron pronajatá od společnosti RSL a railjet č. 01. Nejprve se odehrály statické zkoušky v areálu provozního pracoviště Praha jih, poté byla souprava nasazena na vlaky Západní expres na spoje IC 566 a 557 v úseku Praha – Stříbro – Praha a na závěr na spoje IC 566, 559, 560 a 565 v trase Praha – Cheb – Praha.



Brno uvítá Rail business days

Brněnské výstaviště bude letos mezi 7. a 9. červnem hostit akci Rail Business Days, ve kterém organizátoři rozjedou koncept, který spojí mezinárodní veletrh kolejových vozidel pro širokou i odbornou veřejnost, odbornou konferenci a společenské setkání na B2B rovině. Půjde o největší mezinárodní veletrh v České republice, který inovativně propojuje segmenty B2B, B2G a B2C komunikace v rámci prezentace jednotlivých společností. Veletržní část přístupná i široké veřejnosti nabídne vnitřní a venkovní expozice výrobců, provozovatelů osobní i nákladní dopravy, subjektů a společností zaměřených na správu a výstavbu infrastruktury, vývojových a výzkumných subjektů, veřejných dopravních institucí i úřadů. Jedním z velkých lákadél bude venkovní expozice techniky. Pro více informací včetně nákupu vstupenek, získání vstupu na konferenci a registraci mezi vystavovatele navštivte web www.railbusinessdays.cz.



ČD mají nové traťové jízdenky

Především těm, kteří částečně využívají home office, je určena nová nabídka traťových jízdenek ČD. Vedle již obvyklých týdenních, měsíčních a čtvrtletních jízdních dokladů ČD od března nabízejí také jízdenky platné deset vybraných dnů během měsíční, resp. třicetidenní platnosti dokladu na zvolené trase do 150 kilometrů. V prodeji jsou pouze v mobilní aplikaci Můj vlak, v níž si pak cestující traťovou jízdenku aktivují vybraný den před cestou. Jízdenky lze zakoupit do 2. i 1. vozové třídy vlaků ČD, a to pro všechny relace a spoje, kde platí tarif TR10. Například pro 50 km dlouhý úsek mezi Českými Velenicemi a Českými Budejovicemi bude stát tento doklad ve 2. třídě 1 496 korun, přičemž standardní traťová měsíční jízdenka pro stejnou vzdálenost stojí 2 464 korun. Oproti jednotlivému flexi základnímu jízdnému tak cestující při celkem deseti jízdách tam a zpět ušetří asi 260 korun. Zákazníci s aplikací IN 25, IN 50 nebo s nárokem na státem garantované zvýhodnění mají na nový druh traťové jízdenky slevu.



ČD - T rozšířila bezplatnou wi-fi na pražském hlavním nádraží

Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika ve spolupráci se Správou železnic pomáhá uprchlíkům z Ukrajiny. Díky expresní montáži nových wi-fi routerů v prostorách železniční stanice Praha hlavní nádraží mají příjíždějící občané Ukrajiny od začátku března k dispozici neomezený přístup k internetu zcela zdarma a mohou sledovat aktuální vývoj a zůstat ve spojení se svými blízkými. „Každá pomoc Ukrajině je nyní důležitá a jednou z forem naší pomoci uprchlíkům je právě zajištění možnosti navázat spojení s blízkými hned po příjezdu do Prahy,“ řekl manažer odboru provoz a rozvoj z ČD - Telematiky Tomáš Laga. Wi-fi zajišťující neomezený přístup k internetu na hlavním nádraží nyní nově pokrývá prostory určené jako zázemí pro příjíždějící obyvatele z Ukrajiny, kteří tuto bezplatnou službu již od pátku využívají.



Rekonstrukce další části trati 171 se přiblížila

Připravovaná modernizace trati mezi stanicemi Karlštejn a Beřoun dostává konkrétnější obrysy. Právní mocí nabylo územní rozhodnutí pro dotčený úsek. Zároveň pokračuje příprava navazující projektové dokumentace. Správa železnic chce o stavební povolení požádat ještě letos, samotná realizace by se měla naplno rozběhnout v příštím roce. V rámci stavby bude v úseku dlouhém 7,1 km zrekonstruována trať ve stávající stopě. Na zastávce Srbsko vzniknou nová, bezbariérová nástupiště a podchod, rekonstrukcí projde i přílehlý přejezd. Pro zajištění větší kapacity a spolehlivosti trati se zhruba v polovině úseku vybuduje nová odbočka Lom, která umožní vlakům přejíždět z jedné koleje na druhou. Pro zvýšení bezpečnosti provozu se zajistí a sanují skalní masivy nad tratí. Po dokončení stavby se rychlost vlaků zvýší nejprve na 100 km/h, po aktivaci ETCS pak na 120 km/h. Práce se uskuteční za jednokolejného provozu s omezením výluk na nutné minimum.

Rusko a Bělorusko má stop u UIC

Mezinárodní železniční unie (UIC) pozastavila členství Ruské federaci a Bělorusku. Důvodem je útok na Ukrajinu. UIC ve svém prohlášení uvedla, že v těchto bezprecedentních a těžkých časech vyjadřuje svou solidaritu s ukrajinským lidem a podporu Ukrajinským železnicím (UZ). Pokračují totiž v provozu za extrémně obtížných podmínek a dokazují, že železnice musí zůstat hlavním způsobem dopravy osob včetně uprchlíků a humanitární pomoci. UIC dále vyzdvihla značné úsilí všech železničních společností ze sousedství Ukrajiny. Právě ony – a České dráhy jsou pochopitelně mezi nimi – přepravují ukrajinské civilisty do bezpečných míst. Solidarita všech členských společností UIC je nezměrná. Kromě toho UIC plně uplatňuje všechen sankce podle národního a mezinárodního práva.

KOMBI ZÓNY se opět rozrůstají

Jízdní doklad KOMBI ZÓNA je specifický tím, že cestujícím za zvýhodněné jízdné umožňuje přepravu mezi stejným výchozím a cílovým místem různými spoji IDSOK i po odlišných trasách. Za normálních okolností by cestující k projetí rozdílných tarifních zón potřeboval různé jízdní doklady podle trasy spojů, což by znamenalo vyšší cenu. Jízdní doklad KOMBI ZÓNA proto pro vybrané relace sdružuje všechny tarifní zóny potřebné pro zajištění nezávislosti na spoji a jeho trase, a to za zvýhodněnou cenu. K již existujícím 26 KOMBI ZÓNÁM, které spojují trasy v Olomouckém kraji, je od 1. 4. 2022 v nabídce pro relaci Olomouc – Domašov nad Bystřicí – Město Libavá nová KOMBI ZÓNA č. 902 OL Domašov. Pokrývá celkem osm tarifních zón podél trati 290 a 310. Papírovou formu jízdního dokladu KOMBI ZÓNA lze pro týdenní nebo měsíční platnost zakoupit na všech prodejních místech IDSOK. E-shop IDSOK navíc umožňuje nákup čtvrtletních a ročních časových jízdenek pro zvolené tarifní zóny.

U nádraží v Soběslavi vznikne přestupní terminál



Správa železnic získala pravomocné stavební povolení na výstavbu přestupního terminálu v Soběslavi. Současně byl vypsán tendr na zhotovitele. Na místě stávajícího autobusového nádraží vznikne parkoviště P + R s více než pěti desítkami míst. Součástí terminálu budou kromě autobusových stání také přístřešky pro cestující. Hotovo by mělo být letos na podzim. Autobusová stání se budou nacházet v těsné blízkosti výstupu z podchodu k nástupišťům stanice Soběslav. Tím se propojí oba druhy veřejné dopravy. Informace o aktuálních odjezdech vlaků i autobusů se cestující dozví z elektronických panelů. Namísto nevyužívaného sklaďiště vznikne protihluková stěna, o kterou se prodlouží délka stávající zdi chránící okolí před nadměrnou hlukovou zátěží. Předpokládané celkové náklady stavby jsou ve výši 29,9 milionu Kč. Veřejnost by měla začít využívat nový terminál na podzim letošního roku.

PESA Bydgoszcz vyrábí vlaky pro ČD

Kontrolního dne výroby nových diesellových jednotek PESA 847 v polské Bydgoszczy se na konci února zúčastnila delegace Českých drah pod vedením místopředsedy představenstva Michala Krause. ČD aktuálně závazně objednaly 66 těchto moderních, klimatizovaných, nízkopodlažních jednotek určených především pro regionální dopravu v jednotlivých krajích. Samozřejmostí bude vybavení jednotek systémem wi-fi, zásuvkami, technologií na sčítání cestujících, moderním informačním systémem a podobně. Jako první budou vyrobeny dvě jednotky pro Jihočeský kraj, následovat bude 10 vozidel pro Středočeský kraj a poté vlaky pro Pardubický, Jihočeský kraj a pro Vysočinu. V roce 2024 pak vznikne prvních 16 jednotek pro Královéhradecký kraj. Vlaky splňují přísnou emisní normu EURO 5 a zařadí se tak mezi neekologičtější a zároveň nejbezpečnější vyrobené diesellové jednotky v Evropě.



Tradiční Odemykání točny zahájilo sezonu nostalgických jízd

Stovky návštěvníků si v Olomouci nenechaly ujít tradiční akci Odemykání točny, během níž se pro veřejnost poprvé v sezoně otevírá depozitář zdejšího ČD Muzea. Letos se v takto brzkém termínu uskutečnila u příležitosti výstavy ForModel 2022 na olomouckém výstavišti. Šlo zároveň o jedinou akci v depozitáři ČD Muzea v první polovině tohoto roku. Po jejím skončení totiž k točně zaměřily stavební stroje a začala její rekonstrukce. Práce potvrzují do července, a pokud vše půjde podle plánu, bude provoz obnoven v srpnu. Odemykání točny bylo významné ještě z jednoho důvodu. Vzhledem k tomu, že se jednalo o první letošní veřejné jízdy vlaků s parní lokomotivou, byla tím symbolicky zahájena sezona jízd parních vlaků ČD. V sobotu 19. března bylo v okolí hanácké metropole vypraveno několik zvláštních vlaků. V jejich čele se objevila rychlíková krasavice 464.202 Rosnička. Aby vozidla po celou dobu opravy depa nestála nevyužitá, přesunou se některá z nich do jiných lokalit. Rosnička bude například k vidění v okolí České Lípy a Prahy.



Do Střezimíře se vydaly Bardotky

Dvojice motorových lokomotiv 749.250 a 749.008, přezdívané Bardotky či Barčky, nakonec stanula v čele zvláštního vlaku, který se poslední březnovou sobotu vydal z Prahy do Střezimíře a Tábora. Původně plánovaná Rosnička 464.202 nemohla kvůli přetrvávajícímu suchu a v souvislosti s ním vyhlášenému zákazu jízd parních strojů vyjet. Ani to však neodradilo řadu zájemců, kteří na akci zavítali. Jízda byla součástí slavnostního rozloučení s vlakovým provozem ve Střezimíři na IV. koridoru a zároveň šlo i o zahájení letošní sezony nostalgických vlaků v Praze a Středočeském kraji. Ve Střezimíři se fanoušci mohli svést na pákové drezině spolku Železnice Česká Sibiř a připraven byl bohatý doprovodný program. Tamní nádraží se po více než 150 letech rozloučilo s pravidelným provozem. V rámci modernizace koridoru z Prahy do Českých Budějovic bude totiž úsek mezi Voticemi a Sudoměřicemi u Tábora veden po zcela nové trati mimo střezimírské nádraží. Tomu však bude předcházet tříměsíční výluka trvající od 2. dubna do 30. června nezbytná pro napojení nové části. Závěrečný březnový víkend byl posledním, kdy skrz Střezimíř projížděly vlaky. Nádraží neosíří zcela, vznikne železniční muzeum s provozem turistických drezín.



Vývoj autonomního vlaku trval přibližně pět let

Švestkovou dráhu, turisty oblíbenou malebnou lokálku v severních Čechách spojující Litoměřice, Lovosice a Most, společnost AŽD provozuje již od konce roku 2019. Zároveň ji tento přední český dodavatel řídicích a zabezpečovacích systémů pro dopravu využívá také jako svůj testovací polygon. Jaké novinky z oblasti zabezpečení firma vyvíjí nejen pro tuto trať? A jak se staví k její případné elektrizaci, o níž se začalo mluvit? Na to i mnohé další věci odpověděl v rozhovoru pro Železničáře Zdeněk Chrdle, generální ředitel AŽD.

Josef Holek | Foto: Petr Dobiášovský, archiv ČD

Našla si Švestková dráha své cestující poté, co byla několik let bez provozu?

Určitě. Přispěl k tomu i koncept, se kterým jsme přišli, kdy i provoz na malé regionální trati může nabídnout cestujícím určitý bonus. Ano, existuje i nevýhoda v podobě vzdálenějších zastávek od center obcí, ale my na palubě zajišťujeme určitý servis – dáváme zdarma kávu a čaj a prodáváme další sortiment.

A pak přišel covid.

No, to byla darda. Včetně roušek. Stejně jako ČD jsme vozili vzduch. Na druhou stranu Ústecký kraj držel obslužnost i pro těch pár lidí, kteří se potřebovali dostat do práce. Z jízdního řádu vyškrtl jen noční vlaky, za což zasluhuje poděkování. Teď ale evidujeme návrat lidí. Jistě jich bude po zrušení roušek ještě více. Kraj by však ještě mohl diverzifikovat autobusové spoje, které mnohdy jedou paralelně s vlakem, a my musíme

udělat vše pro to, abychom nalákali cestující do vlaku.

Můžete odhadnout, zda v počtu cestujících převládá vlak nad autobusem?

Vede vlak. A ještě více si jich právě vlak nachází teď, po pandemii. Mám z toho vyloženě radost. Třeba spoj jen do Třebívlic býval prázdnější, nyní už se situace vyvíjí opačným směrem. Tento trend je však podmíněn tím, že dráha nedostane opět nějakou ránu v jakékoliv podobě.

Nyní je aktuálně vyloučená trať Lovosice – Litoměřice a je zavedena náhradní autobusová doprava. Naše vlaky nejezdí přímo do okresních Litoměřic, cestující musí až do června přestupovat v Lovosicích, což je pro lidi docela rána. Musíme to ale přežít. Nejvíce pravidelných cestujících je hlavně ráno. O víkendech jezdívali hojně výletníci.

Švestkovku máte jako svůj testovací polygon. Jaké novinky z oblasti zabezpečení vyvíjíte nejen pro zmíněnou trať?

Máme rozsáhlý plán rozvoje. Ročně do něj investujeme až 350 milionů korun, takže více či méně všechno, co vyděláme, dáváme zpět do vývoje. Aktuálně zdokonalujeme zabezpečovač ETCS, instalovali jsme nové přestavníky, které chceme nabídnout pro regionální tratě i Správě železnic, a také jsme instalovali nové přejezdy. Na dráhu se chodí odborníci podívat i na novinky, které jsme vyvinuli a které můžeme právě nabídnout. Máme tam aktuálně osmnáct ověřovacích provozů, kdy zkusíme například komunikaci bezdrátových zabezpečovacích zařízení, a to skrze integraci veřejných operátorů. V době hackerských útoků je naše práce složitější, ale neustále zkusíme další a další technologie.

Máme rozsáhlý plán rozvoje. Ročně do něj investujeme až 350 milionů korun, takže více či méně všechno, co vyděláme, dáváme zpět do vývoje. Aktuálně zdokonalujeme zabezpečovač ETCS, instalovali jsme nové přestavníky, které chceme nabídnout pro regionální tratě i Správě železnic, a také jsme instalovali nové přejezdy.

Můžete jmenovat?

Třeba bezdrátový přenos skrze družice Galileo, nové informační systémy, inteligentní zastávky a řadu dalších věcí. Tím, že je na trati zavedena pravidelná doprava, můžeme neustále něco zkoušet za plného provozu. Takhle kombinace je skutečně jedinečná.

Co ještě měníte na přestavnících a přejezdech?

Jsou tam instalované ty s vnitřním závěrem, kulíčkovým šroubem a další typy. Běžně jsou instalované ty s vnějším závěrem. U nás to však není legislativně schváleno, ale v zahraničí je to běžná věc. My máme extra povolení na Švestkovku, ale můžeme je opět instalovat jen v zahraničí. Na druhou stranu je to správně, Správa železnic chce infrastrukturu unifikovat. Je nesmysl mít pak v každé stanici jiný přestavník.

Co se týče přejezdů, pak zkusíme například model, kterému říkáme Šípková Růženka. Po regionálních tratích nejezdí tolik vlaků, takže se naše zabezpečovací zařízení přejezdu probudí jen tehdy, když se blíží vlak. Když odjede, sám se uspí a nespotebovává energii. A energii, kterou spotřeboval, si bere z obnovitelných zdrojů.

U přejezdů jsou tedy instalované solární tabule a malý větrník. To už je opravdu vychytávka.

Mluvíte o technologiích. Vyvíjíte si je sami?

Ano. Z devadesáti procent jsou to technologie naše, zbytek jsou technologie cizích firem. Naše není například technologie Inteligentní zastávky, kterou u nás zkusí jedna firma Starmon z Chocně. Strojvedoucí se dlouho dopředu dozví, že na zastávce bude někdo chtít nastoupit, a naopak čekající cestující se z mapky na displeji dozví, kde se vlak aktuálně nachází.

Nechystá AŽD i něco podobného pro města, pro projekty chytrých měst, tedy smart cities?

Jsme do projektů, které jsou inteligentní, které jsou tedy smart, zapojeni. Jde zejména o silniční křižovatky, kdy semaforey dokážou samy určit dopravní proudy a podle toho řídit dopravu.

Umíme to, ale rádi bychom co nejvíce smart prvků přenesli na železnici.

Pokud se vrátím zpět k zastávkám, tak například Inteligentní zastávky dokážou šetřit naftu. Dovedete si představit, kolik motorů vlaku spotřebují při častých rozjezdech ze zastávek, kde třeba nikdo nenastupuje. Rádi bychom takové systémy nabídli i na síť Správy železnic.

Takové projekty ale nepokrývá současná legislativa.

Přesně tak. Co nainstalujeme na Švestkovce, nemůžeme jednoduše instalovat na následných úsecích tratí, kde jezdíme. Vše musí být součástí předpisu a musí platit i pro ostatní dopravce.

Svaz nákladních dopravců ŽESNAD přišel s tím, že by se měla Švestkovka elektrizovat. Jak se na to tváříte?

Ano. Reagoval tím na budoucí velkou přestavbu uzlu Ústí nad Labem. Jistě vznikne velká dopravní zátěž a Švestková dráha by mohla situaci ulehčit. Na druhou stranu, pozemková situace okolo naší železnice je velmi komplikovaná. Do projektu se tedy neřítíme. Pokud bude stát chtít využít Švestkovku jako objíždnou trasu, rádi vyjdeme vstříc, ale sami elektrizaci neutáhneme. Bavíme se o stamilionových až miliardových částkách. Raději bychom uvítali provoz vlaků na alternativní pohon, ideálně bateriový. Švestkovka se k takovému provozu přímo nabízí, neboť na obou stranách jsou velká nádraží, kde by se mohla technika nabíjet. Je to i směr, kterým by se měla ubírat regionální doprava. Hovoří se i o vodíku, ale nemyslí si, že provoz je tak snadný a levný. Pokud se jezdí na regionálce, je skutečně výhodnější vlak nabít a jet. Vodík tedy není pro regionální tratě, z pohledu ekonomiky i zanechání uhlíkové stopy, ideální.

Proč?

My nejsme schopni udělat na základě standardů z Bruselu jednoduchý a jednovozový vlak. Kvůli



uhlíkové stopě musíme mít minimálně dvouvozové jednotky pro alespoň 120 cestujících. Kde ale na regionální trati jezdí najednou 120 lidí? Brání snad EU někomu vyrobit autobus pro 30 či 50 cestujících? Jsme tedy nuceni repasovat starou techniku. Proto u nás jezdí tolik vozů řady 810. Pokud nejsme s to tyto vlaky zajistit, může být řada regionálních tratí odsouzena k zániku, a to neberu v potaz ETCS.

Hodláte se jako dopravce přihlásit do dalších tendrů v regionální dopravě?

Rádi bychom. Narážíme ale na fakt, že nejsou dostupné vlaky. Pokud jsou, tak neskutečně drahé a ještě vám je dodají třeba až za pět let. Máme čtyři jednotky a s nimi stíháme ujezdit frekvenci, kterou máme. Pokud přijde výrobce s levným a malým vlakem, zažijí celoevropské regionální tratě obrovský boom a onen výrobce vydělá obrovské peníze.

Na druhou stranu, vaše firma přispěla k rozvoji autonomních vlaků. Rozjela první takový.

Čím vším musí být vybaven?

V první řadě regulací, zabezpečovačem ETCS, Automatickým vedením vlaku a softwarem. Dále to jsou množství čidel pro to, aby byl vlak schopen rychle zastavit. Na druhou stranu, nedávno jsme vlakem srazilí divočáka, utrhla se hadice s naftou a vlak začal hořet. Teď si představte, že na vlaku nikdo nebude. Musíme tedy řešit všechny možné scénáře. Jinak vývoj trval asi pět let, vše jsme ladili, poskládali. Zatím ale nevidujeme poptávku u nás ani v zahraničí. Jsme v prestižní fázi, kdy se firmy předhánají v tom, co jsou schopné vyrobit. V Evropě jsme první, kdo vyjel na normální dráhu, a s výsledky testů jsme velmi spokojeni. Dokonce když vlak nepřečetl balízu, zastavil a právě obsluha musela řešit, co dál.

Opět ale narážíme na legislativu. Pamatuje trochu na takové vlaky?

Ne úplně. V rámci současné legislativy může takový vlak jezdit v tom smyslu, že na vlaku bude alespoň pracovník, který v případě potřeby může předpisově zasáhnout a třeba někam „na ruku“ dojet. Vlak dnes nesmí jet bez obsluhy, ale obsluha nemusí sedět na stanovišti. To je možné a to si myslím, že bude stačit. Úplná automatika se dá použít v metru.

Jak se vás dotkl konflikt na Ukrajině?

Dotkne se nás všech. Velmi se nás dotýká lidsky, sekundárně bude mít vliv i na státní rozpočet, a tedy i na rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury a na výši investic. Přejme si, ze všech myslitelných důvodů, aby konflikt skončil hned. Teď ale pomozme uprchlíkům.

Kdy jste si udělal výlet po Švestkovce?

Já jezdím každý týden jako strojvedoucí. Samozřejmě nikde nehlásím, že jede zrovna šéf. Na to si opravdu nehraji. Tam jsem obyčejný strojvedoucí, který musí poslouchat svého dispečera. Vnímám to jako odraťování. ○

Zdeněk Chrdle

Zdeněk Chrdle pochází z Roztok u Prahy. Po dokončení Střední průmyslové školy dopravní v Praze, kde vystudoval obor Zabezpečovací a sdělovací technika v železniční dopravě, odešel studovat na ČVUT obor Sdělovací elektrotechnika. Po státnicích v roce 1983, kde získal titul Ing., nastoupil do podniku Automatizace železniční dopravy (AŽD), kde prošel řadou pozic. V roce 1995 úspěšně absolvoval studium Master of business administration (MBA). V roce 1998 byl Zdeněk Chrdle zvolen jednatelem AŽD a od poloviny roku 2003 vykonává funkci generálního ředitele a jednatele společnosti AŽD Praha.



Na pomoc Ukrajincům vyjely i vlaky Českých drah

České dráhy přepravily z ukrajinského Čopu do bezpečí zhruba 3 700 matek s dětmi a také řadu seniorů poté, co na jejich zemi na konci února zaútočila ruská armáda. Na Ukrajinu, ale i do sousedního Polska ČD vypravily několik speciálních vlaků, další pravidelné spoje zároveň posilovaly.

Josef Holek | Foto: autor

Ruský útok a vstup okupačních vojsk na Ukrajinu vyvolal v zemi na východ od Slovenska nebývale silnou uprchlickou vlnu. Na tu zareagovaly České dráhy, když vypravily hned druhý den po útoku vlak do polské Přemyšle, následovaný další šestící humanitárními vlaky do Čopu na ukrajinsko-slovenském pomezí. Sedmý vlak dojel kvůli problémům v administrativě – nikoliv na straně dopravy – jen do Košic. Do bezpečí nakonec speciály přivezly zhruba 3 700 matek s dětmi, seniory, ale také nespočet domácích mazlíčků čítajících desítky psů, koček, želviček či papoušků. Ukrajinské železnice navíc oznámily, že Rusové při invazi na Ukrajinu zabili přinejmenším 33 železničářů.

Scénář organizace těchto speciálních spojů byl pokaždé stejný. Po nočním přejezdu desetivozové soupravy z Bohumína do Košic vlak ráno pokračoval do Čierné nad Tisou a Čopu. Na Ukra-

jině České dráhy ve spolupráci s dobrovolníky vyložily mnohatunový náklad humanitární pomoci a připravily soupravu na odpolední odvoz utečenců. Náklad končil přímo v Čopu na stanici anebo ve skladech poblíž hranice, odkud byl dále distribuován do vnitrozemí nebo potřebným v místě. Jinak tomu bylo u léků a medicínského materiálu. Ty si převzal kurýr přímo a odvezl je rovnou do Kyjeva, případně na frontu.



Humanitární pomoc se k vlakům dostává prostřednictvím více než šedesátky sběrných míst ve stanicích po celé ČR. O organizaci se starají hlavně dopravci v rámci akce Železnice pomáhá. V první vlně vlaky pendlovaly mezi Ostravou a Čopem, později se rozjely i do Olomouce, Pardubic, Prahy a Plzně. Speciály byly vypravěny ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR, slovenskými a ukrajinskými železnicemi, Českým červeným křížem, Policií ČR, Správou železnic a jejich hasiči a dalšími partnery. Na palubě byly připraveny základní potraviny, deky, teplé i studené nápoje, hygienické potřeby a v případě potřeby základní zdravotní ošetření.

Přestože musel být z důvodů na straně úřadů přerušen provoz speciální přímé linky z Česka do Čopu a zpět, bylo možné díky znovuootevření hraničního přechodu Čop – Čierna nad Tisou pro pravidelné vlaky a rychlé reakci ZSSK zabezpečit přepravu uprchlíků i nadále. Avšak s dodatečným přestupem v Košicích. Odtud lze pokračovat do ČR či Rakouska nebo dále na západ. Dva vlaky denně pravidelně odjíždějí ve směru do Česka i z polské Přemyšle ležící v blízkosti polsko-ukrajinské hranice. Ta se stala symbolem uprchlické krize, neboť se jedná o přechod s nejvyšším počtem běženců. Prochází tudy i více než 25 tisíc Ukrajinců denně. ČD proto vyhověly žádosti polských kolegů a k pokrytí kapacity spojů do Polska poskytly volné vozy, které umožnily vypravení dodatečných speciálních vlaků z hranice do polského vnitrozemí.

Pomoc nekončí

Humanitární pomoc ale přerušením jízdy vlaků ČD do Čopu neskončila. Na Ukrajinu je i nadále vypravována řada plně naložených nákladních vlaků s pomocí od obyvatel naší země. ČD pomáhají nejen s přepravou, ale i na pražském hlavním nádraží. Jde o místo, kudy velká část uprchlíků prochází. V budově hlavního nádraží poskytují ČD dodatečnou kapacitu v podobě přistavené soupravy pro přechkání chladných nocí. ○



Drážní nostalgie vstupuje do další sezony

České dráhy se na letošní nostalgickou sezonu pečlivě připravují. Jen v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka upravily vnitřní expozice, zrekonstruovaly interiér jídelního vozu, který slouží jako občerstvení, v péči správkařů je i vůz Elinka a další historická technika. Připraven je bohatý program akcí.



Josef Holec | Foto: archiv ČD

Už v sobotu 2. dubna otevře ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka své brány nové sezoně pod hlavičkou ČD Nostalgie. Dopravce neponechal nic náhodě. Přichystané jsou technika, expozice i plán akcí. První letošní setkání s párou je naplánováno hned na první dubnový víkend v Lužné. Do okolí muzea mají vyrazit historické vlaky v čele s Všudybylkou 354.195 a Čtyřkolákem 434.2186. Parní vlaky vyjedou i o čtrnáct dní později, tedy o Velikonocích. Tentokrát budou v čelech výletních vlaků opět Všudybylka, ale i Heligón 414.096 či Kremák 534.0322.

V květnu se uskuteční výlet s Všudybylkou do západočeského Bochova, na červen ČD naplánovaly Rodinný den v ČD muzeu a oslavu 25 let muzejnictví v Lužné. O víkendu 11. a 12. června se u točny setká řada parních lokomotiv z parku ČD a Klubu historie kolejové dopravy (KHKD). Opět nebudou chybět jízdy zvláštních vlaků po okolí.

Za Tatrovkami

Letní prázdniny lákají k vodě. Z Lužné proto pojedou retro speciály do údolí Be-

rounky, respektive do Nižboru. České dráhy plánují nasadit Kremáka. „Chybět nebudou ani jízdy z muzea do muzea, tedy oblíbené spojení mezi ČD Muzeem v Lužné a depozitářem NTM v Chomutově. Na víkend 16. a 17. července chystáme TATRA den, což je setkání silničních vozidel značky TATRA v muzeu spojeného se zvláštními vlaky vypravenými do okolí. Vyjet by měl tatrovácký motorový vůz M 131.1,“ řekl Marek Plochý, ředitel Centra historických vozidel ČD a muzea v Lužné. „Na srpen je v plánu Model víkend, tedy setkání modelářů.“

V září jsou v „jízdním řádu“ Regionální dny železnice. Naopak v říjnu by měly kroky všech milovníků techniky a železniční historie směřovat opět do Lužné. Odehraje se tu setkání motorových lokomotiv T 679.1 Sergej. Podle Marka Plochého se počítá s defilé na točně i speciálně vypravenými výletními vlaky. „Letos to bude dvacet let, kdy byl provoz těchto strojů ukončen. Muzeum by mělo navštívit šest mašin – dvě naše, dvě ze soukromých sbírek a dvě od kolegů ze Slovenska. Uvažujeme i nad tím, že pozveme kolegy z Polska a Maďarska a třeba i provozovatele Ragulinu z Německa a Pomeranče ze Slovenska. Stroje Čmelák a Kyklop by sekundovaly jako hosté,“ sdělil v nedávném rozhovoru pro Železničář Marek Plochý. Sezona bude ukončena o víkendu 29. a 30. října. Ani letos by se sezona neobešla bez pomoci nadací – například nadace Okřídlené kolo už na transparentním účtu naspořila na opravu parní lokomotivy 498.112 Albatros téměř tři sta tisíc korun. Další peníze proudí z webu Locomotif. Stroj bude uveden do vystavovatelného stavu. ○



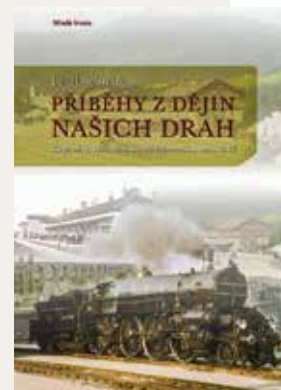
Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc duben zní: **Kdy a ve které zemi zemřel stavební inženýr a průkopník stavby železnic v Čechách F. A. Gerstner?**

Své odpovědi nám zasílejte do **30. dubna** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář duben“. Tentokrát se hraje o knihu Příběhy z dějin našich drah.

Správná odpověď z č. 3: Komplex novorenesančních objektů tvořící hlavní budovu nádraží byl dílem českého architekta Carla Schlimpa. Knihu Gastronomie na kolejích získává Miroslav Slezák, Teplice.



Obnovu lanovky na Ještěd urychlí memorandum

České dráhy, Liberecký kraj, statutární město Liberec a TMR Ještěd uzavřely začátkem března memorandum k obnově lanové dráhy z Liberce-Horního Hanychova na Ještěd. Podepsaná listina by podle signatářů měla pomoci připravit nejvhodnější a především nejefektivnější model spolupráce při obnově a provozu lanovky na Ještěd.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Michal Málek

Podle člena představenstva ČD a náměstka generálního ředitele pro osobní dopravu Jiřího Ješety patří lanová dráha na Ještěd do rodinného stříbra společnosti. Bývalé ČSD vybudovaly první lanovku v letech 1932/1933. Po celá desetiletí ji provozovaly a v 70. letech i rozsáhle modernizovaly. „Proto ji hodláme znovu opravit, a to v takové podobě, která nabídne obyvatelům a návštěvníkům Liberce a Libereckého kraje co nejvíce benefitů,“ řekl Jiří Ješeta. „Chceme lanovku, která umožní další turistický rozvoj celého ještědského hřebene při vysoké ochraně životního prostředí a přírody. Proto jsem rád, že jsme se domluvili s Libereckým krajem, statutárním městem Liberec a společností TMR na podpisu memoranda, které by mělo náš cíl naplnit.“

Oprava či stavba nové

Lanová dráha na Ještěd je od nehody 31. října 2021 mimo provoz. ČD s part-



nerý připravují plán na její opravu a opětovné uvedení do provozu. Pracovní skupiny pracují se třemi základními možnostmi obnovy. První variantou je oprava původní dráhy, která by byla doplněna o nové bezpečnostní prvky. Druhou možností je stavba nové moderní lanovky v původní stopě. Třetí, s největším přínosem pro obyvatele a tu-



risty, je stavba nové lanové dráhy s prodlouženou trasou až ke stanici tramvaje v Horním Hanychově. Pracovní skupiny analyzují možná technická řešení, která zahrnují vedle dosavadního kyvadlového systému se dvěma velkými kabinami také variantu oběžného systému s větším počtem menších kabin.

„Věřím, že vybudování nové lanovky nepotrvá příliš dlouho. Rekonstrukcí má projít také samotná Hubáčkova stavba na vrcholu a brzy se dočkáme chvíle, kdy se lidé do nového Ještědu svezou novou lanovkou,“ řekl hejtman Libereckého kraje Martin Půta.

Odborníci proces rekonstrukce lanovky odhadují na 3 až 4 roky, stavbu nové pak na 4 až 5 let. „České dráhy ani město Liberec tento stav netěší. Rozhodně uděláme maximum pro to, aby byl provoz lanovky obnoven co nejdříve. Je to ikonická stavba Liberce a v našem zájmu je, aby se obnovení provozu maximálně urychlilo. Podpisem memoranda nastavujeme harmonogram kroků a prací a to, za jakou část bude kdo odpovědný a kdo a na čem bude pracovat,“ vysvětlil primátor Liberce Jaroslav Zámečník.

Visutá lanová dráha Liberec-Horní Hanychov - Ještěd byla uvedena do provozu 27. června 1933. Po lanovce na Černou horu v Krkonoších se jednalo o naši druhou nejstarší lanovku. Jejím dodavatelem byla chrudimská firma František Wiesner, po znárodnění známá jako Transporta. V letech 1971 až 1975 provedla tato firma její rozsáhlou rekonstrukci. Stávající lanovka má délku téměř 1 200 metrů, převýšení 400 metrů, průměrný sklon 36 % a maximální 56 %. Ročně přepravila kolem čtvrt milionu cestujících. ○

Drážní úřad informuje

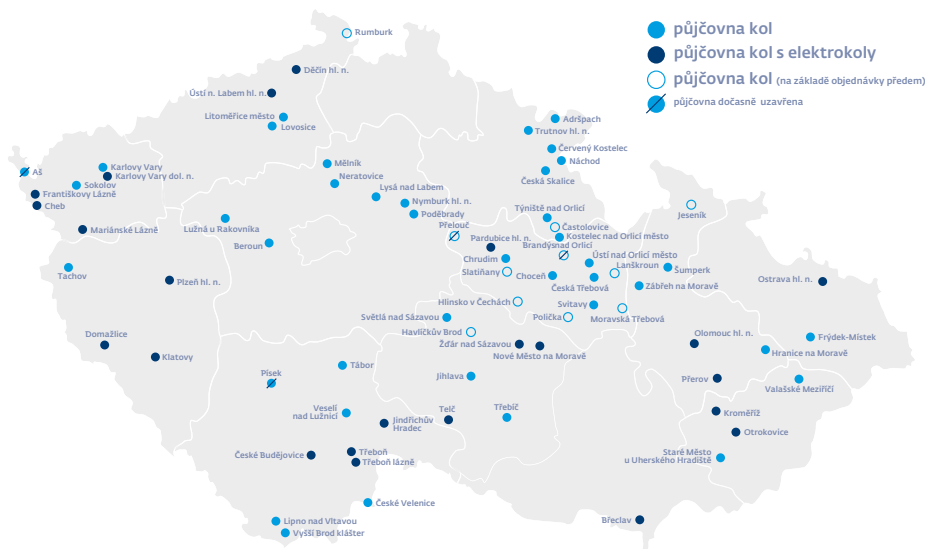
Stihne se do června certifikace subjektů ECM?

Od 16. června 2020 se v ČR stejně jako v celé EU rozběhly povinné certifikace všech společností, které mají ve správě nebo i fyzicky udržují železniční vozidla (ECM). Konečné datum, do kdy musí být všechny tyto společnosti certifikovány, aby jimi spravovaná vozidla mohla i nadále jezdit po veřejné železniční síti, je 16. červen 2022. Drážní úřad předpokládá, že subjekty požadavky pro certifikaci splní a v praxi tak nenastane situace vedoucí k odstavení vozidel z provozu.

Bohužel mnohé společnosti nepodalily svou žádost s dostatečným předstihem, čímž se zcela zbytečně vystavily riziku, že do celoevropsky stanoveného termínu nestihnou proces certifikace úspěšně zvládnout.

Ke konci roku 2020 bylo certifikováno 45 subjektů. Očekáváme, že se počet ke konci roku 2022 zdvojnásobí na 80 až 100. V tuto chvíli má svou certifikaci již 55 aktivních subjektů. Počet aktuálně připravovaných certifikací je 41. Velcí provozovatelé, kteří jsou zároveň i subjekty zodpovědnými za údržbu svých vozidel, jako je ČD Cargo nebo České dráhy, již certifikací úspěšně prošli.





Úschovny kol Biketower

Jedná se o samoobslužný skladovací systém pro kola. Uvnitř mohou lidé uskladnit kola v bezpečném a suchém prostředí bez přístupu jiných osob. Monitorována jsou kamerovým systémem a po dobu úschovy pojištěna proti poškození a krádeži. Přístup je 24 hodin denně a bicykl lze ponechat v cyklověži nepřetržitě 30 dní. Biketowery najdete v Milovicích, Berouně, Lysé nad Labem (2x), Šumperku, Jaroměři, Trutnově, Kolíně, Čelákovících, Moravské Třebové, Poděbradech, Litoměřicích, Hodoníně, Břeclavi, Třinci, Pardubicích, Přerově a Hradci Králové a Hranicích na Moravě.

Půjčovny ČD Bike otevírají brány

Se začátkem dubna České dráhy zahájily novou sezonu v půjčovnách ČD Bike. Jednotlivé pobočky jsou letos otevřeny v celkem 70 stanicích, kde si cyklističtí nadšenci mohou zapůjčit horská, treková i krosová kola a ve 20 stanicích také koloběžky. Na základě zájmu zákazníků se opět rozšířil počet poboček, které jsou vybavené elektrokyly, ty si nově lze půjčit ve 23 stanicích.

Petr Slonek

Většina půjčoven bude otevřena až do 31. října, dvanáct filiálék má celoroční provoz. Sortiment doplňují cyklistické helmy, na některých místech dětská kola a cyklosedačky. Záruka bezpečnosti zákazníků je samozřejmostí, všechna kola pravidelně prochází odborným servisem. „Velký důraz je kladen na hygienická opatření. Všechna kola proto po každé výpůjčce důkladně dezinfikujeme a samozřejmě čistíme i přílby a další vybavení,“ řekla Jana Rotreklová, produktová manažerka Českých drah, která má tuto oblast na starosti.

Kolo je možné rezervovat předem telefonicky nebo e-mailem, ve vybraných půjčovnách je rezervace nezbytná. Pro všechny půjčovny kol ČD Bike platí jednotný ceník, například zákazníci s platnou jízdenkou ČD nebo IN Kartou zaplatí v roce 2022 za jízdní kolo denní půjčovné 190 Kč, za polodenní půjčovné 160 Kč, za elektrokylo denní půjčovné 340 korun. Komplettní ceník a další informace včetně možnosti rezervace lze najít na www.cd.cz/cdbike.

Více elektrokol i nová pobočka

Letošní sezona s sebou přináší řadu novinek. Především se rozšiřuje nabídka počtu elektrokol. V Královéhradeckém kraji

Soutěž o slušivý cykloadres ČD Bike

Chcete se stát majitelem cykloadres ČD Bike? Postačí si vypůjčit kolo ČD Bike v kterémkoliv půjčovně kol a spolu s kolem při navrácení odevzdat dotazník ČD Bike. Soutěž probíhá po celou hlavní sezonu až do 31. 10. 2022. Podrobné pravidla o soutěži, losování a ostatních výhrách naleznete na www.cd.cz/cdbike v sekci Půjčovny kol ČD – Chci cykloadres od ČD.

Výhody vypůjčení kola ČD Bike

- Žádné starosti s přepravou vlastního kola na místo výletu
- Dostupné ceny půjčovného
- Uložení kol v úschovnách ČD zdarma
- Zajímavá kombinace cestování vlakem a cyklistiky
- Ve vybraných půjčovnách možnost vrácení kol i v jiném kraji
- Bezplatná přeprava vypůjčených kol na vybraných tratích ve vlacích Českých drah
- Kvalitní kola i koloběžky odpovídající předpisům

je nyní sedm celoročních půjčoven. Otevřená je zcela nová půjčovna kol v ČD Muzeum Lužná. Počátkem roku začala fungovat pobočka v Kostelci nad Orlicí město.

Nové je možné vypůjčit elektrokylo také v Břeclavi a od května budou mít zájemci příležitost i v Novém Městě na Moravě a ve Žďáru nad Sázavou. Po rekonstrukci stanice se opět otevřela pobočka ve stanici Litoměřice město a během sezony se zákazníkům zpřístupní ve Veselí nad Lužnicí. Díky odložení plánované rekonstrukce se znovu zpřístupní půjčovna ve Světlé nad Sázavou. Nově lze vypůjčit vozík za kolo i samostatně (není nutné půjčit s kolem ČD Bike) ve stanicích Třeboň a Karlovy Vary dolní nádraží.

Jak si kolo vypůjčit

Před vypůjčením kola je nutné se seznámit se Smluvními podmínkami půjčoven kol ČD Bike (na www.cd.cz/cdbike, nebo přímo v půjčovně kol). Ve vámi vybrané cyklopůjčovně postačí předložit pro sepsání nájemní smlouvy jeden doklad totožnosti (občanský průkaz, řidičský průkaz nebo cestovní pas). Podepíšíte nájemní smlouvu, zaplatíte půjčovné za vybrané kolo, elektrokylo, či koloběžku. Složíte kauci, která vám bude vrácena při odevzdání bicyklu. Kauce za kolo či koloběžku činí 1 000 Kč, za elektrokylo 2 500 Kč. ○

Výletní vlaky se probudily ze zimního spánku

V původně plánovaném termínu – poslední březnový víkend – začala letošní turistická sezona na železnici v Praze a Středočeském kraji. České dráhy ve spolupráci s Pražskou integrovanou dopravou, hlavním městem Prahou a Středočeským krajem začaly opět vypravovat oblíbené vlaky do známých atraktivních míst v celém regionu.

Petr Slonek | Foto: autor

Po dvou letech, kdy start turistické sezony odložila epidemie koronaviru, mohla ta letošní začít v obvyklém termínu. „To je zásadní rozdíl oproti loňskému a předloňskému roku, kdy jsme kvůli epidemické situaci začínali zhruba o dva až tři měsíce později. Turisté tak nepřijdou o možnost svést se do atraktivních míst ve středních Čechách hned od začátku jara,“ zdůraznil ředitel Oblastního centra obchodu Střed Českých drah Jakub Goliáš. „Pro velký zájem výletníků letos zůstaneme u osvědčených jízd, které fungují zejména při pěkném počasí. Milovníci páry a historických souprav se i letos mohou těšit na oblíbené nostalgické vlaky Párou Prahou a Párou Posázavím. Ty loni svezly na 3,5 tisíce cestujících,“ dodal.

Vyráží i Cyklohráček

Zájemci si mohou naplánovat výlety Cyklohráčkem do Slaného, Zlonic a nově i do dalších míst, vydat se turistickými vlaky do Českého ráje, na Příbramsko či

do krásné přírody Brd. Fandové železnice se rovněž svezou parním vlakem Prokopským údolím do Hostivice nebo do Posázaví. O letních a podzimních víkendech se obnoví provoz vlaků z Březnice do Rožmitálu pod Třemšínem.

Novinkou je nový barevný lak Cyklohráčku. Ten letos vstoupil do své už 9. sezony a stejně jako v předchozích letech pojedje opět o sobotách, nedělích a státních svátcích až do 30. října. Soupravu veze motorová lokomotiva 714, nazývaná Veselá kráva, která byla před sezonou opravena a získala nový barevný nátěr, tematicky dokreslující soupravu Cyklohráčku jako celek. Řazeny v něm jsou čtyři vozy, tři z nich jsou přestavěny na hrací herny pro malé výletníky a jeden je určen pro cykloturisty.

„Kromě tradičních víkendových jízd z Prahy do Slaného jsme připravili zajímavou nabídku na letní prázdniny pro ty, kteří tráví léto v Praze. Cyklohráček je každou prázdninovou středu odveze do nejkrásnějších míst středních Čech,“ uvedl ředitel organizace ROPID Petr Tomčík. Od 13. července do 24. srpna tak zamíří

Co se také letos chystá

21. 5. 2022

Den Cyklohráčku ve Slaném

4. 6. 2022

Pražský Den dětí

10. 9. 2022

Pražský železniční den

3. a 4. 12. 2022

Mikulášské jízdy (jízdy parního vlaku a Čertohráčku po Praze a okolí)

17. 4., 7. 5., 24. 7., 28. 8. a 2. 10. 2022

Nostalgické parní jízdy Párou Prahou

16. 4., 8. 5., 23. 7., 27. 8. a 1. 10. 2022

Nostalgické parní jízdy Párou Posázavím

do různých turisticky zajímavých lokalit. Zájemci si budou moci udělat výlet například do ČD Muzea v Lužné u Rakovníka, na hrad Křivoklát nebo Český Šternberk a navštívit královské město Louny. Trasy a podrobnosti se objeví na webových stránkách www.pid.cz/cyklohracek.

Český ráj a Cyklo Brdy

Stálíci mezi sezonními spoji jsou výletní spěšné vlaky Cyklo Brdy a Český ráj. Tyto turistické spoje Českých drah budou v letošní sezoně jezdit vždy o sobotách, nedělích a svátcích až do 30. října.

Spěšný vlak Český ráj, jedoucí z Prahy přes Nymburk, Kopidlno a Jičín do Turnova a zpět, nabídne pohodlné spojení pro pěší výletníky i cykloturisty k návštěvě impozantních Prachovských skal, zámku Hrubá Skála, zříceniny hradu Trosky, zámecké zahrady v Kopidlně a dalších atrakcí Českého ráje. Vyjíždí v 8:54 z pražského Masarykova nádraží a do Turnova dorazí v 11:35. Na zpáteční cestu po stejné trase se z Turnova vydá v 16:23 a do Prahy přijede v 19:16.

Přepravu turistů a cykloturistů nejen do oblasti Brd umožní spěšný vlak Cyklo Brdy, který pojedje z Prahy přes Beroun, Zdice, Příbram a Březnici do Blatné a zpět. Výletníky doveze na úpatí Brdské pahorkatiny, odkud mohou vyrazit do centra Chráněné krajinné oblasti Brdy, do rybníční oblasti u Blatné nebo do hornického města Příbram. Z hlavního nádraží spoj vyjede v 8:17 a do Blatné dorazí v 11:04, odtud se v 16:50 vrátí zpět do Prahy hl. n., kam přijede v 19:34. Disponuje dostatečnou kapacitou pro přepravu jízdnicích kol. ○



TÉMA

Zabezpečovač ETCS: první na řadě jsou koridory

Od roku 2025 se bez jednotného evropského zabezpečovače ETCS vlaky ani infrastruktura neobejdou. Platí to i pro tuzemsko. Vláda loni v září schválila Plán moderního zabezpečení české železnice – implementace ETCS, který navazuje na Národní implementační plán ERTMS z roku 2017. Navrhuje postupné zavedení jednotného evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS na 4 800 km tratí do roku 2030 a na celou síť do roku 2040. Zvýšit má úroveň bezpečnosti a umožnit lepší využití kapacity železniční dopravy v ČR. Naváže tak na již běžící zajištění koridorových a hlavních tratí touto technologií.

Josef Holek, Petr Slonek | Foto: archiv

Podobně jako v dalších evropských zemích ETCS slouží zejména k zajištění interoperability. Systém v Česku pomůže i tím, že zvýší úroveň bezpečnosti. ETCS by měl například zabránit i takovým nehodám, jaké se staly v létě 2020 u Perninku, nebo loni v srpnu u Mílavčí u Domažlic.

Schválený plán navrhuje termíny zavedení ETCS na jednotlivých tratích, včetně odhadu finančních potřeb pro zajištění výstavby traťové části ETCS, i pro vybavení vozidel dopravců palubními jednotkami, kterým je již ze strany státu poskytnuta finanční podpora. Plán zabezpečení počítá s vybavením 4 800 km tratí do roku 2030 s náklady ve výši 47 miliard korun. Schválený dokument připravilo ministerstvo dopravy a Správa železnic společně s dalšími odborníky po konzultacích s dopravci, odbory i kraji.

První na řadě koridory

Jaké jsou základní vlastnosti, které se k Jednotnému evropskému vlakovému zabezpečovací (European Train Control System, ETCS) vážou? Pro starší vozidla je dodáván za velké peníze a do roku 2025 musí být instalován na všech hlavních mezinárodních koridorech, a tedy i na všech vozidlech, která po nich jezdí.

Z toho vyplývá, že ETCS coby součást ERTMS (European Rail Traffic Management System) bude pro celou Evropu jednotný a interoperabilní lokomotivy nebude nutné na hranicích přepřahat kvůli rozdílnému zabezpečení tratí, což by mělo druhotně přispět i ke snížení nákladů za cestu. Zkrátka existuje řada různých zabezpečovačů, které nejsou jen zcela odlišné technicky, ale i mírou zabezpečení. Národní implementační plán pak počítá s tím, že od 1. ledna 2025 nebudou na vybrané úseky koridorových tratí vpuštěny vlaky nevybavené palubní částí systému ETCS.

Všichni stejně...

Otázka jednotného zabezpečovače není v žádném případě nová. Systémové specifikace měly na starosti celoevropské pracovní skupiny a organizace už před více než dvaceti lety a dnes jsou výsledky jejich práce veřejně dostupné, což znamená, že si je každý producent může stáhnout a zařízení na základě specifikací naprojektovat a vyrobit.

Základní filozofii zůstává, že jednotlivá zařízení jsou schopna navzájem fungovat bez ohledu na konkrétního výrobce, čímž je zajištěna ona kýžená

Plán implementace ETCS v České republice

- výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS v roce 2025
- implementace ETCS do roku 2030, rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS uveden za lomítkem
- implementace ETCS v letech 2031–2033 včetně zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
- implementace ETCS v letech 2034–2037 včetně zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
- implementace ETCS v letech 2038–2040 včetně zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
- trať bez pravidelného provozu
- trať, která není ve vlastnictví státu



interoperabilita železničních vozidel v rámci jednotlivých členských států.

... a hlavně spolehlivě

Systém ETCS může být implementován v jedné ze tří aplikačních úrovní ETCS Level 1, 2 nebo 3. Rozdíly spočívají v charakteru přenosu informací mezi vozidlem a tratí a rozsahem činností a informací přenesených ze stavědel a dalších zabezpečovacích zařízení. Jak je patrné, zabezpečovačem tedy musí být vybavena nejen infrastruktura, ale i vozidla. Ba co víc, musí spolu umět naprosto spolehlivě komunikovat. V rámci aplikační úrovně

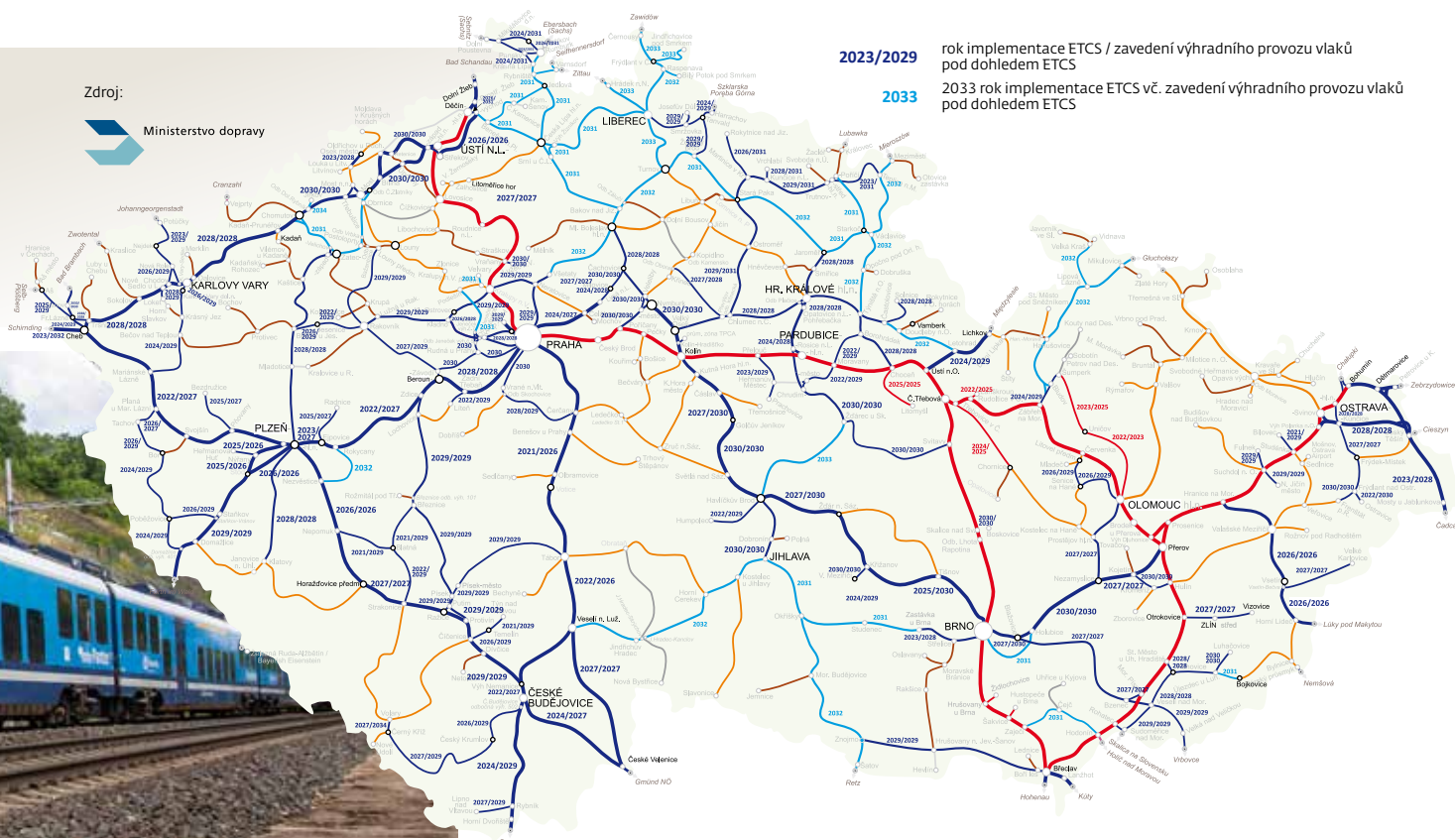
ETCS Level 2, která je aktuálně budována v Česku, je trať vybavena neproměnnými balízkami (žluté obdélníkové desky uprostřed kolejiště) a radioblokovými centrály (RBC). Fixní balízkou slouží primárně k přenosu informace o poloze na vozidlo – tedy právě ony lokalizují vlak. Toto napájené zařízení je aktivováno čtecí anténou palubní jednotky ETCS umístěnou na podvozku vozidla (v hantýrce krabice). Z ní je vyslán elektromagnetický signál, který nabije vysílací obvody balízkou a ta odpovídá vysláním impulsu s užitečnou informací zpět směrem na vozidlo (odpoví jako hlásk).



Skříň řídicí úrovně (HMI) Radioblokové centrály systému ERTMS/ETCS



Eurobalíza je základním prvkem traťové části systému ERTMS/ETCS.



Spící balízy

Radioblokové centrály komunikují prostřednictvím sítě GSM-R s vlaky s palubní jednotkou ETCS. Na základě informací o stavění vlakových cest vysílají RBC oprávnění k jízdě. Ta tak mají přesnou a vždy aktuální informaci o délce a omezení svého oprávnění k jízdě. Jde o výhodu, kterou nemá Národní vlakový zabezpečovač (NVZ). Tento liniový systém jen přenáší návěst následujícího návěstidla. Veškeré informace včetně povolené rychlosti a dalších omezení se zobrazí strojvedoucímu na stanovišti. To ale platí pouze pro palubní část Mirel. Na druhou stranu palubní jednotky ETCS tak mohou při nečinnosti strojvedoucího okamžitě zasáhnout do řízení vozidla a vlak zastavit. Balízy by si pak měly umět vyměnit informace s vlakem do rychlosti až 500 km/h.

Ač jsou nejviditelnějšími částmi zabezpečovače žluté balízy a „krabice“ u podvozků, většinu inteligence nese palubní jednotka EVC (European Vital Computer). Balízy jsou pasivní, obsahují jen informace, které předávají. Po průjezdu vlaku zase „usnou“ – to platí v případě úrovně Lz.

Vysoká cena u starších vozidel

Provedení limituje vysoká cena za instalaci do starších vozidel, což není jen

Co je ETCS?

ETCS je jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení. Má vlakovou část (jednotka v lokomotivě) a traťovou část (systém přímo v kolejišti). Zavádí se proto, že je to systém, který jako prakticky jediný dokáže za určitých okolností sám zastavit vlak bez zásahu strojvůdce. Pokud například strojvedoucí nerespektuje návěst Stůj, systém chybu zjistí a vlak může bezpečně zastavit. V současné době existuje v členských státech Evropské unie celá řada různých vlakových zabezpečovacích zařízení. Je třeba sjednocení. ETCS umožňuje spolehlivě a kontinuálně kontrolovat jízdu vlaků. Použitá technologie dohlíží na to, zda se vlak pohybuje v přesně vymezeném úseku trati. Dohlíží také na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v daném úseku a nejvyšší dovolené rychlosti vlaku. Při jejím překročení zabezpečovač zasáhne do řízení vozidla. Před zahájením provozního nebo nouzového brzdění ale nejdříve varuje strojvedoucího, aby měl možnost změnou způsobu řízení vozidla sám snížit rychlost, případně zastavit.

problém Českých drah, ale všech evropských dopravců, kteří využívají starší typy lokomotiv anebo jednotek.

Finanční zátěž vypočítal Tomáš Mohr, ředitel odboru provozu osobní dopravy ČD. „Cena v jednotlivých řadách je závislá na četnosti vozidel dané řady a složitosti zástavby. Aktuálně se jednotlivé projekty na konkrétní řady pohybují v rozpětí od 10,8 do 59 milionů korun za vozidlo. Jedná se o průměrné ceny na konkrétní řadě vozidla včetně nákladů na prototypovou jednotku.“

Složité procesy schvalování

Co však způsobuje ono vysoké finanční zatížení? Nejde jen o nákup jednotky, ale o složitou instalaci do vozidla a zejména proces jeho schvalování. To může trvat až dva roky. U sériové fyzické zástavby se aktuálně pohybujeme na hranici 3 až 4 týdnů. Samotná doba instalace je závislá na typu vozidla a složitosti zástavby,“ říká Tomáš Mohr.

Nejjednodušší cestou tedy zůstává objednávat nová vozidla už s ETCS, což se minimálně u ČD děje. Pokud k dispozici nejsou, primárně se systémem snaží doplňovat vozidla dálkové dopravy, respektive všechna ta, která se pohybují po koridorech. ETCS se tedy mohou pochlubit například lokomotivy Siemens Rodiny anebo nové elektrické jednotky rodiny

Panther. „Z pohledu perspektivních řad jsou vypsána všechna výběrová řízení. Většina smluv ve vztahu k implementaci ETCS je podepsána a ty co nejsou, jsou ve stavu předložených nabídek,“ informoval Tomáš Mohr.

ČD na implementaci pracují

V případě perspektivních řad zatím není podepsána smlouva na instalaci do ne-trakčních jednotek railjet, Pendolin, CityElefantů, RegioSpiderů a dvou lokomotiv Siemens Taurus. „U řad vozidel 680, 471 a 841.2. jsme ve fázi jednání před případným podpisem smlouvy o realizaci,“ dodal Mohr.

Aktuálně ČD fakticky instalují ETCS do strojů řad 362, 362 WTB a 162

stykových stanic, kde je rychlost z přípojných tratí vyšší než 60 km/h, (typicky 810 a 814), které z pohledu efektivnosti a s vazbou na životnost vozidla se nevyplatí osazovat. Jedná se však pouze o jednotky případů, neboť většina vozidel na regionálních tratích bude moci využít pětiletého odkladu pro tratě zaúštěné do rychlosti 60 km/h. Tento odklad pomůže vyřešit řadu těchto vozidel cestou přirozené obnovy. Lze si totiž stěží představit, že by konkurenceschopná a ekologická regionální doprava mohla být i po roce 2030 provozována těmito dvounápravovými dieselovými vozidly, která budou v té době přes 50 let stará.

V roce 2025 by měl být systém ETCS instalován na všech mezinárodních tazích

2030. Předpokládá výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS na prvních koridorech Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav, Břeclav – Přerov – Bohumín a Přerov – Česká Třebová. Ve všech případech má být zahájen v roce 2025.

Aktuálně se dokončuje zabezpečení ETCS na trati z Uničova do Olomouce, na které bude zahájen výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS v roce 2023, jakožto na pilotním úseku. Hotový je druhý železniční koridor.

Systémem ETCS je pokryto 569 km tratí, a na dalších úsecích probíhá příprava. Realizace byla zahájena v úsecích Dětmorovice – Mosty u Jablunkova, Votice – České Budějovice nebo Praha Uhřetěves – Praha hl. n., Milovice – Praha hl. n.



WTB. „U řady 362 WTB máme dokončen schvalovací proces prototypu včetně schvalovací dokumentace a bude zahájen proces přepnutí do stavu SWITCH-ON u sériových vozidel. U řady 362 žádáme o schválení prototypu a u řady 162 WTB předpokládáme předložení žádosti na schválení prototypu v průběhu jara. U 362 WTB máme schválení zkušebního provozu S-ON u osmi vozidel sériového vybavení, zkušební provoz jsme zahájili na konci března na trati Břeclav – Přerov.“

U řady 380 už ČD obdržely nabídku na implementaci, nyní běží její posouzení, a to i v kontextu jejího budoucího využití. „Aktuálně jsou prověřovány různé scénáře a následně po vyhodnocení všech okolností se rozhodneme, jak budeme ve vztahu k řadě 380 postupovat,“ potvrdil Tomáš Mohr.

V rámci zajištění provozu pod zabezpečovačem ETCS je z koncepčního hlediska ještě potřebné vyřešit vozidla provozovaná převážně na regionálních tratích, která zajiždějí do vybraných

a postupně by se měl rozšiřovat na další hlavní tratě. Podle současného rozhodnutí nebudou vozidla bez mobilní části ETCS na tratě vpuštěna. Vlak, který by nebyl takto vybaven, by se stal rizikem nejen sobě, ale i ostatním. ETCS tedy pomůže ochránit i desítky až stovky nových vozidel, která ČD nedávno pořídily a pořizují za mnoho miliard Kč, a to před rizikem, že je poškodí, nebo dokonce zcela zničí jiný (nevybavený) vlak.

Bezpečnost se zvyšuje

Tuzemská železnice je průběžně vybavována moderním traťovým zabezpečením, které dokáže ohlídat správné postavení vlakových cest ze strany výpravního nebo dispečera. Velký dluh však stále zůstává směrem ke strojvedoucímu, neboť ti jsou většinou stále odkázáni pouze na své smysly. ETCS je systém, který dokáže chybu strojvedoucího eliminovat a výrazně ulevit jejich současné vysoké zátěži.

U našich nevytíženějších tratí, tedy tratí v síti TEN-T, je horizontem rok

Jaké bude financování?

Ministerstvo dopravy se Správou železnic se chystají do většího zabezpečení na železnici investovat v následujících dvaceti letech přes 100 miliard korun. U investic do vybavování tratí systémem ETCS a GSM-R rezort počítá s potřebnou částkou ve výši 90 mld. Kč. Zaslíbeny již jsou práce přesahující osm miliard Kč na traťovém zabezpečení.

Pro vybavování vozidel palubní části ETCS dopravci již několik let využívají dotační programy CEF, OPD 2 a SFDI. Rovněž pro nové programové období jsou dotační prostředky začleněny do všech titulů pod ministerstvem dopravy – tedy CEF 2, OPD 3 i SFDI. Aby ministerstvo situaci dopravcům a objednatelům ještě více ulehčilo, byla navýšena podpora na prototypy a o další navýšení rezort usiluje i pro sériové vybavování.

Podpora palubních jednotek ETCS u stávajících i nových vozidel je zahrnutá i v připravovaném OPD 3. Počítá se v něm s vyšší podpory přibližně 2 mld. Kč. ○

ČD začaly školit strojvedoucí pro provoz pod dohledem ETCS

Školení a výcvik strojvedoucích, kteří v příštích letech budou jezdit s hnacími vozidly na tratích vybavených moderním vlakovým zabezpečovacím zařízením ETCS, zahájily v těchto dnech České dráhy. Do konce roku průpravou projdou desítky až stovky prvních strojvedoucích. ČD během roku zahájí zkušební provoz pod dohledem ETCS na několika železničních tratích.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Podle členky představenstva a náměstkyně generálního ředitele pro lidské zdroje Blanky Havelkové je k úspěšné implementaci moderního vlakového zabezpečovacího systému ETCS do provozu na české železnici velmi důležité připravit také zaměstnance, kteří ho budou využívat. „Jízda pod dohledem ETCS má totiž jinou filozofii, než jaká je u dosavadních systémů. Proto jsme připravili pro naše strojvedoucí rozsáhlý vzdělávací program. Ten zahrnuje několik fází od prezenčního školení přes online výuku až po provozní zácvik na vozidlech. Naši strojvedoucí zakončí školení zkouškou způsobilosti k obsluze ETCS,“ řekla Blanka Havelková.



V úvodní fázi projdou školením strojvedoucí-instruktoři, na které naváže školení dalších strojvedoucích. V rámci přípravy se strojvedoucí seznámí s novými předpisy, podle kterých se organizuje provoz na tratích vybavených traťovou částí ETCS, naučí se ovládat a používat samot-

né zařízení ETCS na lokomotivě (ovládání příslušného rozhraní – obrazovky a ovládací prvky), získá dovednosti při jízdě pod dohledem ETCS i při plynulém přechodu mezi oblastí vybavenou traťovou částí ETCS a oblastí vybavenou národním vlakovým zabezpečovacím zařízením.

Důležitá příprava

Filozofie jízdy pod dohledem ETCS je odlišná od dosavadních zabezpečovacích systémů. Proto je velmi důležitá příprava a získání zkušeností s provozem pod dohledem nového zabezpečovacího systému. Ten v určitých módech kontroluje jízdu strojvedoucího a předává strojvedoucímu informace o maximální povolené rychlosti, o bodu, kde dochází k této změně, a o brzdě vzdálenosti. Strojvedoucí musí způsobit způsob jízdy a rychlost vlaku tak, aby splnil parametry nastavené počítačem zabezpečovacího zařízení, například aby nepřekročil brzdovou křivku. Ta udává, jakým způsobem musí snižovat rychlost, aby bezpečně zastavil nebo zpomalil k stanovenému bodu – návěstidlo, omezení rychlosti. Pokud strojvedoucí požadované parametry nesplní, pak ETCS automaticky zasáhne nouzovým brzděním.

České dráhy se letos připravují na zahájení zkušebního provozu pod dohledem ETCS v osobní dopravě. V průběhu roku bude postupně zahájen provoz pod dohledem ETCS u desítek hnacích vozidel na několika tratích Správy železnic. Mezi první lokomotivy a úseky budou patřit stroje řady 362 na trati Přerov – Břeclav a elektrické jednotky 650.2 na trati Plzeň – Cheb. ○

Novým předsedou představenstva ČD se stal Michal Krapinec

Dozorčí rada ČD zvolila 24. března do funkce předsedy představenstva a generálního ředitele společnosti Michala Krapince. Rozhodla o tom na základě výsledku výběrového řízení, do kterého se přihlásilo celkem 11 manažerů.

Výběrová komise doporučila členům dozorčí rady tři nejlepší uchazeče. „Na mimořádném zasedání dozorčí rady jsme se shodli na tom, že Michal Krapinec je díky profesním zkušenostem a dlouholeté znalosti Českých drah jednoznačně nejlepší volbou. Pro Skupinu ČD pracuje deset let a postupně se vypracoval na člena a následně na předsedu představenstva dceřiné společnosti ČD – Telematika. Funkce se ujme v pondělí 4. dubna,“ okomentoval volbu předseda Dozorčí rady ČD Miroslav Zámečník.

Vystudovaný právník Michal Krapinec zahájil profesní dráhu v advokacii. Od roku

2012 pracuje pro Skupinu ČD. Ve společnosti ČD Cargo vykonával funkci tajemníka vedení firmy a následně převzal útvary pro řízení a správu majetkových účastí, kde měl na starost zahraniční expanze. Později působil jako člen představenstva ČD Logistics, člen Do-



zorčí rady ČD – Informační systémy, v mateřské firmě řídil odbor strategie a správy majetkových účastí a odbor projektová kancelář.

„České dráhy mají za sebou složité období. Naučily se fungovat v liberalizovaném prostředí a zvládly i obrovský propad tržeb v době koronavirové krize. Aby splnily očekávání zákazníků, ve velkém investují do vozidel a rozvoje služeb. Jen od začátku grafikonu jsme uvedli do provozu přes stovku úplně nových vozů,“ řekl nově zvolený předseda představenstva. „Obrovský tlak na investice představuje dokončení instalace mobilní části evropského zabezpečovače ETCS do vlaků, povinná certifikace systému údržby vozidel ECM nebo rozvoj opravárenského zázemí. Jednou z mých priorit proto bude finanční stabilizace a hledání zdrojů, které nám umožní udržet se v sektoru osobní dopravy na špičce.“ (pes)

Zákazníci se k VUZ rádi vrací

V obchodu se pohybuje už řadu let. Mluví několika světovými jazyky, zkušenosti sbírala v zahraničí anebo na pražském letišti. Nedávno Jitka Hasmanová zakotvila ve Výzkumném Ústavu Železničním (VUZ), kde má na starosti péči o zákazníky z celého světa. Rádi se prý vrací. Sázejí na profesionální přístup a komplexnost služeb VUZ.

Josef Holek | Foto: autor a archiv Jitky Hasmanové

Ve Výzkumném Ústavu Železničním (VUZ) nepracuje Jitka Hasmanová ani dva roky. Přesto se již stala pevnou součástí obchodního týmu. Několik let působila na Letišti Praha, odkud se po vlně propouštění způsobené covidem a úbytkem cestujících dostala právě do VUZ. Na letišti měla na starosti obchod s cateringem například pro aerolinky Korean Air, Emirates, Delta Airlines nebo Qatar Airlines. Náplň práce se tedy paní Hasmanové příliš nezměnila. Ve VUZ pečuje o svěřené portfolio zákazníků, jen produkt je jiný a jejími protějšky nejsou aerolinky, ale velcí hráči v oboru železniční dopravy.

Domluví se anglicky i švédsky

K profesi Jitky Hasmanové výrazně pomohlo i studium jazyků na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy. Bez problémů se domluví švédsky a anglicky, je ale schopná komunikovat i v dalších jazycích. „S každým se musíte bavit jinak, každý národ má jiná specifika a jiné zvyky. Někteří zákazníci například vědí, co potřebují, a všechno řeší rychle, někdy až překotně. Smlouvu už ale neřeší. Podepíší do druhého dne a hotovo. Naopak jiní klienti naše komplexní smlouvy rozebírají bod po bodu a jejich cílem je každou podmínku změnit, smlouvají, upravují. Samozřejmě je důležité zdůraznit, že všude sedí profesionálové a vždy se snažíme se zákazníkem najít společnou řeč a dohodnout se,“ zdůrazňuje Jitka Hasmanová.



Mají na starosti zkušebnictví

A jaké je aktuální působení Jitky Hasmanové ve firmě? „Jsem ráda, že veškeré zkušenosti mohu plně zúročit. Pracovní náplň se nezměnila. Pořád jsem kontaktní bod mezi VUZ a zákazníky. Poslouchám jejich přání, přijímám objednávky, zpracovávám je, snažím se prodat produkty VUZ ve větším množství a co nejvýhodněji. Přesvědčujeme zákazníka

o nejlepším řešení. Kontaktuji i zákazníky, kteří jsou v uvozovkách spící, tedy takoví, kteří se například pět let neozvou. Snažím se se všemi komunikovat a nabídnout jim služby, které jsme ještě nedávno nenabízeli, anebo ty, které jsme vylepšili,“ potvrdila Jitka Hasmanová.

Nyní má paní Hasmanová na starosti i velké zákazníky z Polska, Číny, Německa, Francie a dalších zemí. Pracuje ve čtyř-



členném týmu, jenž má na starosti produkty z oblasti zkušebnictví. „Nabízíme služby Zkušební laboratoře, Dynamického zkušebního stavu pro zkoušení komponent a služby infrastruktury.“

Komunikace napříč firmou

VUZ má široké pole působnosti a pochubit se může výborným renomé. Zákazníci se rádi vrací, VUZ zákazníkům poskytuje naprosto unikátní služby, které konkurence prostě nabídnout nemůže. „Perlou je zkušební okruh a myslím, že i náš prozákaznický přístup je široce velmi oceňován. Umíme vycházet v maximální možné míře zákazníkovi vstřícně. Snažíme se, nabízíme alternativy. Vše je o domluvě,“ konstatovala obchodní zástupkyně VUZ.

Jak ale celý systém nabídky a poptávky funguje? Na základě poptávky od zákazníka kontaktuje paní Hasmanová jednotlivé odborníky ze Zkušební laboratoře, probere s nimi technické náležitosti, respektive co je a co není VUZ schopný realizovat. Poté vyzve zákazníka, aby zaslal maximální možné množství dokumentace. Po upřesnění detailů potřeb zákazníka laboratoř rozhodne, kolik zkouška zabere času, co se bude muset všechno provést. „Na základě kalkulace od naší laboratoře vytvořím nabídku, interně ji schválíme a teprve pak vše pošlu zákazníkovi, který se může vyjádřit. Nejčastěji k ceně, rozsahu nabízených zkoušek a termínu,“ popisuje Jitka Hasmanová. Nečekejte však,

že by výslednou cenu a případnou slevu určoval obchodní zástupce. „Je to o debatě mezi všemi zainteresovanými stranami. Naše nabídka je platná měsíc. Víme, jakou máme kapacitu pracovišť, co můžeme nabídnout v jakých termínech. Odpovídáme promptně, vstřícně, prozákaznický a erudovaně.“

Pomůže e-shop

Nejvíce pyšná je Jitka Hasmanová na obchod, kdy s jistou německou společností dokázala vyjednat jedno velmi rychlé testování vlaku. „Vše sedlo, zvládli jsme rychle nabídnout kapacitu, naši kolegové z provozu byli velmi flexibilní a na obou stranách byla spokojenost. A ještě bylo před Velikonocemi. Přitom zákazník počítal s tím, že jej s požadavkem takto na poslední chvíli a o svátcích odmítneme,“ podotkla.

A protože se VUZ neustále zlepšuje a vyvíjí, snaží se nyní digitalizovat procesy, které zdigitalizovat jdou. K tomu patří i plánované spuštění e-shopu služeb a pronájmu zkušební okruhu. „Kapacita našeho zkušební okruhu je vyprodána do konce roku 2023, další termíny v roce 2024 ale otevřené nemáme, rezervace do budoucna plánujeme řešit prostřednictvím e-shopu. Všichni zákazníci tak budou vědět, na čem jsou, co mají objednáno. Kapacita bude jasná a systém rezervací transparentní. Už dnes se ale zákazníci na rok 2024 ptají,“ konstatovala paní Hasmanová s tím, že tím opět potvrdí základní principy fungování VUZ, kterými jsou nezávislost a nestrannost. ○



Volné chvíle Jitka nejraději tráví v sedle bicyklu.



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

Řekli o Jitce Hasmanové



Martin Bělčík

generální ředitel
a předseda
představenstva VUZ

Vážím si jejich postřehů z každého jednání. Jitka mimo všechnu profesionalitu disponuje i fantastickou schopností slyšet v situaci, kdy většina lidí jenom poslouchá.



Miloš Klofanda

provozní ředitel zkušebnictví a člen představenstva VUZ

Jitky Hasmanové si vážím za její přístup k plnění pracovních povinností, vystupování vůči zákazníkům, ale i ostatním zaměstnancům VUZ. Je velmi dobře jazykově vybavena a ve společnosti VUZ si za poměrně krátkou dobu svého působení vybudovala své místo a jméno.



Petr Chlum

ředitel Zkušební laboratoře VUZ

Byť Jitka Hasmanová nastoupila do VUZ poměrně nedávno, a jak občas sama říká omylem, tak se z ní velmi rychle stala významná opora Oddělení obchodu zkušebnictví. Ač sama s železnici nemá prakticky žádné zkušenosti, dokáže se velmi dobře orientovat a již zvládla úspěšně prodávat všechny produkty v oblasti zkušebnictví. Velkým přínosem pro obchod ve VUZ je její prozákaznický přístup, energičnost a výborná spolupráce s ostatními kolegy.



Daniel Los

vedoucí Železničního zkušební okruhu VUZ

3P - Profesionalita. Poctivost. Prozákaznický přístup. Tak lze ve stručnosti Jitku charakterizovat. Ačkoli je u VUZ teprve druhým rokem, patří neodmyslitelně k základním pilířům obchodu zkušebnictví.



Do provozu míří první stroj zpětně vybavený ETCS

Sdružení dodavatelů ČD - Telematika a AŽD Praha úspěšně dokončilo certifikaci evropského vlakového zabezpečovače ETCS u prototypového vozidla řady 362 WTB pro České dráhy. Současně od Drážního úřadu obdrželo konečné povolení typu vozidla a jeho uvedení na trh. Udělení tohoto souhlasu v praxi znamená, že vozidlo je plně způsobilé k ostrému komerčnímu provozu pod ETCS na tuzemské železniční síti, tedy v tzv. režimu Switch-On.

Petr Slonek | Foto: archiv ČD - T

Jedná se o vůbec první drážní vozidlo zpětně dovybavené palubní jednotkou zabezpečovače ETCS, které takové povolení v České republice získalo. „V každém případě jde o přelomový moment pro nás a svým způsobem i pro českou železniční dopravu a její budoucnost,“ zdůraznil přínos instalace Tomáš Businský, člen představenstva a ředitel úseku telekomunikačních a infrastrukturních služeb ČD - Tele-

matiky. „Nutnost zavádět celoevropský zabezpečovací systém ETCS řeší čeští dopravci z velké části právě takzvaným retrofitem, tedy zpětným dovybavením již provozovaných vozidel tímto systémem. Velmi nás těší, že v oblasti implementace ETCS jsme na úplně špičce a toto prvenství to opětovně potvrzuje,“ dodal Businský.

Retrofit i na další řady

Místopředseda představenstva Českých drah a náměstek generálního ředite-

le pro servis Michal Kraus připomněl, že certifikace zabezpečovacího systému ETCS na prototypu řady 362 WTB je významným krokem k zavedení rutinního provozu pod dohledem ETCS na mnoha dnes používaných vozidlech Českých drah. „Retrofit je připraven pro více našich perspektivních řad a věříme, že je všechny včas a v dostatečné míře vybavíme evropským vlakovým zabezpečovačem. Na zavedení provozu s ETCS však nepřipravujeme jen techniku. Velmi důležité je připravit také strojvedoucí, proto chceme na jaře zahájit školení našich zaměstnanců, abychom mohli v brzké době zahájit zkušební provoz s ETCS a na začátku roku 2025 na vybraných koridorech zajistili rutinní provoz pod výhradním dohledem ETCS,“ řekl Michal Kraus.

Vydání konečného povolení Drážního úřadu potvrdilo, že v rámci instalace palubní části systému ETCS byly splněny veškeré evropské i národní požadavky. Tím se podařilo završit několikaleté úsilí celého projektového týmu zahrnující projekční práce na technickém řešení, následnou instalaci zařízení na vozidlo a získání všech dokumentů a certifikátů, které tvoří základ pro rozhodnutí o žádosti o vydání povolení typu vozidla a jeho uvedení na trh. Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika tímto potvrdila schopnost poskytovat retrofit „na klíč“.



Úspěšné testy prototypu

Konkrétní prototypové vozidlo 362.165-3 již v polovině roku 2021 prošlo v ČR úspěšně testy kompatibility traťové a palubní části ETCS a poté získalo certifikáty posouzení shody a bezpečnosti. Další sériové lokomotivy řady 362 WTB již bude možné schválit pro komerční provoz pod ETCS výrazně jednodušším způsobem bez nutnosti doložení celého souboru dokumentace čítajícího více než sto dokumentů.




Sdružení dodavatelů ČD - Telematika a AŽD Praha na základě výsledku veřejné zakázky podepsalo v roce 2019 s Českými drahami rámcovou smlouvu na vybavení až 131 elektrických vozidel systémem ETCS. V intencích rámcové smlouvy byla podepsána závazná smlouva na vyba-

vení 102 hnacích vozidel národního dopravce řad 162, 162 WTB, 362 a 362 WTB zabezpečovačem ETCS v celkové hodnotě téměř 1,4 miliardy Kč. Úspěšně dokončený retrofit prototypového vozidla řady 362 WTB je významným milníkem plnění této závazné smlouvy. Na dodávkách a instalaci ETCS se podílejí také společnosti ALSTOM Belgium a ČMŽO - elektronika. Retrofit ETCS u vozidel řad 163, 363 a 362 je již v pokročilém stadiu schvalovacího procesu. U zbývajících řad 162 WTB by mělo dojít k podání žádosti v nejbližší době.

ETCS od ledna 2025

Zavádění ETCS iniciovala Evropská unie, která se i částečně podílí na jeho financování. Cílem je sjednotit zabezpečovací systémy evropských železnic a tím zvýšit bezpečnost vlakové dopravy napříč členskými státy EU a také umožnit používání vozidel i na území dalších států, aniž by bylo nutné je vybavovat individuálními národními zabezpečovači. V Česku má být od 1. 1. 2025 na vybraných koridorových tratích zaveden tzv. výhradní provoz, kdy na tyto koridory již budou smět vjet pouze vozidla vybavená systémem ETCS.

ČD - Telematika je významným poskytovatelem v oblasti drážních technologií pro zabezpečení a komunikace a dodavatelem velkoobchodních telekomunikačních služeb a služeb v oblasti správy, údržby i výstavby optických infrastruktur. Provozuje vlastní optickou síť v ČR, která je součástí klíčové infrastruktury státu. Portfolio svých činností doplňuje službami s přidanou hodnotou v oblastech, jako je silniční telematika. 

České dráhy loni opět přepravily více handicapovaných cestujících

I přes pokračující pandemii covid-19 a platnost řady opatření se do vlaků začali vracet také cestující s handicapem, kteří při cestě vyžadují asistenci dopravce. Podle objednávkového systému jich loni cestovalo více než 5 100, což je mezitím o 600 cestujících více. Letos pro ně České dráhy připravily největší nabídku bezbariérových vlaků v historii – celkem 5 385 spojů, podstatná část z nich je nízkopodlažní.


„Těší nás, že se do vlaků vrací také cestující s handicapem, například lidé, kteří potřebují ke svému pohybu ortopedický vozík. Kvůli koronavirové pandemii v roce 2020 klesl jejich počet skoro na polovinu. Loni se však počet objednaných cest zvedl o 14% a věřím, že brzy dosáhneme na předcovidové počty těchto zákazníků. Určitě k tomu přispějí také nové bezbariérové soupravy a rozšíření nabídky

bezbariérových spojů,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Ročně cestuje několik tisíc cestujících s handicapem bez objednání a asistence dopravce díky velké nabídce bezbariérových vlaků a stanic.

ČD v aktuálním jízdním řádu nabízí 5 385 bezbariérových spojů, což je o 475 vlaků víc než loni. Bezbariérové soupravy byly nově nasazeny na tratě Klatovy – Plzeň – Ro-

kycany – Beroun nebo mezi Chocní a Náchodem ve východních Čechách.

„Letos chceme pokračovat v rozšiřování počtu bezbariérových vlaků. V Jihočeském kraji uvádíme do provozu 10 nízkopodlažních jednotek RegioPanter a v Moravskoslezském kraji probíhá zkušební provoz nových souprav push-pull. Zavedli jsme také nové služby, jako je možnost dobíjení baterií elektrických vozíků během cesty v nejnovějších soupravách,“ doplnil Jiří Jeřeta.

ČD provozují 600 bezbariérových vozů a jednotek. Ty doplní nové vlaky. Dopravce uzavřel kontrakty na dodání 110 elektrických jednotek z rodiny RegioPanter, 66 motorových jednotek od polského výrobce PESA a 20 jednotek pro dálkové vlaky. Všechny nové soupravy disponují plošinami nebo rampami pro nástup osob na vozíku. (Peš) 



Josef Holec | Foto: autor

Martinu Rážovi ze Dvora Králové nad Labem je teprve čtrnáct let, ale republiku po železnici už sjezdil křížem krážem. Na kontě má stovky jízd do Prahy, na pomyslném seznamu se skví i Cheb, Karlovy Vary, Liberec, České Budějovice, Ostrava a další města. Vyjel si dokonce i na Slovensko. Aby ne, sám jezdí dálkové „štreky“ od jedenácti let. Pravda, na tom by nebylo nic zajímavého, pokud by v rámci nich jen bezcílně cestoval a užíval si dětských let. Martin se ale ve vlaku běžně učí a píše domácí úkoly. To vše s klidným souhlasem rodičů.

„Cestování jsem měl asi v krvi, protože na nádraží jsem se chodil dívat s dědečkem už ve třech letech,“ začal vyprávět mladý pán. „Dědeček byl železničář, strýc šéfuje plzeňskému depu a teta je také zaměstnankyní Českých drah,“ říká. Geny se skutečně v tomto případě zapírají těžko. „Jen mamku cestování vlakem nějak nebere, takže za příbuznými do Chebu jezdím sám.“ Peníze bere z kapsného, běžně využívá aplikaci ČD Můj vlak a platba vlastní kartou je dnes standardem. Když trochu našetří, dopřeje si i první třídu. K Vánocům navíc dostal voucher ČD na tisíc korun.

Školu „flákat“ nesmí

Cestování vlakem rozhodně není nebezpečné. Doba není nejjednodušší, agresivita ve společnosti obecně roste a Martin je stále velmi mladý kluk. Maminka se o něj pochopitelně bála. Dokázal jí ale, že strach není na místě. Dnes je prý dokonce ráda, že Martina cestování baví. „Je to kluk samostatný, má výborné organizační schopnosti. Nikdy se neztratil a svět zná lépe než většina z nás. Má zkušenosti. Je to ostřílený cestovatel,“ chválí svého synovce Vladimír Janoušek, ředitel Oblastního centra údržby Západ ČD. „Domů se hlásit musím, stačí ale napsat SMSku,“ doplňuje Martin.

Když se ho však zeptáte, proč tak často cestuje, odpoví jasně. „Je to o zážitku, o jízdě. Miluji to.“ Vzápětí ale dodá, že se ve vlaku normálně učí a na stolečku píše úkoly. A učivo mu prý leze do hlavy skvěle. „Když nebyl covid, byl jsem na otočku v Praze i čtyřikrát týdně. V posledních dvou letech ale bylo cestování horší. To jsem jezdil jen do Prahy,

Cestování jsem měl asi v krvi, protože na nádraží jsem se chodil dívat s dědečkem už ve třech letech

Studium mu jde nejlépe ve vlaku

Poprvé se na cesty bez rodičů vypravil v jedenácti letech a dnes už má proježděnou celou republiku. Ve vlaku se navíc připravuje i do školy. Prahu dokáže z východních Čech otočit i čtyřikrát do týdne. Jaké sny mají mladí lidé, kteří milují cestování vlakem? Martin Ráž ze Dvora Králové nad Labem vám to rád poví.





Hradce Králové, Pardubic nebo Ostravy. Distanční výuku však z vlaku neuděláte,“ krčí rameny mladý pan Ráž.

Letadla i vlaky lákají

„Dnes už se mě ve škole ptají, kam zase pojedu. Občas jezdím i se spolužáky, takže jsme jeli do Lužné u Rakovníka na Den železnice anebo jen tak, šotit do Hradce Králové nebo Nymburku. Často jezdím i na Ostravu. Sednu na vlak do Pardubic, pak přestoupím a svezu se expresem nebo Pendolinem. To si dám i řízek s bramborem. Také se vypravuji fotit letadla na Letiště Václava Havla v Praze,“ sype další zkušenosti. Nezdídko se prý stane, že si s vlakovým doprovodem popovídá, lekteří vlakvedoucí Martina dokonce znají. „Ve městě vystoupím, mám skateboard, takže si ho projedu anebo projdu, otočím se a jedu v klidu zpět.“

A že by jezdil za holkami? „To ještě ne,“ nahodí šibalský úsměv. „Ale myslím, že by se určitě nějaká našla. Možná, že bych ji sbalil na vlak,“ směje se a přidává i se-



Martin Ráž

Čtrnáctiletý Martin je žákem osmé třídy základní školy ve Dvoře Králové nad Labem. Mezi nejoblíbenější předměty patří matematika, jdou mu prý i jazyky. Po dalších studiích by chtěl být vlakvedoucím anebo stevardem. Profese pilotů anebo strojvedoucích ho ale nelákají. Ve volném čase cestuje po republice a fotí vlaky. Nezdídko ho potkáte s foťákem i na vyhlídkové terase pražského Letiště Václava Havla. To je pak za fotografa spottera.

znam letošních budoucích cílů svých cest za poznáním i výukou. „Určitě pojedu do Bratislavy, Budapešti, Krakova a chci se ale vypravit i do Košic, Mnichova nebo Hamburku. Kamkoliv, kam jezdí vlaky ČD. Samozřejmě nebude chybět ani Praha,“ jmenuje další plánované destinace.

Chce dál

Na pořádný výlet ho chce pozvat i maminka. U Rážů se prý mluví o Číně a jízdě Maglevem, tedy nejrychlejším vlakem na světě. Vyšší než obligátní českou stošedesátku už sice okusil při jízdě německým rychlovlakem ICE mezi Berlínem a Mnichovem, ale pravdou je, že Maglev je se svou rychlostí 430 km/h zase úplně jiná liga. Když jsme u těch zážitků, ať už zažitých či budoucích, Martin sní o tom, že jednou projede vlakem celý svět. Nejprve Evropu a pak ostatní kontinenty. Martine, přejeme ti to. ◉



Sít vodíkových vlaků v Německu získala dcera DB

Dopravní svaz Porýní-Mohan (Rhein-Main-Verkehrsverbund – RMV) na základě soutěže přidělil dceřině společnosti Deutsche Bahn Regionalverkehre Start Deutschland (DB Regio Start) dvanáctiletou smlouvu na provozování vodíkových vlaků v síti Taunus. Dopravce výkony na trati v okolí Frankfurtu nad Mohanem přebírá letos v prosinci od Hesenských státních drah (Hessische Landesbahn).

Petr Slonek | Foto: Alstom, RMV

DB Regio Start zajistí od 11. prosince 2022 provoz vlaků v síti Taunus Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), na níž bude nasazena největší flotila vodíkových vlaků na světě. Firma zvítězila v tendru a nahradí dosavadního provozovatele Hesenské státní dráhy. Obsluhu největšího provozního souboru s vodíkovými vlaky v okolí Frankfurtu nad Mohanem zabezpečí 27 jednotek iLint od Alstomu.

Sít Taunus se skládá z celkem čtyř linek. Jedná se o RB11 (Bad Soden – Sulzbach – Frankfurt-Höchst [- Kelkheim]), RB12 (Königstein – Kelkheim – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hbf), RB15 (Brandoberdorf – Usingen [- Friedrichsdorf – Bad Homburg] – Frankfurt Hbf) a RB16 (Friedberg – Friedrichsdorf – Bad Homburg). Na tratích nyní jezdí především dieselové jednotky.

Vlaky v majetku objednatele

Vozidla na vodíkový pohon typu iLint od Alstomu nakupuje speciálně pro síť Taunus dceřiná společnost RMV fahma a dává je k dispozici dopravnímu podniku. Patřit nicméně budou objednateli – Dopravnímu svazu Porýní – Mohan. S údržbou jednotek se počítá v depu DB Regio ve Frankfurtu. Firma v současnosti již provozuje vodíkové vlaky na severu Německa.

Výkonný ředitel RMV Knut Ringat zdůraznil, že s novou přepravní smlouvou začne letos v Hesensku jezdit největší flotila bezemisních vodíkových vlaků. „Naším cílem je rozšířit ekologickou výhodu autobusů a vlaků a nabídnout lokálně bezemisní mobilitu. Vodíková vozidla nabízejí více míst k sezení než dříve používané vlaky, jsou tišší a zákazníkům poskytují wi-fi zdarma,“ řekl Ringat.

Co je RMV

Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) je jedním z největších německých dopravních sdružení. Koordinuje a organizuje regionální autobusovou a vlakovou dopravu na zhruba 14 000 kilometrech čtverečních. To jsou zhruba dvě třetiny rozlohy státu Hesensko. V dosahu železniční sítě žije kolem pěti a půl milionu lidí. Od svého založení v roce 1995 RMV významně přispěla k rozvoji oblasti Rýn-Mohan.



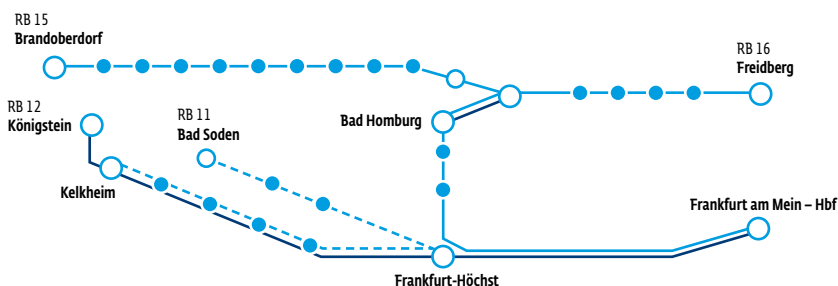
„Jako Deutsche Bahn chceme být do roku 2040 klimaticky neutrální. Vodík je klíčová technologie, pomocí které můžeme dále snižovat emise v regionální dopravě a výrazně posunout ochranu klimatu,“ upozornil generální ředitel DB Regio Jörg Sandvoß. „Údržba vodíkových vlaků v našem závodě ve Frankfurtu Griesheim je pro nás průlomovou záležitostí,“ dodal.

Více místa a wi-fi zdarma

Na čtyřech regionálních železničních tratích v okolí Taunusu dopravce nasadí 27 zcela nových vlaků, které Alstom vyrábí v německém Salzgitteru. Každý má kapacitu 160 sedadel, což je přibližně o třetinu více, než mají některá vozidla, která se v současnosti objevují v provozu. V dopravní špičce pojedou jednotky spojené a nabídnou tak 320 míst k sezení.

Jednotky jsou vybaveny informačními systémy pro cestující, nechybí ani prostor pro kola, invalidní vozíky a kočárky. Samozřejmostí je během cesty možnost bezplatného připojení prostřednictvím wi-fi.

Součástí zakázky na nová vozidla je i dodávka vodíku, údržba a náhradní soupravy na dobu 25 let. Dodavatelem surovin je společnost Infraser, přičemž plnicí stanice pro vlaky bude v průmyslové zóně v Höchstu na okraji Frankfurtu. S jedním zásobníkem by měly ujet až 1 000 kilometrů denně. DB Regio také musí na základě podmínek soutěže nabídnout zaměstnancům stávajícího dopravce, hesenským drahám, přechod za stejných podmínek, jaké mají teď. ○



Evakuační vlaky vypravili i další dopravci



Ruský útok na Ukrajinu se výrazně dotkl železniční dopravy v celé Evropě. Řada států zavedla pro uprchlíky z Ukrajiny bezplatné jízdné, dopravci navíc kvůli vlně migrantů začali posilovat běžné spoje. Řada z nich – mezi nimi i České dráhy – vypravila humanitární vlaky s materiálem pro běžence.

Josef Holec, Petr Slonek | Foto: Josef Holec

Ačkoliv Slováci krátce po útoku zastavili provoz osobních vlaků a rychlíků mezi Košicemi, Čopem a Mukačevem, začaly alespoň z Košic do Čopu vypravovat evakuační vlaky. Odtud mohou uprchlíci využívat výrazně posílené pravidelné spoje, a to zdarma. Stačí předložit jen ukrajinský pas. V průběhu března ZSSK zavedla humanitární spoj, který vyjel na trasu Košice – Bratislava a slouží k bezplatné přepravě Ukrajinců.

Obdobně postupuje i polský dopravce PKP Intercity. Kromě bezplatného vnitrostátního cestování pro Ukrajince zavedl volné jízdné také ve vlacích kategorie InterCity mířících do Německa. „Občanům

Ukrajiny poskytujeme bezplatné cestování ve 2. třídě i ve vlacích kategorie IC, a to až do odvolání ve vlacích z Varšavy, Přemyšle a Gdyně mířících do Německa, resp. do Berlína a Frankfurtu nad Odrou,“ řekla mluvčí PKP IC Katarzyna Grzduková. Bezplatné jízdy po celém Polsku už využilo přes 300 tisíc lidí.

Otázka pro celou EU

Ukrajinstí uprchlíci nemusí platit ani v sousedním Německu. Stačí si v kterémkoliv cestovním centru anebo agenturách Deutsche bahn (DB) vyřídit jízdenku Helpukraine. Volná jízdenka platí pro dálkové i regionální vlaky po celé zemi. Pokud Ukrajinci cestují jen regionálními vlaky, postačí předložit cestovní pas.

I Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) potvrdily, že až do odvolání mohou uprchlíci cestovat po celém území zdarma a budou jim vydány speciální jízdenky. ÖBB poskytuje nouzové útočiště na vídeňském hlavním nádraží. Mnoho uprchlíků přijíždějících do Vídně pokračuje do Švýcarska či Německa a většina vlaků s uprchlíky přijíždí z Polska nebo Maďarska.

Do pomoci se zařadily rovněž České dráhy. Vypravily sedm speciálních vlaků z Bohumína do Košic a Čopu. Na Ukrajinu dovezly stovky tun humanitární pomoci, zpět se vracely s uprchlíky. Vlaky ČD zachránily více než 3 700 běženců.

Chladírenské vozy pro Rusy

Do evakuace se zapojily také samotné Ukrajinské železnice (Ukrzaliznycja). Během prvních 15 dnů války evakuovaly více než dva miliony lidí. Zhruba 226 tisíc z nich zamířilo do zahraničí. Většina cestujících jela z Kyjeva a Charkova. Nejoblíbenější mezinárodní železniční trasou je Polsko. Železnice také vypracovávají plán přepravy lidí po bojích domů.

Společnost navíc začátkem března vypravila 20 chladírenských vozů určených k evakuaci mrtvých ruských okupantů ze stanic Fastiv, Odesa-Zastava, Podilsk, Merefa a Záporoží. Nosnost jednoho vagonu je 50 tun. Ukrajinské železnice odhadovaly, že takto přepraví zhruba 10 000 zabíjených vojáků ruské armády. Přepravu iniciovala ukrajinská místopředsedkyně vlády Irina Vereshchuk. Ta se obrátila na Červený kříž se žádostí o zprostředkování odvozu těl vojáků. ○

Norové plánují novou trať za polární kruh

Norové chtějí vybudovat železnici až za polární kruh. V minulosti však obdobné studie zjistily, že trať z Fauske do Tromsø není životaschopná. V plánu je nicméně nyní nejen vedení trati přes Narvik, ale i odbočka z Bjerkviku do Harstadu.

Norské ministerstvo dopravy proto zadalo svému správci infrastruktury vypracování nové studie proveditelnosti výstavby železnice z Fauske do Tromsø. Ta by se měla stát podkladem pro vývoj nového norského národního dopravního plánu. Úřady počítají s tím, že studie koncepce tratí pro tuto oblast bude předložena ministerstvu dopravy a spojů v létě 2023 současně s finálním materiálem zahrnujícím plán dopravních řešení v této části země. „Ve výsledné zprávě po-

soudíme, jak může nová železnice mezi městy Fauske a Tromsø přispět k řešení dopravních problémů na severu Norska. Vše porovnáme v souvislosti s přílehlými železničními úseky Ofotbanen a Nordlandsbanen,“ uvedl ředitel norských železnic Knut Sletta.

Poslední podrobnou studii tratě zadaly Norské státní dráhy (NSB) v roce 1993. V roce 2019 vypracovalo Norské ředitelství železnic zprávu na základě předchozích průzkumů, ale s již aktualizovanými informacemi, které



potvrdily, že trať není ekonomicky životaschopná. Ministerstvo dopravy zdůraznilo, že kromě běžných socioekonomických analýz a odhadu nákladů by měla studie počítat i s možnými dopady na faunu a flóru a na zájmy Sámmů, kteří v této severské oblasti žijí.

Revoluce na severu

Celá trať by měla podle předběžných plánů měřit přibližně 375 kilometrů. Napojovat se má ve Fauske na současnou trať z Trondheimu do Bodø. Pokračovat by pak měla na Kobbelv, Sørfjord, Ballangen, Narvik, Bjerkvik, Bardufoss a Strosteinnes do Tromsø. Uvažuje se rovněž o zhruba 80 kilometrů dlouhé odbočce z Bjerkviku do Tjelsundu a Harstadu.

Tromsø je 12. největší město v Norsku a třetí největší město za polárním kruhem po Murmansk a Norilsku. (hol)

Vůz Btx⁷⁶¹ ve velikosti TT



Na trhu modelů se před časem objevil vůz Btx⁷⁶¹. Do velikosti TT ho přenesla firma MTB Model. Známa je hlavně tím, že se snaží dostat na modelové koleje vozidla našich drah, která by ve většině případů žádný ze zahraničních výrobců nevyrobil. V tomto ohledu lze říci, že její nabídka je celkem pestrá. Kvalita však bývá často diskutabilní a liší se model od modelu. Člověk nikdy nemá jistotu, že se mu do ruky dostane výtvar, který by uspokojil jeho nároky. Obecně panuje názor, že je lepší si modely MTB vybírat osobně přímo v prodejně.

Michal Bednář | Foto: autor

○ všem abychom byli spravedliví, nikoli zřídka se poslední dobou tento fakt týká i modelů ostatních výrobců. Vozy pro zpracování recenze zapůjčil Martin Stejskal.

Vozy Btx⁷⁶¹, číslované v intervalu 50 54 29-29, v 60. a 70. letech označené Balm, v 80. a 90. letech Bix, do 1. ledna 2009 označené o2o, jsou řadou čtyřnápravových přípojných velkoprostorových osobních vozů druhé třídy z vozového parku Českých drah. Všechny tyto vozy byly pro tehdejší ČSD vyrobeny v letech 1958 až 1969 ve Vagónce Studénce. Určeny byly původně jako přípojné k motorovým vozům 820. Vzhledem k nízkému počtu čtyřnápravových přípojných vozů u Československých státních drah byl ale urychlen jejich vývoj a zkráceny typové zkoušky. Díky tomu byly první přípojné vozy dodány tři roky před motorovými vozy řady 820. Také proto zpočátku jezdily za motorovými vozy 830, ke kterým nebyly přípoj-

né vozy vůbec vyrobeny, a 850, ke kterým byly přípojné vozy dodávány později. Tak o Btx⁷⁶¹ ve zkratce píše Wikipedie.

Balení vozů je tradiční, tedy molitanové lůžko v bytelné krabici, model je navíc zabalen v pásku igelitu a překryt

ještě jedním pěnovým páskem. Přibaleny jsou doplňky, spráhla, madla, sběrné plíšky a dva plošné spoje s koncovým osvětlením, které si musí uživatel nainstalovat sám. K tomu se ještě vrátím.

Vzhled a vybavení

Povrchová úprava modelu je povedená, popisky ostré a čitelné. Přečhod barev na hraně pruhu je mírně rozpítný, ale z běžného pohledu nepozorovatelné. Mezi čelem a bočnicí na jednom rohu je krémový pruh odskočený. Viditelná je dělicí rovina formy na přechodu stěn. Přečhod mezi barvou střešky a skříně je naopak pěkně ostrý. Rámy oken mají šedou barvu kromě malých bočních okének u čel, ty rámy postrádají úplně. Okna samotná však trpí starým známým neduhem – mají příliš ostrý rádius v rozích. To je vidět na první pohled. U obou vozů jsem objevil dohromady tři praskliny v boku světlometů. Zřejmě vznikly při montáži zasklení.

Do modelu se lze v některých případech dostat po odehnutí bočnic v mís-



- povrchová úprava
- jízdní vlastnosti



- rohy oken
- komplikovaná demontáž
- kolize kinematiky s DPS koncového osvětlení

tech zámků. Ty jsou pode dveřmi. Záměrně píší „v některých případech“, neboť ze dvou zapůjčených modelů nás do svých útrob pustil pouze jeden, a to ještě stěží. Zámky jsou dosti hluboké, takže se při roztahování skříň dostavuje jistá obava, že nám praskne v rukou. Naštěstí se tak nestalo, nicméně do druhého vozu jsme se nedostali ani při spolupráci čtyř rukou. Ani po zajištění zámků proti opětovnému zaklesnutí se nám nepodařilo stáhnout skříň z rámu. Jestli došlo k přilepení barvou, nebo za tím vězí jiný problém, to jsme s majitelem modelů nezjistili. Každopádně rozebrat jej bude třeba, a to jak kvůli instalaci napájení a koncového osvětlení, tak kvůli nasazení sedaček, neboť zrovna v tomto „nepřístupném“ voze jich několik volně poletuje velkoprostorovým oddílem.

Nad sedačkami je DPS s vnitřním osvětlením. Vzhledem k tomu, že skříň není zevnitř barvena, dochází k jejímu prosvítání, což jsem si ověřil přiložením k SMD ledce. Vráťím se ale ještě k osvětlení koncovému. Jeho instalace se neobejde bez určitých úprav, protože do místa, kam malá DPS patří, zasahuje hrot kinematiky. To znamená, že bude nutno vybrousit vybrání v DPS, aby pro pohyb kinematiky vznikl prostor. Jedna kinematika se nevrací z pravé do střední polohy. Protilehlá pružinka totiž nemá dostatečnou sílu, aby kinematiku vrátila zpět.



Modely jsou opatřeny atypickým spřáhlem přímo od MTB. Výška spřáhel není jednotná, na jednom z vozů jsou obě natolik nízko, že se zcela míjí se spřáhly jiných vozidel a vlastně i se spřáhly druhého vozu, u něhož jsou celkem v normě. Příčina je viditelná pouhým okem, šachty kinematiky na postiženém voze svírají jiný úhel s čepem, na němž visí, než šachty se správnou výškou, a to přesto, že se jedná o jeden výlisek. Zřejmě došlo k deformaci při vyjímání ne zcela vychladlého výlisku z formy. Další komplikace nastávají kvůli spodnímu jazýčku spřáhla. Ten je tak nízko, že zasahuje pod úroveň hlavy kolejnice a na výhybkách se zaklesává za pevnou část nepojízdného jazyka nebo na přejezdech a přechodech za výdřevu.

Pohon a jízdní vlastnosti

Délka modelu činí navzdory deklarovanému 154 mm pouhých 152,2 mm. Ze skutečných 18 500 mm se přepočtem dostaneme na 154,16 mm, je tu tedy téměř 2 mm rozdíl. Vůz váží 53 g, což je 15 g nad normou určeným minimem. Jízdní vlastnosti bez sběrných plíšků jsou vý-

borné, vozy nekladou prakticky žádný odpor. Celokovová dvojkolí jsou uložena pouze v plastu, na případné osazení ložisek není v maskách dostatek hmoty, ale myslím, že to ani není nutné. Průjezd obloukem o poloměru 267 mm je bezproblémový i při spojení dvou vozů mezi sebou. ○



Hodnocení

Shrnu bych to asi takto: Povrchová úprava je opravdu dobrá, zbývá jen doufat, že si její úroveň udrží výrobce do budoucna i u ostatních modelů. Bohužel se ke mně stále dostávají kousky, u nichž nástřik a popisky za mnoho nestojí. Jízdním vlastnostem také není co vytknout. Co však zůstává nezměněno, to jsou někdy konstrukční, jindy montážní nedostatky, které se jen stěží dají v domácích podmínkách odstranit. Fakt, že jeden vůz nelze vůbec rozebrat a druhý s obtížemi, přitom se s tím počítá kvůli zapojení osvětlení, je dost tristní. Pravdou ale je, že v dnešní době zdražování se firma MTB uchýlila k poněkud odlišnému řešení, tedy že cena zůstala zachována a přestalo se k těmto vozům dodávat osvětlení. Zapůjčené modely byly jedněmi z posledních, u nichž ještě bylo přibaleno. Někomu se tento krok nemusí líbit, jiní jej kvitují. Myslím, že je to možná lepší řešení než zvedat cenu. Spousta modelářů osvětlení nechce a byly by to pro ně jen výdaje navíc bez možnosti volby. Ten, kdo svítit chce, může dodatečně investovat dobrovolně a osvětlení pořídit zvlášť.





Před 20 lety se na běžné trati v ČR prvně jelo rychlostí 200 km/h

Byla to událost, o níž se svého času především mezi železničáři a experty z oboru mluvilo hodně dlouho. V dubnu roku 2002 se poprvé v historii prohnal vlak po českém území na veřejně provozované trati rychlostí přesahující 200 km/h. Vytvořil tak rekord na běžných železničních kolejích v ČR mimo zkušební okruh Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ), kde se pochopitelně jelo už i vyšší rychlostí.

Petr Slonek | Foto: archiv ČD

Středa 10. dubna 2002 se do historie Českých drah i tuzemské železniční sítě zapsala úspěšnou mimořádnou testovací jízdou. V rámci zkoušky infrastruktury v ČR na rychlost 200 km/h zaznamenala lokomotiva Rakouských spolkových drah ÖBB 1116.015 zvaná Taurus v úseku Břeclav – Vranovice do té doby těžko představitelných 216 km/h. Šlo o nejvyšší rychlost dosaženou mimo železniční zkušební okruh v Cerhenicích. Souprava ve složení měřicí vůz trakční-

ho vedení (ÖBB) + Ampz + Bmz vedená lokomotivou řady 1116.015-7 ÖBB dosáhla této rychlosti při třetí jízdě ve směru Vranovice – Břeclav v 2. traťové koleji v kilometru 98.

Rekord byl přitom „jen“ vedlejším produktem celé akce, jejímž hlavním úkolem bylo prověření vlastností nově budované železniční infrastruktury při rychlostech v intervalu 160 až 200 km/h. Sledovalo se trakční vedení, železniční spodek a svršek. Protože České dráhy tehdy lokomotivu ani měřicím vozem na 200 km/h nedisponovaly, vypůjčily si

je od ÖBB. Rakušané poskytli lokomotivu 1116.015 a měřicí vůz trakčního vedení včetně personálu.

Policejní manévry

V den „D“ železničáři i policisté lemovali od rána mosty, nadjezdy, přejezdy i nástupiště podél kolejí z Břeclavi do Vranovic. Jejich úkolem bylo zajistit naprostou bezpečnost tří zkušebních jízd a jednoho přesunu soupravy mezi oběma stanicemi. Lokomotiva s rakouským a dvěma českými měřicími vozy si při této akci ověřila shodnost údajů měřicích praco-

višť. Na hlavní experiment totiž mohl vyjet jen rakouský vůz, neboť ani jeden z dvojice tuzemských nebyl v té době způsobilý pro rychlost 200 km/h.

Zkušební jízdám více než dvousetkilometrovou rychlostí předcházela kontrolní ověřovací jízda rychlostí 160 km/h. Na ní se podílely i diagnostické vozy ČD – měřicí vůz pro pevná trakční zařízení a měřicí vůz pro diagnostiku železničního svršku. Zkušební jízdy dvoustovkou se uskutečnily v obou směrech zvoleného úseku. Mezi první a druhou jízdou se muselo zajistit otočení lokomotivy a měřicího vozu na točně v Brně-Heršpicích.

Nezbytné splnění podmínek

K bezproblémovému zajištění této náročné akce bylo nutné uskutečnit celou řadu technických, provozních a organizačních opatření. Základním předpokladem ale bylo prokázat, že stavba trati, konstrukce výhybek, jejich zabezpečení i systém trakčního vedení splňují kritéria pro rychlost 200 km/h.

Nezbytné bylo získat povolení Drážního úřadu (DÚ), jehož souhlasné stanovisko se týkalo hned tří oblastí. Tou první byla způsobilost a kvalita železničního spodku a svršku. Odpovídající parametry a vlastnosti obou částí železničního tělesa prověřilo měření geometrických parametrů 2. traťové koleje mezi Břeclaví a Vranovicemi v březnu 2002 krátce po provedení nezbytných dílčích úprav kolejí a výhybek. Konečné rozhodnutí o způsobilosti železničního spodku a svršku Drážní úřad vydal na základě měření z 8. dubna 2002.

Druhou podmínkou byla způsobilost a kvalita trakčního vedení (TV). I to se

Další rekordy v ČSR

3. 6. 1936 – legendární motorový vůz M 290.002 Stříbrný šíp dosáhl při zkušební jízdě z České Třebové do Přerova mezi stanicemi Olomouc a Zábřeh na Moravě rychlosti 148 km/h na přibližně 500 metrů dlouhé dráze. Šlo o dosud nejvyšší dosaženou rychlost na tratích ČSD a také o nejrychlejší vozidlo ČSD.

27. 8. 1964 – Albatros 498.106 atakoval rychlost 162 km/h na okruhu v Cerhenicích a zaznamenal tak rekord československých parních lokomotiv. V září 1964 stroj údajně dosáhl rychlosti 167–168 km/h, ale kvůli závadě nebyl rekord uznán.

5. 9. 1972 – lokomotiva 124.601, nesoucí tehdy označení E 469.3030, při zkouškách na okruhu v Cerhenicích dosáhla do té doby nejvyšší rychlosti na československých železnicích, a to 219 km/h. Šlo o rekord čs. elektrických lokomotiv na našem území.

srpen 1976 – stroj T 499.0001 Kyplop jel na zkušební okruhu v Cerhenicích v rámci testování při trvalé rychlosti 160 km/h nevědomě rychlostí 176 km/h, která je dodnes oficiálně platným nepřekonaným rychlostním rekordem motorových lokomotiv u nás. Dosažení se odhalilo až po vyhodnocení záznamů nezávislého měření rychlosti.

podářilo splnit díky provedení měření parametrů – výška, klikatost a dynamické vlastnosti, které uskutečnila Technická ústředna dopravní cesty (TÚDC ČD). Třetím předpokladem byla celková organizace a zajištění bezpečnosti jak zkušební vlaku, tak ostatní dopravy v traťovém úseku Břeclav – Vranovice. Ani zde se nakonec nevyskytly problémy a podařilo se ho opatřením generálního ředitele ČD splnit. DÚ se vším souhlasil.

Tři jízdy k rekordy

Samotné zkoušky se odehrály prostřednictvím celkem tří jízd v úseku Břeclav – Vranovice. První cesta ve směru Břeclav – Vranovice maximální rychlostí 160 km/h sloužila jako prověření, zda je vše v pořádku. Proto byl v soupravě měřicího vlaku kromě lokomotivy a měřicího vozu ÖBB zařazen i měřicí vůz TV Českých drah a měřicí vůz pro měření geometrických parametrů koleje (GPK) rovněž ČD. Po dojezdu měřicího vlaku do Vranovic byl vůz GPK odpojen a soupravu převezl stroj 363.175 zpět do Břeclavi, kde byl odpojen i bohumínský měřicí vůz TV. Pak byla souprava doplněna dvěma osobními vozy (Ampz + Bmz), které byly do Břeclavi dopraveny v soupravě rychlíku R 277 Slovan.

Krátce před tři čtvrtě na jedenáct dopoledne se nově sestavená souprava měřicího vlaku vydala na první jízdu dvousetkilometrovou rychlostí. Během ní se podařilo dosáhnout maximální rychlosti 210 km/h. Po dojezdu do stanice Vranovice měřicí soupravu odtáhla lokomotiva 363.175 k obratu do Brna-Horních Heršpic, aby nemusela být měřicí zařízení instalována na druhý sběrač lokomo-



Rychlostního rekordu 237,04 km/h dosáhla 18. listopadu 2004 na úseku Vranovice – Podivín jednotka Pendolino 680.001. Stala se tak nejrychlejší elektrickou jednotkou zahraniční výroby jedoucí po české železnici. Překonat se jí podařilo do té doby platný zápis rakouského Tauruse na běžné trati.



Stroj ÖBB 1116.015 dosáhl u Podivína rekordní rychlosti 216 km/h.

tivy. Pak byla souprava přepravena zpět do Vranovic, odkud přibližně ve 13 hodin vyrazila ke třetí zkušební jízdě. A právě při ní překonala rekordních 216 km/h.

Nadšení po dojezdu

Účastníci jízdy neskrývali nadšení. „Bylo to velice zajímavé. Šlo o to, abychom získali zkušenost a mohli porovnat jiný druh trolejového vedení s naším v Rakousku. Můj subjektivní pocit je ten, že měřená trať je naprosto srovnatelná s tratí ÖBB,“ řekl po pokusu Železničáři vedoucí měřicího vozu ÖBB Bernhard Zanon. Jak po dojezdu našemu týdeníku (v roce 2002 vycházel Železničář každý tý-

den - pozn. red.) prozradil pilotní strojvedoucí z DKV Brno Vladimír Malinkovič, s kvalitou testovaného úseku byl velmi spokojen i rakouský strojvedoucí Bernhard Pichlhoefer. Trať by podle něj údajně vydržela i rychlost 250 km/h. Celou trasu od hrany nástupiště ve Vranovicích po první nástupiště v Břeclavi zvládla testovací souprava za necelou čtvrt hodinu.

Také zpráva TÚDC konstatovala, že infrastruktura byla po provedených re-

konstrukcích připravena na zvyšování rychlosti, zejména pokud jde o trakční vedení a železniční spodek a svršek našich koridorových tratí. Upozornila ale zároveň, že dokud nebudou na vyšší rychlosti připraveny i další části infrastruktury, zejména zabezpečovací zařízení, nepodaří se stávající části infrastruktury z tohoto hlediska využít.

Dalšího rekordu se tuzemská železnice dočkala až o dvanáct let později. Překonat do té doby platný zápis rakouského Tauruse na běžné trati se podařilo

18. listopadu 2004 jednotce Pendolino 680.001 Českých

drah. Ta dosahovala rekordních rychlostí několik dnů po sobě.

Už ve středu 17. listopadu jela rychlostí 220 kilometrů, ale pokus o nejrychlejší jízdu byl naplánován na čtvrtek 18. listopadu. Nejprve

ve směru z Břeclavi do Hrušovan u Brna ukázal přesný měřič hodnotu 229,4 kilometru

v hodině. Na rychlost mělo vliv stoupání a silný vítr, a tak o všem rozhodl až měřicí pokus v opačném směru. Nejrychleji uháněl vlak v úseku Vranovice - Podivín, kde dosáhl 237,04 km/h. Stal se tak nejrychlejší elektrickou jednotkou zahraniční výroby jedoucí po české železnici. A tuzemský rekord drží dosud. ○



V květnu 2016 se na okruhu ve Velimě uskutečnily jízdní brzdové zkoušky s vozy Bmz při rychlosti 200 km/h. Jejich cílem bylo stanovení brzdícího účinku vozů po modernizaci. Soupravu o délce 400 m tvořilo 15 modernizovaných vozů ČD řady Bmz tažených elektrickou lokomotivou ČD řady 380.

CESTOPIS

Výlet úzkokolejkou do archeoskanzenu v polském Biskupinu



V minulosti se u našich severních sousedů v Polsku nacházely rozsáhlé sítě úzkorozchodných tratí. Několik jich přežilo dodnes, i když v poněkud redukované podobě a výhradně již jen pro potěchu turistů. Patří k nim i dráha ze Żnina do Gaşawy jihozápadně od Bydhoště v Kujavsko-pomořském vojvodství. A právě tam jsme se vydali.



Lokomotiva Lyd2-057 právě přijíždí do Biskupinu.

Jiří Mazal | Foto: autor, Dominik Havel, Shutterstock

Malebny kraj Paľuki je typický velkým množstvím jezer, kterých některé prameny uvádí na sto, a také osídlením sahajícím až do pravěku. I sem v 19. století dorazila železnice a velmi pomohla rozvoji chudého regionu. Jelikož prostředků nebylo nazbyt, stavitelé zvolili úzký rozchod – pouhých 600 mm. Lépe se tak překonával nejen kopcovitý terén, ale výhodou byl také lehčí svršek v podmáčené krajině s horší únosností. Se stavbou

dráhy pomáhalo železniční vojsko tehdejšího Pruska. První vlaky vyjely roku 1894 a postupně vzniklo na 79 km tratí.

Železnice sloužila především k přepravě nákladů, zejména zemědělských plodin. Obzvláště na podzim při sklizení cukrové řepy měli místní železničáři napilno. Osobní doprava představovala spíše doplněk a po zavedení autobusů v 50. letech vyjel poslední osobní vlak roku 1962. Vzmáhající se turistický ruch však znamenal otevření Muzea úzkokolejných železnic u stanice Wenecja a zavedení

letních turistických vlaků na 12 km dlouhém úseku ze Žninu do Gąsawy, který jako jediný přeťrval do dnešních dob.

Likvidace v novém tisíciletí

Nákladní doprava skončila až roku 1994 a v roce 2002 dráhu převzala od PKP lokální samospráva. To se neobešlo bez komplikací a PKP pro jistotu zničily vše, co se ocitlo mimo zachovaný úsek bez ohledu na historickou hodnotu. Likvidaci tak neunikly všechny zbývající odbočky.

V současnosti jezdí turistické vlaky denně od dubna do konce srpna a zejména v létě jsou plné turistů užívajících si dovolenou ve zdejší oblasti. V sezoně dokonce jezdí hned dvě soupravy, v jejichž čele se vyjímají třínápravové Faury řady Lydz. V České republice nesou označení TU 38.0 a jeden kus naleznete na známé osoblažské železnici. Dráha má k dispozici i parní lokomotivu Leon řady Px38 vyjíždějící na zvláštních vlacích.

„Velkou“ dráhou se k úzkokolejce sice nedostanete, ale využít lze řadu autobusových spojů, například z Hnězdna. Uháníme po místních silničkách a přitom obdivujeme nově postavenou rychlostní silnici S5, kolem které se klikatíme. Původně jsme měli mít v Gąsawě až příliš volného času, ale při příjezdu do městečka si všimneme předchozího vlaku, doposud stojícího na nádraží. Zavoláme na řidiče, který nám ochotně zastaví mimo zastávku, a již nastupujeme do otevřeného letního vozu. Odpočívající personál i přes zpoždění nikam nespěchá a ještě notnou chvíli potrvá, než vyrazíme.

Největší v Evropě

V prázdném vagoně se kolébáme do čtyři kilometry vzdáleného Biskupinu, kde



na náš vlak již čekají davy cestujících. My naopak vystupujeme, jelikož chceme navštívit zdejší největší zajímavost – archeoskanzen. Patří k největším v Evropě. Na základě archeologických vykopávek vyrostly na místě někdejších historických osad rekonstrukce původních objektů. Nejprve nahlédneme do chýší pravěkých lovců a sběračů, které tu existovaly už před 10 000 lety ve starší a střední době kamenné. V dalším vývojovém stupni následuje osada

kurníky. Nechybí ani typický venkovský domek místního paľuckého regionu, jaké se tu houfně stavěly v 18. a 19. století.

Návštěvník neprochází jen obnovenými stavbami, ale kolorit dokreslují také herci oblečení do dobových kostýmů vykonávající práce typické pro naše předky. Můžete si i zakoupit řadu různých tretek včetně kopií keltských, byzantských či římských mincí. Děti zřejmě potěší mini-zoo, kde mohou krmit zvířátka nebo se povozit na koníčcích.

Rezervace národní památkou

Biskupin je nejnámější archeologická rezervace ve střední Evropě s rekonstruovaným hradištěm lužické kultury. Byl zapsán na seznam polských národních historických památek. Objev 2 700 let starého opevněného sídliště na poloostrově jezera Biskupinskie v roce 1933 patřil k jedné z nejvýznamnějších událostí polské archeologie 20. století. Práce na vykopávkách se zde odehrávaly až do vypuknutí 2. světové války. Jejich rozsah a nové vědecké metody byly známé po celém světě. Po válce se obnovily a pokračovaly až do roku 1974, kdy úřady rozhodly ponechat rozřezané dřevěné konstrukce pod vodou

a soustředit se na konzervaci prehistorického dřeva, které již bylo vystaveno a nutně potřebovalo péči. V 50. a 60. letech 20. století se stal Biskupin vzdělávacím centrem pro mladé archeology. Studenti univerzitních kateder z celého Polska přijížděli do archeologických táborů, aby se účastnili vykopávek a obnovovali staré technologie používané v řemeslech a zemědělství.



Zřícenina hradu Wenecja

prvních rolníků, stará 6 000 let a charakteristická dlouhými domy. Největším objektem skanzenu je opevněná vesnice na poloostrově vyběhající do jezera. Archeologové obnovili část dřevěných hradeb a dvě podlouhlá stavení. Vše je na místě, kde se taková osada skutečně nalézala na přelomu doby bronzové a železné, 2 700 let před naším letopočtem. Skanzen však pokračuje dál, následuje ranně středověká vesnice s dřevěnými chatami, které tak trochu připomínají

Muzeum v polských Benátkách

Od archeoskanzeny pokračujeme dále vlakem tratí vinoucí se přímo mezi jezery. Svezeme se jen do příští stanice Wenecja Muzeum (Wenecja znamená v polštině Benátky), nacházející se kousek od železničního muzea. Funguje již od roku 1972 a patří k největším sbírkám vozidel na rozchodu 600 mm v Evropě. Ne nadarmo nese přídomek „velké nádraží malé železnice“. Nejprve je třeba areál celý obejít, abychom vešli přes no-





Muzeum ve Wencje funguje od roku 1972 a má největší sbírku vozidel na rozchodu 600 mm v Evropě.

Żnin Wąskotorowy



vou vstupní budovu muzea. Návštěvníkům nabízí repliku historické čekárny, občerstvení i ubytování v jednoduchém hostelu. Na venkovní ploše se nám naskýtá pohled na nepřehorné množství zejména parních mašinek, přičemž nejstarší pochází z roku 1899. Převládá německá produkce a zastoupena je samozřejmě i domácí výroba.

Spatřujeme mohutné sněžné pluhy či řadu osobních a nákladních vozů včetně rozměrově takřka titěrného poštovního vozu z roku 1880, kde mohl úředník pouze sedět. V jednom z vozů je umístěna výstavka lepenkových jízdének i řada železničních artefaktů. Nechybí ani přejezd se závorami a strážní budkou, mechanická návěstidla nebo vodní jeřáb.

Naproti muzeu přes koleje se vypínají ruiny hradu ze 14. století. Střežil zde

hranici mezi Polským královstvím a Státem Řádu německých rytířů, který ovládal sever dnešního Polska. Podle pověsti na něm straší „Benátský dábel“, jeho nejznámější majitel Mikołaj Nałęcz. Dnes je hrad především místem dobových trhů včetně možnosti ochutnávky různých specialit. Příležitostně se také konají vystoupení nejrůznějších šermířských skupin.

Krokem až do Żninu

Pokračujeme vlakem dále, na konečnou do Żninu zbývá ještě kus cesty. Ve zcela zaplněném otevřeném voze projíždíme lehce pahorkatou krajinou, kde se trať snaží usilovně vyhnout jakýmkoliv umělým stavbám. Dokonce i náš vlak šetří naftou, takže do kopce jedeme takřka krokem, než se konečně přehoupneme a dolů uháníme



Historický vodní jeřáb v Muzeu úzkorozchodných vozidel u stanice Wenecja →



setrvačností. Konečná stanice se nachází naproti normálněrozchodnému nádraží, které je už několik let mimo provoz. Nádražní budova slouží jiným účelům a kolejiště připomínají jen rozbité nádražní lampy. Nad okolím stále ční vysoká vodárna, která kdysi zbrojila vodou parní lokomotivy. Úzkorozchodná část nicméně stále žije. Nalézáme tu i funkční točnu zdejší rotundy z roku 1912, která stále obsluhuje čtyři z původních sedmi stání.

V další cestě nám nezbyvá než pokračovat autobusem. Kdo nemá vlastní auto, čeká ho nedaleké nevábne autobusové nádraží s plechovou budovou sloužící jako zázemí. V nás však zůstává pěkná vzpomínka na trať a místní zajímavosti. ○

Ve sbírce jízdenek Muzea úzkorozchodných vozidel naleznete i české lepenkové jízdenky. →



Napsali o nás...

Nové depo Českých drah v Českých Budějovicích se začne stavět za rok

ČD pokračují v posilování svého opravárenského zázemí, když pozornost aktuálně upřely na České Budějovice. Do procesu posouzení vlivu na okolí (EIA) poslaly plán na výstavbu nové haly jižně od osobního nádraží. Stavět se má od února příštího roku, hotovo pak má být o 18 měsíců později. Náklady se odhadují na stovky milionů. Nová opravárenská hala vznikne v areálu Českých drah poblíž Mánesovy ulice. Nyní jsou zde zchátralé sklady, nákladové peřony a drobné provozní objekty. „V současnosti je lokalita silně znečištěna odpadem,“ píše se v dokumentaci EIA. ČD v Budějovicích nyní chybí adekvátní zázemí. Tamní rozlehlé depo patří dceřiné společnosti ČD Cargo a dráhy za každý vjezd platí. Nové depo má sloužit údržbě elektrických i motorových vozidel. Hala má měřit 165 metrů, uvnitř budou tři koleje.

zdopravy.cz 14. 3. 2022



Z továrny vyjel poslední InterJet, České dráhy jej převezmou na přelomu března a dubna

Škoda Transportation završila výrobu deseti souprav InterJet pro České dráhy. Z továrny dceřiné Škody Vagonky vyjel poslední, desátý vyrobený vlak. Škoda sérii vyráběla v konsorciu se Siemensem. „Poslední vlaková souprava InterJet opustila výrobu a nyní absoluuje závěrečné zkoušky před předáním zákazníkovi. To proběhne na přelomu března a dubna,“ sdělil mluvčí Škody Transportation Jan Švehla. ČD s poslední soupravou počítají pro relaci Praha – Ústí nad Labem – Cheb. Z dosud dodaných devíti souprav jsou tři nasazovány na linku Ex6 Západní expres (Praha – Plzeň – Cheb), kde pokrývají sto procent výkonů, zbylé čtyři pak obsluhují severní linku R15 Krušnohor (Praha – Ústí nad Labem – Cheb), kde InterJety tvoří dvě třetiny všech nasazovaných souprav. „Ze strany cestujících máme pozitivní ohlasy. Soupravy jsou vnímány velmi dobře,“ řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Na jednotkách se odstraňují garanční vady. ČD si 50 nových vagonů objednaly u konsorcia Siemens/Škoda koncem června 2018. Hodnota vozů, které vycházejí z platformy Siemens Viaggio Comfort, činí tři miliardy korun.

zdopravy.cz 9. 3. 2022

ČD Cargo proměnilo Peršing do podoby, v jaké vyjel přímo z výroby

Na kolejích v tuzemsku se objevila lokomotiva v dalším retro nátěru. ČD Cargo nasadilo do provozu stroj 163.035-9 v zeleno-žluté kombinaci. Jde víceméně o podobu, v jaké lokomotiva vyjela z výroby. Dopravce lokomotivu, která jezdí hlavně v Polsku pro ČD Cargo Poland, poslal výjimečně do Čech. Po poštovním expresu z Ostravy jela z Prahy do Mostu, kolem Prahy se pohybovala i v dalších dnech. V Česku nebude příliš často k vidění. Peršing se objevil v ČR loni v létě, ještě ale v jiné barvě. Žlutý pruh byl po nehodě nahrazen krémovým. Lokomotiva získala nový lak v České Třebové v rámci opravy ve stupni R1. ČD Cargo v minulosti připravilo několik retro nátěrů, například u Breljovce 750.338. Stroje řady 163 postupně mizí z flotily firmy, velkou část z nich totiž ČD Cargo přestaví na dvousystémové řady 363.

zdopravy.cz 8. 3. 2022

Správa železnic prověří možnost trati na letiště za soukromé peníze

Správa železnic začíná s hledáním alternativních finančních zdrojů na nejnákladnější projekty. Prověří možnost financování nových tratí soukromým kapitálem v rámci projektů PPP. Důvodem je nedostatek peněz ve státním rozpočtu. Na seznamu k prověření jsou dva záměry: IV. koridor u Českých Budějovic v úseku Nemanice – Ševětín se dvěma tunely a odhadovanými náklady přes 25 miliard a trať z pražského Velešlavína na ruzyňské letiště s náklady 16 miliard. Vhodnost a výhodnost metody PPP, kdy soukromník stavbu zafinancuje a postaví a stát mu ji desítky let splácí, má hodnotit studie proveditelnosti. Na jejího zpracovatele SŽ chystá tendr, k němuž vypsala předběžné tržní konzultace. Úsek od Ševětína k Nemanicím je dlouhý 17 kilometrů a jeho součástí jsou i dva dlouhé tunely – Chotýčanský a Hošínský.

zdopravy.cz 4. 3. 2022

V monitoringu licencí jsou díry, ne všichni dopravci údaje zapisují

Měsíc a půl platí povinnost dopravců hlásit, který strojvedoucí řídí vlak. Ne všichni osobní dopravci ale licence strojvedoucích do systému zadávají. Podle ředitele Drážního úřadu Jiřího Koláře v systému stále chybí na 1 200 nezadaných licencí. Monitoring má snížit počet nehod na železnici a donutit strojvedoucí, aby místo odpočinku nechodili na další směnu k jinému dopravci. Počet nezadaných licencí v provozu ale podle Koláře výrazně klesá. Na začátku února dopravci nezadali více než devět tisíc licencí. Toto číslo nyní kleslo na 1 200. Drážní úřad pokuty zatím udělovat nechce. Během prvního půlroku fungování systému je totiž potřeba vyladit chyby. Problémy jsou například u monitorování vlaků přijíždějících ze zahraničí. Vyloučením mezistátních spojů ze systému ale ubudou další stovky případů nedodaných licencí.

iDNES.cz 15. 3. 2022

Železničář

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

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





Řecko, Zakynthos, Denis Beach

Jeden z nejlépe položených hotelů - u krásné pláže, v rušném letovisku a zároveň stranou od největšího hluku. Z dvoulůžkových pokojů je překrásný výhled na moře. Ideální pro romantický pobyt ve dvou. Letecky z Prahy a Brna.

Cena v červenci od 14 500 Kč po dotaci/osoba/polopenze.

Řecko, Kréta, Mediterraneo

Ideální hotel pro rodinnou dovolenou, bazény, moře, výlety. Pokoje až pro 4 dospělé osoby. Letecky z Prahy, Ostravy a Brna.

Cena v červenci od 16 200 Kč po dotaci/osoba/all inclusive.



Těšíme se na vaše objednávky

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



Když chcete být
vidět...

OFSETOVÝ
TISK

DIGITÁLNÍ
TISK

UV TISK NA
ROZMANITÉ
MATERIÁLY

KNIHAŘSKÉ
PRÁCE

ŘEZANÁ
GRAFKA

VELKO-
FORMÁTOVÝ
LASEROVÝ
TISK

Tiskárna ČD
Táborská 26
Olomouc

www.tiskarnacd.cz



17. dubna 2022

Oslavte Velikonoce jízdou parním vlakem po metropoli

Oslavte letos velikonoční svátky netradičním způsobem, vraťte se v čase a projedte se metropolí parním vlakem. Tuto možnost máte v neděli 17. dubna, kdy se konají oblíbené nostalgické parní jízdy. Vlak pojedje po své tradiční okružní trase Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Hostivice – Praha-Zličín – Praha-Smíchov. Z pražského smíchovského nádraží odjíždí dvakrát – dopolední jízda začíná v 10:12 a odpolední v 14:55 – a vlak zamíří do romantického Prokopského údolí, kterým dojde až do Rudné u Prahy po trati, jíž se přezdívá Hrbatá. Z Hostivice do stanice Praha-Smíchov projíždí po trase Buštěhradské dráhy, na které překonává 150 výškových metrů. Pro svůj profil, okolní přírodní scenérie a dva historické viadukty si trať vysloužila označení podle známé rakouské horské železnice – Pražský Semmering. Za jízdy můžete obdivovat bájnou vyšehradskou skálu, pankráckou pláň s moderními budovami a při jízdě po železničním mostě přes Vltavu také panorama Pražského hradu a historické Prahy. Ve vlaku je zajištěno občerstvení v historickém bufetovém voze. Cena jízdenek je 340 Kč, resp. snižena 240 korun.

Nejbližší železniční stanice: Praha-Smíchov, Praha-Hostivice



14. až 18. dubna 2022

Na zámku Opočno najdete přes dva a půl tisíce kraslic

Nevíte, kam vyrazit na Velikonoce? Udělejte si výlet do Opočna, kde v přízemí zámku najdete velikonoční výstavu. K vidění zde bude více než dva a půl tisíce kraslic nazdobených různými technikami vytvořených z vajíček od slepic, hus, pštrosů a dalších exotických zvířat. Výstavu doplní texty o tradicích nejvýznamnějších křesťanských svátků a těšit se můžete i na živé králíky. Opočenský zámek patří k nejnavštěvovanějším památkám ve východních Čechách. Po požáru byl na konci 17. století přestavěn do současné renesanční podoby.

Nejbližší železniční stanice:
Opočno pod Orlickými horami



23. a 24. dubna

Festival otevřených sklepů zavítá na Strážnicko

Jaro na Strážnicku je název 29. Festivalu otevřených sklepů, který se koná o víkendu 23. a 24. dubna. Během dvou dnů můžete degustovat na 300 vzorků vín ve sklepích v Petrově, Strážnici, Kozojídkách nebo Blatnici pod Sv. Antonínkem. Sklepy budou otevřeny v sobotu od 10 do 21 hodin, v neděli od 10 do 15 hodin. Přijedte do Strážnice vlakem a získáte po předložení jízdenky ČD slevu 20% z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanici Strážnice s platností 22.–24. 4. Vstupenky předem rezervujte na e-mailu: petra.weberova@nap.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Strážnice



21. až 24. dubna 2022

Olomoucké výstaviště zasypou pestrobarevné květy

Přijedte se pokochat květinami a užít si pestrý program na olomoucké výstaviště, kde se koná jarní Flora Olomouc, tentokrát s podtitulem Květy a světy. Součástí proslulé výstavy jsou tradiční zahradnické trhy, na kterých pořídíte kromě květin zahradnické pomůcky a hobby potřeby. Hlavní expozici v pavilonu A mají na starosti architektky z architektonického a design studia Mimokolektiv a také brněnský florista Tamás Vígh. Na akci přijedte vlakem. Od stanice Olomouc-Nová Ulice dojdete Wolkerovou ulicí k pavilonu A olomouckého výstaviště asi za tři minuty.

Nejbližší železniční stanice:
Olomouc-Nová Ulice

