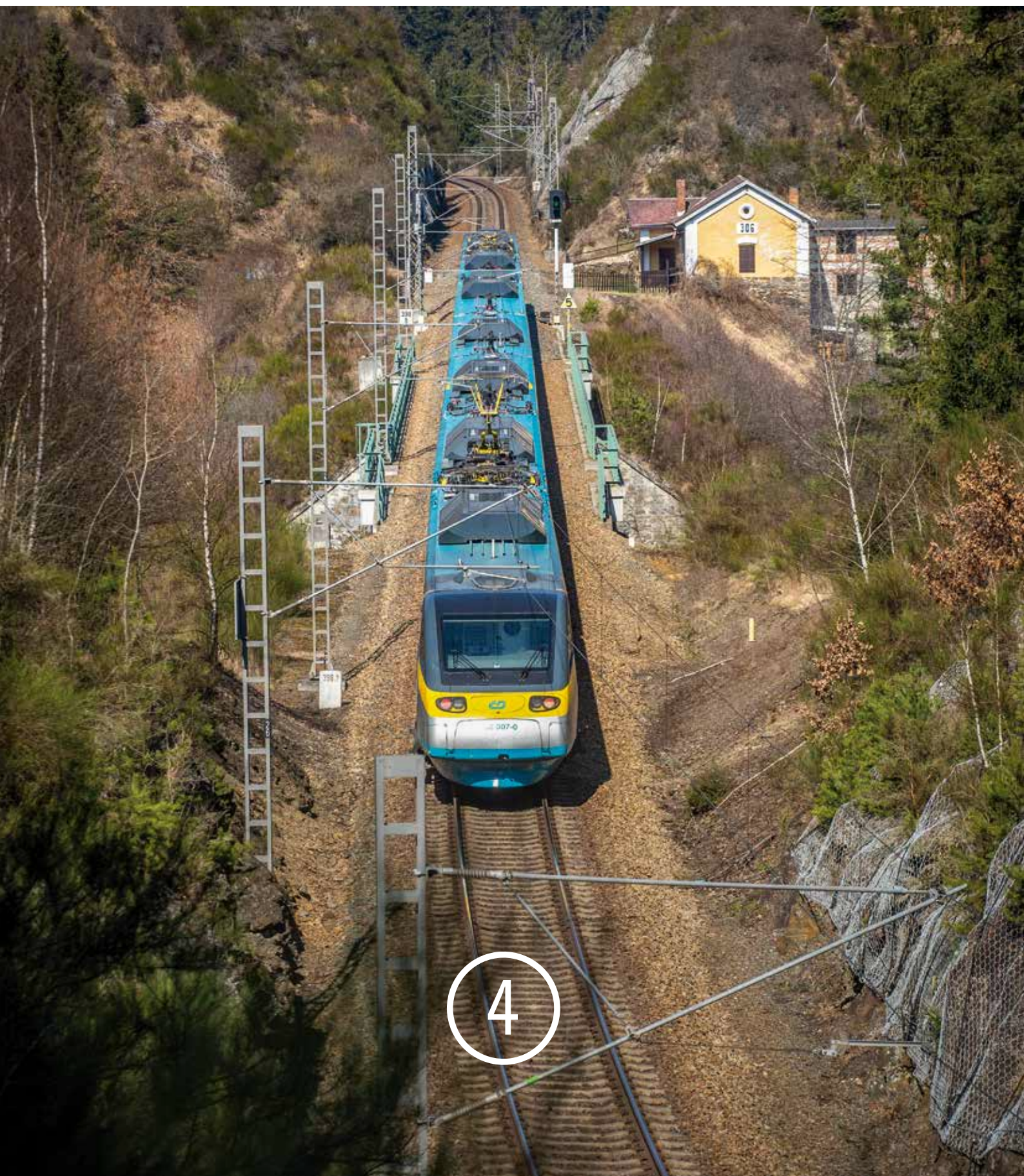


Železničář

30. BŘEZNA 2023 | ROČNÍK 30 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



4

- 4–6 **Kaleidoskop**
Děni na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S technickým ředitelem pražského Dopravního podniku Janem Šurovským
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální děni nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Od dodání posledního CityElefantu uplyne 10 let. Jaká je jeho budoucnost?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Ve VUZ je nutné kromě zkoušení řešit i logistiku provozu. Co to obnáší?
- 22–23 **Provoz a technika**
ČD Cargo loni přepravilo 10,5 mil. tun hnědého uhlí do elektráren či tepláren.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Dílo režiséra Davida Šiktance ukazuje, jak se železnice dá propojit s uměním.
- 27 **Zahraničí**
PKP Intercity koupí od společnosti NEWAG dvacet lokomotiv Griffin.
- 28–29 **Recenze**
Které zajímavé tituly s železniční tematikou se objevily v knihkupectví?
- 30–32 **Historie**
Přes třicet let se vyráběla regionální elektrická jednotka, jež v Polsku dostala označení EN57. Známa je jako Dřevolína.
- 33–37 **Cestopis**
Vypravili jsme se po stopách naší nejkratší dobu fungující železnice. Cílem výletu se stalo město Náchod.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Na konci března se po mimořádné události v Žilině vrátila do provozu pátá provozní jednotka řady 680.




PKP Intercity

Petr Slonek | Foto: PKP IC, rail.phototrans.eu

Společnost PKP Intercity je dopravce, který provozuje vnitrostátní i mezinárodní dálkové spoje. Denně vypraví asi 400 vlaků, které propojují především velké aglomerace a menší města v Polsku, ale také centra velkých měst s oblíbenými turistickými letovisky. Vznikla 1. září 2001 jako samostatná společnost, když se oddělila od někdejší unitární železnice PKP. V souvislosti s chystaným vstupem na varšavskou burzu cenných papírů se 2. ledna 2008 změnila její právní forma na akciovou společnost a začal se používat název PKP Intercity S. A.

Při vzniku získala sice rozsáhlý park osobních vozů, ale žádné lokomotivy. Ty si proto včetně strojvedoucích začala pronajímat od sesterské firmy PKP Cargo. Základní řadou jsou stroje řady EP09 pro rychlost 160 km/h, které jsou doplňovány lokomotivami schopnými provozu nižšími rychlostmi – EP08, EP07 či EU07.

V roce 2015 dokončila PKP Intercity svůj investiční program kolejových vozidel v hodnotě téměř 5,5 miliardy PLN. V rámci projektů byly zakoupeny nové vlaky Pendolino, FLIRT3 a PesaDART.

Začátkem ledna 2022 oznámila PKP Intercity prodloužení rozvojové a investiční strategie s výhledem do roku 2030. Prospědky, které do konce desetiletí investuje, se zvýšily z 19 na 27 miliard PLN. Do té doby bude vozový park PKP Intercity z velké části obměněn. Společnost inovovala systém vlakových kategorií a dnes provozuje vlaky Express InterCity Premium – vnitrostátní spoje nejvyšší kategorie, Express InterCity, InterCity a Tvoje Linie Kolejowe (TLK). Služeb PKP Intercity v roce 2022 využilo 59 milionů lidí, což přispělo k nejlepšímu výsledku v historii společnosti.



Michal Krapinec

předseda představenstva
Českých drah

Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	1. září 2001
Předchůdci	Polskie Koleje Państwowe
Adresa sídla	Varšava
Obrat	658 mil. eur (2018)
Zaměstnanci	8 936 (2018)
Majitel	Polsko (100%)
Dceřiné společnosti	WARS
Oficiální web	www.intercity.pl



Služeb PKP Intercity v roce 2022 využilo téměř 59 milionů lidí. To je nejvíc v historii.

Vážení čtenáři,

liberalizace evropského železničního trhu nevyhnutelně znamená, že alternativní dopravci ukousnou z krajíce, který drží národní dopravci jednotlivých států. Stalo se to v Německu a je tomu tak i u nás. Nakonec i ČD Cargu kdysi konkurenti ubrali část výkonů. A dnes je to dynamická, zisková nákladní firma, která šlape na paty zahraničním přepravcům, dokonce přímo na jejich území.

ČR je jedním z prvních států EU, kde otevírání trhu osobní dopravy postupuje velmi rychle. A my s tím musíme udržet krok. V posledních dvou letech jsme obhájovali 15 kontraktů a v 9 případech jsme uspěli. Uhájlili jsme 16 milionů vlakokilometrů a práci pro tisíce lidí. To rozhodně není málo.

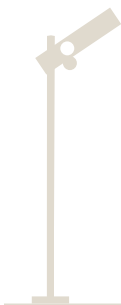
Smiřme se s tím, že v soutěžích nebudeme pokadě úspěšní. Ne vždy dokážeme nabídnout nejnižší cenu nebo nejvýhodnější podmínky pro zadavatele. Například v jihomoravském kraji jsme šli do rozstřelu na Provozní soubor Jih s novými vlaky, protože další volná ojetá vozidla, nad rámec několika desítek vozů RS1, které již máme z Evropy pro jiné kraje zajištěné, teď k dispozici nejsou. Mohli jsme se rozhodnout, že v takovém případě nabídku vůbec nepodáme. Ale nevzdali jsme se. Pokusili jsme se objednatelce přesvědčit, že nová vozidla jsou pro komfort cestujících a další rozvoj vlakové dopravy perspektivnější volbou. Kraj se ale rozhodl pro nižší kvalitu za nižší cenu, což je jeho plné právo. Oproti tomu vedení Moravskoslezského kraje vsadilo na masivní modernizaci, a dokonce na alternativní pohon. Díky tomu budeme dál zajišťovat většinu výkonů v oblasti a můžeme regionální železniční dopravu na severní Moravě posunout na úplně jinou úroveň. Jako první český dopravce tam dokonce uvedeme do pravidelného provozu bateriové jednotky.

Uvědomuji si, že každá ztracená linka je ranou pro naše zaměstnance, kteří na ní pracují. Čeká je změna a mají obavy o budoucnost. Ať už ale jezdí na lokálce, nebo na rychlíku, budeme se s nimi co nejdříve bavit o možnostech, jak je u nás udržet. Na jižní Moravě, ale i v Plzeňském kraji, kde naopak vzniknou nová místa v rámci obhájených smluv v oblasti plzeňské aglomerace a Českého lesa. V případě linky R9 máme několik let na to, abychom našim lidem dokázali, že o ně stojíme, a nabídli jim práci na jiných výkonech.

České dráhy dnes obsluhují 84 % trhu osobní dopravy. Naší ambicí je udržet mezi 75 až 80 %. Důležité však je, aby každá smlouva kryla náklady a abychom jako obchodní společnost byli ziskoví. Naše hospodaření se po dvou letech ztrát kvůli pandemii COVID-19 konsoliduje a díky návratu cestujících do vlaků si opět vyděláme na svůj provoz. Podnikatelský plán pro rok 2023 počítá s tím, že se hospodaření dostane do kladných čísel. Nebojme se proto budoucnosti. I když jsme, na rozdíl od konkurentů, ze zákona povinni všechno zdlouhavě soutěžit, investovat stovky milionů do kybernetické bezpečnosti nebo poskytovat jiným dopravcům zázemí zařízením služeb. Berme liberalizaci jako příležitost a poctivě se snažme na otevřeném trhu uspět.

Do středních Čech zamíří dvaadvacet nových RegioPanterů

Na konci příštího roku vyjede na střeďočeské koleje dvaadvacet nových třívozových jednotek RegioPanter (EMU 240), a to díky dodatčům ke smlouvám mezi Českými drahami, Střeďočeským krajem a Prahou. Dodatky již schválila zastupitelstva obou objednavatelů a nyní se čeká na jejich finální podpis. Nové vlaky vyjedou na tratě Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem (linka S4/U4) a na trať Praha – Kolín – Čáslav (spěšné vlaky R41). Nové RegioPantery pomohou zvýšit přepravní kapacitu spojů na lince S4 z Prahy do Kralup nad Vltavou, kde v současnosti jezdí jednotky CityElefant. V případě linky R41, která aktuálně zesiluje kapacitu z Prahy do Kolína a počítá se s jejím prodloužením až do Čáslavi, pak nahradí klasické soupravy s lokomotivou a staršími osobními vozy. Nasazením nových RegioPanterů se uvolní část jednotek CityElefant, což umožní posílit spoje na dalších tratích v Praze a Střeďočeském kraji. Jednotky RegioPanter jsou jednopodlažní třívozové elektrické vlaky pro regionální dopravu s kapacitou téměř 240 sedících cestujících. Jejich maximální rychlost je 160 km/h a budou vybavené evropským zabezpečovačem ETCS.



Rakouský prezident přijel na návštěvu Prahy railjetem ČD

Dalším z významných evropských politiků, který využil ke své pracovní cestě jako dopravní prostředek vlak, se stal rakouský prezident Alexander Van der Bellen. Na návštěvu Prahy, kde jednal s prezidentem Milošem Zemanem, přijel 1. března modrým railjetem společnosti České dráhy. Do metropole spoj 78 Víndobona z Vídně dorazil včas, a to konkrétně v 19:37. „Bylo mi ctí přivítat pana prezidenta Rakouské republiky Alexandra Van der Bellena se ženou v prostorách vládního salonku na pražském hlavním nádraží,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec. Rakouský prezident byl v Praze vlakem již v roce 2017. Přes Česko v minulosti jel po železnici také na klimatickou konferenci v Katovicích. V Rakousku má cestování vlakem u politiků dlouhou tradici, například ministryně hospodářství, klima a dopravy Leonore Gewessler pravidelně používá vlak i pro cesty do Bruselu. Van der Bellen se přijel rozloučit se Zemanem, kterému vypršel 8. března 2023 mandát. Český prezident mu udělil nejvyšší státní vyznamenání Rád bílého lva.



Nová vlaková linka uleví silniční dopravě v Trutnově

České dráhy provozují od 1. března v Trutnově novou vlakovou linku, která má charakter městské linky. Na jejím provozu se dohodl Královéhradecký kraj s městem Trutnov a ČD. Důvodem zavedení je odlehčení přetížených silničních komunikací. Vlak je v provozu v pracovní dny a spojuje trutnovské hlavní nádraží s Libčicí. Během dne je na lince provozováno osm párů vlaků, z toho tři dopoledne a pět odpoledne. Průměrná jízdní doba činí 12 minut a spoj obsluhuje ještě stanici Trutnov střed. Na lince je možné využít všechny platné tarify, tedy tarif ČD, státní jednotný tarif (OneTicket) i krajský tarif IREDO a časové jízdní doklady pro MHD Trutnov. Nasazena jsou vozidla řady 843 a RegioNovy. Od příštího roku se mohou cestující v regionu těšit na další nové vlaky. Jedná se o sedm RegioPanterů a 33 RegioFoxů. Celkem 40 nových vlaků zajistí provoz většiny regionálních spojů.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Dražní inspekce, ČDC, Skoda Group

Šumperský závod Škoda Pars vyrábí jednotky pro ČD

Do šumperského závodu Škoda Group se vrátila výroba vlaků. Po mnoha letech, kdy se v Šumperku odehrával především servis kolejových vozidel, zde letos začala výroba elektrických jednotek EMU 240 pro České dráhy. Během následujících dvou let bude vyrobeno a dodáno celkem 13 vlaků do Olomouckého kraje. Šumperský závod současně prochází velkou proměnou, výše investic do modernizace dosáhne 460 milionů Kč. S ohledem na rostoucí počet zakázek Škoda Pars navýší počet svých zaměstnanců o čtyři desítky. Poptává hlavně elektromechaniky a zkušební techniky. Jednotky EMU 240 typu 20Ev pro Olomoucký kraj jsou nejnovější a nejmodernější variantou oblíbených souprav RegioPanter. Do Šumperka přijdou již nalakované a svařené skříně z ostravského výrobního závodu Škoda Group a z Plzně budou doručeny podvozky. V Šumperku se pak uskuteční kompletní montáž souprav a jejich ožívování. Letos se vyrobí šest jednotek, v roce 2024 je plánována výroba dalších sedmi.



Do Olomouckého kraje dorazily další dva RegioPantery

Do Olomouckého kraje dorazily počátkem března další dva vlaky RegioPanter. Doplnily čtveřici nových elektrických jednotek, které jezdí v regionu od prosince loňského roku. Na nově elektrifikované trati z Olomouce do Šumperka tak díky dodávce těchto dvou vlaků přepravují cestující už jen výhradně moderní dvouvozové jednotky RegioPanter. Vedle tratě č. 290 Olomouc – Šumperk jezdí další nově dodaná jednotka také na trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice. Elektrické jednotky jsou bezbariérové, nabízejí pohodlné sedačky s dostatkem místa na nohy, je možné v nich nabíjet drobnou elektroniku nebo se připojit k wi-fi. V polovině roku začnou dodávky 27 třívozových jednotek RegioPanter s kapacitou téměř 240 sedících cestujících. Olomoucký kraj tak získá nejmodernější regionální železniční dopravu v republice. České dráhy v rámci smlouvy s Olomouckým krajem investují do nákupu nových vozidel přes 4 miliardy korun, další více než jedna miliarda korun půjde do údržbové základny. Nové vlaky pro Olomoucký kraj vyrábí Škoda Group.



ČD využijí vozy ze zahraničí

Navzdory problémům s nedostatkem vozidel u evropských železnic se podařilo úseku osobní dopavy ČD dojednat zapůjčení až 14 osobních vozů 1. a 2. třídy od železnic v Polsku, na Slovensku a v Německu. Během jarních měsíců pomohou řešit situaci s nedostatkem vozidel v dálkové dopravě způsobené prodloužením termínů při periodických opravách. Dodavatelé prodlužují plánovanou dobu obnov o desítky dní a výjimkou nejsou ani případy, kdy zpoždění přesáhne 100 dní. Podle dohod s jednotlivými partnery budou zapůjčené vozy aktuálně v provozu mezi 12. březnem a 10. červnem na linkách Ex 1 mezi Prahou a Bohumínem a Ex 6 Západní expres Praha – Plzeň – Mnichov. Zároveň běží výběrové řízení na odkup až 20 starších osobních vozů pro dálkové spoje. Tyto vozy by měly být nasazeny do provozu ještě v letošním roce.



5G připojení pro ComfortJet testujeme již nyní

Cestující jedoucí elektrickou jednotkou CityElefant 471.029 si od začátku letošního března mohou povšimnout rychlejšího a stabilnějšího wi-fi připojení v oblastech dostupnosti pokrytí sítěmi 5G O2 a T-Mobile. Důvodem je testování systému 5G routerů, který se stane technologickým základem pro bezdrátové připojení a multimediální systém jednotek ComfortJet, jež by se měly na českých kolejích objevovat začátkem příštího roku. Záměrem je, aby v době jejich nasazení byla nová technologie plně ozkoušená a funkční, její průmyslové použití totiž stále ještě není zcela běžné a České dráhy jsou při jejím nasazování v dopravě mezi prvními. Kromě velmi rychlého připojení pro cestující měla přinést i vyšší stabilitu, nastavená konfigurace by měla lépe zvládat například průjezdy tunely nebo místy s nižší kvalitou signálu.

Můj vlak získal ocenění na konferenci v Londýně

Aplikace Můj vlak byla oceněna v rámci soutěže světové konference Transport Ticketing Global. Mezinárodní komise vyhodnotila aplikaci Českých drah jako nejlepší v kategorii Digital Champion. Ta je vyhrazená pro podniky odpovědné za vývoj nebo provoz digitální služby, která cestujícím zjednodušuje přístup k dopravě a jízdnému a současně změnila způsob, jakým mohou zákazníci dostávat informace, plánovat si cestu a využít flexibilní platební metody. Ocenění ČD získaly i díky tomu, že počet cestujících, kteří si koupí svou jízdenku přes e-shop nebo v aplikaci Můj vlak, stále stoupá. Dopravce odbavuje už téměř 40% lidí prostřednictvím online prodejních kanálů, což představuje zhruba 15% nárůst oproti předcovidovému roku 2019. Tato statistika zahrnuje všechny jízdenky včetně integrovaných dopravních systémů a jízdních dokladů OneTicket.



Nabourané Pendolino z Bohumína se opravovat nebude

Pendolino, které se loni v červnu v Bohumíně na Karvinsku srazilo s posunovací lokomotivou, České dráhy neopraví. Nebylo by to ekonomické. Náklady na opravu se odhadují na 200 až 250 milionů korun. Nepoškozené vozy dopravce využije jako zdroj náhradních dílů pro zbývající soupravy. Těch mají momentálně ČD sedm. Jednu, po nehodě v Bohumíně, z provozu vyřadí, v provozu jich bude pět. Dopravce neuvažuje o tom, že by Pendolino nahradil novou soupravou stejného výrobce. Výroba jednoho jediného kusu nebo nízkopočetné série již běžně nevyráběné jednotky není ekonomicky smysluplná. Pro rychlá expresní spojení již aktuálně ČD využívají jiný koncept. Jde o nové vlaky pro dálkovou dopravu ComfortJet, které se částečně vyrábějí v Ostravě a první dodávky se očekávají v závěru letošního roku. Objednáno má společnost 20 devítivozových jednotek a 50 lokomotiv. Lokomotivy a jednotky budou využívány na různých linkách.



Optika ČD - T propojí Masarykovu univerzitu s Vídeňskou univerzitou

ČD - Telematika zajistí propojení Ústavu výpočetní techniky brněnské Masarykovy univerzity s Výpočetním centrem Vídeňské univerzity. Společnost poskytne formou pronájmu sdružení CESNET, které toto propojení dvou významných univerzit zastřešuje, jeden pár nenasvitčených optických vláken a zajistí housing síťových technických zařízení určených především ke zlepšení přenosových parametrů trasy, přenosu unikátních fotonických služeb, testování či monitoringu provozu. Součástí plnění je i pravidelná údržba a servisování trasy a souvisejících zařízení. Nové propojení umožní přenosy dat v řádu stovek Gbps, a lze ho tedy využívat pro operace s těmi nejvyššími nároky na objem a rychlost přenosu dat. Samotná trasa má oproti jiným poskytovatelům telekomunikačních služeb mezi ČR a Rakouskem unikátní geografický průběh. Sdružení CESNET bylo založeno v roce 1996 a sdružuje téměř 30 akademických institucí z celé ČR. Zabývá se vývojem informačních a komunikačních technologií, buduje a rozvíjí národní e-infrastrukturu CESNET určenou pro výzkum a vzdělávání.



ČD Cargo nasazuje Vectrony s pomocným agregátem

Dvě nové lokomotivy Siemens Vectron zařazuje do svého vozového parku jako řadu 393 dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo. Jejich největší zajímavostí bude pomocný dieselový agregát, díky kterému budou moci zajíždět i na manipulační koleje či vlečky bez trakčního vedení. Stroje řady 393 jsou čtyřnápravové interoperabilní dvousystémové lokomotivy schopné v tomto provedení jezdit rychlostí až 200 km/hod. na střídavých trakčních systémech 15 kV (16,2/3 Hz) a 25 kV (50 Hz). Pomocný dieselový agregát DPM (Diesel Power Modul) má výkon 180 kW a je umístěn ve strojovně. Nové Vectrony jsou primárně určené pro provoz v Rakousku a v Německu, využívány budou především zahraničními pobočkami ČD Cargo. Domov naleznou ve SOKV České Budějovice. V případě ČD Cargo jde již o třináctou a čtrnáctou lokomotivu Siemens Vectron v majetku společnosti. Dalších deset Vectronů pak firma převezme v příštím roce.



Debata o rušení drah mi přijde absurdní

Technický ředitel povrchového provozu pražského dopravního podniku Jan Šurovský spojil celou svou pracovní kariéru s veřejnou dopravou. Ač je součástí nejvyššího vedení jedné z největších tuzemských společností věnujících se dopravě, stále si udržuje přímý kontakt s provozem a propagace ekologické a efektivní veřejné dopravy je pro něj nedílnou součástí pracovního nasazení. V obsáhlém rozhovoru popisuje postupné srůstání tramvajové a železniční sítě v hlavním městě, nastiňuje rozvojové plány pražských tramvají a nezapomíná ani na zdůraznění výhod trolejbusů, jež se do Prahy vrací po půlstoletí.

Vít Čepický | Foto: autor

Před sedmi lety jste si v rozhovoru pro Železničář posteskl, že se návaznost železnice a městské dopravy v Praze zlepšuje jen pomalu. Jsme na tom lépe?

Ukázková změna se odehrála v Zahradním Městě. Zdejší novou vlakovou stanicí se zastávkou městské dopravy v podjezdu přímo pod nástupiště realizovala Správa železnic, my jsme její investici doplnili novou smyčkou tak, aby všechny tramvaje dříve ukonče-

né před Zahradním Městem nyní doje-ly až k přestupní stanici mezi vlakem, tramvajemi a autobusy. Mnohem pří- znivější je díky kratší vzdálenosti mezi konečnou tramvaje a vlakovou stanicí též přestup na hostivařském nádraží.

Tramvaje se k metru a dráze přiblížily i ve Strašnicích s prodloužením k Depu Hostivař...

Stanice metra Depo Hostivař vznik- la v roce 2006 vestavbou přímo do haly depa, v té době myčky souprav metra.

Tím bylo dáno umístění nástupiště, kte- rá byla poměrně daleko od tramvajové trati. Paradoxně jsou ale naopak blízko železniční tratě z Hostivaře a Zahrad- ního Města do Malešic. Přiblížením tramvají k metru získává tento doprav- ní terminál velký potenciál. Tramvajo- vá trať navíc počítá s případným zaús- těním linek od Štěrbohol či od Náklad- ového nádraží Žižkov. Nyní už je vše na straně železnice a vybudování vla- kových zastávek. Myslím, že by neby- lo od věci uzel přejmenovat ještě před

jejich zprovozněním. Obecně se změnám názvů stanic metra bráníme, je to velmi náročný proces, v souvislosti se zprovozněním metra D by ovšem mohla být příležitost přejít k přejmenování například na Nádraží Nové Strašnice. Právě v katastru Strašnic totiž leží.

A pokud se podíváme do budoucna?

Nové přestupní vazby vzniknou na Výstavišti s rekonstrukcí tratě do Kladna. Doufám, že i nám se podaří realizovat rekonstrukci související tramvajové trati v koordinaci s touto stavbou.

Jak hodnotíte plány na přestavbu prostoru před nádražím Praha-Smíchov?

Uzel Smíchovské nádraží nebyl na tehdejší poměry a dobu vzniku s výstavbou metra řešen úplně špatně. Původně měl být bez tramvají, s dostavbou metra se měla zrušit tramvajová trať z Anděla do Hlubočep i do Radlic. Tenhle hloupý nápad naštěstí někoho přešel a tramvajová trať nakonec byla operativně umístěna do upravovaného přednádražního prostoru. Právě tím, dostavbou smyčky v roce 1998 a rekonstrukcí úseku v Nádražní ulici ve směru na Lihovar, byla poněkud pokroucena.

Každopádně na to, jak je projekt složitý, je z pohledu dotčených složek naštěstí až nečekaně vstřícně vnímán. Jde o investici Správy železnic a města a my jí velmi držíme palce, protože výrazně vylepší vedení tramvajové tratě i přestupní vazby. Jsou tam navíc projektovaná i dobíjecí místa pro trolejbusy a elektrobusesy, další dobrá zpráva.

Nedaleko přes řeku má vzniknout další přestupní vazba u plánované zastávky Praha-Výtoň, předpokládám, že ji také vyhlídíte?

Zde jsem střízliv optimista, už kolem roku 2008 jsme chodili po jednáních, která tuto trať a přilehlé území měla řešit. Nás to velmi zajímá kvůli vylepšení parametrů přílehlého nízkého podjezdu ve směru do Podolí, ostatně nízké podjezdy v kombinaci s přílišnou důvěrou řidičů nákladních automobilů v navigaci místo v dopravní značce jsou pro nás poslední dobou stále větším problémem kvůli strženým trolejím – kupříkladu na Výstavišti před rekonstrukcí, na Fidlovačce nebo v Nádražní. A jedno místo bych rád vypíchl zvláště – podjezd U Kříže, relativně moderní stavba. Tramvajová trolej je zde nízko a máme ji zde často strženou, novou trolejbusovou stopu jsme zde kvůli legislativě ani postavit nemohli. Slibujeme si, že se stavbou „Blanky II“, Libeňské spojky a výstavbou vlakové zastávky by se tento problém mohl vyřešit včetně dostavby kusu trolejbusové stopy, aby zde trolejbusy nemusely neprakticky stahovat sběrače, jet kus na baterie a pak je zase nasazovat.

V předchozích rozhovorech s ředitelem PID Petrem Tomčíkem a náměstkem pro osobní dopravu Českých drah Jiřím Ješetou jsme se bavili o budoucnosti lokálních tratí v souvislosti s lehkými kolejovými vozidly,

případně tzv. vlakotramvajemi. Má v tomto ohledu dopravní podnik nějaké ambice?

Pro nás jakožto dopravní podnik toto téma příliš aktuální není. Na druhou stranu osobně sleduji chvílemi až tragickou debatu o místních drahách a o tom, jak jsou přežilé a že je vlastně nepotřebujeme. Ta mě nesmírně pohoršuje. Kupříkladu překvapivě vůbec nepozoruju diskusi o tom, že některé silnice nejsou efektivní a měly by se přestat udržovat s tím, že do každé obce přeče stačí přijet jen z jedné strany. Zároveň úplně nechápu snahu na každou trať za každou cenu umisťovat zabezpečovač ETCS s tím, že nějaké telefonické odhlášky jsou nebezpečné. Ve výsledku se zabezpečení řeší jen v módu železnice, přičemž u okresky, kde se nevyhnou dvě osobní auta, vůbec neřešíme například setkávání nákladních automobilů s autobusy. Celá ta debata o konzervaci či rušení drah, která patří do nějakých 70. let minulého století, mi přijde absurdní.

A jsou tedy nějaká lehčí osobní vozidla pro vedlejší tratě možnou budoucností?

Lehké elektrické vozy k tomu mají všechny předpoklady. Pokud chcete bateriové vozidlo a využívat ve větší míře rekuperaci, mají drážní vozidla velkou výhodu, u silničního vozidla s velkým valivým odporem toho při nějaké třicetikilometrové rychlosti v serpentínách moc nezrekuperujete. Na regionální dráze s pravidelným brzděním z 50 či 80 km/h už ale jsme úplně někde jinde – kinetická energie nám roste s druhou mocninou rychlosti. Energetická náročnost takového drážního vozidla je tedy ve srovnání s autobusem nebo elektrobusem úplně jinde. Podle mě má smysl studie energetického managementu na železnici s bateriovým vozidlem ve srovnání s elektrobusem. A do toho zahrnout i bezpečnostní rizika a další vlivy. Dopravní systém se musí posuzovat jako celek.

Je pro vás tématem zvažovaná konzervace drah?

Dopravní podnik to u hospodářské komory připomínkoval. Ten nástroj, pokud by se zaváděl, přece musí být plně reverzibilní. Neřešit jen demontáž, ale i podmínky, za kterých trať případně zase smontuju. Ne abych při znovuzprovoznění řešil nějaká povolení a další legislativní požadavky. Povinnost při uvedení dráhy do původního stavu by měla být pouze oznamovací – pak by to možná mělo smysl.

Jenže zatím jsou obrovské problémy s obnovováním i těch tratí, které ani nikdy zrušeny nebyly...

Příklad máme v Brně u tratě ze Stránské skály do Líšně. Tu trať nikdo nezrušil. Ona se časem rozpadla, zmizela v houštích a někdo si z ní udělal cestu do svých načerno postavených garáží. A najednou se všichni tváří, že se vše kvůli rekonstrukci musí znovu povolovat, řešit územní rozhodnutí... Ale na co? Vždyť ta dráha tam byla i s trolejí, nikdo ji nezrušil. Z pohledu vlastníka a provozovatele drá-

„Pokud chcete bateriové vozidlo a využívat ve větší míře rekuperaci, mají drážní vozidla velkou výhodu. Jejich energetická náročnost je ve srovnání s autobusem nebo elektrobusem úplně jinde. Podle mě má smysl posuzovat dopravní systém jako celek včetně energetického managementu.“



Jan Šurovský

Po absolutoriu Fakulty stavební na ČVUT Praha v roce 1998 a následném doktorském studiu na Fakultě dopravní ČVUT Praha odešel pracovat jako řidič tramvaje v Dopravním podniku hlavního města Prahy (DPP). Od roku 2007 zastával v DPP funkci vedoucího jednotky Dopravní cesta tramvaje a od roku 2011 pracoval jako technický ředitel DPP, od roku 2019 je pozice zúžena na tzv. Povrch.

hy je celá ta věc směšná. A to zatím žádný zákon o konzervaci ani nemáme. Přesto v tomto ohledu doufám v pozitivní příklad v Praze...

Povídejte.

Zajímavá je naše snaha získat místní dráhu z pražského Žižkova do Malešic. Vlastníkem dráhy by se stalo město a my bychom byli provozovatelem. Ve východní části mezi supermarketem a úrovní smyčky Spojovací bychom chtěli jezdit přímo po stávající trati, tedy minimální rozsah úprav, doplnění troleje a druhé koleje na úvrať u Osikové ulice a doplnění jedné zastávky s tím, že po dostavbě Jarovské třídy by se to zdvoukolejnilo a uvedlo do finální podoby. Za opravdu minimálních nákladů budeme mít funkční řešení a splníme podmínky pro nabytí dráhy. V původně zvažované konečné u supermarketu v úrovni ulice Nad Vackovem beztak nebyl prostor na smyčku. Zbytek trati má výhledově sloužit pro odvoz materiálu ze stavby městského okruhu, až poté se pak dá uvažovat o dalším pokračování a napojení na stávající síť i z druhé strany. Pro mě je to navíc do budoucna jediný logický vstup do města pro nějakou cargo tramvaj – ať už třeba svážející odpad, nebo cestou do překladiště v Malešicích.

Tím jsme elegantně dospěli k tramvajím.

Praha v současné době zažívá nebývalý tramvajový rozvoj. Je reálné jej udržet?

Budeme diskutovat s novou radou Prahy, jaké jsou pro ně priority. Obecně ale víme, že i nová politická reprezentace podporuje rozvoj tramvajové dopravy. ○



Rozšířenou verzi rozhovoru si můžete přečíst online zde

ČD obhájily pozici v Moravskoslezském kraji



České dráhy uhájily pozici v Moravskoslezském kraji, se kterým podepsaly novou desetiletou smlouvu na provoz vlaků. Regionu to přinese řadu novinek, z nichž budou těžit cestující. Dočkají se dalších moderních vlaků i přímých linek, přičemž nejzajímavější bude první nasazení elektrických vlaků doplněných o baterie v ČR. Podpis smlouvy je dobrou zprávou i pro zaměstnance ČD – znamená udržení tisícovky pracovních míst.

Redakce | Foto: archiv ČD

Zástupci představenstva ČD a Moravskoslezského kraje v březnu podepsali nový desetiletý kontrakt na zajištění regionální železniční dopravy v kraji. „Smlouva na provozní soubor Ostravsko, který zahrnuje většinu tratí v kraji, začne platit letos v prosinci. Cestujícím se díky ní zvýší komfort cestování a konkurenceschopnost železnice oproti individuální osobní dopravě. Premiéru budou mít na českých kolejích v příštím roce například bateriové vlaky,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Součástí slavnostního podpisu byla ve stanici Ostrava střed prohlídka elektrické jednotky RegioPanter. Tu doplní do konce roku další čtyři tyto soupravy. Jezdit budou na trati mezi Bohumínem a Hranicemi na Moravě a také mezi Ostravou-Svinovem a Ostravou-Kunčicemi.

„Jedná se o moderní bezbariérové elektrické vlaky s maximální rychlostí 160 km/h. Nabízejí prostorný klimatizovaný interiér, pohodlné sedačky, wi-fi připojení a cestující si v nich můžou nabít mobilní telefony a další drobnou elektroniku. Jednotky disponují i dostatkem prostoru pro osoby na invalidním vozíku, dětské kočárky nebo jízdní kola,“ popsal výhody člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Další jednotky příští rok

Dodávky vlaků budou pokračovat i v příštím roce, kdy dorazí další čtyři elektrické jednotky RegioPanter. V tomto případě půjde o soupravy, které mají být dle požadavku hejtmantví dovybaveny bateriemi. Moravskoslezský kraj využítí alternativních pohonů a udržitelnou veřejnou dopravu intenzivně řeší, aktuálně již běží veřejná zakázka

na dalších 15 vlaků v bateriovém režimu s dojezdem nejméně 80 kilometrů určených právě pro sever Moravy. Elektrické jednotky s bateriemi je možné nasadit na linky, které budou kombinovat elektrifikované i neelektrifikované tratě. Cestujícím tak odpadnou přestupy mezi elektrickou a motorovou soupravou a získají přímé spojení.

Celkem národní dopravce do nových souprav pro Moravskoslezský kraj investuje téměř 4 miliardy korun. Novým dopravním modelem bude dosaženo tzv. úspory z rozsahu, kdy předpokládané pořízení celkem 24 nových vozidel bude nahrazeno 46 vozidly provozního stáří 40 let a více, se kterými již dopravní model nepočítá, a navíc s důrazem na využití hybridních/ alternativních pohonů. Modernizace stávajících vozidel, včetně investic do instalace ETCS, pak přijde na 430 milionů korun. Hodnota desetiletého kontraktu činí 18 miliard korun.

Další posilou v rámci modernizace dopravy v Moravskoslezském kraji budou letos v červnu dvě nové třívozové elektrické jednotky RegioPanter, pořízené s podporou operačního programu OPDz. Objeví se na osobních vlcích mezi Opavou a Ostravou-Svinovem.

Nedávno modernizované motorové vozy řady 811 a přípojné vozy 012 v Moravskoslezském kraji i po nasazení nových vozidel na tratích v regionu zůstanou a postupně nahradí motorové vozy řady 810. Díky nové smlouvě z kolejí postupně zmizí i další starší vozidla jako elektrické lokomotivy řady 163 nebo jednotky 460. ○

Nová přímá spojení v Moravskoslezském kraji

Od prosince 2024:

- Přímé vlaky bez přestupu na trati Ostrava střed – Studénka – Veřovice

Od prosince 2025:

- Přímé vlaky bez přestupu na trase Krnov – Opava – Ostrava – Havířov – Český Těšín
- Přímé vlaky, tzv. „kolečko“ na trase Ostrava-Svinov – Havířov / Bohumín Český Těšín – Frýdek-Místek (– Ostrava-Svinov) – v plném rozsahu po zdvojkolejnění úseku Ostrava – Frýdek-Místek
- Přímé vlaky Ostrava – Suchdol nad Odrou – Nový Jičín
- Přímé vlaky Ostrava – Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou



Muzeum v Lužné otevívá po zimě své brány

Nová sezona v ČD Muzeu Lužná již klepe na dveře. Letos se jeho brány prvně otevřou poslední dubnový víkend. Návštěvníci se opět mohou těšit na spoustu zajímavých akcí. Navíc se přes zimu pilně pracovalo i na zázemí muzea a nových atrakcích a připravena je díky tomu řada novinek. Na co vše se mohou lidé těšit?

Petr Slonek | Foto: archiv ČD

Muzeum letos přivítá první fanoušky železnice v sobotu 29. dubna, kdy se otevře pro veřejnost. Návštěvníci se mohou těšit na nově zrekonstruovanou část expozic či prodloužený okruh úzkorozchodné dráhy. A nebudou chybět jízdy parních vlaků v okolí muzea. Na trať z Lužné do Rakovníka nebo do Řevničova a zpět vyrazí parní lokomotiva 310.072 a 310.093 známá jako Kafemlejnek.

O víkendu 13. až 14. května se uskuteční Parní víkend. Jde o největší parní akci muzea. Do jeho okolí vyjedou v čele výletních vlaků minimálně čtyři parní lokomotivy. Součástí dne bude také přehlídka lokomotiv na točně, či oblíbené noční fotografování v prostoru depa. Na akci budete moct dojet i historickým vlakem s motorovým strojem Bardotka řady 749 v čele. Z parních lokomotiv se kromě Kafemlejnků 310.072 objeví stroje 213.902 BéEška, 354.195 Všudybylka a 534.0323 Kremák.

Strongmani i setkání Bardotek

O týden později, v sobotu 20. května, se odehrají závody strongmanů. Organizátoři přichystají pět silových stanovišť s železniční tematikou a chybět nebude také mystery disciplína. Soutěžící se rozdělí do tří váhových kategorií dle tělesné hmotnosti. Supervizorem závodu se stane známá osobnost ze světa strongmanů Jaroslav Svoboda. O organizaci se po-

stará tým Lukáše a Michaely Beranových, ostřílení organizátoři, kteří mají za sebou organizaci závodu Loglift Cup a Movember Trapbar Cup. Klání se pořádá za účelem podpory nadace Muži proti rakovině, kam pořadatelé už poslali přes 150 000 Kč. Letošní ročník podpoří nadaci i ČD Nostalgie, která věnuje část z tržby za vstupné do muzea zmíněné nadaci.

Na 27. května je naplánován zábavný den zaměřený na rodiny s dětmi. Těšit se můžete na různé soutěže a hry s odměnou. V provozu bude také parní vláček s lo-

komotivou Kraus č. 21, na trať vyrazí i motorový vůz M 240.0100 Singrovka.

O víkendu 24. až 25. června si v Lužné dají dostaveníčko všichni fandové modelové železnice. Koná se zde totiž další Modelvíkend – největší modelářská akce roku. Letos se odehraje již 10. ročník. Při této příležitosti se v sobotu 24. 5. koná Mistrovství ČR v modelaření, kde se utkají modeláři z celé ČR. Vítězné exponáty budou k vidění po celou dobu konání akce.

Událost také doplní další modelářské kluby s propracovanými modely. Prezentovat se budou rc modely všeho druhu od terénních vozidel přes tanky až po kamiony a stavební techniku. Instalována budou i modelová kolejiště včetně 100 metrů modulového kolejiště od mezinárodního týmu modelářů. Akci doplní přehlídka velkých lokomotiv na točně či modelářská burza. Do muzea vyrazí zvláštní vlak z Prahy v čele se Zamračnou řady 749 a vozy Bai a BDa.

Na víkend 7. až 8. října je plánováno setkání motorových lokomotiv Bardotek 749 a 751. Připraveny budou komentované přehlídky na točně, noční fotografování a sraz modelových Bardotek. Na kolejích by se měly objevit stroje T 478.1001, T 478.1002, T 478.1004, T 478.1008, T 478.1010, T 478.1148, 749 250 a hosté. Vlaky s vagony Bt a Bai pojedou po trase Praha-Dejvice – Lužná a Chomutov – Lužná a zpět.

Sezona v muzeu skončí poslední říjnový víkend (28.–29. 10.), kdy vyjede Všudybylka po trase Lužná – Rakovník a Řevničov. V sobotu 28. 10. se zde ještě uskuteční Strašidelný den. ○

Změna programu a vozidel vyhrazena.



Soutěž Železničáře

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

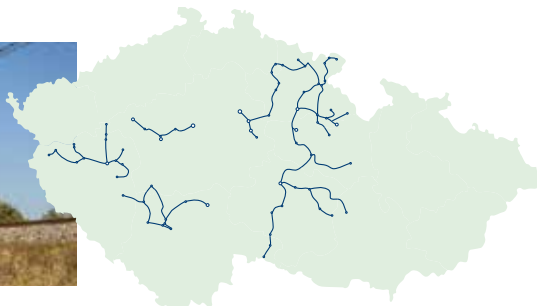
Otázka na měsíc duben zní: **Který slavný český spisovatel sloužil v době druhé světové války ve stanici Nymburk hl. nádraží?**

Své odpovědi nám zasílejte do **30. dubna** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář duben“. Tentokrát se hraje o knihu 150 let železnice v Nymburce.

Správná odpověď z č. 3: *Nejznámější útěk se prostřednictvím Vlaku svobody odehrál 11. září 1951 na trati z Chebu do Aše. Projel Aší do německého města Selb. Publikaci Kronika železnic českých zemí a nejkrásnější trati získává Martina Janáčková, Pardubice.*



Zvířecí rodina vlaků ČD se rozroste o lišky



čárků a dvou invalidních vozíků. Regio-Foxy přinesou maximální bezpečí díky evropskému zabezpečovači ETCS a také rychlejší cestování s maximální rychlostí 120 km/h.

„Naše závazky ze smluv plníme a společně s kraji výrazně modernizujeme regionální dopravu. Právě jednotky RegioFox jsou toho důkazem. Vozy jsou nízkopodlažní, což usnadní cestování seniorům, rodinám s malými dětmi nebo handicapovaným. Cestující pak jistě ocení ergonomicky tvarované sedačky, klimatizaci i moderní informační systém. Pohodlí, wi-fi připojení a zásuvky s USB konektory pro dobíjení cestovní elektroniky umožní využít čas na cestě například k práci, studiu, odpočinku nebo třeba sledování filmů. Vlak jsou vybavené také sčítacím systémem cestujících, který nám a objednatelům dopravy poskytne lepší přehled o vytížení jednotlivých spojů,“ uvedl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Zkušební provoz nových jednotek začne ve druhé polovině tohoto roku v Praze, Středočeském a Jihočeském kraji. Další RegioFoxy později zamíří do Pardubického, Královéhradeckého, Plzeňského kraje a na Vysočinu. Na tratích nahradí starší vozidla řad 814, 842, 843, případně soupravy s lokomotivou 754 a vozy Bdt. Dodavatel má sice určité zpoždění, ale první jednotka už několik týdnů jezdí na testovacím okruhu u Velimi. Po ukončení nezbytných zkoušek bude následovat schvalování u Drážního úřadu. ○

Na kolejích v tuzemsku se letos ukáže další šelma. Po slonech, panterech, pavoucích, žralocích a myších dostaly tentokrát pojmenování z živočišné říše i zcela nové jednotky od polského výrobce PESA Bydgoszcz. Pro vozidla řady 847 určená pro regionální dopravu zvolily České dráhy na základě veřejné ankety obchodní název RegioFox.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Hasující mohli na Facebooku vybrat ještě z možností RegioShark II a RegioWolf. „Liška je mazané a chytré zvíře a já jsem rád, že RegioFox cestujícím nabídne mnoho chytrých řešení a maximální komfort,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Dopravce uzavřel začátkem roku 2021 s PESOU rámcovou smlouvu na dodávku až 160 motorových jednotek během osmi let. Závazně jich dosud objednal 76. První dodávky se očekávají letos, jednotky se nyní testují na zkušebním okruhu VUZ ve Velimi. První lišky vyrazí na tratě ve Středočeském kraji

a v Praze, v Jihočeském a Pardubickém kraji a na Vysočině.

Vlaky jsou poháněné nízkoemisními motory Rolls-Royce, které umí spalovat i biopalivo HVO. Nabídnou prostorný interiér se 115 místy k sezení včetně devíti v 1. třídě, bezbariérový přístup, klimatizaci, zásuvky nebo USB konektory na dobíjení drobné elektroniky, wi-fi, vakuové WC s přebalovacím pultem, vnitřní i vnější LED osvětlení, moderní audiovizuální informační systém s LCD monitory, kamerový systém, komunikační systém GSM-R a evropský zabezpečovač ETCS.

Místa pro kola a invalidy

Nezapomnělo se pochopitelně ani na místa pro přepravu osmi kol, tří ko-

Drážní úřad informuje



Drážní úřad vydal v roce 2022 celkem 272 stavebních povolení a 159 společných povolení pro stavby dráhy. Tato čísla znamenají meziroční nárůst o 12,8% oproti roku 2021. Vydáním stavebního povolení ale proces nekončí. I když se stavba rozběhne, vyžaduje pozornost ze strany Drážního úřadu až do vlastní kolaudace.

Nejvýznamnější stavby na naší železniční síti realizuje Správa železnic. Mezi ty největší, ke kterým bylo vydáno stavební povolení v roce 2022, patří projekty „Modernizace trati Kladno – Kladno Ostrovec“ (předpokládané náklady 3,7 mld. Kč), „Modernizace trati Praha Bubny – Praha Výstaviště“ (2,9 mld. Kč), „Elektrizace trati včetně PEÚ Brno – Zastávka u Brna, 2. etapa“ (2,8 mld. Kč), „Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží“ (2,5 mld. Kč) a „Optimalizace trati Karlštejn – Beroun“ (1,6 mld. Kč).

Stavby takového rozsahu vyžadují zpravidla zvýšenou pozornost nejen v rámci řízení o vydání stavebního povolení, ale také v rámci následného uvedení do provozu. Kolaudaci předchází uvedení do zkušebního provozu, velké stavby jsou do zkušebního provozu uváděny po etapách a dílčích úsecích. Do zkušebního provozu může být stavba navíc uvedena až poté, pokud splní veškeré legislativní podmínky a projde předepsanými zkouškami a revizemi.

Na bezpečnost ve vlacích dohlédnou policisté v civilu

Příslušníci republikové policie mohou v rámci společného projektu Českých drah a Policie ČR od března výhodněji cestovat vlaky národního dopravce. Zaměstnanci PČR ve služebním poměru jsou pak při cestování spoji ČD připraveni pomoci vlakovému personálu s řešením případných incidentů.



Redakce | Foto: archiv ČD

Vzájemná dohoda mezi ČD a Policií ČR platí od března a jen během prvních deseti dnů nabídku využily už zhruba dvě stovky policistů. Jedná se o projekt, jehož cílem je zvýšení bezpečnosti a zrychlení řešení případných incidentů ve vlacích. Podstatou spolupráce je nabídka výhodnějších cen za přepravu ve spojkách národního



dopravce. Policisté mají možnost pořádit si v mobilní aplikaci Můj vlak virtuální In Karty s aplikacemi IN 25, IN 50 a IN 100 za poloviční cenu. Průvodčí pak při kontrole jízdenek a předložení takové In Karty ve vlaku zjistí, že se jedná o policistu.

Řešení incidentů

Spolupráce přispěje ke zvýšení bezpečnosti jak cestujících, tak zaměstnanců

Českých drah. „V případě, že se během jízdy vyskytne bezpečnostní incident, může náš vlakový personál požádat přítomného policistu o pomoc. Takovým příkladem je třeba konflikt s cestujícím bez platného jízdního dokladu. Zapojení policisty pomůže díky jeho pravomocem urychlit řešení těchto situací, které mohou mít vliv i na zpoždění vlaku, protože není nutné čekat na příjezd policistů do nejbližší vhodné stanice,“ připomněl hlavní přínos projektu předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

„Těší mne, že jsme díky spolupráci s Českými drahami mohli policistům a také občanským zaměstnancům nabídnout další z řady významných benefitů. Naším příslušníkům jsme v souvislosti s tímto zvýhodněním opětovně připomněli ustanovení § 10 zákona o Policii České republiky, ze kterého vyplývá povinnost provedení úkonu v případě, že je ohrožen veřejný pořádek nebo bezpečnost, a to i v době mimo službu,“ dodal policejní prezident Martin Vondrášek.

Společně s policií řeší národní dopravce intenzivně i situaci v souvislosti s graffiti. Pospřežované soupravy jsou problémem především ve velkých aglomeracích, například v Praze nebo Brně. V loňském roce bylo evidováno na 400 případů graffiti a škoda, kterou sprejeři způsobili, přesáhla částku 5 milionů korun. Náklady na odstranění graffiti by přitom mohly být využity mnohem účelněji, mimo jiné třeba na zvýšení komfortu cestováním nebo službě. České dráhy proto připravují společně s policisty bezpečnostní akce. ○

ČD vyjedou na Plzeňsku od poloviny roku 2024 s jednotkami RegioFox

České dráhy začnou od poloviny příštího roku jezdit na Plzeňsku s novými motorovými jednotkami od polské firmy PESA. Vlaky obsluží tratě Plzeň – Žihle, Rokycany – Nezvěstice, Plzeň – Radnice, Plzeň – Bezručice, Nýřany – Heřmanova Huť a šumavskou trasu Klatovy – Železná Ruda. Všech deset dvouvozových vlaků s obchodním názvem RegioFox tam začne jezdit do konce roku 2024. Dopravec za ně zaplatí 1,03 miliardy Kč.

Příslušnou smlouvu s Plzeňským krajem o zajištění železniční dopravy v oblasti Plzeňské aglomerace, Českého lesa, a na trati z Klatov do Železné Rudy-Alžbětína v březnu podepsali za České dráhy náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Jiří Jeřeta a za Plzeňský kraj náměstek hejtmana pro oblast dopravy Pavel Čížek. ČD tak

budou pokračovat v obsluze obou oblastí od prosince 2023 po dalších deset let.

Hodnota desetiletého kontraktu činí zhruba čtyři miliardy korun a České dráhy v rámci něj najedou 2,275 milionu vlakokilometrů ročně. Investice do nových vlaků a modernizace starších vozidel představuje celkovou sumu ve výši 1,5 miliardy korun.

Cestující se od roku 2024 také mohou těšit na 10 nových jednotek RegioFox, které

vyjedou na tratě Plzeň – Žihle, Rokycany – Nezvěstice, Plzeň – Radnice, Plzeň – Bezručice, Nýřany – Heřmanova Huť a Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín.

Od prosince 2026 bude na spoje, kde ještě budou v provozu starší motorové vozy, nasazeno sedm jednotek RegioShark, které před nasazením projdou rekonstrukcí interiéru. V oblasti Českého lesa, na tratích z Domažlic do Tachova a ze Staňkova do Poběžovic budou od prosince 2023 provozovány motorové jednotky RegioNova, které oproti stávajícímu stavu projdou rozsáhlou modernizací a budou provedeny v barvách Plzeňského kraje. Cestující se nově mohou těšit třeba na zásuvky a wi-fi. Nejpозději v roce 2028 budou však jednotky nahrazeny modernějšími motorovými vozy RS1 Stadler. (pes)



Turistická sezona přináší řadu novinek

Po zimní pauze na konci března opět vyrazily na pravidelné jízdy po tratích v Praze a Středočeském kraji tradiční výletní vlaky. Letošní turistická sezona v regionu nabízí řadu novinek. Nostalgické vlaky Párou Prahou jedou po nové polookružní trase do Roztok u Prahy a parním vlakem Párou Posázavím se lze vydat i do města Sázava.

Petr Slonek | Foto: Jan Chaloupka

Cestující se mohou těšit na pohodlnější jízdu Cyklohráčkem, jenž letos vstupuje do jubilejní, 10. sezony. Vozy soupravy prošly rekonstrukcí včetně modernizace toalet či renovace interiéru. Vylepšen je i Vůz plný balonků a zvětšilo se původní balonkoviště. Stejně jako v předchozích letech vyrazí vždy o sobotách, nedělích a státních svátcích až do 29. října. Kvůli výlukám jezdí část sezony po odklonové trase z Prahy přes Kralupy nad Vltavou, Straškov a Zlonice kolem hory Říp.

Novinkou je rozšíření jízdy během letních prázdnin. „Vzhledem k velkému zájmu cestujících letos ve spolupráci s PID rozšiřujeme četnost jízdy. Zájemci se tak mohou těšit na celkem 14 výletů, které se uskuteční každé úterý a čtvrtek v období od 11. července do 24. srpna,“ uvedl



ředitel Oblastního centra obchodu Střed Českých drah Goliáš.

Nově do Roztok i Sázavy

Výletní vlaky letos pojedou na méně tradiční místa. „Sezonní spoje jsou díky speciálním vozům vhodné i k přepravě kol. Naše vlaky tak zpřístupňují řadu turisticky atraktivních lokalit v Praze a Středočeském kraji,“ řekl člen předsta-

venstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Stálíci ve volnočasové nabídce ČD v Praze a okolí se staly nostalgické jízdy vlaky Párou Prahou a Párou Posázavím. „Ty byly většinou vyprodané téměř do posledního místa. Celkově jsme loni svezli asi pět tisíc výletníků,“ dodal Goliáš.

Všechny parní vlaky budou letos začínat i končit na nádraží Praha-Vršovice. Upravená je trasa jízdy vlaku Párou Prahou. „Pojede po nové trase z Vršovic přes Libeň do Roztok u Prahy a odtud přes hlavní nádraží zpět do Vršovic. Po původní přes Prokopské údolí do Hostivice a zpět po Pražském Semmeringu vyrazí pouze v sobotu 8. dubna během velikonočního víkendu,“ upřesnil Goliáš. Parní jízda v nové trase do Roztok u Prahy je naplánovaná na 6. května a 30. září.

Nostalgické vlaky Párou Posázavím svezou zájemce po trase přes Davli a Jílové u Prahy do Týnce nad Sázavou. Tyto jízdy se uskuteční 9. dubna, 7. května, 23. července, 20. srpna a 1. října. Oproti loňskému roku si mohou cestující naplánovat výlet parním vlakem také do města Sázava, a to v sobotu 22. července a 19. srpna.

ČD i letos vypraví o víkendech a svátcích vlak Český ráj, který zaveze cestující z metropole do Jičína a do oblasti Prachovských skal nebo Hruboskalska. Turisté se mohou vypravit rovněž vlakem Cyklo Brdy, a to do přírody Brd a do hornického města Příbram.

Středočeský kraj podpoří budování cyklistické infrastruktury. Nově budou moci města čerpat dotace na výstavbu cyklověží a cykloboxů. Věže už jsou na řadě nádraží, přičemž držitelé In Kartet ČD při platbě získají slevu. ○

Jizerskohorská železnice zůstane i nadále v režii Českých drah

Rada Libereckého kraje schválila novou smlouvu s Českými drahami na zajištění vlakové obslužnosti na Jizerskohorské železnici. Platit bude od prosince roku 2026, kdy končí stávající kontrakt, a to až do roku 2033. Cestujícím se v regionu zkvalitní nabízené služby. Významnou novinkou je zejména doplnění stávající flotily o dalších devět vozidel Stadler. Na tamní trati tak skončí provoz jednotek RegioNova.

„Celkově se jedná o komplikovaný dopravní kontrakt. Vše je určeno nutností nasadit speciální vozidla, která mohou jezdit i na nejstrmější české ozubnicové trati. Běžná produkce výrobců takové nenabízí. Ta současná, která byla pro Liberecký kraj vyrobená a upravena na zakázku právě pro účely ozubnicové trati, dodal výrobce v roce 2011. Nyní

jsou přibližně v polovině své životnosti. Dnes je těchto vozidel patnáct a některá z nich obsluhují také Frýdlantsko. Nově budou všechny přesunuty na Tanvaldsko a nasazovány přednostně na vlaky pojíždějící ozubnicovou trať, pro kterou jsou z výroby předurčené. Frýdlantsko pak obsluží dodatečné zánovní vozy, které České dráhy pro Liberecký kraj pořídí,“ řekl Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD odpovědný za osobní dopravu. „Nová smlouva zahrnuje i nadstandardní variabilitu objednávek dopravních výkonů v průběhu let. Liberecký kraj si tak bude moci přobjednat, nebo naopak redukovat vlaky, vozidla, personál i obsluhu cestujících ve stanicích.“

Novinky nastanou i v organizaci dopravy, která je už nyní typická tzv. křídlovou linko-

vou koncepcí. V ní vyjede na jednom vlaku z Liberce více spojených vozů, které se cestou postupně odpojují a samostatně pokračují až do jednotlivých koncových stanic. Kromě zvýšení významu frýdlantské páteřní linky mezi Libercem a Novým Městem pod Smrkem se rozšíří počet obsluhovaných tratí, a to o úsek Tanvald – Železný Brod s ev. prodloužením spojů do Turnova.

V oblasti odbavení cestujících Liberecký kraj počítá se zachováním všech dnešních staničních pokladen. Většinu vlaků obsluhují průvodčí, v přibližně dnešním rozsahu současně zůstane zachován i samoobslužný prodej jízdenek doplňovaný revizory. Vlaky budou vybaveny novými jízdenními automaty, nově v nich bude možné platit také platebními kartami i bankovkami.



Poslední CityElefant vyjel z továrny před 10 lety

Dodnes si na své první setkání s moderní dobou pamatují. Personifikovala ji pro mě na přelomu tisíciletí jednotka řady 471 v zastávce Neštějce. Vzhledem k tehdejší podobě osobních vlaků působila jako zjevení – klimatizace, moderní, dvoupodlažní interiér v netypických barvách, po plynulém rozjezdu tiše plula po kolejích... Co je pro nás dnes převážně standardem, bylo tehdy zjevením.

Postupem let se řada 471, CityElefant či Ešus, skutečně stala symbolem obnovy vozového parku, a to zejména v okolí hlavního města. Doba však letí neúprosně; od dodání poslední jednotky letos uplyne 10 let.

Vít Čepický | Foto: autor, Michal Málek

Na začátku musíme zavzpomínat na jejich poněkud neúspěšné ideové předchůdce – dvoupatrové elektrické jednotky řady 470. A pokud chceme zmínit řadu 470, musíme se ponořit ještě hlouběji do historie, ideálně až k „pantografům“ řad 451 a 452. Relativně oblíbené, spolehlivé a hlavně prakticky nízkopodlažní jednotky z první poloviny 60. let vynikaly zdařilým nadčasovým designem, velmi dobrou dynamikou jízdy a odpovídajícím počtem automaticky ovládaných dvoukřídlových dveří, díky čemuž byli ideální pro provoz v městských aglomeracích – například pro okolí Prahy se staly na desítky let typickým drážním koloritem.

Jenže to byl právě problém. Generačním nástupcem jednotek 451/452 se staly soupravy řad 560 a 460, které ovšem nejenže nepřišly s žádným provozně žádaným zlepšením, ale naopak přinášely v některých důležitých parametrech citelné zhoršení. Opět slušná dynamika jízdy rozhodně nevyvažovala vysokopodlažní vstupy vybavené nevhodnými lámacími dveřmi, které markantně zpomalovaly výměnu cestujících, a to ještě jen těch, kteří se do vlaku vůbec dostali. Pro hůře pohyblivé nebo rodiče s kočárky se staly téměř nepoužitelnými, což nejvíce vadilo právě v příměstské dopravě.

Generační obměnu zejména v pražské aglomeraci tedy měly zajistit až elektrické jednotky řady 470, které konečně zase nabízely široké vstupy bez schodů a nově kapacitní dvoupodlažní řešení. Přestože byla do jejich vývoje vkládána velká očekávání, řada výrobních kompromisů a uvadající schopnosti československého průmyslu v druhé polovině osmdesátých let vyústily ve značně rozpačitý výsledek, jenž nakonec ruku v ruce s ekonomickými problémy porevoluční doby k jejich sériové výrobě nevedl, přestože Československé dráhy původně uvažovaly o nákupu 60 jednotek.

Nakonec tedy vznikly pouze dva prototypy jednotky 470. Pětivozové soupravy měly tři dvoupodlažní vložené vozy a dva hnací čelní vozy, u nichž bylo druhé patro z hmotnostních důvodů vypuštěno. V provozu prokazovaly značnou nespolehlivost, nedostatečný výkon a slabé brzdy. Ačkoli cestujícím přinášely dostatečnou kapacitu a relativně komfortní interiér, historie si jejich projekt bude definitivně pamatovat jako neúspěšný – do provozu zasáhla jednotka 470 naposledy v září 2009, pouhých 17 let po zařazení.

Dvacet let nahrazování

Teprve dvoupodlažní jednotky 471 se staly skutečným nástupcem svých o tři dekády



V začátcích provozu byly jednotky 471 prezentovány napříč republikou, například v Ústí na Labem-Střekově.

starších předchůdkyň řad 451/452 a definitivně je vystrnadily z okolí Prahy, tedy našich nejvytíženějších relací osobních vlaků. Proces to ale rozhodně nebyl krátký, ostatně poslední soupravy 451 a 452 dojezdily v pravidelném provozu až v roce 2018.

S jejich vývojem se začalo v Moravskoslezské vagonce Studénka ve spolupráci s firmou AEG (kterou později v oblasti vývoje elektrické části vystřídala Škoda Plzeň) již zkrájí devadesátých let v přímé návaznosti na řadu 470. Čerstvé zkušenosti s jejich nedostatky byly při konstrukci jednotek 471 zohledněny.

Místo dvou hnacích a tří vložených vozů se přešlo ke koncepci jednoho hnacího, jednoho vloženého a jednoho řídicího vozu, přičemž všechny byly dvoupodlažní. U konstrukce skříňně se přešlo na velkoplošné profily z hliníku, díky čemuž se podařilo snížit celkovou hmotnost. Výraznou modernizací oproti řadě 470 prošla jak elektrická výzbroj, tak pojezd. Skokového navýšení komfortu se dočkalo stanoviště strojvedoucího i interiér cestujících, který konečně reflektoval trendy doby – nechyběla klimatizace, elektricky ovládané dveře ces-



CityElefant

Jednotka řady 471

Výrobce: Moravskoslezská vagonka Studénka, později ČKD Vagonka Ostrava, nyní Škoda Vagonka Ostrava

Výroba: 1997 až 2013

V provozu s cestujícími: Od roku 2000

Počet vyrobených kusů: 83 (v provozu 82)

Míst k sezení: 310, z toho 23 v 1. třídě

Maximální rychlost: 140 km/h

Napájecí soustava: 3 kV DC

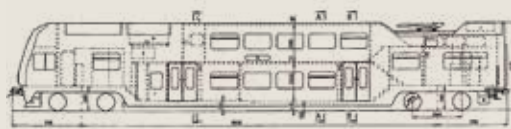
Provoz: Pražská aglomerace a návazné tratě, Ostravsko

Další provozovatelé odvozených jednotek:

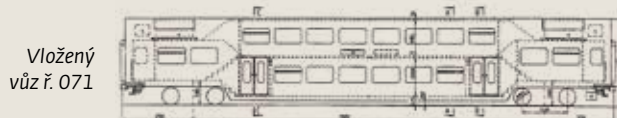
Řady 671 a 951 (push-pull bez hnacího vozu) – ZSSK (slovenské dráhy)

Řada 575 – Litevské železnice

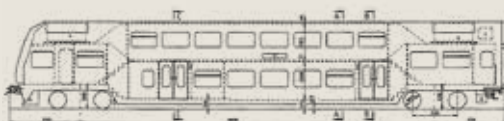
Řada 675 – Ukrajinské železnice



Motorový vůz ř. 471



Vložený vůz ř. 071



Řídicí vůz ř. 971

tujícími pomocí tlačítka, elektronický informační systém, výraznou novinkou bylo i barevné řešení interiéru.

Vývoj vozidla, které skutečně znamenalo generační skok, přesto poznamenala řada problémů. Podle prvotní smlouvy s Českými drahami z roku 1995 měly být první jednotky dodány o dva roky později, konkrétně se mělo jednat o šest třívozových a čtyři dvouvozové jednotky. Již poměrně brzy ale začalo být jasné, že termíny dodávek zcela nového typu byly příliš optimistické.

V roce 1997 byl dokončen pouze hnací vůz první jednotky, jenž byl v září prezentován na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. Zde se, jen pro historickou souvislost, setkal například



Novinkou u regionálních spojů ČD byl oddíl 1. třídy, stejně jako plně klimatizovaný interiér.



s prototypovým jídelním vozem WRmz vyráběným firmou Siemens nebo prototypem první nízkopodlažní tramvaje Astra (o3T) z plzeňské Škody.

Problémové začátky

Jeho cesta k plnohodnotnému provozu s cestujícími ovšem byla ještě dlouhá. Z veletrhu se vrátil zpět k výrobci, který do konce roku uzavřenou smlouvu naplnit nedokázal. České dráhy od ní v lednu 1998 odstoupily a po dlouhém rokování uzavřely novou, tentokrát fakticky na jednu třívozovou a jednu dvouvozovou jednotku (471 - hnací + 071 - vložený + 971 - řídicí a 471 + 971). Následovaly rozsáhlé zkoušky, aby byla první jednot-



ka předána Depu kolejových vozidel Praha až v roce 2000.

První cestující okusili na tehdejší poměry nebývalý komfort jednotek 471 až v červenci 2000, kdy byl konečně zahájen zkušební provoz převážně na trase z pražského Masarykova nádraží do Pardubic. Ačkoliv se výrobce jednotek potýkal s ekonomickými i organizačními problémy, které vyústily v poměrně rozsáhlou změnu jeho vlastnické struktury ústící ke vzniku ČKD Vagonky v Ostravě, výroba jednotek pokračovala dále.

Problémům se nevyhнул ani začátek samotného provozu nových patrových vlaků. Pracovníci pražského depa v součinnosti s výrobcem řešili zpočátku řadu menších i závažnějších poruch zcela nových vozidel. Vše kulminovalo v srpnu 2002, kdy Drážní úřad dokonce zakázal jejich provoz kvůli rušení vlakového zabezpečovače. Přestože se omezeně a dočasně vrátily na koleje kvůli následkům ničivých povodní ještě tentýž měsíc, plnohodnotně byl jejich provoz spuštěn opět až se začátkem roku následujícího.

Vzdor původní objednávce se nakonec výrobní i provozní koncept jednotek řady 471 ustálil na násobcích třívozových jednotek. Původně dvouvozová druhá vyrobená souprava tedy dostala dodatečně vyrobený vložený vůz 071 a všechny

ostatní jednotky přicházely jako třívozové z výroby. Výrobci i pražskému depu se naštěstí v průběhu času s nemalým vypětím dařilo řešit poruchovost jednotek se stále větší úspěšností, a tak se patrové jednotky v okolí Prahy zabydlovaly čím dál více – České dráhy též postupně objednávaly další a další vlaky.

16 let výroby a evoluce

Jednotky řady 471 určené pro České dráhy vydržely ve výrobě plných šestnáct let. Za tu dobu se přistoupilo k několika dílčím úpravám jejich vzezření, které se projevily v interiéru a ještě více na jejich vnějším vzezření. Například první dvě prototypové jednotky si dodnes uchovaly přepínače interiérového osvětlení, které mohli regulovat sami cestující. Počínaje 18. dodanou jednotkou se začalo s instalací vakuových toalet s uzavřeným systémem místo gravitačních. Již od 15. jednotky se poprvé výrazněji upravil jejich vnější vzhled, když byl redukován počet pozičních světel ze šesti na čtyři.

Ještě výraznější úprava přišla v roce 2006 s 22. jednotkou, která dostala nové barevné schéma. Zároveň jednotky obdržely obchodní název CityElefant. Od 27. jednotky byl navíc přepracován design čela, které díky jemným prolisům a zvětšení čelního okna dostalo výraz-

ně elegantnější vzezření, jež navíc mnohem lépe ladilo s tehdy stále ještě novým barevným schématem. Další úprav se průběžně dočkával informační systém či umístění tlačítek otevírání dveří, s příchodem korporátního nátěru přibýly navíc další dvě základní barevné varianty.

Ačkoliv byla poslední, 83. jednotka řady 471 pro České dráhy dodána již před deseti lety, stále podstupují drobné i větší úpravy, aby reagovaly na současné představy o komfortním cestování. Na základě desetileté objednávky Středočeského kraje z roku 2020 jsou CityElefanty dále dovybavovány zásuvkami pro drobnou elektroniku i ve druhé třídě nebo wi-fi připojením, většina jednotek se dočká též vlakového zabezpečovače ETCS.

Nehody a první vyřazování

ČD převzaly celkem 83 jednotek 471. Počet vyrobených ani provozních vozů tomu ale neodpovídá. Důsledkem nehod byly některé vozy vyrobeny nově, v součtu celá jednotka pak byla vyřazena, aktuálně tedy dráhy disponují 82 jednotkami.

K první vážné nehodě došlo v roce 2010 při příjezdu do Ústí nad Labem (ve směru od Prahy). Strojvedoucí z nezjištěných příčin nereagoval na nutnost snížit rychlost do odbočky, důsledkem čehož jednotka 471.005 vykolejila a střetla se s několika





sloupy trakčního vedení a opěrnou zdí. Shodou okolností byl čelní vůz obsazen pouze spoře, přesto několik cestujících utrpělo vážná zranění. A pro strojvůdce byla nehoda bohužel fatální. Řídicí vůz 971.005 musel být nově vyroben.

O rok později se střetla jednotka 471.003 s posunovací lokomotivou ve stanici Praha-Libeň. Tato nehoda se naštěstí obešla bez ztrát na životech, čelní (hnací) vůz ovšem musel být taktéž nově vyroben. A stejně dopadla i skříň hnacího vozu 471.040 po najetí do zarážedla ve stanici Praha Masarykovo nádraží.

K prvnímu vyřazení vozu jednotky 471 bez náhrady došlo v roce 2019 následkem srážky s kamionem na přejezdu v Praze-Uhřetěvesi. Jeho řidič nerespektoval výstražná světla a zůstal stát na přejezdu několik minut, přičemž se nepokusil závory prorazit. Hnací vůz 471.065 byl poté zrušen. Po tragické nehodě v červenci 2020 u Českého Brodu jej následovaly i vložený a řídicí vůz jednotky 075. Osobní vlak tehdy ve vysoké rychlosti narazil do stojícího poštovního vlaku, následkem byly desítky zraněných cestujících, strojvedoucí bohužel nepřežil.

Hledání nástupce

Aktuálně tedy v provozu zbývá 82 jednotek CityElefant. Dvanáct z nich jez-

dí na Ostravsku, zbytek v širším okolí Prahy. Zde kvůli vysokým přepravním nárokům plně a pravidelně využívají automatických spřáhel a možnosti spojování více jednotek – nejčastěji dvou. Kvůli stále rostoucí poptávce v pražské aglomeraci ale jejich počet pro výhradní elektrickou vozbu osobních vlaků nedostačuje. Jednotky zde navíc extrémně trpí vandalismem, který kvůli neplánované údržbě počet provozních jednotek nadále pravidelně snižuje. Z těchto důvodů je v dohledné době v okolí Prahy doplní jednotky RegioPanter, které uvolní část CityElefantů pro stabilizaci a posílení jejich provozu na zbývajících tratích.

Přestože jsou 26 let po vyrobení první jednotky řady 471 na vrcholu sil a u poloviny či lehce za polovinou plánované životnosti, je nejvyšší čas hledat jejich přímého nástupce. Jednu z cest ukazuje push-pull soupravy Škoda 13Ev, které České dráhy provozují od roku 2021 v Mo-

ravskoslezském kraji. Dvoupatrové, třívozové netrakové soupravy ukazují trendy u současných pátrových jednotek, v pražské aglomeraci jsou však poptávány elektrické jednotky bez nutnosti vozit s sebou lokomotivu.

Proto ČD aktuálně v tendru poptávají až 90 dvoupatrových jednotek kategorie EMU400, které by CityElefanty měly nahradit. Nové jednotky nabídnou oproti stávajícím řadu vylepšení, která reagují na současný provoz i budoucí nároky. Budou čtyřvozové, nabídnou tedy výrazně vyšší kapacitu, jejich maximální rychlost má být minimálně 160 km/h (oproti 140 km/h u řady 471). Počítá se navíc s možností provozu na dvou napájecích soustavách, stejně jako CityElefanty budou v provozu spojovatelné po dvou i třech.

Před jejich dodáním ale bude váha nejkřehkovatější příměstské dopravy v tuzemsku nadále ležet převážně na bedrech jednotek řady 471. Které se po složitějších začátcích vypracovaly k relativně spolehlivým a oblíbeným vlakům. Věřme tedy, že svou nelehkou úlohu spolehlivě a se ctí dokončí, a přejme jim další miliony spokojených cestujících. Tedy těch bez fixů a sprejů v rukou. ○

Zakázky na okruh řešíme rok a více dopředu



Redakce | Foto: archiv ČD

Pro VUZ pracujete na pozici vedoucí dispečer oddělení zákaznických služeb. Co si pod tím můžeme představit?

Jsem hlavní kontaktní osoba pro naše zákazníky. Přese mě jdou všechny požadavky, které mají na naši infrastrukturu a služby. Já je shromažďuji a sestavuji plán práce. Hlavním výstupem je pak takzvaný Test program, tedy takový jízdní řád toho, co se na okruzích v konkrétním týdnu bude dít. Jednotliví zákazníci mi pošlou seznam požadavků, co všechno by u nás chtěli dělat a využívat – velký nebo malý zkušební okruh, stacionární směny, haly, zda chtějí tankovat či naložit zátěž do vozidla – a já to musím posléze sestavit do funkčního plánu, protože se některé požadavky jednotlivých zákazníků samozřejmě mohou překrývat.

Na základě čeho si zákazníci objednávají jednotlivé služby?

Každý zákazník Zkušebního centra VUZ má uzavřenou smlouvu, ve které jsou definovány veškeré potřebné náležitosti jako název zkušebního vozidla, délka zkušebního období, rezervované směny, případně konkrétní zkoušky prováděné akreditovanou Zkušební laboratoří VUZ, veškeré nabízené služby a další obecná, ekonomická a právní ustanovení. Jelikož se ale pevně rezervují zatím pouze směny na velkém okruhu, nevíme nikdy dopředu, co který zákazník bude dalšího požadovat. To je ale na té práci nejzajímavější, každý týden je odlišný.

Kde máte největší přetlak?

Jednoznačně na velkém okruhu, tam by ideálně chtěli všichni testovat od pondělí do pátku v ranních a odpoledních směnách, což musím umět vybalancovat, aby byli ve výsledku všichni spokojení. Na velkém okruhu jsme plní a fungujeme nonstop ve tříměnném provozu včetně víkendů, takže se z hlediska kapacity musíme vejít, zachovat bezpečnost provozu a zároveň neutralitu.

Kromě samotného zkoušení vozidel na okruzích a různých testů je třeba na VUZ řešit i logistiku provozu. Jinými slovy je třeba jednotlivé zákazníky provést celým procesem a vytvořit plán, aby se jich vzhledem k velké poptávce vešlo na okruh co nejvíce. O to se stará vedoucí dispečer oddělení zákaznických služeb Adam Miškovský. „Musíme se kapacitně vejít, zachovat bezpečnost provozu a zároveň neutralitu,“ říká v rozhovoru, ve kterém proces komunikace se zákazníky vysvětluje.

Kolik zákazníků zde jste schopní najednou odbavit?

Bývá tady stabilně kolem sedmi klientů, někteří z nich ale zároveň mají víc souběžných projektů.

Jak dlouho dopředu se ozve zákazník s novým projektem?

Vždy záleží na konkrétní poptávce a na tom, co chtějí zákazníci všechno zkoušet. U typových zkoušek nových vozidel je to klidně i rok a více dopředu, pak se ladí podmínky a zasmulvňují se konkrétní směny. Nežřídka se ale stává, že se zákazník ozve, že chce za měsíc přijet zkoušet.

Když se posuneme na začátek samotných zkoušek – jak se odehrává příjezd a přejímka vozidel?

Ještě před samotným příjezdem musím shromáždit veškerou dokumentaci o vozidle, kde jsou uvedeny základní parametry včetně například potvrzení o bezpečnosti proti vykolejení, statické a únavové pevnosti rámu podvozku a podobně, přičemž pokud tyto zkoušky nemá zákazník hotové, jsme schopni je realizovat i u nás. Poté si zákazník zajistí přepravu vozidla, v přípojové železniční stanici Velim provedeme prohlídku zaměřenou na možná poškození a po podpisu předávacího protokolu přejímáme za vozidlo zodpovědnost. Následně zajistíme přetah k nám do Zkušebního centra.

Poté již může vozidlo začít zkoušet?

To se liší vozidlo od vozidla. Základní prioritou je zajištění bezpečnosti provozu. Pokud je vozidlo úplný prototyp, který ještě nikdy nejezdil vlastní silou, musíme provést vstupní kontrolu, kdy prověřujeme zejména ty konstrukční prvky, které jsou v kontaktu s infrastrukturou nebo mohou mít na bezpečnost zásadní vliv, zejména podvozky, dvojkolí, spřahovací ústrojí a sběrače. Poté musí proběhnout i dynamické ověření jízdní bezpečnosti a brzdý až do maximální konstrukční rychlosti vozidla, které zabezpečuje naše zkušební laboratoř. Musíme mít totiž naprostou jistotu, že vozidlo splňuje limity dané pro provoz na obou zkušebních okruzích. Na základě kladných výsledků těchto zkoušek vydáme takzvané Osvědčení a Kartu vozidla, kde jsou popsány základní parametry, případně možná omezení, a zákazník může začít se zkouškami.

Jak si zajišťujete strojvedoucí? Máte na ně nějaké zvláštní požadavky?

Stejně jako ostatní provozní personál zajišťující vlastní provoz, tedy dispečery a vedoucí posunu, si je objednáváme



na základě smlouvy u ČD Cargo. Po alokaci směn do Test programu objednáme vždy na konkrétní týden potřebný počet strojvedoucích pro zákazníky včetně zajištění posunovací lokomotivy. Strojvedoucí musí mít znalost místních podmínek a zároveň umět některý ze světových jazyků, protože většina zákazníků je ze zahraničí. Klienti vždy před zahájením vlastních zkoušek zajistí kurz pro naše strojvedoucí, aby uměli ovládat jejich vozidlo.

Aktuálně můžeme na okruhu kromě jiného sledovat i zkoušky budoucích jednotek řady 847 pro České dráhy.

V jaké jsou fázi?

Momentálně probíhají jednotlivé typové zkoušky, které zajišťuje naše zkušební laboratoř. Probíhají do rychlosti 140 km/h, a pokud to zkoušky vyžadují, tak

i v různých stavech ložení, které simuluje provozní zatížení vozidla včetně sedících a stojících cestujících. Na to používáme kusy kolejnic o hmotnosti 25 a 50 kg. U této jednotky, jelikož je v nezávislé trakci, zařizujeme též zbrojení paliva. I toto se musí pečlivě plánovat, aby se nestalo, že uprostřed směny dojezdí. Část zkoušek nebude probíhat jen u nás, ale též na síti Správy železnic. Pro účel těchto zkoušek se bude muset provést výměna části stávajících dvojkolí za měrná dvojkolí.

Která ze zkoušek, které zde provádíte, vám přijde nejzajímavější?

Zkoušky sleduji povětšinou zpovzdálí, ale když chodím na kontrolní pochůzky po areálu, tak nejvíce mě zatím zaujala zkouška určení součinitele náklonu. Vozidlo se v hale usadí na speciální podvozky, které umí simulovat náklon vozidla. Pro laika to vypadá, jako by se vozidlo mělo převrátit na bok.

Čím to, že jste pracovníě zakotvil zrovna tady?

Já jsem si nikdy neuvědomoval, že mě to profesně táhne k železnici. Ale celým profesním životem mě provázela. Při studiu jsem dělal dispečera u JLV, pak jsem deset let dělal u nákladního dopravce. Z rodinných důvodů jsem se následně potřeboval přestěhovat do původního bydliště, tak jsem šel do klasického výrobního podniku. A tam jsem zjistil, že mě to nebaví a doprava mi chybí. Když jsem pak viděl inzerát na pozici vedoucího dispečera ve Zkušebním centru VUZ, pochopil jsem, že to je přesně pro mě. Prošel jsem výběrovým řízením, jsem zpátky u mašinek a vím, že u nich chci být i nadále. ○

Adam Miškovský

Vystudoval Dopravní fakultu Jana Pernera v Pardubicích – obor Dopravní management, marketing a logistika. Po absolutoriu působil 10 let u operátora kombinované dopravy na nejrůznějších pozicích od dispečera po vedoucího terminálu kontejnerové přepravy až k vedoucímu zákaznického servisu. Ve VUZ už rok pracuje na pozici vedoucího dispečera oddělení zákaznických služeb. Je ženatý, má dvě děti. Rád cestuje a trempuje. Ze sportu ho nejvíce baví lyžování a cyklistika, což se projevuje i tím, že z nymburského bydliště jezdí do práce celoročně na bicyklu.



ČD Cargo vyhrálo výběrové řízení na přepravu uhlí

Celkový pohled na areál krnovské teplárny

V roce 2022 přepravilo ČD Cargo přes 10,5 milionu tun hnědého uhlí do elektráren, tepláren i do uhelných skladů po celé České republice. Je to o přibližně 3 miliony tun více než v roce 2021. Přijali jsme celou řadu opatření a udělali maximum pro to, abychom napomohli řešení energetické krize. Kromě realizace tradičních obchodních případů jsme byli osloveni také staronovými zákazníky, kteří v minulosti přešli na spalování jiných paliv. Podařilo se nám dokázat, že jsme pro všechny spolehlivým dopravcem, solidním obchodním partnerem.

Michal Roh | Foto: autor

Na podzim loňského roku jsme se zúčastnili výběrového řízení s názvem „Provozování drážní dopravy a poskytování služeb – TKR“ vyhlášeného společností Veolia Energie Česká republika. Podali jsme nejlepší nabídku a uspěli. Pojdme se nyní proto na tento obchodní případ podívat podrobněji. Předmětem výběrového řízení bylo zajištění provozování dráhy a drážní dopravy

a vykládka paliva na vlečce teplárny v Krnově. S těmito činnostmi má naše společnost bohaté zkušenosti. Po celé České republice zajišťujeme obsluhu více než 900 vleček a na 40 vlečkách jsme i provozovateli dráhy. Právě v obvodu PJ Ostrava máme v tomto segmentu dva významné referenční zákazníky – Lenzing Biocel Paskov a Cement Hranice. Také s vykládkou uhlí máme bohaté zkušenosti, zejména pak na jihu a východě Čech.

Teplárna Krnov

Představte si nejprve společnost, která teplárnu v Krnově provozuje. Skupina Veolia Energie zahájila svoji činnost na českém trhu už na počátku devadesátých let minulého století a dnes své hlavní energetické komodity – teplo a teplou vodu – dodává do 560 tisíců domácností a společně pak s elektřinou a dalšími komoditami, jako jsou chlad, plyn, stlačený vzduch a dusík, je dodává do více než 300 průmyslových podni-

PROVOZ A TECHNIKA

ků a 1 800 zařízení v terciárním sektoru (obchod, doprava, zdravotnictví atd.). Teplárna v Krnově, spolu s dalšími energetickými zdroji například v Třebovicích, Přívoze nebo Olomouci, organizačně patří do Regionu Morava. Výroba elektrické energie zahájená v Krnově v roce 1903 byla úzce spjata s rozvojem textilního průmyslu. Po skončení druhé světové války výroba elektřiny postupně klesala, a to na úkor dodávek tepla. V roce 1967 se Elektrárna Krnov přejmenovala na Výtopnu Krnov. Postupně byly instalovány nové kotle – jako poslední byl v roce 2009 zprovozněn kotel K6, v té době se jednalo o největší kotel na spalování biomasy v Česku.

ČD Cargo je tradičním dopravcem paliva do krnovské teplárny. Vozíme jak hnědé uhlí z Dolů Bílina, tak v menší míře i černé uhlí z OKD. Přepravní objem v souvislosti s Green Dealem postupně klesal a ustálil se zhruba mezi 6–10 tisíci tunami ročně v závislosti na délce topné sezony a dalších vlivů. V loňském roce však objem opět výrazně narostl a dosáhl téměř 18 tisíc tun. Souviselo to samozřejmě se situací na energetickém trhu. Přepravy do Krnova pokračují plynule i v letošním roce. Od začátku roku do poloviny března jsme v osmi ucelených vlacích přepravili již téměř 10 tisíc tun hnědého uhlí.

Obsluha vlečky a vykládka paliva

Vlečka krnovské teplárny odbočuje z železniční stanice Krnov a odbočují z ní ještě další dvě vlečky – Krnovská škrobárna a SVIT ENTERPRISES. Ty však nyní nejsou příliš využívány. V areálu teplárny se nacházejí tři koleje o délce 345–350 metrů, na koleji č. V3 je hlubinný zásobník, zbylé dvě koleje slouží k odstavování plných ložených i vyložených vozů. Bohužel na vlečce není



k dispozici rozmrazovací tunel. Ze stanice jsou vozy na vlečku sunuty. K posunu s vozy na koleji s „hlubiňákem“ může být použit vrátek, ČD Cargo však přednostně zajišťuje posun s motorovou lokomotivou, a to z důvodu potřeby připojení „wapek“ na vzduch „žlutými hadicemi“. Pracovníci vykládky pak vozy otevírají a zavírají pneumaticky; manipulace a vykládka se výrazně urychlí. Na vlečce jsou i dva přejezdy. Ten blíže areálu teplárny u objektu Armády spásy musí být v době posunu a vykládky zabezpečený uzavřením vjezdových vrat (z každé strany pozemní komunikace jsou jedna vrata), aby se zabránilo nekontrolovatelnému pohybu osob v kolejišti. Ty mohou během této doby využít blízký podchod.

„První vlak jsme v teplárně vyložili a dočistili 30. a 31. ledna, učili jsme

se za pochodu, chlapi vše skvěle zvládli a akce klapla na jedničku,“ říká Daniel Dorda, dozorčí PP Ostrava hlavní nádraží. „Bohužel vykládku dalších vlaků nám v únoru výrazně ztížily klimatické podmínky, protože teploty dosahovaly až minus 14 °C,“ doplňuje pan Dorda. „Ucelené vlaky jsou sestaveny z 22 vozů řady Falls, vykládáme je po skupinách 11 vozů a měli bychom to zvládnout za jednu směnu od 9 do 14 hodin. Vykládací četu tvoří v základní sestavě celkem tři pracovníci. Z každého vozu také musíme vzít vzorek. Po vykládce pak vzorky z celého vlaku předáváme pracovníkovi zauhlování společnosti Veolia,“ vysvětluje dále Daniel Dorda a dodává: „Pro naše zaměstnance je to úplně nová práce, ale jsme za ni rádi. Po ukončení kúrovcových přeprav je to další nová pracovní příležitost.“



Zaplněné kolejiště teplárenské vlečky



Vykládka vozů řady Falls na hlubinném zásobníku v teplárně Krnov



Na jevišti ústeckého Činoheráku se zhmotnil Jídelní vůz

Vít Čepický | Foto: Martin Špelda, autor

Některé věci vzniknou prostě tak, že člověk řekne něco nahlas. Alespoň to tvrdí režisér David Šiktanc, když vzpomíná na prapůvodní začátek úvah o divadelní hře Jídelní vůz. „Úplně si to vybavuju. V ústeckém Činoheráku zkoušel režisér a umělecký šéf HaDivadla Ivan Buraj, první čtená zkouška hry Tady je všechno ještě možné. Je o holce, která udělá takový nesystémový krok, opustí stabilní místo v knihovně a jde dělat do továrny noční hlídačku. Mně to hrozně konvenovalo, říkal jsem si, že něco takového by mě hrozně zajímalo. A jak jsem si to strukturoval, jídelní vůz vstal úplně ve vteřině.“

Dráha jako téma pro uměleckou práci mu vyvstávala postupně, ale o to silněji. „Já, stejně jako asi většina lidí, která má k dráze vztah, těžce nesu, jak se všechno unifikuje. Mizí nádražní me-

železnice měla vždycky dar umět se propsat do umění. Každá trať má své kouzlo, rytmus některých ale tepe o poznání silněji. A opravdu málokterá působí tak velkolepě, aby se sama mohla stát scénou pro divadelní hru. Jako trať z Prahy do Ústí nad Labem, na kterou se každý den vydává podivně mimočasový mikrosvět Jídelního vozu, nové divadelní hry režiséra Davida Šiktance. „Ta trať je magická,“ říká on, stejně jako samotná hra, která je poctou nejen vrchnímu Pavlovi Peterkovi, ale i všem drážním cestovatelům.

lodie, názvy vlaků, ty staré popraskané perony... Já ty důvody samozřejmě chápu a je jasné, že se to musí posunout někam dál, ale ten melancholický svět se v tom odráží a mě mrzí, že se ztrácí.“

Stejně jako z trati na Ústí brzy zmizí klasický jídelní vůz. I proto se jej Šiktanc snaží zachytit ještě v plné síle a dopřát mu mezi Prahou a Ústím nesmrtelnost. „Neznám hezčí jídelní vůz. Že z této tra-

ti zmizí, je vlastně výchozí situace našeho vrchního, který ví, že svůj známý svět postupně opustí – buď se bude muset adaptovat na bistrovozy a jinou strukturu práce, nebo bude muset dráhu úplně opustit. Ten strach z reality a ze změny je pro mě obecně silným tématem. A on před ní svými cestami po železnici uniká. Jak napsal Pavel Peterka, předobraz postavy vrchního, a jak zaznívá ve hře:

Co jednou vlakem odjede, odjede navždy a už se to nikdy nevrátí.“

Hrdina z jídeláku

Právě Pavel Peterka, vrchní jídelních vozů na vlcích EuroCity Berliner, je osobou, bez níž by myšlenka na tuto hru nikdy nevyklíčila. „Pro mě jsou cesty vlakem často důležité i tím, že nemusím s nikým mluvit, vzhledem k mé profesi je pro mě ta jistá samota mezi lidmi ve vlaku velmi vítaná,“ vzpomíná Šiktanc na paradox svého prvního setkání s Peterkou. „Já jsem tehdy jel ze zkoušení v Pardubicích do Ústí. A opravdu jsem neměl náladu se s kýmkoliv bavit, seděl jsem v jídelním voze, před sebou otevřený text, nad něčím jsem přemýšlel...“

No a někde našťestí už před Ústím přišel vrchní a říká mi: ‚Nezlobte se, ale můžete mi říct, na čem pracujete?‘ A já nechtěl. Odpověděl jsem, že zkouším v Pardubicích Ibsena, ta odpověď byla ‚do tečky‘, na to se nedá nic moc říct. Jenže on odpověděl: ‚Vidíte to, tam teď mají v repertoáru Kalibův zločin, že?‘ To už jsem se trochu zarazil, přikývnul, a on pokračoval: ‚Mě to zajímá proto, že to dřív dělal v Uherském Hradišti pan režisér Pitínský.‘ To je můj milovaný divadelní režisér. Zaujalo mě to, říkal jsem si, kdo to probůh je? No ale už jsem musel vystupovat.“

Asi za dva týdny příhodu vyprávěl během zkoušky v divadle tady v Ústí. „Pak jsme se s Honzou Plouharem trochu kousli v naší Střekovské pivnici a nechali si ujet pár vlaků do Prahy, abychom na onoho vrchního nakonec opět narazili v jídelním voze. Rovnou mě zdravil a ptal se, jestli je u nás v angažmá ještě Kryštof Rímský. Že s ním četl rozhovor, ve kterém zmiňoval knihu Třicet dva hodin mezi psem a vlkem, která se mu hrozně líbila a během pár hodin ji přečetl... Honza Plouhar seděl vedle, koukal na mě, na vrchního a nakonec zvolal: ‚V tom já jsem hrál... Kdo jste?!‘“

No a z vrchního, tedy Pavla Peterky, vypadlo, že někdy v pětačtyřiceti začal studovat několik semestrů divadelní vědy v Olomouci, na to konto vzniklo pozvání do rádia Kašpar, protože nám přišel jako zajímavý člověk. Vzniklo z toho přátelství, v Ústí samozřejmě byl na premiéře, kdy se domluvil s kolegy v jídelním voze. Jel s ním do Berlína, odtamtud chytl vlak zpět do Ústí do divadla, druhý den ráno se ještě vracel do Děčína, aby jí pomohl, a v deset ráno už na palubě připravoval snídaně.“

Pro vznik hry bylo podstatné také pečlivé samostudium na palubě. „Když už věděl, že budu hru dělat, zeptal se mě, zdali bych s ním nejel do německého Kie-

lu a zpět na takovou studijní cestu, takže tam jsem měl opravdu detailní možnost pozorovat z lehkého ústraní mnoho hodin veškeré dění na palubě. Za to mimochodem patří velký dík i panu Pospíšilovi z Jídelních a lůžkových vozů, který nám vyšel ve spoustě věcí velmi vstřícně, stejně jako České dráhy,“ oceňuje Šiktanc.

Vlaky v divadle

Dá se přitom říct, že tato hra rozhodně není prvním průlomem železnice do Činoheráku. „Jednou mi Pavel Peterka psal, že se dozvěděl o činoheráckém představení Sen noci svatojánské na hradě Střekově. A jestli by bylo dovoleno přátelsky zatroubit z vlaku na pozdrav. Já tam tedy nebyl, ale Honza Plouhar mi ještě ten večer psal, že to úplně nebyl krátký pozdrav, ale táhlé protroubení celého labského údolí. To se nám do té hry samozřejmě okamžitě propadlo. To mi připomíná i naše každoroční letní hraní v ústecké Brně na koupališti, přímo kolem vede jedna trať, druhá je přes řeku, takže do těch představení nám vlaky plně vstupují. Když jsme tam poprvé hráli Hrabala a došla nám ta četnost vlaků... To se všechno zastaví, kapela hraje o sto šest a my



David Šiktanc

Pražský rodák je absolventem režie na DAMU. V ústeckém Činoherním studiu, s nímž je nyní spjatý nejvíce, debutoval inscenací Ewalda Palmeshofera „hamlet je mrtev, bez tíže“, za kterou byl v roce 2011 odměněn Cenou Marka Ravenhilla za nejlepší českou divadelní inscenaci nového textu. Je pravidelným drážním cestovatelem, což se odráží i v jeho nové autorské inscenaci Jídelní vůz. Ve volných chvílích nepohrdne Českým středohořím a mnoha formami sportu, je hráčem hantspaulské ligy malého fotbalu a zarytým fanouškem AC Sparta Praha.

máváme, dokud vlak neprojede. Než projede takový náklad, je to třicet, čtyřicet vteřin, to je na divadle nekonečný čas.“

Šiktanc je na trati mezi Prahou a Ústím sám jakožto pravidelně dojíždějící dlouholetým štamgastem. „Ta trať je magická. Mám určitá místa, která se snažím trefovat. Má úžasný rytmus, nejdřív kolem řeky, pak pustina, aby se nakonec k řece zase vrátila. Ta dlouhá rovina mezi Nelahozevsi k Lovosicím je k zasnění, aby se pak člověk vrátil za Kalvárií ke kochání se. Nebo když se jede Vaňovem, koukám na Vysoký Ostřív... Paráda, úplná paráda.“

Přítom jeho první kontakty s ústeckým okresem na severu nebyly velkolepé. „Po škole jsem tu byl hned na druhé hostovačce. První jsem měl v Hradci a tady to bylo teda hodně něco jiného. Když jsem přijel, bylo to náročné. I místní říkali, že takový podzim dlouho nepamatují. Byla neskutečná mlha. Když jsem šel po ‚Benešáku‘ (most), neviděl ani jeden břeh, do toho takové zvláštní světlo a hlášení, že se doporučuje nevětrat, já si přišel jak v nějaké jiné realitě.“

Pohyblivý svátek

Přesto do Ústí, prazvláštního města na Labi, vrostl. „V té době Činoherák v divadle bydlel, bylo to nesmírně komunitní, dodnes to jsou pro mě naprosto iniciační zážitky ve vztahu k divadlu. Když pak byly tendence ho rušit, jezdil jsem sem na demonstrační... Já mám Ústí přes to divadlo fakt rád. Vztah není jednoznačný, jsem si vědom problémů, které město má, jak se samo devastuje, je vyrvané z kořenů...“

I když pocházím z Malé Strany, úplně jiného světa, jsem za Ústí strašně vděčný. Udělalo ze mě trochu jiného člověka, změnilo mé uvažování o společnosti, za což jsem hrozně rád. Čím dál víc si uvědomuju, že z Prahy není Česká republika moc vidět. Že neví, jak velké pomyslné vzdálenosti v naší zemi jsou. Což se samozřejmě propisuje i do hry. Symbolická je promluva herce, který má s mou vlastní osobou dost společného. Je to parafráze Hemingwayova Pohyblivého svátku, kde on mluví o Paříži, v přenesení na Ústí je to krásně bizarní: ‚Pokud má člověk to štěstí, aby žil zamlada v Ústí, potom ať půže v životě kamkoliv, jde to všude s ním, protože Ústí, to je pohyblivý svátek.“

Firma Stadler dodá Norům nové dálkové vlaky

Norská půjčovna vlaků Norske tog a výrobce Stadler podepsaly začátkem března smlouvu na výrobu a dodávku 17 vlaků FLIRT Nordic Express. Součástí kontaktu je opce až na 83 dalších kusů. S novými jednotkami se počítá pro potřeby dálkové přepravy po celém Norsku od roku 2026.



Petr Slonek | Foto: Stadler Rail

Letos v únoru Norske tog oznámila, že Stadler získal kontrakt na výrobu celkem sedmnácti jednotek FLIRT. Po uplynutí lhůty pro podání námitek podepsaly 8. března obě společnosti smlouvu, jejíž nákladový rámec činí 8 miliard norských korun. Ta včetně opcí pokrývá dodávku až 100 vlaků FLIRT Nordic Express s počáteční závaznou objednávkou 17 vlaků. Díky tomuto kontraktu Stadler postupně dodá nejnovější generaci dálkových vozidel pro použití v celé skandinávské zemi.



Nové vlaky začnou vyrábět v roce 2024 a do Norska na nezbytné testování dorazí o rok později. První vlaky by měly být nasazeny na trať v Bergenu od roku 2026, kde nahradí soupravy, jejichž životnost se pomalu blíží ke konci. Pořizovány jsou pro všechny dálkové vlakové trasy v Norsku (Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen a Nordlandsbanen).

„Naše firmy spojuje dlouholeté a inovativní partnerství. Nedávno Stadler dodal Norske tog stopadesátý vlak FLIRT. Vozy se osvědčily jako úspěšný koncept, a to i v drsných klimatických podmínkách v naší zemi. Jsme pyšní, že může-

me dodat další generaci dálkových vlaků do Norska – FLIRT Nordic Express. Rádi bychom tomuto dopravci poděkovali za důvěru a těšíme se na pokračování ve spolupráci na tomto projektu,“ řekl výkonný viceprezident pro marketing a prodej a zástupce generálního ředitele skupiny Stadler Ansgar Brockmeyer.

„Rádi budeme pokračovat v úspěšném partnerství se společností Stadler. Vlaky FLIRT se již staly páteří norských železnic a jsme si jisti, že nový FLIRT Nordic Express sehraje důležitou roli v tom, aby se vlak stal nejžádanějším způsobem cestování v Norsku. Nové vlaky FLIRT Nordic Express udělají z cesty příjemný zážitek. Nepůjde již jen o běžný dopravní prostředek,“ zdůraznil Øystein Risan, generální ředitel Norske tog.

Vysoký komfort

Při vývoji nových vlaků kladl Stadler velký důraz na cestovní komfort – jak pro denní, tak pro noční cesty. FLIRT Nordic Express díky tomu nabízí oboustranně nastavitelná sedadla, flexibilní spací oddíly, bistro a rodinné prostory a dostatek prostoru pro zavazadla. Cestující si mohou vybrat mezi lůžky s nastavitelnými sedadly a spacími oddíly se dvěma nebo čtyřmi postelemi. Během dne lze spací prostory přeměnit na soukromé posezení pro rodiny i obchodní cestující. Sklopná sedadla lze používat ve dne i v noci.

Nové osmivozové jednotky nabízejí prostor až pro 542 míst k sezení a mohou dosáhnout maximální rychlosti 200 km/h. V závislosti na oblasti použití mají vlaky elektrický nebo bimodální pohon. Ten umožňuje provoz i na neelektrifikovaných tratích. ○

Japonci představili nový šinkansen E8 s maximální rychlostí 300 km/h

Japonský dopravce JR East představil společně s výrobcem Hitachi Rail ve středisku kolejových vozidel v Rifu v prefektuře Miyagi novou generaci rychlovlaků šinkansen. Jedná se o první sedmivozovou jednotku, která dostala označení E8. Vyrazí na trasu Jamagata šinkansen a propojí Tokio s městem Shinjō v prefektuře Jamagata.

Nový vlak dosahuje maximální rychlosti 300 km/h a po absolvování všech předepsaných testů nahradí generaci E3. Oproti svým předchůdcům nabídne cestujícím více prostoru včetně míst pro přepravu vozíčkářů a je rovněž o 25 km/h rychlejší. Stávající soupravy E3 mohou jezdit maximálně 275 km/h.

Řada E8 má modernější design. Exteriér je fialový a bílý, což představuje ptáka z prefektury Jamagata, kachnu mandarínskou a sníž

na hoře Zao. Bokem vozu prochází žlutá čára, která symbolizuje světlici, prefekturní květinu. Výrobce také drží trend japonského průmyslu, jímž je prodloužení přední části vozu, a to s ohledem na lepší aerodynamiku a nižší hlučnost. Mezi stanovištěm strojvedoucího a přední částí vozu ční devět metrů dlouhý nos, což je o tři metry více, než má současná řada E3. Souprava je zároveň navržena tak, aby si poradila s obrovským množstvím sněhu na trati vedoucí přes hory do Jamagaty.

Zajímavostí je i číslování vozů. Kvůli plánovanému spojování s desetivozovými jednot-

kami E5 obdržely čísla 11 až 17. Všechna sedadla jsou vybavená elektrickými zásuvkami, nechybí velké úložné prostory pro zavazadla. Samozřejmostí je místo pro invalidní vozíky.

Každá jednotka se skládá z pěti vložených a dvou koncových vozů. Nabízí 329 míst ve druhé a 26 míst v první třídě. Vlak má rozchod 1 435 mm a může využívat napájení 25 kV 50 Hz na Tohoku Shinkansen HSL a 20 kV 50 Hz na úseku Fukušima – Shinjo. Sběrače jsou umístěny na vozech 12 a 16.

První vlak, který Hitachi vyrábí společně s firmou Kawasaki, byl do Sendai dopraven 30. ledna po moři. Zkušební provoz začal 27. února. Nyní se jednotky testují a zároveň se na nich školí strojvedoucí. Očekává se, že do plného komerčního provozu vstoupí na jaře roku 2024. (pes)





Dopravce PKP Intercity koupí dvacet lokomotiv Griffin

Společnost PKP Intercity podepsala smlouvu s firmou NEWAG Nowy Sącz na nákup 20 elektrických lokomotiv. Polský národní železniční dopravce na základě smlouvy zakoupí stroje Griffin. Kontrakt v hodnotě přes 500 milionů polských zlotých je dalším krokem k rozšíření parku hnacích vozidel PKP Intercity a zvýšení komfortu cestování.

Petr Slonek | Foto: PKP IC, NEWAG

Jedná se o součást investiční strategie dopravce s názvem Koleje Dużowych Inwestycji, díky níž bude do roku 2030 celá flotila nová nebo modernizovaná. Na pořízení zamíří celkem 24,5 miliard polských zlotých. Moderní stroje umožní uspokojit poptávku po železniční dopravě v zemi, která se neustále zvyšuje. „Podepsali jsme další smlouvu, která PKP Intercity přiblíží cíli stanovenému v naší investiční strategii. Dvacet nových lokomotiv znamená možnost zahájení dalších spo-

jení a větší spolehlivost vozidel v různých povětrnostních podmínkách,“ zdůraznil při podpisu kontraktu člen představenstva PKP Intercity Jarosław Oniszczyk.

Na vnitrostátních spojích

PKP Intercity pořizují jednosystémové lokomotivy s rychlostí 160 km/h. Díky tomu se využije vozový park dopravce, který se rozšiřuje o nové a modernizované jednotky. Lokomotivy se napájí ze stejnosměrné sítě 3 kV a PKP je nasadí ve vnitrostátních spojích. Pojedou v čele vlaků do Vratislavi, Poznaně, Gdyně,

Olsztyna, Štětína, Krakova, Katovic, Ziloně Góry a Białystoku. Bezpečný provoz zajistí systém ETCS úrovně L1 a L2. Mezi vybavení patří také palubní diagnostické systémy, monitorování kamerou a požární signalizace. Nechybí ani GPS.

„Jsme rádi, že státní podnik využívá služeb tuzemských výrobců. Lokomotivy Griffin z NEWAGU jsou moderní vozidla, která zvyšují úroveň služeb. Jejich koupe podpoří polský průmysl a ekonomiku a posílí potenciál PKP. Těžit z toho budou všechny strany – železnice, průmysl a především cestující,“ řekl tajemník ministerstva státních aktiv Maciej Małecki.

„Nákup dalších lokomotiv Griffin je důležitý i v souvislosti s modernizací a elektrifikací železnice. Obnova vozového parku je jedním ze způsobů, jak by měly být vylepšovány služby,“ upozornil člen představenstva PKP Andrzej Olszewski.

Třicítka strojů už dříve

Nejedná se o první jednosystémové lokomotivy od výrobce NEWAG ve vozovém parku PKP Intercity. Před dvěma lety byla dokončena dodávka 30 elektrických strojů, které zůstávají nejmodernějším typem používaným dopravcem. Vozidla vyvinou rychlost až 160 km/h a jezdí po celé republice. Hodnota kontraktu byla 551,4 milionu PLN a NEWAG dodal všechny stroje za pouhých 11 měsíců.

Ještě letos vozový park posílí první z 10 vícesystémových lokomotiv rovněž od NEWAGU. Smlouva byla podepsána v říjnu 2021 a PKP Intercity má možnost rozšířit objednávku na 15 vozidel. Stroje pojedou rychlostí až 200 km/h. Homologování budou pro šest evropských zemí. Celkový objem smluv s NEWAGEM přesahuje 1,3 miliardy polských zlotých. ○

Francie hodlá do železnic do roku 2040 investovat 100 miliard eur

Pro cestující je to skvělá zpráva. Francie se do roku 2040 chystá vynaložit celkem 100 miliard eur, tedy v přepočtu zhruba 2,4 bilionu Kč, na železniční dopravu. Investice souvisí se snahou země snížit svou uhlíkovou stopu. Plán zaměřený na rozšíření a modernizaci tamní železniční sítě zahrnuje podle premiérky Élisabeth Borneové zavedení příměstských rychlovlaků ve velkých městech po vzoru pařížského systému RER.

Připravovaný investiční plán má zmírnit všeobecně pociťovanou nerovnost mezi Paříží a ostatními částmi země ohledně veřejné infrastruktury. Rozdíl se ještě prohloubily kvůli prudkému růstu cen energií, které zdrazily dopravu milionům dojíždějících.

„Nedostupnost dopravy někdy znamená, že

se člověk musí vzdát pracovní nabídky, nemůže se vzdělávat nebo se setkat se svými blízkými,“ upozornila Borneová s tím, že na investici se bude podílet i státní dopravce SNCF, Evropská unie a samospráva.

Prezident Emmanuel Macron loni v listopadu prohlásil, že chce, aby byly regionální vlakové sítě zavedeny přibližně v deseti velkých městech. Způsob financování ani časový harmonogram blíže nespecifikoval.

Přístup k cenově dostupné dopravě je ve Francii citlivým tématem už dlouho. Během prvního Macronova funkčního období se uskutečnil protest hnutí žlutých vest. Vypukl kvůli cenám pohonných hmot a odrážel frustraci ve venkovských oblastech.

Státem kontrolovaný provozovatel želez-

nic SNCF začátkem března oznámil, že v loňském roce zvýšil tržby oproti roku 2021 o 19 procent na rekordních 41,4 miliardy eur. Čistý zisk činil 2,4 miliardy eur, přičemž byl plně nasměrován do přípravy a zlepšení železniční sítě, dalšího podnikání skupiny a na snížení stávajícího dluhu.

Skupina SNCF dosáhla v roce 2022 solidních výsledků především díky řadě obchodních příležitostí a působení na domácím i zahraničním železničním trhu. Počet cestujících ve společnosti SNCF Voyageurs prudce vzrostl, což odráží atraktivnost příměstské železnice a cestování vysokorychlostními komerčními spoji ve Francii. Nárůst oproti roku 2021 představuje v průměru dopravce 27 procent. (pes)

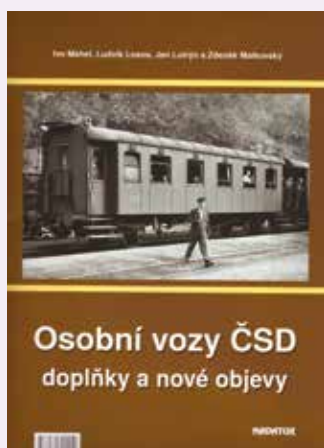
Knižní novinky

Redakce Železničáře opět přináší anotace několika zajímavých knih s železniční tematikou, které se nedávno objevily na tuzemském trhu. Podíváme se jejich prostřednictvím například na osobní vozy rakouské společnosti kkStB a jejího následovníka BBÖ, vzpomínat můžete také na známého konstruktéra plzeňské škodovky Františka Palíka nebo si přečíst o hnacích vozidlech rakouské-uherské společnosti státní dráhy.

Pavel Nový | Foto: autor

Die kkStB-Reisezugwagen, Wagengruppe If bei kkStB und BBÖ

Vozový park železničních podniků se skládá nejen z lokomotiv, ale i z vozů pro osobní nebo nákladní dopravu. Nicméně toto téma bylo v rakouské železniční literatuře dosud zpracováno pouze v omezené míře. Autorský tým z vídeňského vydavatelství Bahnmedien se ujal úkolu zdokumentovat vozový park majoritní rakouské státní společnosti s co největším nárokem na úplnost. Autoři – Hermann Heless, rakouský odborník na vagony, a Johann Blieberger jako statistik se v pátém dílu zabývají osobními vozy společnosti kkStB (Císařsko-královské rakouské státní dráhy) a jejího následovníka, tedy společnosti BBÖ (Spolkové dráhy Rakouska). Svazek je věnován osobním vozům konstrukční skupiny If u kkStB a BBÖ a následným konstrukčním typům N28, N33 a N37 u BBÖ. Vozy konstrukční skupiny If byly vyráběny od roku 1915 a lze je nalézt na všech železnicích nástupnických států podunajské monarchie, včetně pozdějšího Československa u ČSD. Dopravce BBÖ (později ÖBB) nadále tyto vagony pořizoval v nezměněné a mírně upravené podobě. Teprve s vozy typu N28 se začalo přecházet od typů kkStB k ocelovým konstrukcím. Dílo zahrnuje také přestavby bývalých vozů Ib a If s ocelovými konstrukcemi a různé vlečné vozy a hnací přívěsy pro železniční vozy BBÖ. Kniha má 320 stran formátu 280 x 215 mm a obsahuje i přibližně 250 fotografií, typových náčrtů a dalších ilustrací. Kromě knihy je možné si pořídit také DVD, které nabízí velké množství výkresů a přehledné tabulky. DVD prostřednictvím adresáře ve formátu pdf poskytuje informace o další dislokaci a vyřazení každého vozidla z provozu. Knihu a DVD lze pořídit buď přímo u vydavatele, nebo v obchodě s dopravní literaturou Corona v pražské pasáži Hyberská centrum.



Osobní vozy ČSD / Doplňky a nové objevy

Na přelomu loňského a letošního roku spatřila světlo světa útlá, ale za to velmi očekávaná publikace s lakonickým názvem Osobní vozy ČSD – Doplňky a nové objevy, kterou vydalo nakladatelství NADATUR ve spolupráci s Výzkumným ústavem kolejových vozidel Praha. Připomeňme si, že NADATUR připravil v letech 2018 až 2020 tři objemné tituly, které se zabývaly vývojem vozidlového parku osobních vozů ČSD od jejich vzniku v roce 1918 až do zániku v roce 1992. Ve čtvrtém díle se pokouší čtveřice autorů – pánové Mahel, Losos, Malkovský a Lutrýn – upozornit nejen na omyly v předešlých třech dílech, ale uvést některé údaje na správnou míru, a to včetně řady výkresů. Zároveň jsou uveřejněny nové poznatky včetně fotografické dokumentace. Čtenářům vyšlo nakladatelství vstříc díky jednostranně tištěným volným listům s opravenými výkresy, které si lze zařadit nebo vlepít k příslušným místům v jednotlivých svazcích. Oboustranný tisk je využit pouze u upřesňovaných informací týkajících se stejné skupiny vozů. Kniha s volnými listy o formátu A4 má 72 stran a je v ní 52 vyobrazení. K dostání je ve všech speciálních prodejnách s dopravní literaturou a také přímo u nakladatele.



Triebfahrzeuge der StEG

Na konci loňského roku vydalo vídeňské vydavatelství Bahnmedien další z řady encyklopedických publikací, která se věnuje hnacím vozidlům společnosti StEG. Její celý přesný název zní Císařská a královská privilegovaná rakousko-uherská společnost státní železniční dráhy. Navzdory pojmenování byla ale soukromou dopravní společností. Název společnosti vychází z jejího původu. StEG vznikla v roce 1855 privatizací Severní státní dráhy Nördliche Staatsbahn NStB, Jihovýchodní státní dráhy Südöstliche Staatsbahn SöStB a převzetím Wien-Raaber Bahn WRB. Všechny řady lokomotiv jsou představeny slovem i obrazem. Fotografie doplňují příběhy vozidel, technické údaje a typové nákresy. Skenování ve vysokém rozlišení umožnilo reprodukovat obrazový materiál z počátků železnice ve vysoké kvalitě díky osvědčenému autorskému týmu Johann Blieberger a Josef Pospichal. Encyklopedický seznam všech lokomotivních řad StEG zahrnuje jak původní stroje bez tendrů z počátků parní éry, tak pozdější lokomotivy krátce před zestátněním společnosti v roce 1909. Mnohé lokomotivní konstrukce nezapřou francouzský vliv, neboť StEG byla ovládána investory z Francie. Společnost StEG byla také úzce provázána s českými zeměmi, protože provozovala například dráhu Stadelau – Hevlín – Střelice u Brna či lokálku z Poříčian do Sadské, kterou postavila v roce 1882. Navíc StEG vlastnila provozní ředitelství v Brně-Černovicích, odkud bylo řízeno pět místních tratí na jižní a severní Moravě, včetně dnes zrušené trati Frýdlant nad Ostravicí – Bílá. Kniha o 288 stranách a formátu 280 x 215 mm obsahuje rozsáhlý statistický materiál a 212 černobílých ilustrací. Lze ji pořídit buď přímo u vydavatele na adrese office@bahnmedien.at, nebo se lze doptat i v prodejně Corona v pasáži Hybernská centrum v Praze.



Vzpomínky konstruktéra lokomotiv Škoda

Koncem února vyšla u brněnského nakladatelství CPress vzpomínková kniha Ing. Františka Palíka, kterou autorsky připravil Ing. Petr Lapáček. František Palík, jeden z nejvýznamnějších konstruktérů plzeňské Škodovky poválečné éry, zasvětil celý svůj produktivní život této továrně. Vypracoval se doslova od píky postupně až na post technického náměstka ředitele podniku Škoda Plzeň. Jeho technické i manažerské schopnosti pomohly šířit slávu plzeňských elektrických lokomotiv v řadě zemí. Později se Palík stal ve Škodovce šéfkonstruktérem a z jeho dílny pochází například Univerzální řada lokomotiv známá stroji s přezdívkami Peršing nebo Eso. V knize jsou na 168 stranách uveřejněny více než tři stovky unikátních fotografií a dalších dokumentů včetně technických nákresů a popisů konstrukcí různých typů elektrických lokomotiv. Nedílnou součástí textové části knihy jsou zážitky tohoto konstruktéra z cest po celém světě a jeho pedagogická činnost.

Zmizelé koleje, zmizelá nádraží, 3. díl Elektrické a lanové dráhy, zábavní železnice a další

Třetí kniha objemného svazku Zmizelé koleje, zmizelá nádraží volně navazuje na předešlé dva díly, které vyšly v letech 2019 a 2021. V publikaci od Petra Lapáčka, Petra Ovsenáka a Josefa Bosáčka se na 426 stranách formátu 220 x 324 mm čtenáři dozvědí více například o českých drahách, které původně vznikly jako lokální železnice a později byly převedeny na tramvaje. Takovým příkladem může být trať z Ostravy do Klimkovic nebo Kyjovic-Budišovic. Tramvajovým tratím je věnována kapitola o úzkorozchodných drahách, které již do jedné na území České republiky zanikly. Bezesporu nejatraktivnější kapitolou je dodnes nepopsaná řada zábavních, dětských a pionýrských železnic, které se nacházely v řadě míst po celém území dnešní České republiky. Svě místo mají v knize i pozemní a visuté lanové dráhy. Poněkud odlehle působí kapitola o přeložkách železničních tratí na koridorech či dráhy prodané jiným provozovatelům. To však plně nahradí poutavé příběhy průmyslových železničních vleček s pravidelnou osobní dopravou. Velkou slabinou knihy je řada mapových podkladů, které jsou ve velkém kontrastu s lehkými precizními fotografickou dokumentací. Knihu vydalo nakladatelství CPress ze společnosti Albatros Media a je k dostání v každém běžném knihkupectví.





Dřevolino: nejdéle vyráběný vlak na světě

Více než třicet let se nepřetržitě vyráběla polská regionální elektrická jednotka Pafawag 5B/6B, která u polských státních drah PKP dostala označení EN57. Pojmenování Dřevolino vymysleli čeští železničáři jako ironickou narážku na jejich nemoderní vzhled a také poněkud zanedbaný stav. Tyto ve větší míře neoblíbené vlaky totiž zajížděly v letech 2007 až 2017 také do České republiky. Nejprve do Českého Těšína či Bohumína nebo Ostravy, později také do Letohradu, Ústí nad Orlicí nebo Pardubic.

Martin Harák | Foto: autor, Martin Černý, Wikipedia

Třívozová elektrická jednotka standardního rozchodu 1 435 mm se nepřetržitě vyráběla v závodě Pafawag ve Wrocławu v letech 1962 až 1994. Během této doby vzniklo 1 412 těchto proklínaných a na druhou stranu obdivovaných kultovních vlaků, jež se staly nejdéle vyráběným železničním vozidlem na světě. Na základě řady EN57 zkonstruovali v 70. letech v Pafawagu čtyřvozové regionální jednotky typu EN71 nebo pak ještě v 90. letech čtyřvozové verze pro dálkovou dopravu řad ED72 a ED73. Současně vznikla mezi lety 1974 až 1980 osmadvačetikusová série pro příměstskou dopravu řady EW58, určená pro městskou rychlodráhu v Trojměstí Gdaňsk-Gdyně-Sopoty na severu Polska. V průběhu let prošly jednotky řady EN57 různými modernizacemi, které realizovala řada firem. Některé modernizace z nich se týkaly pouze vnějšího vzhledu jednotek, zatímco jiné zahrnovaly také změny

v konstrukci hnacího ústrojí a úpravy pro potřeby zdravotně postižených cestujících. Polští železniční nadšenci označují jednotky řady EN57 rovněž slovem Kibel, což je překladu něco jako záchod. Prý je to podle toho, jak byly toalety těchto vlaků většinou strašně zanedbané a byl v nich nepořádek. To je ale dnes již ve většině případů našťastí minulostí.

Pro vysoká i nízká nástupiště

Dřevolino či Kibel řady EN57 vzniklo z prozaického důvodu. V 50. letech minulého století dominovaly v Polsku v regionální osobní dopravě vysokopodlažní soupravy či jednotky. Protože nástupiště nebyla všude stejně vysoká, bylo potřeba postavit univerzální vozidlo schopné obsluhovat jak vysoká, tak nízká nástupiště. Práce na projektu v tehdejší Ústřední konstrukční kanceláři železničního kolejového průmyslu v Poznani kontinuálně pokračovaly v letech 1959 až 1961. Nové vlaky konstruktivně vycházely z vysokopodlažních jednotek řady EW55, z nichž jedna se stala i prv-

ním prototypem nové řady EN57. Provozní zkoušky prototypové jednotky se uskutečnily již v prosinci 1961 a sériová výroba začala v následujícím roce. První sériově vyrobená jednotka vyjela na trať 2. února 1962. Za více než třicet let výroby se objevila různá provedení řady EN57, ta se nicméně dělila na tři výrobní série, které železniční nadšenci rozlišují podle evidenčních čísel. Za zmínku určitě stojí čtyřvozové provedení, jež bylo v roce 1975 v počtu patnácti kusů exportováno do bývalé Jugoslávie. Tam se jednotkám přezdívalo Gomulka, podle Władysława Gomułky, bývalého polského komunistického lídra. Tyto vlaky po rozdělení Jugoslávie byly v provozu jak v Chorvatsku u společnosti Hrvatske željeznice (HŽ), tak ve Slovinsku u státního dopravce Slovenské železnice (SŽ). Šlo zároveň o jediné vlaky řady EN57, které byly v majetku některé zahraniční železniční společnosti.

Jednotka EN57 je tvořena třemi vozy – dvěma řídicími a jedním motorovým vozem. Řídicí čelní vozy továrního ozna-



Vlaky společnosti Polregio čekají na odjezd v květnu 2015 ve stanici Opole.



Záběr do haly firmy Pafawag ve Vratislavi na vlaky řady EN 57 v pol. 60. let

čení 5B jsou v Polsku značeny písmeny ra a rb, zatímco prostřední motorový vůz továrního označení 6B je značen malým písmenem s. Na čelech řídicích vozů jsou ve výšce 950 mm nad hlavou kolejnice namontována samočinná Scharfenbergova spřáhla, která umožňují spojení jednotek

brzd – elektropneumatickou a pneumatickou. Elektropneumatická brzda je základní brzdou používanou v provozu a její použití umožňuje plynulé nastavení požadovaného tlaku v brzdovém válci.

Modernizace díky podpoře EU

První modernizace polských jednotek řady EN57 se odehrály na počátku devadesátých let, kdy byla řada vozidel upravena pro provoz vlaků kategorie InterRegio. Spočívaly především ve výměně původních tvrdých sedadel pro cestující za pohodlnější. Do některých vozů EN57 se

také vrátily oddíly první třídy. Základní modernizace ale začaly v roce 2006, kdy za podpory EU zrekonstruovalo konsorcium společností ZNTK Mińsk Mazowiecki, PE-SA Bydgoszcz

a Newag Nowy Sącz vybrané vlaky řady EN57, patřících tehdejší společnosti Przewozy Regionalne (dnes Polregio). Modernizované jednotky (řada EN57-20xx) se sice konstrukčně výrazně neliší od typických jednotek EN57 vyráběných společností Pafawag, ale změnil se u nich design předních čel i stanovišť strojvedoucích nebo interiéru pro cestující. Odstraněn byl služební prostor za stanovištěm strojvedoucího, kam se instalovala sklápěcí sedadla a nosiče jízdních kol a lyží. Modernizované jednotky byly přizpůsobeny pro osoby se zdravotním postižením, mimo jiné výsuvnou zdvihací plošinou pro vozíčkáře u vstupních dveří a zvětšenými toaletami vybavenými signalizačním systémem. V každé jednotce byl navíc instalován kamerový dozorový systém. Tím odstartovala nová životní etapa těchto neznámých vozidel.

V roce 2007 se společnost SKM (Městská rychlodráha) v Trojměstí Gdaňsk-Gdyně-Sopoty a Kolej Mazowieckie (KM), která zabezpečuje regionální dopravu ve varšavské aglomeraci, rozhodly několik svých jednotek modernizovat mimo jiné mikroprocesorovým řízením pohonu a elektrodynamickou brzdou. Tyto jednotky dostaly nové označení EN57KM. O rok později se společnost KM rozhodla o modernizaci dalších vlaků, které obdržely střídané trakční motory, vyvinuté firmou EMIT ze Žychlina. Motory byly zastavěny do původních skříní, takže se nemusely měnit hlavní převodovky. Celkem deset rekonstruovaných jednotek dostalo nové označení EN57AKM a hlavní jejich výhodou bylo zlepšení trakčních vlastností při rozjezdech a zvýšení max. rychlosti na 120 km/h. Po nějaké době si gdaňská

do vlakových souprav, což je v Polsku dodnes běžná záležitost, byť bývá k vidění i v provozu i samostatná třívozová jednotka.

Spodní rám každého vozu je vyroben z válcových profilů a lisovaných nebo ohýbaných ocelových plátů. Ty tvoří řadu podélných a příčných nosníků a sloupky. Celá konstrukce je svařená. Podlaha se nachází ve výšce 1 153 mm od hlavy kolejnice. Dřevolína jsou uzpůsobena pouze pro stejnosměrnou napájecí soustavu 3 000 V – proud odebírají dva klasické pantografové sběrače, modernizované vlaky jsou vybaveny již polopantografy. Jednotky EN57 mají k dispozici dva typy



← Tak vypadá aktuální záběr jednoho z vlaků městské rychlodráhy (SKM) v Trojměstí.



Na snímku lze srovnat původní podobu jednotky EN57 (vpravo) a naopak jednu z modernizovaných verzí s novým čelem, označenou jako EN57AL (vlevo).

společnost SKM ještě objednala modernizace více než dvacítky jednotek, kam byly navíc instalovány zdvihačské rampy pro vozíčkáře, klimatizované stanoviště strojvedoucích, nový informační systém pro cestující na monitorech a také vakuové toalety.

Nové motory i čelo jednotky

Polští výrobce Newag rekonstruovali v letech 2011 až 2012 na objednávku Lodžské vojvodské samosprávy několik Dřevolín na řadu EN57AKŁ. Do vozidel byly instalovány asynchronní střídavé motory, které umožnily zvýšit maxi-

mální rychlost na 120 km/h, a jednotky získaly klimatizaci, dvě toalety s uzavřeným okruhem a elektrické zásuvky. Modernizováno bylo stanoviště strojvedoucího a změnil se vzhled čela jednotky. Další podobné modernizace si zadaly Opolské, Pomořanské, Podlaské a Dolnoslezské vojvodství a dopravní společnost Polregio (dříve Przewozy Regionalne). Tyto vlaky byly označeny typovými řadami jako například EN57AL, EN57AKW, EN57AKD nebo EN57AKŚ. Standardem jsou nová sedadla, klimatizace pro cestující, ekologické toalety a některá provedení mají dokonce k dispozici au-

tomaty na jízdenky nebo občerstvení a nápoje. Samozřejmě je nová elektrická výzbroj a motory. Kultovní proklínaný či naopak obdivovaný Kibel či Dřevolino tak ještě dlouho zůstane v provozu na polských kolejích. Nadšenci se zasloužili i o zachování prvního prototypového vlaku EN57-001, který je od roku 2017 dislokovaný v Przeworsku. A dokonce si jeden Kibel řady EN57 zahrál hlavní roli ve filmu Graficiarze (Grafítáci) z roku 2006. Mimo to se tato jednotka (polsky jednostka) objevuje i v řadě železničních simulátorů jako například MaSzyna nebo Train Driver 2. ○



V bývalé Jugoslávii se jednotkám přezdívalo Gomułka. Na snímku jeden z posledních veteránů ve službě Slovinských železnic v roce 2004 ve stanici Sežana

Náchod



Zapomenutá přeshraniční dráha sloužila pouhých devět dní

Obnovování zaniklých přeshraničních tratí je sice politicky vděčným tématem, kromě rozvoje mnohdy chudších příhraničních regionů se v poslední době čím dál více vyjevuje i jejich potenciální strategický význam, reálně ale plány až na výjimky končí již v zárodku. Třeba jako v případě spojnice Náchoda a polského městečka Kudowa-Zdrój (Lázně Chudoba). Přestože zde chybí pouhé čtyři kilometry kolejí, obnovení trati, která fungovala jen pár dní v roce 1945, je stále v nedohlednu. Pojďme se tedy podívat nejen na relikty naší suverénně nejkratší dobu fungující železnice, ale též na jeden z nejvíce opevněných úseků naší – v této části vskutku betonové – hranice.

Vít Čepický | Foto: Wikipedia, Shutterstock, autor

Dvacetitisícové město Náchod na česko-polské hranici je díky své poloze na průsmyku mezi kopci historickým strategickým bodem. V minulosti z toho nemálo těžilo, jeho samotný název odkazuje na fakt, že tudy vedla významná přeshraniční stezka z Prahy na severovýchod. Co však podnítilo rozvoj města, jej nyní spíše svazuje. Náchod trpí extrémní tranzitní silniční dopravou, střed města protíná mezinárodní tah E67 na Vratislav a Varšavu, který se zde navíc ještě zahušťuje příhraniční silnicí první třídy číslo 14. Výsledkem jsou každodenní dlouhé kolony táhnoucí se napříč celým městem.

Paradoxem ale je, že ačkoliv silnice přes Náchod do Polska, respektive dříve Německa, má historii počítající se na stáletí, železnice v této ose vedla pouhých pár dní v květnu roku 1945. I přes rozličné plány pak nikdy obnovena nebyla. Do vnitrozemí má však Náchod obstojné železniční spojení, a tak se případný návštěvník města může plně se soustředit na cíl svého výletu, kterým je v našem případě jak právě zaniklá dráha, tak soustava pohraničního opevnění.

Turistické trasy začínají přímo u náchodského nádraží a rozbíhají se do všech směrů – povětšinou do kopce. Výjimkou není ani směr Dobrošov, kam míříme i my. Možností, jak zdolat více než 250 výškových metrů, je vícero. Méně zdatní harcovníci mohou zvolit poměrně často jezdící autobus, běžní turisté patrně zvolí červenou značku a vystoupají k Jiráskově chatě, milovníci vojenské historie těžko půjdou jinudy než po zelené, která přesně kopíruje linii pěchotních srubů.

Ten, kdo zvolí zlatou, tedy v tomto případě spíše červenou střední cestu, bude po výšlapu odměněn fantastickým výhledem z rozhledny nad vsí Dobrošov, která je součástí Jiráskovy chaty. Navíc se zde může občerstvit stylově pivem přímo zpod kopce či si dát něco k snědce, což by přišlo vhod i mně, kdybych ovšem na místo nedorazil v pondělí, kdy je zavírací den celé chaty, tedy i vyhlídkové věže. I tak si ale můžete vychutnat tatrunku z vlastních zásob na několika vyhlídkách v blízkém okolí chaty, z okolního kraje uvidíte jen o malinko méně.

Mocné opevnění, které nikdy nedostalo šanci

Až se dostatečně saturujete výhledem na Orlické hory, Krkonoše a stolové hory v Kladsku, nelze minout dělostřeleckou tvrz Dobrošov, pro mnohé právem nejvýznamnější turistický cíl širého okolí. Síť pohraničního opevnění začala vznikat



Linie těžkého opevnění hlídá okolí Náchoda z obou stran. Na fotografii je pěchotní srub Březinka.



Při návštěvě muzea dělostřelecké tvrze Dobrošov mohou návštěvníci v sezoně i do rozsáhlých interiérů a podzemí jednotlivých srubů.

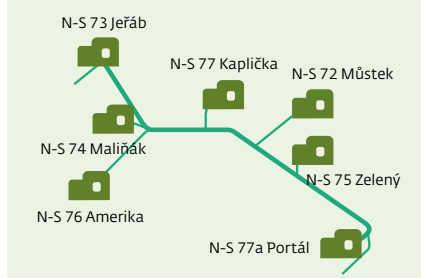
ve třicátých letech 20. století v reakci na sílící fašistickou hrozbu a celkově stále vypjatější mezinárodní situaci. Několik úrovní opevnění od malých bunkrů, tzv. řopíků (dle zkratky ŘOP – Ředitelství opevňovacích prací), přes pěchotní sruby po dělostřelecké tvrze vznikalo až do obsazení pohraničí hitlerovským Němcem po Mnichovské dohodě vždy v reakci na míru hrozby zpoza konkrétního úseku hranice a přírodní podmínky.

Jelikož byl Náchod jednou z možných vstupních bran nepřátelských vojsk, byla k jeho obraně zvolena nejvyšší úroveň opevnění – pevnost Dobrošov měla být jedním s pilířů národní obrany, který mělo obsluhovat a hájit téměř šest set mužů ve zbraní. S jejím budováním se však začalo až v roce 1937, takže zdaleka nebyla dokončena. Když v září 1938 česko-

slovenští vojáci potupně opouštěli pozice a pohraničí zabírala německá armáda, bojů byl na Dobrošově schopen jediný objekt – pěchotní srub Jeřáb, který měl též jako jediný přidělenou posádku.

Zbytek pevnosti byl v různém stavu rozpracování. Tři objekty – zmíněný Jeřáb, pěchotní srub Můstek a dělostřelecký srub Zelený – byly dostavěné, až 39 metrů pod zemí byly vyrubané spojovací chodby, sklady a prostory ubikací v celkové délce 1750 metrů, z nichž byla přibližně polovina i vybetonovaná. Naopak staveniště dělostřeleckého srubu Amerika, minometného srubu Kaplička a vchodového srubu Portál byla zasypana, zejména Můstek pak značně utrpěl při zkouškách německých zbraní. V jeho stěně dodnes můžete vidět pozůstatky německé prototypové protibetonové střely Röchling.

Schéma pěchotních srubů



Ačkoliv se tedy podařilo vystavět jen část plánované pevnosti, dodnes její prohlídka bere dech. Mimo otevírací dny dobrošovského muzea máte možnost v klidu náhodské přírody projít celý areál, vylézt na vyhlídkovou plošinu na Mústku a prohlédnout si i samostatné pěchotní sruby Polsko, Hrobka a Jirásek. Tiché monumentální pevnosti, jež si pomalu bere zpět příroda, přímo vybízí k rozjímání nad osudem všech těch statečných mužů, kteří byli připraveni bránit republiku před ryzím zlem, k čemuž však nikdy nedostali možnost...

Samotné muzeum, jehož součástí je pozemní vstupní budova s expozicemi, ale také nesmírně zajímavá prohlídka dokončených pevnostních objektů a části podzemních chodeb a prostor, je otevřené od dubna do října. V blízkém okolí



je pak možné navštívit i další objekty, například Kahan III, Březinku nebo přímo v náhodské Bělovi pěchotní srub Voda. U nich je třeba otevírací dobu prověřit individuálně na internetu.

Zpět ku dráze

My jsme ale časopis o železnici čili vzhůru zpět za koleje. Záleží ovšem kudy. Zkušenější drážní turisté, kterým nevádí více než pětadvacetikilometrový okruh, mohou vyrazit přes Českou Čermnou z kopce směrem na polský Lewin Kłodzki. Cestou určitě nevynechte zastávku na nádraží, které se pyšní krásným věžovým vodojemem, jenž přímo dýchá vzpomínkou na Prusko. Hlavním cílem je jednoznačně velkolepý kamenný viadukt z roku 1905 překoná-

vající údolí říčky Klikawy a mezinárodní silnici E67, po kterém vede trať z Kladska do Kudowy-Zdróje. Pokud se na takovou túru necítíte, je lepší sejít přímo ke koncové stanici dráhy, kde se kratší i delší varianta trasy opět setkávají.

Sluší se připomenout si historii současné dráhy z Kladska do Kudowy-Zdróje. Trať byla vystavěna a postupně zprovozněna v roce 1890 do nynější stanice Szczytna, roku 1902 do Kudowy-Zdróje, aby byla o tři roky později ještě prodloužena do Słone, které se nachází v těsné blízkosti tehdy československo-německé, nyní česko-polské hranice. Některé vlaky odsud tehdy jezdily až do Berlína.

Do Náchoda tedy už v roce 1905 chybělo pár set metrů kolejí příznivým terénem přes hranici a řeku Metuji, aby se



Jiráskova chata s rozhlednou v Dobrušově, kam je lepší vydat se během otevírací doby.



Nádraží Kudowa-Zdrój je po obnově koncovým; drážní těleso však pokračuje dále.



tehdejší rakousko-uherské a pruské koleje logicky propojily. Přesto trvalo dalších 40 let, než se tak stalo. Impulsem byla až snaha kolabujícího nacistického Německa posílit zásobování a posléze odvoz vojsk zpět do vnitrozemí. Krátký úsek včetně dřevěného mostu přes Metuji se podařilo postavit ve zběsilém tempu mezi únorem a dubnem 1945 tak, aby se vše stihlo na narozeniny Adolfa Hitlera.

Daní za extrémně rychlou výstavbu byly jak značné nedostatky technického zpracování, například nájezd na most přes Metuji od náchodského nádraží se musel prodlužovat, jelikož zde hned první zkušební vlak v nevhodném stoupání

uvázl, tak pracovní podmínky nuceně nasazených. Těmi byli jak váleční zajatci, tak ženy z koncentračního tábora i nasazení místní dělníci.

Devět dní provozu

První běžný přeshraniční vlak byl podle náchodské kroniky vypraven 3. května před polednem. V té době ale již bylo německé válečné tažení v terminální fázi a vojenský potenciál trati zůstal nevyužit. Poslední vlak, který zde projel, již odvážel vojenské zajatce. Stalo se tak pouhých devět dní po prvním – 12. května 1945.

Původně sice bylo v plánu trať obnovit, a dokonce vylepšit její parametry, o čemž

vypovídají práce na rozšíření náspu u náchodské části trati v roce 1946. Následně ale Rusové, jak bylo jejich zvykem i jinde, vytrhali na již polské straně koleje, a to až po zastávku Kudowa-Zdrój, o rok později strhli ženisté nevyhovující dřevěný most přes Metuji a po celé přeshraniční trati bylo veta.

Namále měl v roce 2010 i zbývající úsek do Kladska, čtyřicetkilometrovou trať ale polské železnice o tři roky později obnovily a dodnes po ní jezdí pravidelná osobní doprava. Naopak úsek mezi Kudovou a Náchodem je již jen pro drážní archeology, kteří si na polské straně přijdou na své. Násep je patrný až po státní hranici a z vět-



Ikonicou stavbou trati z Klodzka do Kudowy je bezesporu velkolepý kamenný viadukt u obce Lewin Klodzki.

Muzeum Náchodská, fond fotografií, signatura VI-2-19



šiny po něm vede polní cesta. Dodnes přežilo několik mostů a mostků, propustků a existuje i budova nádraží ve Sloném.

Naopak na pár stech metrů na české straně již po trati není téměř památky. Cestou k náchodskému nádraží do cíle cesty nicméně přijde vhod návštěva malých lázní v Bělovsí, díky jejichž obnově znovu získal Náchod statut lázeňského města. Když se otočíte zády k typickým halám nákupních center a hučící výpadovce a zrak

← Z budování a provozu přeshraničního úseku trati se dochovalo minimum fotografií. Pohled na násep před hraničním mostem

spočine na řece Metuji a protějším kopci, v jehož stráni tu a tam tušíme linii těžkého opevnění, dá se celá krajinná kompozice označit za poměrně příjemnou.

K náchodskému nádraží je to již jen kousek a pocestný má příležitost popřemýšlet nad tím, proč vlastně logická drážní spojnice nikdy nedostala druhou šanci. Politických proklamací o integraci příhraničí slyšíme dvanáct do tuctu, jejich reálného naplnění se ale dočkáme vskutku málokdy. Přestože se zde před nějakou dobou proháněla vidina znovupropojení pomocí vlakotramvaje, ani trať Náchod – Kudowa-Zdrój zatím není výjimkou. Není to škoda? ○

Napsali o nás...

Ústecký kraj hledá dopravce na Elektrickou páteř

Ústecký kraj začíná s hledáním dopravce, který bude provozovat elektrické vlaky na páteřních tratích v regionu. Krajští radní schválili vypsání otevřené soutěže. Odhadovaná cena zakázky na 15 let je 18,258 miliardy korun. Rozsahem jde o největší soutěž na dopravní výkony na železnici. Jde o téměř tři miliony kilometrů ročně. Kraj počítá s brutto smlouvou, kdy kompletně ponese riziko tržeb. Odhadovaná cena za vlakový kilometr je 280 korun. Zakázka se týká linek U1 Děčín – Ústí nad Labem – Most – Kadaň, U2 Chomutov – Karlovy Vary, U3 (Děčín – Ústí n. L. – Litvínov, U32 Ústí n. L. – Lysá n. L., U51 Ústí n. L. – Karlovy Vary a U54 (Děčín – Ústí n. L. – Roudnice n. L. – Hněvice). Jezdí zde různorodá směs vozidel ČD, od jednotek RegioPanter až po klasické soupravy. Od roku 2026 to mají být nové nízkopodlažní dvouvozové a třívozové jednotky. **Zdopravy.cz 15. 3. 2023**



Kraj vybírá dopravce pro spěšné vlaky do Karlových Varů

Plzeňský kraj se pouští do další nové otevřené soutěže na provoz části elektrických vlaků. Začal hledat dopravce, který zajistí provoz osobních a spěšných vlaků na trase Plzeň – Cheb – Karlovy Vary. Odhadovaná hodnota zakázky je 3,37 miliardy korun. Soutěž přinese i jedno specifikum, které u soutěží na železniční výkony v Česku není zvykem. Část jednotek pro provozní soubor už nyní na trase jezdí a jsou ve vlastnictví Českých drah. Pokud ČD neuspějí, jezdit s nimi bude vítěz soutěže. Taková byla podmínka evropské dotace z Operačního programu Doprava, se kterou byly jednotky nakoupeny. Jde o společnou soutěž s Karlovarským krajem, který objednává provoz vlaků na svém území. Na trase jezdí dvouvozové jednotky RegioPanter řady 650.2. Podle zadávací dokumentace má vítěz pořídit ještě další dvě jednotky pro období od prosincové změny jízdních řádů v roce 2026. Nemusí být nové, ale nesmí být starší deseti let. Vítěz má získat smlouvu již od prosince letošního roku, kontrakt bude na patnáct let a vybírat se bude jen podle ceny. Linka je označovaná jako P1 Západ. **Zdopravy 19. 3. 2023**

Parní lokomotiva Matylda se má rozjet v polovině roku

Parní lokomotiva 313.432 Matylda z roku 1904 by se měla po generální opravě rozjet vlastní silou v polovině letošního roku. Oznámily to České dráhy, kterým lokomotiva patří. Opravu provádí dílna ČD Muzea v Lužné u Rakovníka, aktuálně byl na rám vrácen kotel a pracuje se na dýmnici. Původně se počítalo s tím, že lokomotiva vyjede ještě před koncem roku 2022. „Oprava bohužel nabrala zpoždění, které nám trochu komplikuje další naplánované opravy parních lokomotiv,“ uvedl šéf ČD Muzea Marek Plochý. Matylda by měla po opravě zamířit do depozitáře ČD Muzea v Olomouci. „Následně vrhne kapacit na dokončení opravy parní lokomotivy 365.024, která letos oslavuje 100 let od svého vyrobení,“ doplnil Plochý. České dráhy se snaží i o záchranu a opětovné zprovoznění Pětasedmý (Šlechtičny) 475.101. **Zdopravy.cz 4. 3. 2023**

České dráhy v květnu zruší přímý vůz mezi Prahou a Curychem kvůli výluce

Přímé spojení mezi Prahou a Curychem přes České Budějovice a Linec bude mít v květnu výpadek. České dráhy zruší přímý spací vůz kvůli výlukám v úseku České Budějovice – Horní Dvořiště. Ve směru do Švýcarska nepojede přímý vůz v období od 1. do 28. května, v opačném směru pak od 2. do 29. května. Výluková činnost nicméně bude probíhat na území Rakouska a Švýcarska již v předchozích týdnech, což si vyžádá úpravu jízdních řádů v úseku Innsbruck – Buchs – Curych. Od konce února také z důvodu výlukové činnosti v síti švýcarských drah SBB nebudou, až na vybrané termíny, vlaky vezoucí lůžkový vůz Praha – Curych obsluhovat stanici Sargans. Do Curychu mohou cestující jako alternativu využít noční vlak EN 40458/40459 Canopus z Prahy přes Lipsko, Frankfurt a Basilej, který pojede bez omezení. **Zdopravy.cz 5. 3. 2023**

ČD Cargo chystá dualizaci dalších Peršingů, změní se na Esa řady 363

ČD Cargo se pouští do další velké proměny své lokomotivní flotily. Vypsalo soutěž na dualizaci až 55 lokomotiv řady 163 a 162. Lokomotivy po proměně mají zvládat jízdu na stejnosměrný i střídavý proud. Smlouva bude rámcová, týká se až 43 lokomotiv řady 163 a 12 řady 162. Dualizace není pro ČD Cargo neznámou: už v minulosti takto došlo k úpravám stejnosměrných lokomotiv na dvou-systémové řady 363.5 a 363.0. Dojde tak k proměně peršingů (řady 162, 163) na esa (řada 363). Do tendru míří i lokomotivy, které ČD Cargo bude ještě postupně přebírat od Českých drah. Aktuálně se převádí čtyři lokomotivy 163. České dráhy je nahrazují novějšími stroji, zejména Siemens Vectron. Zatímco v osobní dopravě již starší stroje neodpovídají nárokům na rychlost vlaku, v nákladní dopravě mohou ještě dvacet let sloužit. **Zdopravy.cz 6. 3. 2023**

Železničář

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





Zakynthos / Tsilivi

11/12denní pobyty v oblíbeném hotelu MARIETTA

Odlet z Prahy, Brna

Polopenze

Cena od 13 700 Kč po dotaci



Kréta / Stalida

11/12denní pobyty v oblíbeném hotelu NIKO ELEN

Odlet z Prahy

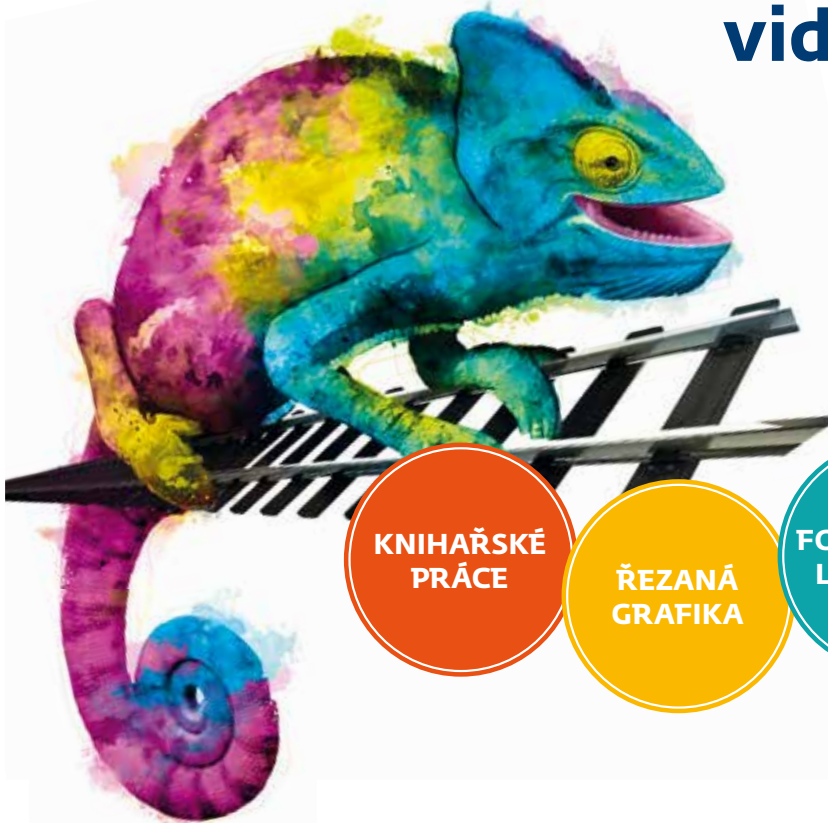
Snídaně (možnost dokoupení polopenze)

Cena od 12 700 Kč po dotaci



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
GRAFIKA

VELKO-
FORMÁTOVÝ
LASEROVÝ
TISK

Tiskárna ČD
Táborská 26
Olomouc

www.tiskarnacd.cz



8. a 9. dubna 2023

Vydejte se vlakem na akci Párou Prahou do Hostivice a Posázavím do Týnce

Oslavte letos velikonoční svátky netradičním způsobem, vraťte se v čase a svezte se v sobotu 8. dubna parním vlakem vedeným lokomotivou Čtyřkolák (434.2186). Vlak pojedje po okružní trase Praha-Vršovice – Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Hostivice – Praha-Zličín – Praha-Vršovice. Z nádraží Praha-Vršovice zamíří vlak do romantického Prokopského údolí, kterým dojede až do Rudné u Prahy po trati, jíž se přezdívá Hrbatá. Z Hostovic se vlak vrací po trase Buštěhradské dráhy, na které překonává 150 výškových metrů. Pro svůj profil, okolní přírodní scenérie a dva historické viadukty si trať vysloužila označení odvozené podle známé rakouské horské železnice – Pražský Semmering. V neděli 9. dubna se pak můžete vydat po jedné z našich nejkrásnějších tratí podél řeky Vltavy a Sázavy z Prahy přes Davlí do Týnce nad Sázavou, které se říká Posázavský paciřík. Zpět do Prahy se vrátíte Ladovým krajem přes Čerčany a Senohraby. V čele vlaku opět stane Čtyřkolák a těsně před polednem vás doveze do Týnce nad Sázavou, kde se v prostorách hradu koná tradiční velikonoční akce. Těšit se můžete na tržičtě, pletení pomlázek, zdobení kraslic a dílničky pro děti.

Nejbližší železniční stanice: Týnec n. Sázavou, Praha-Vršovice, Hostivice, Týnec nad Sázavou



15. a 16. dubna 2023

Přijďte na železniční víkend na Plzeňské železnici

V dubnu se uskuteční Železniční víkend na Plzeňské železnici. Hlavní program se odehraje přímo v areálu železnice, ulice Andrejšky 838, Starý Plzeňec. Hlavními lákadly jsou provoz úzkorozchodných důlních lokomotiv o rozchodu 600mm či jízdy parkové železnice s lokomotivou E 225.001. V provozu bude rovněž zahradní kolejiště velikosti G a na modelové kolejiště H0. Expozici doplní speciální automobil PRAGA V3S a další vozy. Prohlédnout si lze i snímky fotografií Vlaky Plzeňského kraje a galerii Po stopách Žatecké trati aneb fotografie z fotoaparátu Petra Holuba.

Nejbližší železniční stanice:
Starý Plzeňec



22. a 23. dubna 2023

Festival otevřených sklepů se vrací na Mikulovsko

Pokud máte rádi dobré víno, nenechte si ujít Festival otevřených sklepů – Jaro na Mikulovsku. Ve 31 sklepích se uskuteční degustace vín přímo od vinařů. Těšit se můžete i na krajové speciality. Mikulovské sklepy budou v sobotu otevřeny od 10 do 21 hodin, v neděli od 10 do 15 h. Na akci přijďte vlakem ČD a využijte bonusovou nabídku. Po předložení jízdenky ČD získáte slevu 20% z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanicí Mikulov na Moravě s platností 21., 22. nebo 23. 4. 2023. Vstupenky je třeba rezervovat na e-mailu petra.weberova@nap.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Mikulov na Moravě



do 29. října 2023

Užijte si i letos zábavu na kolejkách v Cyklohráčku

Od 25. března opět jezdí o víkendech a svátcích Cyklohráček. Svezte se s ním ke zřícenině hradu Okoř, do královského města Slaný nebo ve vybraných dnech až do zlonického železničního muzea. Vozy Cyklohráčku prošly generální opravou. Modernizováno bylo sociální zařízení, topení a renovován interiér. Soupravu veze motorová lokomotiva 714 s barevným nátěrem, který tematicky dokresluje soupravu Cyklohráčku jako celek. I letos se plánují speciální letní výlety s Cyklohráčkem, konkrétně 14 výletů každé úterý a čtvrtek od 11. července do 24. srpna.

Nejbližší železniční stanice:
Praha hl. n., Slaný, Zlonice

