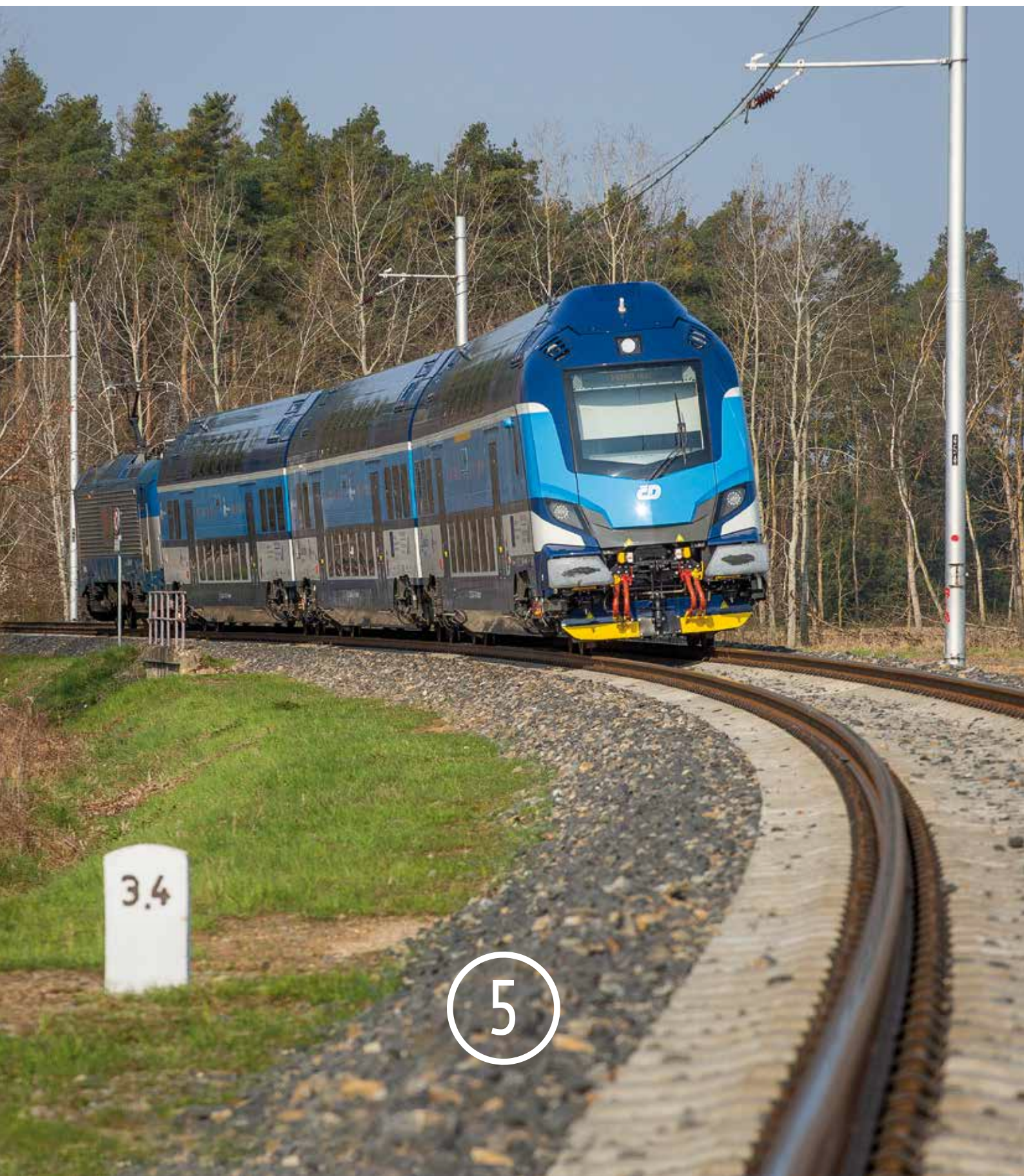


Železničář

6. KVĚTNA 2021 | ROČNÍK 28 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S předsedou představenstva ČD Ivanem Bednářikem o velkých změnách, které společnost čekají v nejbližší době.
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění na železnici
- 15–19 **Téma**
Jaké jsou hlavní pilíře Strategie 2030 a jakých oblastí se bude týkat? Co vše schválený dokument obsahuje?
- 24 **Provoz a technika**
DPOV nedávno začalo s modernizací lehátkových vozů Bcmz Českých drah.
- 29 **Zahraničí**
Společnost SNCF Voyageurs zahájila projekt obnovy regionálních souprav TER. Týká se celkem 931 jednotek.
- 30–32 **Historie**
V Německu pomalu končí éra provozu šestinápravových elektrických strojů řady 151. Jezdí jich už jen desítky.
- 33–36 **Cestopis**
S cestováním to v době koronaviru není jednoduché. Vydali jsme se proto jen po ČR, na stezku kolem železnice z Berouna do Prahy.

Poděkování kolegyni Květě Applové

Jménem celé společnosti ČD-IS bychom rádi poděkovali naší kolegyni Květě Applové, která pracuje na help-desku, za její spolupráci na informační lince 1221. Jedná se o informační linku, na které dochází k pomoci s registrací na očkování proti nemoci Covid-19. Květa Applová na této lince společně s kolegyní odbavovala zprávy ve WhatsApp skupině a za dva a půl měsíce se jim podařilo vyřídit úctyhodných 10 tisíc zpráv.

Děkujeme kolegyni, že svou usilovnou prací pomohla k očkování nejen nejrizikovější skupině obyvatel, ale i lékařskému personálu, učitelům a chronicky nemocným.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Nová push-pull jednotka z plzeňské Škodovky určená pro Moravskoslezský kraj již najíždí své první kilometry na střeďočeském zkušebním okruhu VUZ



Jednotky řady 471

Elektrická patrová jednotka řady 471, která dostala obchodní název CityElefant, je určená pro příměstskou a regionální dopravu na tratích elektrizovaných stejnosměrnou soustavou 3 kV. Skládá se z hnacího vozu řady 471, vloženého vozu ř. 071 a řídicího vozu ř. 971 se skříněmi vyrobenými z hliníkových slitin. Tyto jednotky v pražské příměstské dopravě od roku 2000 postupně nahradily zastaralé vlaky řad 451 a 452, a také prototypy jednotek řady 470, na něž vývojově navázaly. Výrobce je Škoda Vagonka, původně konsorcium firem ČKD Vagonka a Škoda Transportation. Nasazovány jsou i ve Střeďočeském, Ústeckém, Pardubickém kraji a Moravskoslezském kraji. Pro zajištění větší kapacity často jezdí spojené dvě soupravy. Prvních pět jednotek bylo ČD dodáno na přelomu let 2000/2001, dalších 16 dopravce obdržel do ledna 2005 a v prosinci 2012 už jezdilo 81 vlaků. Celkově jich bylo vyrobeno 83.

CityElefant



SLOVO ÚVODEM



Jan Janoušek

ředitel odboru
Projektové kanceláře

Vážení čtenáři,

vedle řešení pandemické krize byl rok 2020 v Českých drahách zasvěcen tvorbě nové dlouhodobé strategie naší společnosti na dalších 10 let.

Jsem velmi rád, že jsme Strategii ČD do roku 2030 vytvořili sami, jak se říká in-house. Do její přípravy se zapojilo více než 100 zaměstnanců od nejvyššího managementu po profesionály ve všech oblastech naší činnosti, ať už jde o obchod, údržbu a provoz vozidel, IT, odbavovací systémy, péči o zaměstnance, finance, bezpečnost či správu budov.

Většina velkých firem si zadává zpracování strategie do nadnárodních konzultantských firem. My jsme využili jejich zkušenosti pouze v oblasti procesů a postupů při jejím zpracování. To podstatné, jak se říká „maso“, známe nejlépe a sami jsme ho doplnili. Díky tomu jsme Strategii vytvořili za dobrou cenu a hlavně jsme do ní zapojili od samého začátku celou firmu. To vidím jako dobrý základ jejího úspěšného naplnění.

Příprava Strategie ČD 2030 proběhla kvůli pandemii za složitých podmínek. Vše zlé je pro něco dobré. Náročná doba si vyžádala rychle reagovat, zavést nové postupy a získali jsme nové zkušenosti. Ty jsme hned promítli do připravovaného materiálu. Díky tomu máme Strategii ambiciózní, ale zároveň realistickou a zohledňující dopady pandemie.

Po schválení Strategie ČD do roku 2030 v Představenstvu, Dozorčí radě i v Řídicím výboru ČD v prvním čtvrtletí 2021 jsme ji začali naplňovat. V současné době je spuštěno 16 z 57 projektů, jejichž realizace je klíčová pro úspěšné naplnění cílů vytyčených ve Strategii ČD do roku 2030. Spuštění většiny zbývajících projektů předpokládáme během nejbližších dvou let.

Ze zkušenosti vím, že pro úspěšné naplnění nové Strategie nestačí pouze uskutečnit oněch 57 zmíněných projektů. Strategie a její cíle se musí transformovat z „knížky“ s názvem Strategie ČD do roku 2030 do běžné součásti našeho každodenního pracovního života. I proto jsem velice rád, že na stránkách tohoto vydání Železničáře se můžete seznámit jak s jednotlivými pilíři Strategie, tak s konkrétními projekty, které jsou pro její naplňování podnikány. Projektová kancelář i garanti jednotlivých projektů vás pak budou společně s redaktory Železničáře, interního Zpravodaje a intranetu průběžně informovat o jejím naplňování.

Do náplně odboru Projektová kancelář vedle implementace nové Strategie spadá také její pravidelná aktualizace. Musíme reagovat na aktuální turbulentní vnější prostředí, situaci na trhu, na inovace a také na náměty zaměstnanců, které jsou sbírány například prostřednictvím úspěšného programu Zlepšovák. Ten jsme spustili letos a hned v prvním kole dorazilo téměř 400 námětů na vylepšení chodu ČD, ze kterých je velká část již implementována. Nejlepší vybrané návrhy tohoto programu byly finančně odměněny. Zlepšovák je jeden konkrétní příklad, že se do úspěšného naplnění Strategie ČD do roku 2030 může zapojit skutečně každý zaměstnanec naší firmy.



předchůdce...

Jednotka řady 451/452 (Pantograf)



Elektrická jednotka řady 451 (dříve EM 475.1) a její novější modifikace 452 (EM 475.2) patří mezi nejstarší typy českých elektrických souprav pro příměstskou dopravu. Světlo světa spatřily v první polovině 60. let minulého století (řada 451 v letech 1964–68) a oproti jiným vlakům vynikaly značným zrychlením a jednoduchou možností změny směru jízdy bez posouvání. Jejich pravidelný provoz skončil 10. srpna 2018. V té době už byla nasazována poslední jednotka 451.025-026, která jezdila na příměstské lince PID S41. Přesunula se do depožitáře v Chomutově.

Na VUZ začaly testy push-pullů

Jednotky push-pull, které České dráhy objednaly pro Moravskoslezský kraj, už testují specialisté Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ). Jde o soupravy, které nabízí celkovou kapacitu až 356 míst k sezení. Soupravu v provozu doplní lokomotiva řady 750.7, kterou po elektrifikaci tratě do Frenštátu pod Radhoštěm nahradí moderní elektrické lokomotivy. První nový vlak chce dopravce nasadit do zkušebního provozu ještě koncem letošního roku. Vlaky nabídnou cestujícím klimatizovaný interiér, bezbariérový nástup i sociální zařízení, wi-fi připojení k internetu, elektrické zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky, místa pro dětské kočárky a sklopný přebalovací pult pro cestující s kojenci, velký počet míst pro jízdní kola a speciální držáky na lyže, moderní audiovizuální informační systém s využitím LCD monitorů a vlakového rozhlasu či prodejní terminály jízdenek ODIS. Součástí výbavy budou i elektronicky ovládané dveře s tlačítkem a bezpečnostním systémem, který zaručí jejich blokování proti otevření již před rozjezdem vlaku.



Odbavení ve vlacích je jednodušší

Cestující, kteří mají zakoupenou online jízdenku Českých drah a nevyužili přitom žádnou slevu, již nemusí průvodčím předkládat při kontrole jízdních dokladů svůj osobní průkaz. Testovací provoz nového systému České dráhy spustily v polovině března. Novinka se týká eTicketů zakoupených v e-shopu ČD. Jméno budou cestující při nákupu online jízdenek ČD zadávat i nadále. Při kontrole ve vlaku ale průvodčí pouze načte jízdenku, popřípadě zadá kód transakce, a o předložení dokladu s fotografií požádá jen v případě podezření, že jízdenka již byla použita. U elektronických jízdenek, kde cestující uplatňuje zvláštní jízdné, tedy státní slevu, bude předložení průkazu nadále povinné, protože státní podmínky pro poskytnutí této slevy ukládají povinnost kontrolovat věk zákazníka, popřípadě status studenta v souvislosti s ověřením nároku na slevu. Předložit osobní průkaz k elektronické jízdence je nadále povinné také pro lidi, kteří cestují pravidelně a využívají traťové nebo síťové jízdenky, dále u mezinárodních jízdenek nebo jízdenek OneTicket.



Push-pull podstoupil zkoušky v extrémních podmínkách

Každý nový vlak musí podstoupit náročné testování v klimatu tunelu, kde mohou specialisté snadno zjistit, jak se technika zachová v extrémních podmínkách. Drsné zkoušky má za sebou i řídicí vůz nových push-pull souprav, které České dráhy nasadí v Moravskoslezském kraji. Testy se uskutečnily ve firmě Railtec Arsenal ve Vídni a trvaly necelé tři měsíce. Výrobce vlaků nechal testovat funkčnost klimatizace v podmínkách, kdy byl vůz podroben mrazu -25 °C a silnému větru, anebo naopak vedru s teplotami do 35 °C. Vždy při plném zatížení pasažéry. Specialisté odzkoušeli i předchlazení a předtápění. Dále si řídicí vůz odbyl zkoušky stěračů, světel, vyhřívání čelního skla, dveří, WC a vodního hospodářství, mazání okolků a pískování, ventilace a koncentrace CO₂ a faktor K (koeficient prostupu tepla). Výsledky zatím nejsou k dispozici.



Text: Josef Holek, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD

Halu v Plzni doplní nová myčka

Nová myčka i s kolejistěm doplní právě stavěnou opravárenskou halu v plzeňském Oblastním centru údržby Západ Českých drah (OCÚ). Dopravce nedávno vypsal výběrové řízení na zpracování projektové dokumentace. Ta by měla být hotová ještě letos. S výstavbou myčky, která ještě zvýší kvalitu a efektivitu servisu, začnou ČD nejspíše příští rok. Stávající zařízení již kapacitně ani technologicky nevyhovuje. Kromě toho plzeňské OCÚ bude v blízké budoucnosti pečovat o další jednotky rodiny Panther. Techniku je možné mýt v zařízeních v Praze, Bohumíně, Hradci Králové, Českých Budějovicích, Chebu či Liberci. V Plzni si budou očistu dopřávat zejména jednotky Panther a RegioShark, zkrátka ale rozhodně nepřijdou ani další vozy z plzeňské flotily.



Stadlery se na Ústecku objeví zřejmě již letos

Zástupci Ústeckého kraje v čele s radním Markem Hrabáčem a vedoucím odboru dopravy Jindřichem Fraňkem si prohlédli Českými drahami nedávno pořízené motorové jednotky Stadler RS1. RegioSpidery ve stávajícím provedení chce dopravce nasadit na linku U11 mezi Českou Lípou a Postoloprty, a to již v polovině letošního roku. Půjde o dočasný provoz podle stávající smlouvy platné do konce roku 2022. Nicméně s krajem už ČD jedná o nové, navazující smlouvě na tuto linku, která by měla zahrnovat nasazení Spiderů už po modernizaci i po roce 2022. Jednotky ještě čeká dosazení vlakového zabezpečovače a radiostanice. Při pozdější plánované modernizaci ještě dostanou wi-fi a upravený audiovizuální informační systém. Dále ČD poptávají instalaci klimatizace, elektrických zásuvek, přechalounění sedaček a přelakování do korporátních barev ČD. ČD Spidery pořídily minulý rok v Německu, z celkového počtu 22 kusů jich dorazilo 13, zbytek přijede letos. V zahraničí si ještě odbydou opravy vyšších stupňů.



Bezpečnější ovládání dveří

Bezmála stovka osobních vozů ČD dostane rozšířené řízení nástupních dveří, respektive stranově selektivní otevírání dveří. Cestující tak budou moci vstoupit výhradně na straně nástupiště a nikoliv na obrácené do kolejistě. Neznamená to však, že by tyto vagony již nyní neplnily veškeré platné normy. Většinou se jedná o vozy, které prošly modernizací na konci 90. let. Dopravce nedávno proto vypsal výběrové řízení na dodavatele systému v hodnotě 80 milionů korun. Záměrem je zvýšení úrovně zabezpečení dveří, jako tomu je například u ucelených jednotek CityElefant, Pendolino, railjet nebo vlaků z rodiny Panther. Stranově selektivní otevírání dveří dostane celkem 98 vozů řad Apee, Aee, Bpee a Bee. Úprava potrvá zhruba rok a půl.



Vyjel poslední ze série 50 nových vozů

Poslední vagon ze série 50 nových dálkových vozů pro vnitrostátní linky Českých drah opustil v polovině dubna továrnu Siemens Mobility ve Vídni a zamířil na konečnou montáž do ostravské Škody Transportation. Nové vlaky vyjedou ještě letos, ČD je nasadí na linky z Prahy do Chebu přes Plzeň i Ústí nad Labem. U konsorcia výrobců jsme nakoupili deset pětivozových souprav, první už na okruhu VUZ podstupují typové zkoušky. Vozy vycházející z koncepce souprav Siemens Viaggio Comfort disponují nejmodernějšími prvky výbavy. V rámci projektu byla například poprvé ve střední Evropě využita technologie výroby oken, která umožní snadší průchod signálu mobilních telefonů do soupravy se zachováním tepelně-izolačních vlastností skel. Ve vozech první třídy budou mít českou premiéru také bezdrátové nabíječky mobilních telefonů. Jejich maximální rychlost je 200 km/h. Letos v dubnu ČD objednaly u stejného konsorcia netrakovní jednotky o 180 vozech. Více se dozvíte na stranách 10–11.



V pardubické MHD lze využít In Kartu Českých drah

Od poloviny dubna lze ve spolupráci s Dopravním podnikem města Pardubic využít možnosti úhrady jízdného z elektronické peněženky na In Kartě ČD v rámci městské hromadné dopravy, a to ve stejném tarifním režimu jako platby z elektronické peněženky na nové Pardubické kartě. Ve vztahu k modernizaci odbavovacího systému městské hromadné dopravy v Pardubicích se dodavatelem licence k datové struktuře nové Pardubické karty staly společnosti ČD – Informační Systémy a ODP-software. Nová Pardubická karta má stejnou multiaplikační strukturu jako In Karta ČD. Spolupráce ČD s DP města Pardubic přinese v budoucnu rovněž možnost nahrát jízdenku Východočeského dopravního integrovaného systému (VYDIS) na novou Pardubickou kartu.

ČD modernizují řadu Bmz²²⁶

Osobní vozy řad Bmz²²⁶ a Bmz²²⁵ si v DPOV dopřávají modernizaci, při níž se řady sloučí a nově ponесou jen označení Bmz²²⁶. DPOV již v minulosti rekonstruovalo řadu různých vozů řady Bmz, nicméně koncepce je stejná a nebyl tedy problém vozy s indexy 226 a 225 sjednotit a zároveň modernizovat. Nové jsou například audiovizuální informační systém, elektrické zásuvky včetně USB portů, klimatizace, wi-fi, centrální zdroj energie, elektronický rezervační systém, elektrické rozvody, čalounění, akustická a vizuální signalizace pohybu nástupních dveří, nouzové otevírání a stranově selektivní otevírání dveří nebo LED osvětlení. První vůz z poslední série šesti sloučených vagonů odjel z DPOV v polovině dubna, další ho budou následovat. Po odjezdu posledního Bmz se počet upravených a modernizovaných vozů řady Bmz²²⁶, resp. Bmz²²⁵ zastaví na čísle 30. Dokončeny budou do podzimu 2021. V DPOV jsou i vagony řad Bmz²³² a Bmz²²⁹, a to na vyvazovací opravě. V dílnách dceřiné firmy je často k vidění i jiná technika, opravy tu absolvují RegioNovy, RegioSpidery nebo se zde modernizují lehátkové vozy řady Bcmz.



České dráhy posílily svou likviditu

České dráhy se rozhodly posílit svou likviditu a uzavřely sedmileté, rámcové, úvěrové smlouvy s bankami Raiffeisenbank, UniCredit Bank a Všeobecnou úverovou bankou. To v případě potřeby umožní čerpat prostředky až do výše 8,5 miliardy korun. Firma je může využít na jakýkoliv účel, prioritně však za ně hodlá nakoupit vlaky. Nové úvěrové linky dopravce získal za historicky nejvýhodnější úrokové sazby. Půjčit si musel i kvůli loňskému čtyřmiliardovému propadu tržeb. To způsobilo, že ČD zbylo méně peněz na investice. Předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik řekl, že firma hledá úspory, ale na nákup techniky či na rozvoj zázemí pro její údržbu rezignovat nemůže. Ve smlouvách s kraji a státem ČD slíbily nové vlaky a tento závazek splní. Dopravce nicméně může ovlivnit výdaje, proto kromě úsporných opatření chystá zefektivnění administrativy či snížení počtu úrovně řízení. Reálné čerpání úvěrů bude záviset na vývoji pandemie a s tím související výši příjmů z přepravy. Důležitý je také objem kompenzací za Covid-19 od státu.



Brejlovec vyjel v novém retro nátěru

Motorová lokomotiva Brejlovec T 478.3101 (753.101) dostala nový retro nátěr, ve kterém ji mohli cestující potkat na československých tratích v roce 1982. Rekonstrukci laku, kterému nově vévodí červená barva se žlutým pruhem na čele, provedli zaměstnanci ČD v lounském středisku údržby Oblastního centra údržby Západ. Před přebarvením nesl stroj zeleno-bílo-šedý nátěr. Brejlovec dříve sloužil v depech v Přerově, Táboře a Lounech a v roce 2003 se natrvalo usídlil v Lužné u Rakovníka, kde je součástí sbírek ČD Muzea. České dráhy jej využívají například při nostalgických jízdách v čele historických vlaků. Vyroben byl v roce 1973 v pražské lokomotivce ČKD jako 101. kus řady T 478.3 a v říjnu téhož roku byl zařazen do stavu lokomotivního depa v Přerově. Lokomotiva se také objevila na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně, kde získala zlatou medaili.





Na postupnou redukční dietu už není čas

České dráhy stojí před velkými změnami. Ty podle předsedy představenstva a generálního ředitele ČD Ivana Bednárika měly přijít dříve. Všechny změny se odvíjí od nedávno schválené Strategie ČD do roku 2030. Co vše národního dopravce čeká a jaké jsou vyhlídky společnosti v následujících letech?

Radek Joklík | Foto: Michal Málek, Jan Chaloupka

Skupina České dráhy loni vykázala ztrátu přes 4,1 miliardy korun. Největší na tom byla osobní doprava. Je tohle důvod změn, které vrcholné vedení společnosti aktuálně připravuje?

To, co diskutujeme a chystáme, se mělo udělat už dávno a nečekat na pandemii, která nás dostala do kolen. Na postupnou redukční dietu už teď bohužel není čas. Tuk je nutné odsát rychle a nahradit

ho svalovinou tak, abychom zůstali dlouhodobě konkurenceschopní.

Co nás v příštích měsících a letech čeká?

Orgány společnosti nedávno schválily Strategii ČD do roku 2030, kdy máme nakreslené jednotlivé kroky. Od těch malých až po nákup vozidel nebo rozvoj opravárenství jako samostatného celku, který dokáže generovat zisk. Její součástí je i změna struktury ČD, což je proces vedoucí ke zjednodušení řízení a ke snížení nákladů.

Všechno směřuje k tomu, abychom byli konkurenceschopní na otevřeném trhu.

V jakém horizontu se pohybujeme, pokud jde o změnu struktury?

Pracujeme na tom od začátku dubna a do 12. května chceme mít vše připravené, aby mohlo o finálním návrhu následně jednat představenstvo. K samotné změně by pak mělo dojít k prvnímu červenci. Po projednání s odbory a akcionářem.

Spekulovalo se o tom, že přibudou náměstci, je to pravda?

Naopak. Náměstci budou tři – pro osobní dopravu, servis a pro nákup a správu majetku. Činnosti, které se dělají průřezově pro všechny tři vertikály, budou pod generálním ředitelem. Jsou to například bezpečnost, právní, komunikace, controlling a tak dále. Všechny tyto agendy mají zároveň potenciál fungovat časem centrálně pro Skupinu. Nebudou je všechny řídit sám, některé budou podléhat věcně příslušným členům představenstva. Budou ale „sesypané“ dohromady, abychom odstranili duplicity a mohli je efektivně řídit. Posílí role interního auditu, kdy pod něj nově přejdou veškeré kontrolní činnosti. V regionech zjednodušíme strukturu tak, aby spolu správa majetku, obchod i servis územně i funkčně takřkajíc „lícovaly“.

Součástí tohoto procesu by mělo být vyčlenění opravárenství do samostatné divize. Je to tak?

Léta se tady mluví o tom, že má opravárenství potenciál vydělávat peníze. Tak ho pojďme očistit od všech dalších činností, optimalizujme zázemí, vybudujme nové haly a poskytneme servis i jiným dopravcům. Typicky na jižní Moravě, kde si kraj koupí vlastní vozidla, ale třeba taky v příhraničí s Německem, kde probíhá liberalizace a začínají tam operovat různí alternativní dopravci.

Vznikne z této divize časem samostatná dceřiná společnost?

V ideálním případě ano.

Panují obavy, že tohle jsou kroky, které směřují k rozdrobení ČD a postupnému prodeji. Můžete to vyvrátit?

Nezjistím, že za 20 let někdo nebude chtít tu či onu část ČD prodat. Ale my to nemáme v úmyslu. Chceme, aby všechno, co na sebe vydělat dokáže, na sebe taky vydělalo.

Mluvíte o zjednodušení řídicí struktury. Máme podle vás moc ředitelů?

To se týká obecně všech stupňů řízení. Někde jich teď máme i šest. Než propadne informace dolů, nebo naopak nahoru, uběhne fůra času. Chci, aby byly maximálně čtyři stupně řízení.

Takže nastane další zeštíhlení?

Rozhodně ano. Nicméně ne bezhlavě propouštění lidí. Ti nejlepší zůstanou. Každou výpověď osobně schválím.

Tady je ale potřeba zdůraznit, že změna struktury se bude teprve schvalovat a musíme se na ní shodnout všichni. Vedení, akcionář i odbory.

České dráhy potřebují peníze na rozvoj svého core businessu. Jakým způsobem je lze zajistit?

Zaprvé jsou to desítky dílčích kroků, které teď budeme postupně uvádět do praxe v rámci naplňování strategie ČD. Všechny by měly ve finále přinést vyšší výnosy. Další cestou je posílení likvidity díky novým úvěrovým linkám. Ty jsme podepsali nedávno s trojicí bank za historicky nejvýhodnějších podmínek. A do třetice nám peníze přinese i prodej zbytného majetku.

Patří k němu i čerpací stanice?

U nich není rozhodnuto, že je prodáme. Děláme analýzu a ta ukáže, zda bude výhodné je prodat státnímu Česru, nebo s ním vytvořit společný podnik.

Proč?

Protože je to zařízení služeb, čerpat tam může kdokoli, ale my je udržujeme a my do nich budeme muset velmi brzy investovat obrovské sumy, abychom tam zajistili čerpání LPG, vodíku a podobně. Jednak to neumíme, a jednak na to nemáme peníze. Ty potřebujeme na vlastní byznys.

Mluví se také o prodeji míst nakládky a vykládky ČD Cargo. To je v plánu?

Divím se, že to už dávno neproběhlo. Na co má osobní dopravce plochy, které prakticky výhradně využívá ČD Cargo a jiní nákladní dopravci? Cargo si je bude udržovat a také je může přizpůsobit třeba pro nezbytnou údržbu některých komodit. Typicky odpadu nebo energetické štěpky.

Říkal jste, že se tyto kroky měly udělat už dávno. Nicméně Covid se stal tím spouštěčem. Zahraniční železniční dopravci dostali významné finanční injekce. Například slovenské ZSSK 47 milionů eur. Jakou podporu čerpají České dráhy.

Stejně jako jiní podnikatelé využíváme program Antivirus a získali jsme příspěvek na nákup hygienických prostředků nebo třeba testů pro zaměstnance. To všechno pochopitelně kryje jen část nákladů, zbytek platíme sami. Pokud jde o sanaci ztrát tržeb, máme příslibenou kompenzaci, která pokryje zhruba třetinu ztráty z dálkové dopravy.

České dráhy jako osobní dopravce loni přišly na tržbách od cestujících dohromady o více než 4 miliardy korun. Tady se bavíme o pomoci v nižších stovkách milionů. Není to málo?

Pochopitelně bychom potřebovali víc, ale jsme rádi i za to. Situace v dopravě není po pandemii dobrá. A to zdaleka ještě nejsme na konci. Všichni dopravci mají obrovské ztráty a vzpomínat se z toho budeme minimálně rok, spíš dva.

Vzhledem k tomu, že trh v rámci EU je otevřený, nemůže to vést ke znevýhodnění Českých drah? Jiní evropští národní dopravci se z problémů po pandemii dostanou díky podpoře svých států mnohem rychleji. Budeme to mít rozhodně obtížnější. Ty peníze nám chybí.

Jakou formu podpory byste jako železniční dopravci uvítali?

Masivní prostředky jdou do rozvoje železniční infrastruktury, počítá s tím i Národní plán obnovy. Nákup vozidel ale tak významně podporován není. Nemáme si kam sáhnout pro dotace na nové vlaky. O nutné podpoře vlaků na vodík či baterie, které by ekologický aspekt železnice dál posunuly, se mluví. Konkrétní kroky ale zatím učiněny nebyly.

Pokud nebude žádná státní podpora nákupu vlaků, jak je budete financovat?

Na jejich nákup zajistíme peníze sami a následně je postupně zaplatíme z příjmů z naší podnikatelské činnosti. Kdyby existovaly dotační programy, bylo by pro nás i pro zákazníky levnější. Zatím ale nejsou a je otázka, zda za této situace kraje budou chtít další nová vozidla nad rámec již objednaných. Nemluvě o vlcích s alternativními pohony, které jsou o dost dražší.

Orgány společnosti nedávno schválily Strategii ČD do roku 2030, kdy máme nakreslené jednotlivé kroky. Od těch malých až po nákup vozidel nebo rozvoj opravárenství jako samostatného celku, který dokáže generovat zisk. Součástí je i změna struktury ČD, což je proces vedoucí ke zjednodušení řízení a snížení nákladů.



Máme finanční prostředky na investice?

Toho jsme se už dotknuli. Velkou část peněz na účtech jsme bohužel projedli během pandemie. Ale jsme natolik silná a relativně málo zadlužená firma, že si můžeme peníze půjčit. Svou likviditu jsme posílili uzavřením sedmiletých rámcových úvěrových smluv se třemi bankovními ústavami, Raiffeisenbank, UniCredit Bank a VUB. To nám umožňuje čerpat v případě potřeby prostředky až do výše 8,5 miliardy korun. Využít je můžeme na jakýkoliv účel, prioritně za ně ale hodláme nakoupit právě nové vlaky. Nicméně my musíme zefektivnit náš provoz, lépe řídit náklady a pochopitelně hledat příležitosti k navyšování tržeb. To všechno je součástí Strategie Českých drah.

Jak se aktuálně vyvíjejí tržby, splníme podnikatelský plán?

Letošní podnikatelský plán jsme nastavili velmi konzervativně. Jinak řečeno, počítali jsme opravdu jen s pozvolným návratem cestujících a k nižším tržbám jsme postavili náklady. Realita je ale mnohem horší. V době nejpřísnějších opatření proti šíření koronaviru jsme plán neplnili. I tak si ale myslím, že když dál už všechno půjde dobře, dojde k proočkování populace, máme šanci se na konci roku pohybovat s hospodářským výsledkem kolem černé nuly. Ještě stále si myslím, že to můžeme dokázat. ○

Ivan Bednárik

Po dokončení gymnázia ve Zlatých Moravcích na Slovensku začal studovat NSW Business College v australském Sydney. Od roku 1995 působil v manažerských pozicích několika společností, které se zabývají obchodem a spedicí, například jako člen představenstva a obchodní ředitel slovenské Express Group. V listopadu roku 2014 byl ustanoven členem představenstva ve společnosti ČD Cargo, na jehož úvodním zasedání byl zároveň zvolen předsedou představenstva. V roce 2019 byl opětovně zvolen předsedou představenstva ČD Cargo. Dne 3. prosince 2020 jej zvolila dozorčí rada ČD novým generálním ředitelem a předsedou představenstva podniku.



České dráhy zahájily velkou obměnu vozového parku

Souprava

Čelní řídicí vůz 1. třídy, vložený vůz 1. třídy, vložený vůz s restauračním oddílem 2. třídy, vložený víceúčelový vůz 2. třídy (dětské kino, místa pro osoby na vozíku apod.), 4 vložené vozy 2. třídy, koncový vůz 2. třídy (oddíl pro přepravu jízdních kol). Celkově 99 sedadel v 1. vozové třídě, 456 sedadel ve 2. třídě.

České dráhy objednaly dvacet devítivozových souprav pro vnitrostátní i mezinárodní dálkové trasy. Nové netrakovní jednotky Viaggio Comfort s kapacitou 555 míst nabídnou nejmodernější prvky výbavy a budou schopné jezdit rychlostí 230 km/h. V provozu by se měly objevit postupně v letech 2024 až 2026.

Josef Holek, Robert Pagan
Vizualizace: Siemens Mobility, Škoda Transportation

Objednávka sto osmdesáti nových vozů u konsorcia firem Siemens Mobility a Škoda Transportation odstartovala velkou obměnu techniky Českých drah. Generální ředitel a předseda představenstva ČD Ivan Bednárik podepsal smlouvu na více než 12 miliard korun v první polovině dubna. Nové vlaky by měly vyjet na linky z Prahy do Hamburku, Budapešti, Grazu a Villachu. Soupravy budou moci jezdit rychlostí až 230 km/h.

„V České republice je v plánu zvýšení rychlosti na konvenčních tratích na 200 km/h a výstavba vysokorychlostních tratí. To v budoucnu umožní provoz vlaků vyšší než dnes maximálně povolenou rychlostí 160 km/h. I proto musíme pokračovat v plánovaných investicích do nových vlaků, kterými naplníme požadavky na standardy vozidel provozovaných na konvenční i vysokorychlostní síti ve střední Evropě. Upevníme si tak dlouhodobá strategická partnerství v rámci mezinárodní přepravy a posílíme pozici v dálkové dopravě,“ vysvětlil Ivan Bednárik.

Z výbavy

- restaurační oddíl
- klimatizace
- tlakotěsnost celé soupravy
- systém selektivního odblokování nástupních dveří
- ergonomická polohovatelná sedadla v 1. třídě v uspořádání 2 + 1 s koženým potahem a ve 2. třídě v uspořádání 2 + 2 s textilním potahem
- bezdrátové nabíječky mobilních telefonů v 1. třídě
- zásuvky 230 V a USB konektory pro napájení přenosné elektroniky cestujících
- inovativní technologie oken umožňující snazší průchod signálu mobilních telefonů
- wi-fi
- zábavní a informační palubní portál
- elektronický audiovizuální informační systém s LCD monitory a elektronický rezervační systém
- bezbariérová úprava pro cestování osob na vozíku zahrnující 3 místa pro vozíky, bezbariérové WC, elektrické zdvihací plošiny pro nástup/výstup osob na vozíku a zásuvky pro dobíjení akumulátorových baterií elektrických vozíků
- dětské kino
- sklopný pult pro přebalování kojenců místa pro uložení kočárků
- místa pro uložení 12 jízdních kol (včetně zásuvek pro nabíjení elektrických kol) a objemných zavazadel





Vychází z railjetů

Generální ředitel Siemens Mobility Roman Kokšal doplnil, že nákupem kvalitních vozidel zhodnocují České dráhy investice Správy železnic do modernizace tratí i prostředky vkládané ministerstvem dopravy do objednávky veřejné dopravy. „Cílem jsou cestující. Právě jim je určena rychlost, pohodlí a aktivní využití času při cestování. Konstruktivní spoluprací se svými zahraničními partnery vytvářejí ČD ve středoevropském prostoru atraktivní dopravní spojení vhodná k vnitrostátním i mezistátním cestám,“ uvedl.

Soupravy vycházejí z koncepce známých jednotek Viaggio Comfort. Přinesou nejmodernější prvky výbavy, čímž cestujícím nabídnou nejvyšší možný komfort. Kromě klimatizace, elektrických zásuvek pro nabíjení drobné elektroniky, připojení k internetu pomocí bezdrátové sítě wi-fi hovoříme o zatím nekonvenčních oknech, které díky speciální fólii umí posílit signál mobilních telefonů, anebo indukčních (bezdrátových) nabíječek pro mobily v první třídě.

Nové vlaky si s railjety určitě nespolečte. Přední část nového řídicího vozu totiž nevychází z lokomotiv Taurus, ale z Vectronu, tedy jeho nástupce. Osobní vozy však budou příbuzné těm z objednávky na 50 kusů, jež konsorcium už vyrábí a které mají jezdit „jen“ rychlostí 200 km/h. Navíc nemají řídicí vůz.

Komfort i pro hendikepované

Koncept netrakových vratných souprav snižuje provozní náklady a zkracuje do-

bu potřebnou na obrát v koncových stanicích. Z řídicího vozu je možné dálkově ovládat elektrickou lokomotivu řazenou na opačném konci vlaku. Nechybí ani přednosti vysokorychlostních vlaků, jako jsou například pevná mezivozová spojení. Ta umožňují bezbariérový průchod celým vlakem a brání pronikání hluku, chladu i prachu z vnějšího prostředí.

Vozy pro Správu železnic

Kontrakt umožňuje odebrat celkem 182 vozů. Pro osobní přepravu ČD jich je určeno 180 v hodnotě téměř 12,5 miliardy korun. Zbýlé dva si pořizuje Správa železnic pro účely testování tratí. Využije je na pravidelné měření statických i dynamických parametrů trakčního vedení a nahradí více než 30 let starý měřicí vůz. Vzhledem k připravovanému zprovoznění úseků železniční infrastruktury na rychlost 200 km/h je pro technickobezpečnostní zkoušky požadována rychlost alespoň 220 km/h. Zakázková výroba dvou vozů by tak představovala vysoký finanční i časový rámec uvažované dodávky. Správa se přidala formou sdružení sektorových zadavatelů veřejné zakázky. ○



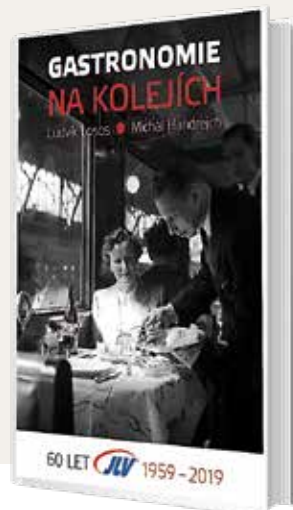
Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc květen zní: **Ve kterém roce společnost JLV získala Certifikát systému kritických bodů HACCP pro poskytování stravovacích služeb v železniční dopravě?**

Své odpovědi nám zasílejte do **30. května** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář květen“. Tentokrát se hraje o knihu *Gastronomie na kolejích*.

Správná odpověď z č. 4: Provoz na nové, tehdy jednokolejné trati byl zahájen 27. října 1870. Publikaci 150 let železnice v Nymburce od Jana Řehounka získává Jan Kratochvíl, České Budějovice.





Nová technika zrychlí údržbu vozidel

Nová váha kolejových vozidel, moderní přístroj defektoskopie a zařízení pro zkoušení přitlaku pantografů, jedinečná dílna lepení nebo instalace systému odsávání odpadních nádrží a plnění vody v hale 518 k dalším dvěma kolejím zrychlí a zlepší údržbu vozidel ve středisku údržby Praha jih v OCÚ Střed. To je navíc úzce propojeno se střediskem údržby Praha Vršovice. Díky tomu jsou pracoviště efektivně využita při opravách lokomotiv, elektrických jednotek i osobních vozů.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Petr Stránský

Významnou investici v hodnotě přibližně 3,75 milionu Kč představuje vybudování kolejové váhy v sousedství moderního soustruhu v hale 512. „Novou váhu jsme umístili do našeho největšího střediska údržby Praha jih, abychom zkrátili dobu odstavení při opravě a snížili náklady spojené s přepravou lokomotiv a jednotek na vážení mimo Prahu. Vážení železničních vozidel, ať už jsou to lokomotivy, ucelené jednotky nebo vozy,

se odehrává po každé větší opravě, vyvážení náprav nebo celých podvozků a také po soustružení náprav. Dosud jsme museli jezdit na vážení například do Šumperka nebo do Přerova, s jednotkami Pendolino pak do Brna nebo Plzně. Díky možnosti vážit vozidla přímo v Praze se zkrátí doba odstavení řádově až o dny,“ řekl ředitel OCÚ Střed František Kozel.

Váha zkrátí odstavení vozidel

Správné vyvážení vozidel je nutné pro jejich bezpečný provoz a pro rovnoměrné za-

tížení a opotřebení jeho součástí a také pro stejnoměrné zatížení železničního svršku. Při vážení se měří i další díly, například výšky nárazníků a písečníků nad traťovou kolejí nebo vzdálenosti mezi rámem a ložiskovými domky. Každé vozidlo má předepsaná měření, třeba u lokomotivy řady 371 se tak kontroluje 24 parametrů. Z každého vážení a měření před návratem lokomotivy nebo vozu do provozu se zpracovává protokol – vážní a měřicí list.

Díky úzkému propojení SÚ Praha jih a Praha Vršovice bude váha velmi dobře

Drážní úřad informuje

Jednotné osvědčení o bezpečnosti získal první polský dopravce

Polský dopravce Koleje Śląskie obdržel od polského drážního úřadu jako první v Polsku jednotné osvědčení o bezpečnosti, které mu mimo jiné umožní provozovat drážní dopravu na území ČR do pohraničních přechodových stanic. Možnost zajíždět na základě tohoto osvědčení do příhraničních oblastí ČR umožnila předběžná dohoda českého a polského úřadu, která bude v nejbližší době nahrazena dohodou o spolupráci mezi ČR a Polskem. Tento postup, který významně zjednodušuje a urychluje proces posouzení osvědčení o bezpečnosti pro dopravce zajíždějící do příhraničních oblastí, je aplikován v návaznosti na zavedení 4. železničního balíčku.

Nová zastávka v Tetčicích

Nově budovaná železniční zastávka v Tetčicích, která je součástí 2. etapy projektu elektrizace a zdvoukolejnění tratě z Brna do Zastávky u Brna, ponese název Tetčice. Naopak stávající železniční stanice Tetčice přestane sloužit veřejnosti a přejmenuje se na Tetčice-Bobrava. O nových názvech rozhodl Drážní úřad začátkem dubna.





využita. Navíc v těchto střediscích je deponována velká část vozidel včetně jednotek Pendolino a railjet, 70 jednotek CityElefant, 84 lokomotiv a 297 osobních vozů. Přitom velká část této flotily je určena pro provoz v režimu 200 km/h.

„Váhu jsme navrhli podle požadavku Českých drah tak, aby se na ní mohla vážit různě dlouhá vozidla, od krátkých dvounápravových posunovacích lokomotiv s délkou kolem 7,5 metru přes klasické čtyřnápravové lokomotivy až po osobní vozy a vozy ucelených jednotek s délkou přes 26 metrů. Kolejová váha má v každé kolejnici 8 můsteků, z nichž každý je váhou třídy přesnosti III umožňující vážít kolové zatížení až do hmotnosti 15 t. Vážní můstky jsou vybaveny tenzometrickými snímači a kolejová váha je plně digitalizovaná s potřebnými výstupy ve formě vážních protokolů v souladu s požadavky na provádění kontroly celkové hmotnosti, zatížení na nápravu a kolo u drážních vozidel,“ uvedl Jiří Toula, obchodní ředitel dodavatelské společnosti TAMTRON. Firma je přední výrobce a dodavatel digitálních vah a vážních systémů.

Další výhodou je umístění v průjezdné hale, která umožní vážít ucelené jednotky bez rozpojování. I to zkracuje potřebnou dobu k odstavení vozidel.

Lepení je skutečná věda

OCÚ Střed disponuje také unikátní dílnou lepení. Hlavní pracoviště se nachází v areálu SÚ Praha jih a mobilní pracoviště v SÚ Liberec. Lepení dílů na vozidla není jednoduché. Na perfektním zvládnutí technologie závisí bezpečnost strojvedoucích i cestujících. „Naše dílna lepení je díky certifikaci a zvládnutí lepení podle

normy DIN 6701 jedinečným pracovištěm v rámci celé ČR. Pracujeme nejen na našich vozidlech, ale vypomáháme také oběma partnerským OCÚ a naše služby nabízíme také privátnímu sektoru,“ zmínil František Kozel.

Lepení je dnes často využívaná technologie i na železničních vozidlech. Lepí se například okna, různé laminátové a plastové díly i velké celky, jako jsou celé sklořepiny kabin hnacích vozidel.



700 metrů kolejí s odsáváním

V uplynulých měsících byl také zrekonstruován a rozšířen systém odsávání odpadních nádrží osobních vozů na hale 518, kde se udržují jednotky Pendolino, railjet a klasické soupravy. „Přívod čerstvé vody, vody k čištění nádrží a také odpadní potrubí pro splašky jsme doplnili ke dvěma kolejím, kde se odehrává údržba klasických souprav. Získali jsme tak dalších 700 metrů kolejí, kde lze zároveň provádět údržbu a opravy vozů a jejich čištění, doplnění vody a odsátí splaškové vody, a to v zateplené

hale. Dosud jsme zde mohli čistit vozy pouze mobilním zařízením, které zvládlo obslužit naráz nanejvýš dva vozy. Nyní můžeme

na odsávání odpadní vody napojit celou soupravu najednou,“ vyzdvihl přínosy František Kozel.

V hale 518 je nyní k dispozici 50 stojanů s technologií pro doplnění a odsávání vody z moderních vozů. Výhodou úpravy je jednodušší technologie při údržbě souprav. V případě závady na vodním hospodářství bylo nutné poškozený vůz vyřadit, přestavit z haly na sanitární kolej, tam vodu odsát a zpět vůz přistavit k opravě do haly. Nyní je možné veškeré potřebné kroky provést přímo v hale bez dodatečné manipulace a blokování dalších kolejí.

Nová technika pro defektoskopii

Nová zařízení využívá i pracoviště defektoskopie. „Do provozu jsme uvedli zařízení 4. generace pro zkoušení ultrazvukovou metodou, provozujeme také dvě zařízení na defektoskopii dutých náprav, dvě poloautomatická zařízení na zkoušení věnců celistvých kol a obručí, průmyslový endoskop pro vizuální kontrolu dutých náprav a laserové zařízení pro měření rozměrů dvojkolí. Díky tomu zvyšujeme efektivitu na pracovišti defektoskopie. Z pohledu bezpečnosti se jedná o jedno z nejdůležitějších pracovišť. Prostřednictvím defektoskopie můžeme včas odhalit okem neviditelné nebo v materiálu skryté vady, které však mohou rychle přerůst v závady ohrožující bezpečnost provozu, cestujících i samotných zaměstnanců,“ zdůraznil Kozel. ○

ČD Bike: Roste zájem o elektrokola

České dráhy s nástupem května zahájily novou sezonu půjčoven ČD Bike. V půjčovnách jsou k dispozici nejen horská, treková či krosová kola, ale i elektrokola a koloběžky. Samozřejmostí je bezchybný servis, možnost zapůjčení nezbytných doplňků a příznivé ceny záůjček.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Rozšířil se rovněž počet Biketowerů, úschoven kol v prosklených automatických věžích. Jaké další novinky ČD nachystaly? „Zapůjčujeme kvalitní horská, treková i krosová kola a v 19 stanicích zároveň koloběžky,“ uvedla Jana Rotreklová, manažerka projektu ČD Bike. „Na základě zájmu zákazníků jsme rozšířili počet stanic, kde je možná výpůjčka elektokol. Nabízíme je již ve dvaadvaceti stanicích,“ doplnila. A novinek je více. Například ve stanicích Ústí nad Orlicí město a Jihlava ČD otevřely plnohodnotné půjčovny. Dosud bylo možné je v městech vyzvednout jen na základě předchozí objednávky. Nově je možné bicykl vyzvednout po objednání i v Jeseníku. Po rekonstrukci je znovu v provozu půjčovna v Třebíči.

Hygiena především

Sortiment cyklopůjčoven doplňují i cyklistické helmy, v některých půjčovnách dětská kola a cyklosedačky. „Velký důraz je kladen na hygienická opatření. Všechna kola proto po každé výpůjčce důkladně

dezinfikujeme a samozřejmě čistíme i přilby a další vybavení,“ podotkla Rotreklová. Kola je možné rezervovat předem telefonicky nebo e-mailem. Ve vybraných půjčovnách je rezervace kola nutná. „Zákazníci mají zájem především o celodenní výpůjčky s možností naplánování delších výletů. Zhruba 42 % z nich přitom využije při přepravě do stanice s půjčovnou vlakové spojení, a využije tak zlevněné nájemné,“ upřesnila Jana Rotreklová s tím, že jen loni ČD využilo služby více než 7 200 zákazníků. Největší zájem bývá během letních měsíců v turisticky nejatraktivnějších regionech, typicky v Jihočeském, Karlovarském, Olomouckém a Jihomoravském kraji. Nejvytíženější půjčovnou s celoročním provozem pak byla pobočka na nádraží Praha Smíchov.

Pro všechny půjčovny kol ČD Bike platí jednotný ceník, například zákazníci s platnou jízdenkou ČD nebo IN Kartou zaplatí za jízdní kolo denní půjčovné 180 Kč, za polodenní půjčovné 150 Kč a za elektrokolo 300 Kč/den. Většina půjčoven bude otevřena až do 31. října, šest poboček má celoroční provoz. ○

Úschovny kol Biketower

Samoobslužný skladovací systém pro kola aneb průmyslový robot plní funkci moderní kolárny, je možné ho využívat nonstop. Na kolo se nepraší, neprší, je hlídáno kamerou a za první den nezaplátíte ani korunu, pokud jste držitelé platné aplikace na In Kartě. Další dny poplatek činí 5 Kč/den (jen v Pardubicích první den za 5 Kč, další dny za 10 Kč, v Hradci Králové nelze In Kartou uplatnit). Na kolo navíc můžete přivést i příslušenství nebo tašku s nákupem. U některých cyklověží můžete využít servisní stojan s pumpou, či nabíjecí skříňku pro elektrokola. Biketowery najdete v Berouně, Lysé nad Labem (2x), Šumperku, Jaroměři, Trutnově, Kolíně, Čelákovících, Moravské Třebové, Poděbradech, Litoměřicích, Hodoníně, Břeclavi, Třinci, Pardubicích, Přerově a Hradci Králové (2x). Další se připravují.



Nadační fond ČD koupí bionickou protézu mladé průvodčí

Amputace nebo smrt. Před takovým rozhodnutím stála naše kolegyně Jana Neterdová, když jí ve fakultní nemocnici Královské Vinohrady diagnostikovali plynatou sněť vyvolanou bakterií z rodu klostridií. Janu tam přivezli přímo z noční služby ve vlaku, kde pracovala jako průvodčí. Následovala náročná operace, několik týdnů v umělém spánku, rehabilitace. V nemocnici strávila čtrnáct měsíců. Správní rada Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM se rozhodla pomoci jí nelehký osud zvládnout.

„Janin příběh nás hluboce zasáhl. Při rozhodování o podpoře z prostředků fondu se setkáváme s řadou nešťastných osudů, ten její byl na dubnovém zasedání jedním z nejdolejších. Jsem rád, že jsme se s kolegy a kolegyněmi shodli na tom, že Janě za-

platíme bionickou protézu. Je to poprvé, kdy věcný dar od nás pomůže víc než všechny peníze světa. Protože konkrétní pomoc modrému srdci transfuzí od všech modrých srdcařů je tou nejlepší možnou,“ říká Ivan Bednárik, předseda správní rady Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM.

„Po těch proležených měsících na nemocničním lůžku mám naději, že se zase posta-

vím. Jsem vděčná Nadačnímu fondu ŽELEZNICE SRDCEM a všem těm, kteří za ním stojí a přispívají do něho. Mám neuvěřitelnou radost,“ řekla Jana.

Správní rada projednala žádosti o pomoc celkem šesti železničářům a jejich příbuzným. Rozdělila finanční prostředky ve výši 2 250 000 Kč. Fond si dal za cíl alespoň částečně ulehčit úděl zraněným, vážně nemocným, ale například také bývalým zaměstnancům, kteří žijí v sociálních zařízeních a na jejichž péči by bylo možné přispět. Podporu je možné čerpat i na vzdělání dětí železničářů v tíživé životní situaci spojené se zraněním či závažnou nemocí. Návrh na poskytnutí příspěvku lze na info@zelezniccsrdcem.cz nebo prostřednictvím webových stránek www.zelezniccsrdcem.cz. (red)





2030 STRATEGIE

Jaká je budoucnost Českých drah na otevřeném evropském trhu? To je otázka, kterou si z mnoha důvodů kladou zaměstnanci naší společnosti. České dráhy si stanovily strategii na deset let, která upevní jejich postavení v osobní i nákladní železniční dopravě, a také v opravárenství železničních vozidel. Na následujících stránkách vám představíme klíčové pilíře a příklady konkrétních kroků k naplňování Strategie 2030.

Pilíře strategie společnosti České dráhy

*Efektivní
korporace*

*Orientace
na zákazníka*

Lidé

Finance

*Modernizace
a inovace*

Akvizice

Bez jasného cíle a dobře naplánované strategie k jeho dosažení není budoucnost ani úspěch. To platí pro firmy i pro lidi. Každý to znáte z domova. Pokud chcete třeba lepší byt, musíte si předeslat, v jaké lokalitě bude a samozřejmě i to, z čeho ho zaplatíte. Snížíte své výdaje a ušetříme si na něj? Vezmete si k zaměstnání ještě brigádu a víc vyděláte? Půjčíte si?

A úplně stejně to platí pro České dráhy. Jen analýza stávajícího stavu, určení priorit a cílů a nakonec nastavení cesty k jejich realizaci bylo podstatně složitější. Výsledkem je Strategie ČD do roku 2030, která velmi zjednodušeně řečeno počítá s tím, že naše příjmy budou vyšší než naše výdaje. Že dokážeme vydělat na provoz, údržbu a průběžný rozvoj a modernizaci našeho byznysu. Všichni chceme mít jisté zaměstnání, pravidelný příjem, příjemné pracovní prostředí a perspektivu. Pak ale musíme přiložit ruku k dílu a strategii postupně naplňovat. I když to bude bolet.

Trh železniční dopravy je otevřený, o každou zakázku bojujeme. Dokud ale budeme mít vyšší náklady než konkuren-



ce, v soutěžích neuspějeme. Změnit se to dá různě. Zjednodušíme řídicí strukturu a ušetříme mzdové náklady, maximálně sjednotíme vozidlový park a jeho údržba bude levnější, nebudeme draze nakupovat drobné díly do vlaků, ale za pár korun si je vytiskneme sami na 3D tiskárně. Teplou vodu a světlo nám můžou v depech zajistit solární panely a tak dále. Takových dílčích kroků, menších i zásadních, budou desítky. Možná stovky.

A protože na tom budeme pracovat společně, budeme vás průběžně informovat o všem, co se chystá a co se podařilo. A taky se vás budeme ptát na vaše nápady. Ty dobré zrealizujeme. Strategie není dogma, není to materiál, který postupně zapadá prachem. Je to živý proces a každý jeden zaměstnanec Českých drah je jeho součástí.

Ivan Bednárik

Předseda představenstva a generální ředitel ČD, a.s.



Ivan Bednárik

předseda představenstva a generální ředitel

Průřezové činnosti ve Skupině ČD centralizujeme a z opravárenství vytvoříme další pilíř ziskového podnikání. Efektivní korporace se ale neobejde bez těch nejlepších lidí, o které se chceme dobře postarat. Vytváříme stabilní pracovní a sociální zázemí, například i díky činnosti Nadačního fondu Skupiny ČD ŽELEZNICE SRDCEM. Vychováváme mladou generaci železničářů.



Václav Nebeský

místopředseda představenstva

Digitalizace je klíčová a prochází napříč všemi pilíři Strategie. Automatizujeme správu skladů, zaměřujeme se na nová vozidla, fakturaci, zavádíme softwarové roboty nebo technologii IoT (internet věcí). Rozvíjíme online odbavení, zákaznické aplikace a wi-fi ve vlacích. Elektronické systémy řadu činností zlevní, zrychlí a eliminují chyby.



Jiří Jeřeta

člen představenstva

Cestujícím nabídneme komplexní cestovní služby ode dveří ke dveřím. Rozvíjíme návazné služby pro první a poslední míli a doplňkové služby ve vlacích a ve stanicích. Přilákáme tak nové zákazníky, kterým takové služby na železnici zatím chybí. Zlepšujeme online servis využívaný především mladší a střední generací.



Michal Kraus

člen představenstva

Náhrada doživajících vozidel, zavádění ETCS, konverze napájecího systému na střídavý 25 kV 50 Hz nebo blízká platnost evropské certifikace údržby vozidel ECM jsou stěžejní výzvy pro budoucnost Českých drah. Zároveň sledujeme nové trendy, jako je zavádění vlaků s alternativním pohonem, které představují budoucnost železniční dopravy na neelektrifikovaných tratích.



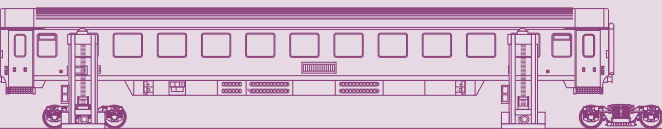
Petr Pavelec

člen představenstva

Zaměříme se na efektivitu centrálního nákupu a logistických procesů napříč Skupinou ČD. V oblasti správy a renovace budov aplikujeme nejnovější metody, např. Building Information Management, databázový model správy budov od projektu, přes stavbu po každodenní provoz. Dokončíme převod pozemků pod koleje na Správu železnic.

Efektivní korporace

Optimalizace organizační struktury reflektující liberalizaci trhu, spojení výkonů a služeb do jednoho centra, dosažení efektivního řízení společnosti



Oprávenství bude dceřinou společností

Promyšlené investice do zázemí umožní levnější a rychlejší servis vlastních vozidel.

Služby nabídneme jiným vlastníkům, Jihomoravskému kraji, malým dopravcům v česko-německém příhraničí atd.

Expandujeme na trhu oprávenství, zajistíme lidem práci a zvýšíme příjmy.

Rozšíříme výměnný systém konstrukčních celků

Výměna celého podvozku nebo centrálního zdroje energie namísto jejich opravy ve vozidle bude rychlejší.

Vozidlo se hned vrátí do provozu.

Cestující budou spokojení, nedostaneme pokuty za nedodržení standardů kvality. Ušetříme peníze.

Automatizujeme zpracování dat pomocí softwarových robotů

Vytipovali jsme přes 50 oblastí pro jejich nasazení.

Prvního testujeme na statistice dlouhodobého majetku. Data z různých zdrojů sbírá a vyhodnocuje automaticky.

Zrychlíme a zpřesníme zpracování dat, snížíme osobní náklady.

Investujeme do vlastních budov

V regionech adaptujeme naše budovy tak, abychom do jednoho místa soustředili pokud možno většinu regionálních pracovišť ČD.

Ušetříme za nájmy a efektivně využijeme vlastní objekty.

Nabízíme přepravu na první a poslední míli

Uspadíme cestu k a od vlaku a klienty dovezeme od domu k domu.

Rozvíjíme služby ČD Taxi, ČD Parking a nabídneme Carsharing – sdílení aut, ve vybraných lokalitách vybudujeme nabíjecí stanice pro elektromobily. Spolupracujeme s městy při rozvoji cyklověží v těsné blízkosti železničních stanic.

Motivujeme další zákazníky k využití železnice.

Rozšíříme prodejní kanály

Neustále zlepšujeme zákaznické prostředí online prodejních kanálů. Zajistíme online odbavení až poloviny zákazníků.

V e-shopu a v aplikaci Můj vl rozšíříme nabídku elektronických jízdenek.

Snížíme náklady na prodej jízdenek a oslovíme mladou a střední generaci.



Provázeme vlak a MHD

V aplikaci Můj vlak nabízíme podporu pro vytvoření SMS jízdenky MHD v 16 městech a tím umožňujeme odbavení až do cíle cesty.

V další fázi připravujeme pokročilejší řešení na bázi elektronické jízdenky v naší aplikaci a chceme pokrýt MHD většiny měst ČR.

Zjednodušujeme a podporujeme cestování veřejnou dopravou, a tím získáváme další tržby.

Reagujeme na nové trendy

Nové trendy nabízejí sn

Orientace na zákazníka

Posilování značky ČD, zvýšení komfortu, spokojenosti a bezpečnosti cestujících, rozšíření nabídky služeb, udržení podílu na trhu služeb ve veřejném zájmu, zvýšení obsazenosti vlaků

Wi-fi zavedeme do většiny vlaků

V přibližně 1 000 vozech a ve více než 1 300 spojích nabízíme připojení k internetu přes wi-fi.

Wi-fi instalujeme do více než 900 dalších vozidel, např. CityElefantů, RegioPanterů nebo InterJetů.

Cestující dají přednost vlaku, kde mohou pracovat, nebo se zabavit na internetu.

Lidé

Stabilizace personálu, výchova nové generace a změna firemní kultury pro podporu vyšší efektivity a orientace na zákazníka

Budeme první volbou pro uchazeče

Zařadili jsme se na přední místo v žebříčku TOP Zaměstnavatel v České republice.

Moderními přístupy a kontinuálním zlepšováním HR procesů budeme posilovat naši pozici mezi nejlepšími zaměstnavateli v zemi. To nám umožní získávat perspektivní uchazeče na trhu práce.

Posílíme roli středního managementu

Vysoká úroveň středního managementu je alfou a omegou výkonnosti zaměstnanců a spokojenosti zákazníků.

Manažerský rozvojový program se zaměří na prohloubení profesních dovedností, mimo jiné týmovou spolupráci, vedení lidí a komunikační dovednosti.

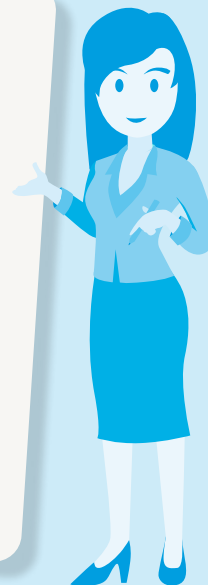
Staneme se atraktivním zaměstnavatelem pro vysokoškoláky a vytvoříme příjemnou pracovní atmosféru.

Zajistíme rozvoj zaměstnanců

Zaměříme se na moderní výukové prostředky a metody, zefektivníme stávající vzdělávání.

Ve spolupráci s DVI budeme vyhledávat talenty v různých profesích, kterým zajistíme další vzdělávání a profesní růst v rámci Skupiny ČD.

Zaměstnanci získají větší sebevědomí a prestiž na trhu práce.



Zajistíme se proti kurzovým rizikům

Eliminujeme riziko finančních ztrát v případě nečekaného oslabení koruny.

Naše eurové dluhopisy v hodnotě miliard korun vhodným způsobem zajišťujeme hedgingovou strategií (hedging) proti nepředvídaným měnovým pohybům.

Zabráníme nečekaným výdajům v řádu milionů korun.

Zajistíme finance pro růst

Posílujeme naši likviditu o nové úvěrové linky, které nám nabízejí české i zahraniční banky.

S Raiffeisenbank, UniCreditBank a VUB máme novou rámcovou dohodu v objemu až 8,5 miliardy Kč, kterými můžeme financovat nákup nových souprav.

Historicky nejvýhodnější úroková sazba zajistí menší splátky.

Čerpání alternativních zdrojů

Prověříme u nás dosud neužívané druhy výhodného financování investic.

Zvážíme zapojení EUROFIMY do financování nových vlaků nebo rozvoj servisní základny prostřednictvím projektů PPP.

Získáme dodatečné prostředky na rychlou obnovu vlaků a rozvoj naší servisní sítě.

Finance

Zajištění financí formou nových zdrojů financování (EIB/EUROFIMA/OPD III/PPP), udržení ratingu, snížení nákladů spojených s dluhovou službou



Sjednocujeme servisní zázemí

Připravujeme typizované haly s jednotným uspořádáním pracovišť, skladů, samostatných dílen i sociálního zázemí. První vyrostou v Chebu a Č. Budějovicích.

Haly lze rychle a levně postavit a úsporně provozovat. Na pracovištích budeme využívat šetrné technologie jako např. solární panely a retenci dešťové vody.

Zlepšujeme pracovní a sociální podmínky pro zaměstnance a staráme se o efektivní provoz servisu. Šetrný přístup přinese úspory financí.

Využijeme 3D tisk

Řadu menších dílů a součástek z plastu, např. háčky, objímky atp., si budeme vyrábět sami na 3D tiskárnách.

Schopnost vyrábět součástky in-house 3D tiskem zlepší vyjednávací pozici s dodavateli řady náhradních dílů.

Snížíme náklady na pořízení dílů a zajistíme jejich rychlou dostupnost.

Nová vozidla za stará

Zrušíme starší a málo zastoupené řady vozidel s vysokou mírou zastaralosti, nízkou kvalitou pro zákazníky a horšími pracovními podmínkami.

Z provozu stáhneme např. lokomotivy 150.2, 151, 371, 566 nebo osobní vozy typu UIC-Y.

Vyřadíme vozidla symbolizující nízkou kvalitu cestování.

Zlepšíme image a komfort cestování.

Vozidla si řeknou o údržbu

Technologie Internet věcí (IoT) umožní automatický přenos údajů o provozním stavu lokomotiv a vozů do středisek údržby.

Chytré technologie zajistí, že už před příjezdem vlaku do depa bude dílna vědět o diagnostikovaných závadách a připraví plán údržby.

Zkrátí se doba servisu a zvýší využití vozidel.

Unifikujeme vozidlovou flotilu

Nová vozidla nakoupíme ve velkých sériích a unifikujeme náš park.

Zmenšíme tak množství a rozmanitost náhradních dílů, ušetříme náklady na údržbu, zlepšíme a zjednodušíme výcvik personálu.

Uplatníme stejné vozidlo, např. RegioPantery nebo jednotky, které poskytují kvalitní služby a umožní navzájem spolupráci.

Modernizace a inovace

Modernizace vozidlového parku, digitalizace služeb, ekologie, vedoucí pozice v inovacích dopravní infrastruktury, energetické úspory

Nové příležitosti v zahraničí

Ve spolupráci s PKP a ÖBB rozšíříme denní spoje do nových destinací.

Jednáme o lince EuroCity Praha – Wrocław – Gdynia a prodloužení railjetu Vindobona z Grazu do Villachu.

Oslovíme nové cestující na mezistátních linkách.

Rozšíříme podnikání

Sledujeme příležitosti vstoupit do autobusové dopravy i na zahraniční tratě prostřednictvím majetkového vstupu do fungujících společností. V servisu vozidel budeme reagovat na možnosti rozšíření kapacit údržby.

Nové akvizice nám otevřou trhy, nové technologie, opravárenské kapacity a zvýší příjmy.

Akvizice

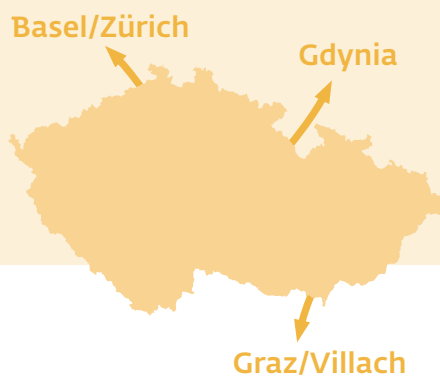
Akvizice a strategická partnerství primárně pro expanzi podnikatelských aktivit

Rozšíříme noční spoje

Chystáme zavedení nových spojů a služeb v noční dopravě.

První z linek povede z Prahy přes Drážďany a Basilej do Curychu. Modernizujeme naše lůžkové a lehátkové vozy.

Získáme nové zákazníky, např. v Německu a Švýcarsku, a ekonomický přínos ze zapojení do evropské sítě nočních vlaků.





Za pár měsíců zjistí, co se s vlakem stane za 30 let

Dynamické zkoušení komponentů je chloubou Výzkumného Ústavu Železničního. Zkoušky probíhají v hale cerhenického Zkušebního centra na zařízení, které se nazývá dynamický zkušební stav. Zde pracuje i mladý odborník VUZ Radek Stuchlík. Má na starosti například testování rámu podvozků. A zatímco laické veřejnosti by jeho práce připadala abstraktní, on se ve svém oboru vyzná vsutku dokonale.

Josef Holek | Foto: Michal Málek, archiv Radka Stuchlíka

Radek Stuchlík, specialista VUZ, má železnici v krvi. Jeho otec je totiž strojvedoucí, a tak měl malý Radek k lokomotivám celkem blízko. Až na střední škole se lámal pomyslný chléb a student gymnázia přemýšlel i o studiu oboru zdravotnický záchranář. Nejspíše se projevily vliv maminky, zdravotní sestry.

Železnice ale přece jen zvítězila a Radek Stuchlík o pár let později promoval na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice po studiích oboru Dopravní prostředky – kolejová vozidla. V té době už měl za sebou i roční brigádnickou praxi právě

ve VUZ. „Diplomka byla na téma Návrh zkušebního stavu pro zkoušky nápravových ložisek. Spolupracoval se mnou můj současný vedoucí, Jiří Soukup,“ upřesnil. VUZ totiž uvažoval o pořízení nového zařízení pro zkoušky nápravových ložisek. Radek Stuchlík, ještě v roli studenta, připravil návrh, ověřoval různé možnosti a zhodnotil stav staršího zařízení. Zpracoval tedy komparaci starého a nového zařízení včetně simulačních výpočtů na starém zařízení a navrhl nové. „Nové zařízení už funguje, částečně se vycházelo z mého návrhu, nicméně kompletní dokumentaci připravila externí firma, můj rukopis ale zařízení nese,“ podotkl specialista. „Pa-

matuji si i na svůj první projekt. Šlo o testování zařízení pro zvedání kolejnic. Už tehdy jsem komunikoval se zákazníkem, připravil projekt, provedl jej a vyhodnotil. Vše úspěšně,“ dodal.

Laboratoř VUZ neustále modernizujeme tak, aby odpovídala nejnovějším standardům a mohli jsme reagovat na požadavky zákazníků. Velký důraz dáváme na kvalitu práce tak, abychom naplnili očekávání zákazníků a ti se vraceli.

Příprava na týdný

Jako méně zkušený dostával za úkol provádět jednodušší zkoušky. Rukama mu procházely tlumiče a pružiny, upevnění ko-

lejníc včetně kolejnic a upevňovačel. Za léta se ale vypracoval na zástupce vedoucího střediska a na starosti má aktuálně otestování rámu podvozku jedné elektrické jednotky. „Výrobce zasílá podvozek extra a u nás prochází zkouškou životnosti. Dokážeme za zhruba čtyři měsíce prověřit, zda vydrží 30 let,“ vysvětlil. Přípravné práce ale zaberou i dva měsíce.

Podvozek připraví pro zkušební stav a nechá ho řadu týdnů běžet prakticky nonstop. Než si ale odbyde těžko uvěřitelné hydraulické zatěžování s vysokou frekvencí, musí díl projít defektoskopickou kontrolou. Celý rám, respektive všechny svary Stuchlík a jeho tým prověří a udělá si vstupní obrázek. Dozví se tedy, v jakém stavu rám na začátku zkoušky je. Pokud existují výrobní vady, což se ostatně projevívá záhy, musí specialisté kontrolovat jejich stav. Každá výrobní vada totiž může být iniciátorem nežádoucích únavových trhlin. K této zkoušce se používají drobné senzory napojené na počítač. Říká se jim tenzometry. „Aplikujeme je na rám podvozku před započítáním statických zkoušek a nastavíme. Při zkouškách se měří mechanické napětí na konstrukci,“ popsal jednu z prvních fází. „Pomalým způsobem zkusím různé stavy zatížení podvozku. Tedy tak, jak mohou v reálném provozu nastat. Můžeme nastavit síly od skříně, brzd, od působení motorů na rám a dalších komponent, které jsou na podvozku připevněny.“

Oko nemá velkou šanci

Poté rám zaváže do stavu, kde na únavové zkoušce stráví řadu týdnů. Stav pak specialisté naprogramují tak, aby na podvozek působily síly předepsané výrobcem, tedy podle přesných norem a výpočtů. „U nás rám podstoupí 10 milionů cyklů, což znamená, že do dílu desetmilionkrát vnesu určitý balík sil a celý ten rám tak zatížím. Během této zkoušky ho mohu zatížit rychleji než při statických zkouškách. Dokážu sílu vnést 4x za sekundu,“ vypočítává Radek Stuchlík. Celá konstrukce se sice, zjednodušeně řečeno, výrazně třese, ale



během dvou měsíců „natrásání“ dokáže ověřit celou živnost konstrukce.

Po měsících pod neustálým zatížením díl doputuje díl zpět na defektoskopickou zkoušku svarů, ze kterých Radek Stuchlík zjišťuje, kde se vyskytly trhliny. Pokud ji najde, hodnotí rozsah a místo, tedy zda ji našel na nosné konstrukci, nebo držáku potrubí. Okem jsou trhliny často nepostřehnutelné, ale existují i takové, které při bližším zkoumání najdete. Defektoskopie a její nástroje jsou tedy daleko přesnější. Kolega následně zhodnotí, zda má trhlina vliv na provozní bezpečnost, respektive jak je vliv velký. „Otázkou, zda je velikost trhliny přípustná nebo nepřipustná, řeší příslušná norma. Vliv na provozní bezpečnost řeší schvalovatel – Kancelář autorizované osoby – spolu s výrobcem.“ Většina podvozků projde a po skončení zkoušky se trhliny nevyskytují, nicméně občas se najdou kusy, jeden dva do roka, které si musí zkoušku zopakovat. Výrobce je ještě před tím musí modifikovat.

V každém případě ale nastoupí úřední šiml. Radek Stuchlík musí sepsat protokol, finálním výstupem je akreditovaný protokol nebo technická zpráva. „Pokud výrobce usiluje o schválení pro provoz u dané komponenty, obrátí se například na naši Kancelář autorizované osoby a ta vydá certifikát o tom, že díl splňuje veškeré podmínky. Producent pak může usilovat o schválení provoz u nás i v Evropě,“ připomněl další dějství.

Testují vše

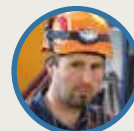
Co se týče kvality, existují výrobci, kteří rámy na stavu VUZ zkouší a vždy projdou. Nejčastěji v Cerhenicích testují nejrozšířenější typ podvozku pro nákladní vozy Y 25. Jen v letošním roce by bránu Zkušebního centra měly opustit dva takové. Rozhodně to však neznamená, že by se na DZS testovaly jen rámy podvozků nákladních vozů. Zkoušejí se zde rámy všech vozů kolejových vozidel včetně tramvají a metra, i složitější celky, jako je zkouška rámu podvozku s namontovaným příčnickem. „Zrovna loni jsme otestovali třínápravové podvozky pro jednu lokomotivu,“ vzpomněl Radek Stuchlík. „Máme zkoušky zažité, například ty s Y 25. Nicméně s každou další stojíme před novou výzvou.“

VUZ poskytuje služby i v oboru částí silničních vozidel, infrastruktury a dalších strojírenských oblastí. Zákazníci VUZ jsou z celé Evropy i blízkého a dálného Východu. Nejvíce produktů u nás však testují evropští producenti. „Za rok zvládneme otestovat zhruba 5 rámu. DZS ale zvládne odvést daleko více práce na vyšším počtu dílů ŽKV. Bývají mezi nimi i komponenty pro DPOV. ○



Výzkumný Ústav Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD

Řekli o Radku Stuchlíkovi



Jiří Soukup

vedoucí DZS, Zkušební centrum VUZ Velim

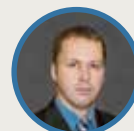
Radka bych charakterizoval jako svědomitého, pečlivého a pracovitého kolegu, který se během několika let stal velkým odborníkem v práci, kterou provádíme. Jeho jazykové schopnosti a schopnost porozumět řešenému problému jsou jeho velkou devízou.



Petr Havlíček

vedoucí, DT - Výhybkárna a strojírna, Prostějov

Radek Stuchlík se společností DT - Výhybkárna a strojírna (DT) spolupracuje převážně v rámci zkoušek systémů upevnění výhybek a výhybkových konstrukcí. Tyto zkoušky pro DT zajišťuje VUZ ve své zkušební laboratoři. Pan Stuchlík je velmi svědomitý a především také spolehlivý. Spolupráce a komunikace s ním je na velmi dobré úrovni. Je technicky zdatný a pro jednání se zákazníkem vždy pečlivě připravený. Je ochotný velmi pružně reagovat na dodatečné požadavky a dotazy zákazníka, velmi dbá na přesné dodržení zkušebního postupu v průběhu a vyhodnocení zkoušek.



Robert Köller

manažer technického úseku, MSV Metal, Studénka

Za své působení ve firmě jsem se setkal mnohokrát s pracovníky VUZ. Vždy jsem je, včetně Radka, považoval za profesionály. S Radkem se setkáváme mnohokrát za rok na řešení různých zkoušek a bohužel někdy i vzniklých problémů a vždy byl Radek nápomocný. Je to člověk, který rozumí své práci, hledá možná řešení při vzniklých problémech a pomáhá tyto problémy řešit. Při naší spolupráci jsme se dostali do kontaktu nejen v laboratoři, ale i mimo ni a díky tomu jsme se stali nejen spolupracovníci a kolegové v oboru, ale i kamarádi.



Nové lokomotivy řady 388 TRAXX čekají v Břeclavi na nasazení do pravidelného provozu. Prostě „Myslíme na budoucnost“

Čtyři pilíře strategie ČD Cargo

Společnost bez vizí a cílů nemůže být zákazníky vnímána jako perspektivní obchodní partner. ČD Cargo je pokračovatelem více než stošedesátileté tradice nákladní železniční dopravy na území Česka a dnes je jedním z největších nákladních železničních dopravců v Evropě, který ročně přepraví téměř 60 milionů tun zboží prakticky všech komodit a druhů. ČD Cargo je moderní dynamickou společností stavící svou budoucnost na čtyřech pilířích.

Michal Roh | Foto: Jakub Dvořák, Erich Nährer, Milan Vojtek

1. pilíř Interoperabilita

- Moderní elektrické lokomotivy TRAXX MS3 a Vectron
- Celkem 350 lokomotiv s ETCS do roku 2025
- Modernizace parku motorových lokomotiv

Jsmo si vědomi, že bez moderních vozidel to nejde, proto je jedním z pilířů interoperabilita. Nejnovějším přírůstkem v našem vozidlovém parku jsou lokomotivy TRAXX MS3 řady 388, ale zapomenout nesmíme ani na flotilu našich dvanácti Vectronů řady 383 doplněnou o další najaté stroje. Pozornost však věnujeme i obnově parku motorových lokomotiv – pořizujeme nové a modernizujeme starší stroje. Například Bizoni řady 753.6 jsou dnes nepostradatelnými pomocníky při vobě vlaků v okolí Nymburka a Mladé Boleslavi, nové stroje řady 744 slouží spolehlivě na tratích Vysočiny. Do konce roku 2024 chceme mít vybaveno nejméně 350 lokomotiv evropským zabezpečovačem ETCS. Nezanedbáváme ani park našich nákladních vozů a postupně je vybavujeme tichými brzdovými špalíky, bez kterých dnes není možné jejich nasazení na přepravu v Německu a Švýcarsku.

2. pilíř Expanze do zahraničí

Oprávnění k provozování železniční nákladní dopravy v zahraničí

- Česká republika
- Rakousko
- Německo
- Polsko
- Slovensko
- Maďarsko

Dostatečný počet interoperabilních lokomotiv je nezbytnou podmínkou k naplnění cílů dalšího pilíře, kterým je expanze do zahraničí. Jsme držiteli všech potřebných oprávnění k provozování železniční nákladní dopravy v řadě zemí – v Rakousku a Německu prostřednictvím našich poboček, v Polsku, na Slovensku a v Maďarsku prostřednictvím dceřiných společností. V Rakousku a Německu se můžeme pochlubit referencí z přepravy automobilů z Devínské Nové Vsi do Falkenbergu přes Passau, z přeprav odsiřovacích vápenců do elektráren v Lužici nebo z tranzitních převozů obilovin z Maďarska do Německa. Naše lokomotivy také pravidelně zajíždějí do rakousko-italské pohraniční stanice Tarvisio a objevují se i ve Švýcarsku, například v seřaďovací stanici Basilej nebo ve stanicích St. Margarethen a Schwarzbach, kam zajíždějí najaté stroje TRAXX vybavené last mile modulem pro obsluhu neelektrizovaných vleček.

3. pilíř

Intermodalita

- Kombinovaná přeprava má budoucnost
- Moderní technologie Innofreight
- Podíl v terminálech Lovosice a Brno

 Cargo



Třetí pilíř naší dlouhodobé strategie představuje interoperabilita. Jsme partnery všech významných operátorů kombinované dopravy. Za velkou konkurenční výhodou považujeme majetkový podíl ve dvou terminálech – v Lovosicích a Brně, kde je možné manipulovat nejen kontejnery, ale i výměnné nástavby a samozřejmě silniční návěsy. Jejich přepravu považujeme, mimo jiné i s ohledem na cíle Evropské unie o převedení přeprav ze silnice na železnici, za velice perspektivní. Již 15 let nabízíme našim zákazníkům přepravy s využitím moderní technologie Innofreight. Jako první byly v roce 2005 zahájeny přepravy dřevní štěpky do papíren ve Štětí. Vývoj technologie přinesl nové možnosti využití pro přepravy uhlí a dalších nerostných surovin nebo odpadů, pro přepravy hutních polotovarů na tzv. SteelPaletách, pro přepravy hromadných substrátů ve výsypných RockTainerech a v neposlední řadě i pro přepravy dřeva ve velkokapacitních GigaWoodech.

Nasazování tzv. GigaWoodů na přepravy dřeva představuje pro ČD Cargo nezanedbatelnou konkurenční výhodu ↓



Vlaky ČD Cargo pravidelně zdolávají stoupání známé tratě přes rakouský Semmering

4. pilíř

Společenská odpovědnost

- Používáme elektřinu z obnovitelných zdrojů
- Vozové zásilky jako ekologická alternativa kamionů
- Snižujeme uhlíkovou stopu
- Nadační fond Železnice Srdcem

 Cargo



Jsme společensky odpovědní a CSR považujeme za čtvrtý pilíř našeho podnikání. S Ministerstvem průmyslu a obchodu jsme uzavřeli dohodu o snižování energetické náročnosti. V rámci pilotního projektu jsme na přepravy realizované pro společnost ŠKO-ENERGO zajistili elektřinu vyrobenou z obnovitelných zdrojů a za poslední čtvrtletí roku 2020 jsme společně ušetřili emise 36 tun CO₂. Tuto možnost nabízíme všem zákazníkům, kteří chtějí společně s námi snížit svoji uhlíkovou stopu. Za určitou formu společenské odpovědnosti považujeme i realizaci přeprav zboží formou jednotlivých vozových zásilek, které představují vhodnou alternativu ke kamionové přepravě. Tuto službu nabízíme jako jediný železniční nákladní dopravce v České republice a využít ji můžete v přibližně tisícovce železničních stanic a nákladních stánek. Firmám, které se rozhodly převést alespoň část svých přeprav ze silnice na železnici, udělujeme certifikát společensky odpovědné firmy. Nezapomínáme ani na historii – některé naše lokomotivy jsme opatřili lakem připomínajícím jejich stav po výrobě, pravidelně se účastníme Dnů železnice a dalších akcí. Pomáháme ale i jinak. Spolu s ČD jsme založili Nadační fond Železnice srdcem, jehož cílem je pomáhat železničářům, kteří se ocitnou v tíživých životních situacích.

Strategickým cílem společnosti ČD Cargo je zachovat si vedoucí pozici na trhu železniční nákladní dopravy v České republice a ve středoevropském regionu a současně být efektivní, zákaznický orientovanou společností. Nejsou to jen fráze. O tom se naši zákazníci mohou přesvědčit 24 hodin denně, 7 dnů v týdnu, 365 dnů v roce. ○

DPOV se pustilo do modernizace lehátkových vozů řady Bcmz Českých drah. Opravy se dočká všech devět vozů ve flotile. Jde o vagony, které ČD před lety koupily od rakouských ÖBB. Nová bude především elektroinstalace včetně centrálního zdroje energie, toalety s uzavřeným systémem nebo wi-fi připojení k internetu. První vůz si již odbyl většinu nezbytných zkoušek.



První lehátkový vůz prošel modernizací

Josef Holek | Foto: autor

Cestující v nočních vlacích Českých drah na trasách z Prahy do Varšavy a Budapešti se dočkají na konci letošního roku modernizovaných lehátkových vozů řady Bcmz⁸³⁴, které ČD kdysi odkoupily od rakouských ÖBB. Opravy všech devíti „lehátek“ se ujala dceřiná společnost ČD DPOV, respektive její středisko oprav v Nymburku. První prototypový vůz už vyjel na koleje a specialisté na něm provedli první zkoušky.

„Po nákupu vozidla ještě prošla periodickou opravou u ÖBB. Rakušané opravili pojezdy včetně brzd a dvojkolí s ložisky,“ upřesnil Radomír Hejzlar, specialista DPOV pro homologace kolejových vozidel. „České dráhy však musely postupně vozy odstavovat pro nedostatek náhradních dílů. V DPOV jsme tedy instalovali prvky nové, na které už jsou díly běžně k dostání. V případě nových prvků hovoříme například o centrálním zdroji energie či systému klimatizace,“ doplnil.

Elektro v novém

Kromě zmíněného centrálního zdroje energie (CZE) a klimatizace DPOV dosazuje technologii wi-fi pro bezdrátové připojení k internetu, nové požární ústředny, skříně vysokého napětí včetně stykačů a s tím související technologii v rozvaděči. Ta se nově může pochlubit



bezdotykovými displeji anebo novými regulátory protismyky, topení a klimatizace, CZE atd. „Není tu jediný původní vodič,“ konstatoval Hejzlar a pokračoval ve výčtu novinek. „Instalujeme ochrany



proti sevření u nástupních i mezivozových dveří, vyměňujeme původní gravitační toalety za nové, s uzavřeným systémem včetně sběrné jímky či střešní část odvětrávání. Nejen vlakovému doprovodu budou sloužit LED světelná a audio signalizace nezavřených, zalamovacích dveří. Dosazeny jsou i páky nouzového otevírání nástupních dveří a systém jejich stranově selektivního ovládání. Strojvedoucí tedy může zablokovat dveře na té straně soupravy, která nemíří k nástupišti. Jinak řečeno cestující by neměl mít možnost vystoupit do kolejistiže na opačné straně.“

Schvalování u ERA

DPOV už zkouší první rekonstruovaný prototypový vůz, chybí jen tři zkoušky elektromagnetické kompatibility (EMC), respektive zpětné proudy, rušení radiového a televizního vysílání a rušení detektorů kol. Po nich už budou specialisté ladit techniku tak, aby vše vyhovovalo předpisům a objednavce ČD. V květnu by měly dorazit výsledky testů a na přelomu října a listopadu by měl být vůz schválen. To se také má objevit v provozu. „Současně ale pracujeme i na dalších. Schvalujeme typ vozidla, tedy zkusíme jeden vůz a podle něj pracujeme na ostatních,“ vysvětlil Radomír Hejzlar. V případě těchto vozů už musí DPOV „lehátka“ schválit pro provoz u Evropské agentury pro železnice (ERA), neboť budou zajíždět i do zahraničních destinací. Nestačí tedy jen schválení od Drážního úřadu.

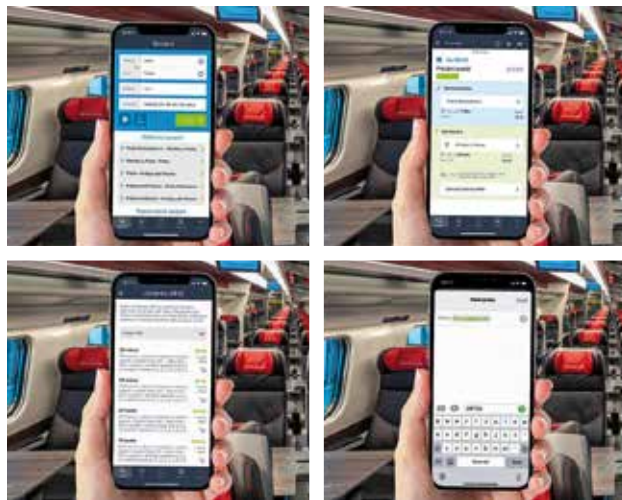
Lehátkové vozy zmíněné řady dopravce nakoupil v roce 2014. Disponují devíti oddíly pro cestující, vždy se šesti lehátky anebo po rychlém přestavění osmi místy k sezení. Součástí výbavy jsou, kromě toalet, i umývárny a oddíl pro vlakový doprovod. ○

Můj vlak pomůže s nákupem SMS jízdenek do MHD

Mobilní aplikace Českých drah Můj vlak nově nabízí funkci, která ještě více usnadní zákazníkům cestování. Díky poslední aktualizaci, která je již dostupná, si lidé jednoduše zakoupí SMS jízdenky na městskou hromadnou dopravu v šestnácti městech po celé republice.

Josef Holec s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Aplikaci České dráhy neustále vyvíjí. „Díky zatím poslední aktualizaci cestujícím usnadníme takzvanou první a poslední míli, tedy nejčastěji cestu z domova na nádraží a dále od vlaku do cíle cesty tam, kde je potřeba popojet městskou hromadnou dopravou,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Jiří Jeřeta. Řada měst nabízí možnost odbavení při cestách po svém území formou SMS jízdenek. „Aplikace nově pomůže cestujícím tyto jízdní doklady zakoupit, aniž by si museli pamatovat přesný tvar zprávy nebo číslo, na které ji mají odeslat. Zákazníci tak ušetří čas, který by jinak strávili sháněním papírových jízdenek na autobus, tramvaj nebo metro. Do budoucna plánujeme mobilní



aplikaci dále rozšiřovat a cestujícím nabídnout nové možnosti odbavení ‚městskými‘ jízdenkami,“ doplnil náměstek.

Jízdenky MHD lze pořídit v nově vytvořené sekci e-shop. Dostupné jsou pro města Brno, České Budějovice, Hradec

Králové, Cheb, Karlovy Vary, Liberec, Olomouc, Ostrava, Pardubice, Plzeň, Praha, Sokolov, Tábor, Ústí nad Labem, Zlín a Otrokovice. Pořízení je možné také v informacích o detailu vlaku a ve speciální notifikaci, kterou uživatel obdrží před příjezdem do cíle.

Zobrazí i návazné spoje MHD

Cena za službu a za jízdenku je naučována v účtu za telefon. Kromě toho má aplikace novou užitečnou funkci. V detailu stanic zobrazuje vedle vlakových přípojů odjezdy návazných spojů MHD a případně i autobusů. A to v Brně, Českých Budějovicích, Hradci Králové, Chebu, Karlových Varech, Liberci, Olomouci, Ostravě, Pardubicích, Plzni, Praze, Sokolově, Táboře, Ústí nad Labem, Zlíně a Otrokovících.

Aplikace připraví SMS zprávu k objednání jízdenky na MHD, to znamená, že sestaví správný tvar podle zvoleného města a typu jízdenky a také předvyplní telefonní číslo. Cestující si pak sám odešle SMS objednávku jízdenky na MHD ze svého telefonu a zhruba do 2 minut obdrží jízdenku na MHD ve formátu SMS zprávy se standardní strukturou. Cena za službu a za jízdenku MHD je cestujícím následně naučována v jeho účtu za telefon. K využití této služby je potřeba mít číslo u českého mobilního operátora a zároveň u něj mít aktivované prémiové služby. 

Pandemie poslala Skupinu ČD do čtyřmiliardové ztráty

Hospodaření Skupiny České dráhy loni výrazně ovlivnila pandemie Covid-19. Podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) Skupina ČD vykázala konsolidovanou ztrátu 4,1 miliardy korun. Největší propad tržeb zasáhl osobní dopravu. Kvůli opatřením proti šíření Covid-19 meziročně klesl počet cestujících o třetinu na necelých 118 milionů. Velké ztráty však utrpěly i další firmy Skupiny – ČD Travel, DVI a ČD Cargo.

„Největší problém jsme měli v osobní dopravě. Loni na jaře využívala naše vlaky dokonce jen desetina zákazníků oproti normálu,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Ivan Bednárik. „Celou dobu jsme nicméně zajišťovali základní dopravní obslužnost a náklady s tím spojené nebyly plně kryty tržbami. To je

hlavní důvod, proč osobní doprava skončila ve ztrátě téměř 4 miliardy korun,“ vysvětlil.

Společnosti Skupiny ČD zároveň utratily 166 milionů za dezinfekční prostředky, ochranné pomůcky a intenzivní čištění vlaků. Tyto mimořádné náklady stát kompenzoval jen do výše 32 milionů korun, zbytek se však negativně odrazil na hospodářském výsledku.

Pokračuje snižování nákladů

České dráhy se od začátku pandemie snaží aktivně snižovat náklady a využívají program Antivirus. Na sanaci loňského propadu tržeb z jízdného to ale zdaleka nestačilo. Vedení společnosti proto i letos pokračuje v úsporách a v nutných strukturálních změnách. Firma systematicky posiluje likviditu

a investuje do svého hlavního byznysu, tedy do obnovy vozidel a opravárenské základny.

O něco lépe se dařilo segmentu nákladní dopravy. Negativní vývoj v přepravách pevných paliv či metalurgie byl částečně zmírněn opačným trendem v komoditách dřeva a papírenské výroby, ve stavebninách a v přepravě potravin a zemědělských produktů. „Navzdory pandemii jsme zároveň pokračovali v úspěšné expanzi na zahraničních trzích, kde se nám dařilo zejména v Rakousku a Německu. Díky tomu a vlivem úsporných opatření jsme výpadek příjmů z části sanovali a hospodaření nákladní dopravy skončilo se ztrátou 248 milionů korun,“ uvedl předseda představenstva největší dceřiné společnosti ČD Cargo Tomáš Tóth.

(pes + TZ)



Jiří Bízek, zastupce města Bezručice, oddávající, po převlečení strojvedoucí Českých drah na stanovišti motorové jednotky řady 814

Strojvedoucí a kronikář proslavil Bezručickou lokálku

Zastupitel západočeských Bezručic, muzejník, kronikář, nestor tamní lokálky, spisovatel, fotograf, vášnivý turista a milovník cyklistiky, modelář, ale hlavně železničář. To není základ životopisu Járy Cimrmana, ale strojvedoucího Českých drah Jiřího „Bizona“ Bízka. Živoucí legendu jsme nechali vzpomínat na pestrý život na regionální železnici, porovnávat a smát se drsnému životu na západním okraji republiky.

Josef Holec | Foto: archiv Jiřího Bízka

Psal se jaro roku 1976 a na plzeňské Střední průmyslové škole dopravy a spojů odmaturoval milovník železnice a současný strojvedoucí Českých drah Jiří Bízek. Dráhu miloval odmala, stavěl si modelovou železnici v měřítku Ho (a staví ji dodnes) a vzhlížel k dědečkovi, který pracoval na sdělovací a zabezpečovací distanci. Geny se zapřít nedají, a tak se malý Jirka dostal nejen k ocelovým stužkám, ale i k elektrickým zapojením. Dnes má před důchodem a může vzpomínat a trochu bilancovat.

Ač milovník nostalgie, jako mladý nechtěl jezdit na parních lokomotivách.

Nezbývalo než přijít do chebského depa, o kterém bylo v té době všeobecně známo nejen to, že je zde rychlejší přestup z dílen na mašinu, ale hlavně tu už nějaký pátek neměla své místo parní trakce. „Já na páře prostě jezdit nechtěl. Snil jsem o těžkých vlcích v čele s elektrickou lokomotivou,“ směje se dnes pan Bízek. První samostatnou jízdu si odbyl na voze řady M 131.1 na západočeské Bezručické lokálce, tedy na trati mezi Bezručicemi a Pňovany. „V Chebu jsem dělal kurzy na motorové i elektrické lokomotivy, ale zůstat jsem tu nechtěl. V Bezručicích odešel kolega, místo po něm mi nabídl a já ho vzal,“ vzpomíná na své začátky. Nakonec tu pan Bí-

zek, i přes klukovské snění, zůstal dodnes, byť pracovní dobu netrávil jen na stanovišti osobního motorového vozu, ale v nákladní skupině s motorovými Hektory T 435.0 a později Kocoury T466.2. Staral se tak o vozbu manipulačních vlaků. „Lokálka se mi dostala pod kůži, má neuvěřitelné kouzlo, budu holt lokálkovéj až do důchodu,“ usmívá se spokojeně.

Když Hektor zabral

Ale zpět na koleje. Štěrk z nedalekého kamenolomu na Hradištském vrchu už nevozil, nicméně vagonů s uhlím, hnojiv, zemědělskými produkty a dřevem odvezl bezpočet. Po železnici se vozily i vánoční stromky. „Měl jsem radost, když jsem vezl pořádný vlak. Alespoň osm ložených vozů. Když jich bylo víc, museli jsme se z Pňovan otočit dvakrát. A když jsem onehdy mašině pořádně naložil, abych vyjel stoupání od pňovanského mostu do Blahoust, měl jsem pocit, že moc netáhne. Stala se chyba, vzali jsme obě soupravy najednou. Nakonec jsme vyjeli, Hektor dělá své přezdívce čest,“ vzpomíná.



Jiří Bízek začínal na motorových vozech řady M 131.1, později přeseďal na výkonnější stroje, Hektory T 435.0 (na horním snímku v čele vlaku v Kokašicích)

Nákladní doprava však na Bezdrůžicku v polovině 90. let přecházela do útlumu a pan Bízek se přesunul zpět na osobní vlaky v čele s motorovými vozy řady 810. Hurvínky zazpívaly labutí píseň roku 1983. A protože železniční život na regionálních tratích ubíhá ve větší soudržnosti personálu s cestujícími, vznikají i zajímavé příběhy. Třeba když je překážka na trati, vždycky se najde ve vlaku někdo, kdo ji pomůže odstranit. „Jednou mi pomáhala odstranit spadlé větve i jedna noblesně oděná dáma,“ říká Bízek.

Zarazil kolík

A ve vyprávění pokračuje dál. „Nedávno jsem po silném větru míjel spadlou borovicí. Jel jsem v některých úsecích pomalu, ale když jsem se vracel, vzal jsem

za to. Jenže z borovice trčela větev a urazila mi kohout na hlavním vzduchojemu. Najednou jsem měl mašinku bez vzduchu. Jenže toho rána jsem tušil, že se něco semele, a vzal jsem si prozřetelně pilu. Nahlásil jsem tedy neschopnost vozu, ale přišlo mi hloupé se nechat od táhnout kvůli banalitě. Rozhlédl jsem se tedy, čím bych mohl díru v jímce ucpat. Nabízely se větve mladého dubu. Jenže byly moc vysoko. Vzal jsem tedy pilu a celý doubek porazil. Abych si mohl vzít větev potřebné síly a vyřezat kolík,“ vytáhl z rukávu další neuvěřitelný příběh o tom, kterak šikovný strojvedoucí motorový vůz pilou opravil.

Bezdrůžice jsou dnes jednou linkou spojené s Plzní. Nic to nemění na tom, že lidé k sobě mají na venkově poněkud blíž než ve městě. Znají se, rádi spolu cestují, proberou možné i nemožné. A když vidí, že jede jejich Jirka Bízek, jsou o to spokojenější. „Popovídáte s babkami, zasmějete se,“ doplňuje. Neznámá to ale, že provoz sloužil jen místním. Bezdrůžicko je oblíbenou turistickou destinací, o víkendech tu České dráhy musí spoje posilovat, nezřídka ani dvě jednotky řady 814 nestačí. „Obrovským lákadlem je nový železniční most přes přehradu Hracholusky se svými pěšími lávkami. Plné je i okolí Konstantinových Lázní,“ zve pan Bízek na Tachovsko.



Jiří Bízek

Pochází z Bezdrůžic na Tachovsku. Svůj rodný region nepustil a po studiích na Střední průmyslové škole dopravy a spojů v Plzni nastoupil do lokomotivního depa v Chebu. Když se naskytlá příležitost, přešel na Bezdrůžicko lokálku, spojnicí Bezdrůžic a Pňovan. Dnes je strojvedoucím Českých drah, zařazeným pod plzeňským Oblastním centrem provozu Západ. Nejčastěji jej potkáte na stanovišti motorové jednotky řady 814, nezřídka mezi Plzní a Bezdrůžicemi. Jiří Bízek je ženatý a kromě dalších koníčků se věnuje železniční nostalgii a modelářství.

Výra zachránil

Jeho nejoblíbenějším úsekem je ovšem ten mezi Strahovem a Konstantinkami. Tady připomíná trať horské kolegyně. Skalní zářezy střídají hluboké lesy i mýtiny, v údolí zurčí potok Hadovka. Za stromy tu prosvítne i starý mlýn, často se u trdky pase lesní zvěř. „To se člověk nikdy neokouká. Příroda tu kouzlí. Co vlak, to jiný výhled. Jízda je často jako na safari. Vídám jeleny, divočáky, dokonce i mívaly a jezevce,“ zasníl se. „Občas se stane, že střetu se zvěří nezabráníte. Snažím se ale vždy brzdit. Jednou jsem bohužel srazil výra velkého. Střet přežil, ale poranil si křídlo a odskákal do lesa. Celý den jsem ho viděl sedět na soušce mezi Trpísty a Blahousty. Druhý den jsem zastavil, slezl z mašiny, opatrně se k němu přiblížil a vzal jsem ho domů. Nelíbilo se mu to, pařáty mi pořádně zaryl do těla. Dostal vodu a čerstvě nachytané myši. Druhý den si pro něho přišli lesáci. Buď se uzdravil, nebo je vycpaný. To jsem se už nedozvěděl.“

Vyřazená Pendolina zamíří do Řecka

Řecká soukromá společnost TrainOSE nabídne během letošního roku rychlé spojení prostřednictvím vlaků Pendolino na páteřní 502 kilometrů dlouhé trase Athény – Soluň. Proto převezme pět rychlovlaků ETR 470 od italského národního dopravce Trenitalia. Jednotky mají postupně zkrátit cestovní čas mezi oběma velkoměsty ze současných více než 4 hodin (cestovní rychlost 121 km/h) na přibližně 3 hodiny 20 minut (cestovní rychlost 150 km/h).



Petr Štáhlavský | Foto: autor, Alstom

Řecký národní dopravce TrainOSE byl v roce 2017 privatizován a stal se 100% dceřinou společností italských státních železnic FS. Ročně přepraví přes 15 milionů cestujících.

Pendolina prochází úpravou pro provoz v Řecku v dílnách SITAV u Piacenzy ve spolupráci s firmou Alstom Italia. Na opravě podvozků se podílejí dílny Trenitalia ve Vicenze a Boloni. Při opravě dochází ke konverzi elektrické části z 15 kV 16,7 Hz na 25 kV 50 Hz a zároveň je dosazena modernější verze ETCS. Modernizace se týká také interiéru a vlaky dostávají

vnější lak v barvách TrainOSE. První upravená jednotka byla z Itálie do Soluně přepravena v lednu přes Slovinsko, Srbsko a Severní Makedonii. Čtyři z pěti vlaků pak mají být dodány do Řecka do podzimu 2021. Modernizací soluňského depa pro Pendolina a jejich údržbu zajistí v příštích letech Alstom za 40 milionů eur.

„Zahájení vysokorychlostní dopravy v Řecku s těmito modernizovanými vlaky

je součástí naší strategie nabídnout cestujícím kvalitnější služby a zkrácení jízdní doby na této velmi oblíbené trase. Modernizace našeho soluňského depa, kterou uskutečníme v rámci tohoto projektu, navíc promění tyto technické prostory v nejmodernější svého druhu v jihovýchodní Evropě,“ uvedl generální ředitel TrainOSE Filippos Tsalidis.

Dříve ve Švýcarsku či Itálii

Devět jednotek ETR 470 bylo vyrobeno v letech 1994 až 1997 pro italsko-švýcarského dopravce Cisalpino AG, společný podnik SBB a FS, který je provozoval mez Itálií a Švýcarskem a krátce také na tratích do německého Stuttgartu. Po zániku firmy Cisalpino se vlaky rozdělily mezi SBB, kam směřovaly čtyři jednotky, a FS. Italové získali pět vlaků. V mezistátní dopravě vydržely do roku 2015, kdy je Švýčari jako atypický typ vyřadili z provozu. V Itálii je nicméně používali dál na spojích Freccia-bianca mezi Římem a Reggio Calabria.

ETR 470 vychází z italských jednotek ETR 460. Vyvinul je Fiat, později odkoupená Alstomem. Devítivozový, celkem 237 metrů dlouhý vlak o hmotnosti 451 tun má velmi malou hmotnost na nápravu – jen 13,5 tuny. Jeho maximální rychlost je 200 km/h, výkon 6 000 kW a nabízí 473 míst k sezení. ○

Vlaky s akumulátorovým pohonem si razí cestu Německem

Provoz bateriových vlaků v Německu se stává realitou. Řada zemských objednatelů dopravy už vypsal výběrová řízení na provozní soubory, kde diesellové jednotky nahradí hybridní nebo akumulátorové soupravy.

Organizace NAH.SH na severu Německa hledá dopravce pro provoz na 11 regionálních linkách v několika souborech s celkovým ročním výkonem přes 10 milionů vlkm. Na neelektrifikovaných tratích nahradí dosavadní motorové soupravy LINT 41 nové akumulátorové dvouvozové jednotky Stadler Flirt Akku. Celkem 55 vlaků s termínem dodání prosinec 2022 až prosinec 2024 ob-

jednala hamburská společnost Paribus Gruppe, která je dál pronajme vítězným dopravcům. Ti získají od Šlesvícka-Holštýnska kontrakt na období let 2023 až 2035.

Také Dopravní společnost Meklenburska-Předního Pomofanska vypsalá soutěž na síť provozovanou hybridními vozidly. Jedná se o provozní soubor Warnow II zahrnující linky RB 11 Wismar – Rostock – Tessin a RB 12 Bad Doberan – Rostock – Graal-Múritz (– Ribnitz-Damgarten) podél baltského pobřeží. Hybridní vlaky mají najet ročně 1,5 milionu vlkm a nahradí motorové jednotky Desiro Classic. Kontrakt s novým dopravcem bude uzavřen na období prosinec 2026 až prosinec 2039.

O akumulátorových nebo hybridních vlacích začíná uvažovat také Severní Porýní-Vestfálsko. Na linku S7 na neelektrifikované 36 kilometrů dlouhé trati Wuppertal – Remscheid – Solingen by mohly vyjet po vypršení současného kontraktu s Abelinem v roce 2028. K úvahám o bateriových vlacích vedou objednatelé komplikace při elektrifikaci místní tratě, které zahrnují dva tunely s nedostatečným profilem pro montáž trakčního vedení a Müngstenský most. Na něm by bylo problematické umístit sloupy trakčního vedení. Jedná se o ocelový most z roku 1894 s délkou 465 metrů, který se klene nad údolím řeky Wupper ve výšce 107 metrů. (Pešt)



Francouzi zmodernizují regionální soupravy

Dceřiná společnost francouzských národních železnic SNCF Voyageurs zahájila projekt modernizace regionálních souprav TER – Transport express régional. V letech 2022 až 2031 kompletní obnovou projde 40 procent vozidel celé flotily regionálních vlaků. Celkem půjde o 931 jednotek.

Petr Štáhlavský | Foto: Wikipedia

Z tohoto počtu bude 699 jednotek AGC – Autorail Grande Capacité, dodávaných v letech 2004 až 2011, které jezdí ve všech regionech Francie. AGC reprezentuje několik řad vozidel (Z 27 500, X 76 500, B 81 500 a B 82 500), která mají výkon kolem 1 300 kW a maximální rychlost 160 km/h. Jejich kapacita je až 230 míst k sezení. Jednotlivé typy se liší především trakcí a jsou provozovány jako

ter

elektrické (1,5 kV DC, 25 kV 50 Hz AC), bi-modální s elektrickým i dieselelektrickým pohonem nebo jako čisté dieselelektrické.

Druhou skupinu představuje 232 patrových jednotek TER2N NG – TER 2 Niveaux Nouvelle Génération, které jezdí v šesti oblastech. Jednotky dodávané konsorciem Bombardier a Alstom v letech 2004 až 2009 mají řady Z 24 500 a Z 26 500. V provozu jsou nasazeny ve tří, čtyř nebo pětivozovém provedení s výkonem od 2 550 do 4 250 kW a celkovou kapacitou od 339 do 570 míst k sezení. Maximální rychlost je 160 km/h a jako většina francouzských vozidel jsou dvousystémové (1,5 kV DC, 25 kV 50 Hz AC).

Kompletní renovace

Modernizace jednotek je rozsáhlá. Plánuje se rozebrání na jednotlivé díly, kte-

ré budou opraveny nebo vyměněny. Všechny součástky dostanou novou povrchovou úpravu. Zlepší se vzhled a pohodlí interiéru, který bude inovován s cílem zvýšit kapacitu, ale také přístup cestujících. Doplněny budou elektrické zásuvky, wi-fi a instalováno osvětlení na bázi LED technologie. Zlepší se také vliv na životní prostředí. Účinnost klimatizace se bude řídit obsahem CO₂ uvnitř vozidla a diesellové jednotky dostanou nové typy filtrů.

I vlastní modernizace respektuje ochranu životního prostředí. V maximální míře jsou využity a opraveny stávající díly. Odpad včetně kapalin ze souprav je recyklován. Opravené jednotky mají sloužit dalších 15 až 20 let, díky tomu se snižuje potřeba nových vlaků. I toto snížení produkce přispívá k ochraně životního prostředí.

Každý z vlaků podle typu a rozsahu opotřebení bude přistaven do díln na 10 až 20 týdnů. Celkově si program pojmenovaný „Střední věk“ vyžádá během 10 let přibližně 6 až 9 milionů pracovních hodin.

Například pouze u vlaků TER pro region Grand Est nacházející se na severovýchodě Francie a zahrnující kraje Ardeny, Marna, Vogézy, Mosela nebo Porýní se jedná o modernizaci 70 % tamní flotily TER zahrnující 125 vlaků AGC a 41 patrových jednotek TER2N NG. Náklady na modernizaci v dílnách v Bischheimu se plánují ve výši 583,8 milionu eur (cca 15,2 miliardy Kč) a rozsah práce ve výši 1,6 milionu hodin. Na deset let je zajištěna práce pro 120 lidí. Do díln bude najednou přistaveno až 7 jednotek AGC a 3 patrové jednotky z regionu Grand Est. To si vyžádá také vyšší nároky na organizaci provozu a běžné údržby.

SNCF Voyageurs realizuje i další projekty v oblasti TER, jako například PlanTER. Ten představuje náhradu naftových pohonů na neelektrifikovaných tratích elektrinou z baterií, vodíkem nebo biopalivy. Nafta dnes představuje přibližně 25 % energie spotřebované regionální dopravou TER.

Do pilotního projektu bateriových vlaků bylo zařazeno pět jednotek z pěti regionů a společnost Bombardier, nově člen skupiny Alstom, která ve svém závodě v Crespinu vlaky upraví a dosadí na ně kapacitní lithiové baterie. Zkoušky duálních vlaků poháněných elektrinou z trakčního vedení nebo z baterií má začít příští rok. Dobíjení baterií bude probíhat z trakčního vedení a při rekuperačním brzdění. Dojezd na baterii se předpokládá 80 kilometrů. SNCF do tohoto projektu investuje 38 milionů eur (více než 1 miliarda Kč). ◉



Německým šestikolákům právě začíná zvonit umíráček

V Německu zůstávají v provozu poslední šestinápravové elektrické lokomotivy. V současnosti je turnusově nasazena už jen desítka lokomotiv řady 151, především v čele těžkých rudných a uhelných vlaků do Beddingenu u Branschweigu a do Bochumi-Präsident. Několik dalších strojů se může objevit v severní a západní části Německa na některých výkonech jako výpomoc ze zálohy. O to více strojů však směřuje postupně k likvidaci na šrotiště v Opladenu nedaleko Kolína nad Rýnem. V únoru se tam na svou poslední jízdu odebralo 13 lokomotiv řad 151 a 155 z deponie v Rostocku-Seehafenu.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Martin Štáinc, Wikipedia

Končí tak jedna rozsáhlá kapitola železniční historie u našeho západního souseda. A nejen u něj. Dříve v těžké nákladní dopravě nepostradatelné šestinápravové lokomotivy už zmizely nebo rychle mizí ve všech zemích Evropy. Historie šestikoláků v Německu je přitom docela bohatá. První moderní konstrukci šestinápravových lokomotiv uvedla na německé tratě firma AEG v roce 1933 v souvislosti s požadavkem DRG na silnou elektrickou lokomotivu, která by dopravila těžké nákladní vlaky na čerstvě elektrifikované rampě Geislinger Steige mezi Stuttgartem a Ulmem se sklony až 22,5 promile.

Začalo to Krokodýly

V letech 1933 až 1939 bylo vyrobeno jen 18 lokomotiv Co' Co' označených řadou E 93 s maximální rychlostí 65, respektive 70 km/h, trvalým výkonem 2 214 kW a tažnou silou 353 kN. Od roku 1940 pokračovala výroba zdokonalené, ale výrobně úspornější verze E 94, která byla označena také jako Kriegsselektrolok 2. Díky předválečné elektrifikaci DRG a násilnému připojení Rakouska v roce 1938 našly své uplatnění na horských tatích Frankenwaldbahn, Arlbergbahn nebo Tauernbahn a po 2. světové válce jich řada zůstala v osvobozeném Rakousku jako řada 1020.

Řada E 94 měla zvýšenou rychlost na 90 km/h, trvalý výkon stoupl na 3 000 kW a tažná síla na 363 kN. Díky těmto pa-

rametrům dokázala dopravit na rovině vlak o hmotnosti 2 000 tun rychlostí 85 km/h, 1 600 tun těžký vlak na sklonu 10 promile rychlostí 40 km/h a na sklonu 25 promile dokázala vyvinout s 600 tun těžkým vlakem rychlost 50 km/h. Během války bylo vyrobeno 146 lokomotiv a výroba pokračovala v letech 1953 až 1956, před zahájením dodávek jednotného typu nových elektrických strojů. Rychlá elektrifikace si tenkrát vyžádala větší počet lokomotiv. Pro DB a rakouské ÖBB bylo vyrobeno dalších 44 kusů.

Na jejich produkci navázala od roku 1957 výroba nových šestinápravových strojů z konstrukční řady Einheitslok, která sjednotila mnoho konstrukčních prvků u specializovaných řad E 10 pro

rychlíky a osobní dopravu, E 40 pro středně těžkou nákladní službu a E 41 pro univerzální službu na tratích s lehčím svrškem. Pro těžkou nákladní službu byla určena řada E 50.

Řada E 50 měla výkon až 4 500 kW a tažnou sílu 438 kN. Maximální rychlost stoupla na 100 km/h. V letech 1957 až 1973 bylo DB dodáno celkem 194 lokomotiv, do jejichž výroby se zapojily všechny německé lokomotivky. Elektrickou část dodávaly továrny AEG, BBC a SSW/Siemens a mechanickou Krupp, Henschel a Krauss-Maffei. Řada E 50, od roku 1968 označená jako řada 150, byla z provozu vyřazena v roce 2003.

Stroj pro nejtěžší vlaky Evropy

Na konci 60. let 20. století, s rostoucí konkurencí na silnicích, potřebovala DB zrychlit své nákladní vlaky. Navrhla zavést nákladní rychlíky o hmotnosti 1 000 tun s rychlostí 120 km/h a spěšné vlaky s hmotností až 1 200 tun a rychlostí 100 km/h. Výkon řady 150 byl ale pro dosažení těchto parametrů nízký, a proto Centrální spolkový úřad DB v Mnichově začal s AEG vyvíjet silnější lokomotivu. Prototyp řady 151 byl dodán společností AEG a Krupp 21. listopadu 1972.

I když řada 151 navazuje na starší Einheitsloks, což dokazuje hlavně obdobná lokomotivní skříň, tak se jedná přece jen vývojově o další generaci lokomotiv s novým výkonným transformátorem, s motory WB372-22f odvozenými od jednot-



Navzdory kapotám byly řady E 93 a E 94 ve srovnání s předchozími šestinápravovými lokomotivami se spojnicemi a jalovými hřídeli moderně řešené stroje. V provozu se udržely až do 90. let

ných lokomotiv E 10 a E 40, ovšem s vyšší třídou izolace a s vyšším výkonem a s tyristorovými prvky v řídicích obvodech.

Po jedenácti předseriových lokomotivách pokračovala do roku 1978 výroba, do které se zapojil celý německý železniční průmysl a vyrobil celkem 170 strojů.

Poslední pro DB vyráběné elektrické lokomotivy Co'Co' mají maximální rychlost 120 km/h, trvalý výkon 5 982 kW a rozjezdovou tažnou sílu až 395 kN. Díky svým parametrům se uplatnily v dopravě těžkých, především uhelných a rudných, nákladních vlaků. Aktivní byly také v postrkové službě na horských rampách

například Frankenwaldrampe, Geislinger Steige a Spessartrampe. Lokomotivy jsou schválené také pro provoz v Rakousku, kde zajišťují na Brenner nebo daleko do vnitrozemí na Westbahn.

Tuny rudy a uhlí

Prestižním výkonem řady 151 byla už od konce 70. let 20. století doprava rudných a uhelných vlaků do německých oceláren v Sársku a v Dolním Sasku. Tyto až 640 metrů dlouhé a skoro 6 000 tun těžké vlaky sestavené ze speciálních šestinápravových velkoobjemových výsypných vozů Faals a Falrrs ložených až 115



DR zavedla na běžné síti moderní šestinápravové elektrické lokomotivy řady 250 až na přelomu 70. a 80. let. Po sjednocení Německa se jako řada 155 osvědčily v čele těžkých nákladních vlaků od Alp po Severní a Baltské moře



Mnoho u DB vyřazených lokomotiv dosluhuje u privátních dopravců. To platí také o některých strojích řady 151



Velmi jednoduchý design východoněmeckých lokomotiv stojí také za jednou z jejich přezdívek – Kontejner

tunami nákladu jsou nejtěžší nákladní vlaky v kontinentální Evropě a „151“ je dopravují v tandemu. Kvůli vysoké hmotnosti jsou vozy a původně vyčleněná dvacítká lokomotiv vybaveny automatickým spřáhlem typu Unicupler AK69e.

Vlaky v trase Rotterdam – Venlo – Koblenz – Dillingen dopravovaly lokomotivy 151 na německém území naposledy před 10 lety, kdy je nahradily čtyřnápravové čtyřsystémové stroje 189. Ty umožnily dopravu vlaků bez přepřahu na nizozemsko-německé hranici.

Druhým, stejně náročným výkonem v čele 6 000 tun těžkých vlaků je trasa Hamburg – Bedingen u Salzgitteru. Například v roce 2014 zde zajistily přepravu 9 milionů tun železné rudy a 5,5 milionu tun uhlí.

V roce 2017 byla stovka lokomotiv 151 odprodána konsorciu Railpool a Toshiba a společnost DB Cargo si je dál najímala pro svůj provoz. Postupně však byly odstavovány na kolejích DB Stillstand Management, odkud mohou být v případě potřeby reaktivovány, ale poslední dobou jsou spíše odesílány k sešrotování.

Téměř 60 lokomotiv bylo postupně odprodáno soukromým dopravcům, mezi kterými jsou například Hectorrail, RBH Logistics, BayernBahn, Lokomotion, HSL Logistik nebo SaarRail. Z tohoto počtu je však přibližně polovina lokomotiv už odstavena a v mnoha případech slouží jako zdroj náhradních dílů.

Kontejner kabelů

Energiecontainer, Kabelcontainer nebo Stasicontainer podle východoněmecké tajné policie, nebo také Koffer jsou přezdívky původně východoněmecké šestinápravové elektrické lokomotivy. Také DR

potřebovala v 70. letech 20. století nové výkonnější lokomotivy. Předchozí typy, rychlíková E 11 a univerzální E 42, se pro nejtěžší výkony v čele vlaků s uhlím nebo chemickými produkty nehodily a situaci neřešilo ani zdvojení trakce, proto Elektrotechnický závod Hanse Beimlera (komunistický poslanec v meziválečném říšském sněmu, který zemřel v interbrigádě při španělské občanské válce) v Hennigsdorfu vyrobil podle požadavků DR v roce 1974 trojici prototypových šestinápravových lokomotiv řady 250.



Řada E50 během dne železnice v Friedrichshafenu roku 1985

Po rozsáhlých zkouškách, kdy byl jeden z prototypů dočasně zpřevodován na 160 km/h, probíhala v letech 1977 až 1984 sériová výroba 270 lokomotiv. U DR našly uplatnění v těžké nákladní dopravě, ale také v čele těžkých rychlíků. Univerzální nasazení umožnily parametry lokomotiv: maximální rychlost 125 km/h, trvalý výkon 5 100 kW a rozjezdová tažná síla 480 kN. Vybaveny byly také dálkovým říze-

ním pro provoz s vratnými soupravami nebo ve dvojitě trakci. Zajímavostí je pozdější vybavení některých strojů vlakovým zabezpečovačem LZB 80, který umožnil jejich provoz na vysokorychlostních tratích se smíšeným provozem.

Jízdy od Alp až po Balt

Po sjednocení Německa přešly lokomotivy k DB s novou řadou 155 a daly se potkat v čele nákladních vlaků ve všech spolkových zemích od Alp po Balt. Na své výkony vyrazily ze dvou dep: Mannheim Rbf (Rbf – zkratka pro seřadovací nádraží) a především Seddin u Berlína, kde se nachází rozsáhlé seřadovací nádraží. Právě tam byly stroje řady 155 v posledních letech provozu soustředěny.

V roce 2017 byla stovka lokomotiv prodána společně s řadou 151 do konsorcia Railpoolu s Toshiba a pronajímány DB Cargo. Více než desítky strojů 155 se také prodala privátním dopravcům pocházejícím hlavně z nových spolkových zemí, například Mitteldeutsche Eisenbahn (MEC), Leipziger Eisenbahnverkehrs-gesellschaft (LEG) nebo Pressnitztalbahn.

Pro úplný výčet německých elektrických šestinápravových lokomotiv 15 kV 16 2/3 Hz bychom měli zmínit ještě bývalou řadu 252 DR, později u DB 156, která vznikla ve východoněmecké lokomotivce VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke v Hennigsdorfu po pádu Berlínského zdi v roce 1991. Nakonec byly vyrobeny pouze čtyři prototypy, které DB v roce 2004 prodala společnosti Mitteldeutsche Eisenbahn (MEC). Konečný výčet německých šestikolákových doplňuje ještě 15 strojů řady 251 DR z roku 1965 pro Rübelandbahn v Harzu. Ty však byly atypicky pro soustavu 25 kV 50 Hz. ◉

Údolím Berounky nejen za krásami přírody

Koronavirus a protiepidemická opatření nás několik dlouhých týdnů držely převážně „okolo komína“ a vycestovat za hranice země bylo ještě složitější. Naštěstí i v Česku se najde spousta krásných míst. Využil jsem tedy prvního hezkého jarního počasí, popadl rodinu a vyrazil s ní na stezku kolem železnice z Berouna do Prahy. Podívali jsme se i do sousedního Srbska a využili možnosti poznat přírodní krásy i technické památky Českého krasu.



Beroun





Josef Holec | Foto: autor, archiv ČD

Vládní opatření nás v březnu a částečně i v dubnu neúprosně přikovala k domovu, na víkendovou procházku jsme mohli maximálně po městě. I tu je ale naštěstí možné spojit se železnicí. Alespoň v Berouně. Když nadhodím cestu směrem po cyklostezce k Srbsku, podél trati na Prahu, syn Jindříšek najednou vyhrkne: „Uvidíme slony“. Ne, v údolí Berounky živé chobotnatce skutečně nepotkáte. Mladý pán má na mysli patrové jednotky řady 471 Českých drah, obchodně označené CityElefant. A tak v Údolí slonů, jak Jindříšek úsek z Berouna do Srbska označuje, spojíme příjemné s užitečným – pokocháme se vlaky a ještě se vyvětráme na čerstvém vzduchu.

Už na úvodní rovince nedaleko řopíků na břehu Berounky doznáme, že procházka klidná nebude. Jindrovi se do chůze moc nechce, poňukává, raději by stále řádil na svém třístopém oři mezi fešnými in-line bruslařkami. Zkusíme ho decentně nalomit zajímavou historií a nechat zapomenout na nezbytné kolo s pomocnými kolečky, které jsme vzali s sebou. Na výklad z hodin dějepisu základní školy máme maximálně dvě minuty. Víc Jindra nevydrží. „Tetín stojí na samém počátku budování českého státu. Bavíme se o 10. století a místo se pojí s pobytem sv. Ludmily a jejího vnuka sv. Václava, kterého tu údajně vychovávala. Léta Páně 921 však Drahomíra (snacha Ludmily) nechala Ludmilu zavraždit. Podle pověsti pak



Opuštěný řopík. Pevňůstek z 30. let je podél řeky celá řada

bylo Ludmilino tělo pohřbeno na hřbitově kostela. V roce 925, kdy se Ludmilin vnouček sv. Václav stal českým vládcem, byly ostatky odvezeny a pohřbeny v bazilice sv. Jiří na Pražském hradě,“ vysype žena z rukávu historická fakta.

Hrad pro nemanželské děti

Kluk je překvapivě zvědavý. „Proč se ale Tetín jmenuje jako teta,“ ptá se Jindra. „Protože tu bydlela žena, která se jmeno-



Podél Berounky vede cyklostezka s názvem Po stopách českých králů

vala Teta. Podle pověsti se jednalo o jednu ze tří dcer vojvody Kroka, jejími sestrami pak byly starší Kazi a mladší Libuše. Píše se o tom v Kosmově kronice. Prý uměla mluvit s duchy. Pozdější kamenný hrad sloužil přemyslovským levobočkům. Dětem, které se narodily, ale jejich tatínkové s maminkami neměli svatbu. O místě se budete učit, až ve škole začnete probírat Staré pověsti české,“ utínáme debatu.

Následuje otázka pro tatínka. Co jsou řopíky? Jedná se o betonové pevnůstky budované před druhou světovou válkou. Pojmenování vzniklo podle zkratky ŘOP – Ředitelství opevňovacích prací, které výstavbu komplexního pohraničního i vnitřního opevnění republiky řídilo. Dnes už tedy jde o stále velmi pevné pozůstatky obranného liniového opevnění z let 1936–1937 a součást linie Pražská čára. Od Berouna jich nakonec potkáme celou řadu, byt řeka tvořila velmi účinnou protitankovou překážku. „Proti komu se bojovalo?“ zní doplňující zkuškový dotaz. Proti nacistickému Německu a dalším nepřátelsky nalaďeným státům v okolí. Zejména v Německu se radikálně změnila politická situace, jeho kancléř Adolf Hitler se chtěl rozpínat, vzít nám kus země, a tak naše vláda rozhodla o tomto způsobu ochrany a obrany republiky. Řopíky, jejichž palba se překrývala a tvořila tak potenciální neprostupnou clonu, však nakonec svému účelu nikdy nesloužily a mnoho z nich je dávno zničených. Cí-



Vyhlídkové místo na Tětině

lem linie bylo zpomalení, ztížení anebo úplné zastavení postupu nepřítele.

Tunely na Smíchov s otazníkem

Postupujeme dále k Srbsku a už od Berouna slyšíme hukot blížícího se Elefantu. Synek kategoricky odmítá další chůzi

i jízdu na kole a chce se dívat na vlaky. Nic jiného ho v tu chvíli nezajímá. Ještěže projíždí Západní expres Českých drah a Jindra může počítat vozy. V čele poznává lokomotivu řady 362, a jak se vši samozřejmě poznají, jde přece o Eso. Jaká radost, když záhy projede – směr Beroun – nákladní expres ložený kontejnery, tažený dalšími dvěma Esy v barvách ČD Cargo a v dále se mine s dalším nákladním vlakem, tentokrát v čele s Vectronem.

Aniž by to většina z kolemjdoucích tušila, minuli jsme skladní masív, ze kterého mají podle plánů v budoucnu vykukovat dvě tunelové trouby. Jejich druhý konec by měl ústít na pražském Smíchově ve vzdálenosti přibližně 25 kilometrů. Komplex Tachlovických tunelů by měl v budoucnu disponovat odbočkou i na Branický most a v Berouně navazovat na vysokorychlostní trať na Plzeň a dále do Německa. Cesta z Prahy do Plzně by se měla zkrátit na 44 minut, do Berouna bychom se měli dostat za 12 minut. Projektování stavby, kde by vlaky měly jezdit rychlostí 200 km/h, však provází zejména administrativní problémy. Zda se poprvé skutečně kopne v roce 2028, je zatím ve hvězdách.

Lom plný chodeb

Jdeme dál a v zádech už máme etážový lom Alkazar. Tento dávno opuštěný vápencový lom skrývá podzemní, šachovnicový systém štol, který měl nacistům

Šotoinfo

Více než čtyřicetkilometrová dvoukolejná trať č. 171 mezi Berounem a Prahou je součástí třetího tranzitního koridoru a v téměř celé délce kopíruje řeku Berounku a Vltavu. Jako většina tuzemských tratí pamatuje císaře pána. Vždyť provoz na někdejší trati České západní dráhy (ČZD) byl zahájen v roce 1862. Nyní se po ní prohání mezinárodní expresy, Pendolina i patrové jednotky CityElefant v rámci Pražské integrované dopravy. V minulém století byl úsek elektrifikován a právě tady se proslavily jednotky řad 451, respektive 452, tedy známé pantografy. Nejčastěji jsou zde k vidění patrové elektrické jednotky řady 471, rychlíkové soupravy tažené lokomotivami řady 362. Už pár let se můžete kochat nedotčenou přírodou Českého krasu i z okna Pendolina a push-pull souprav s patry řady Bdmteeo. V celé trase provozují dálkovou i regionální dopravu České dráhy (rychlíky Berounka do Plzně, Klatov a Železně Rudy-Alžbětína, Západní expresy do Mnichova či Chebu, osobní vlaky mezi Berounem a Prahou, respektive Českým Brodem).





Lezecká Blážina stěna u Srbska. Za vrcholem je Barrandova jeskyně, hluboká 44 metrů

za druhé světové války sloužit coby tajná továrna. Některé zdroje uvádí, že na výrobu částí raket V-1 a V-2, jiné hovoří o leteckých motorech pro Avii (projekt Kainit). Do lomu však byla dávno před tím zavedena 600mm úzkorozchodná trať. Vozíky se vápencem plnily pomocí centrálního komína. Trať začínala u strojovny lanové

dráhy (přes řeku a trať do protilehlého lomu) a vedla okolo celého areálu. Využívalo se především síly parní lokomotivy, nicméně vozíky často tlačili i samotní horníci – výhybky byly jen na trati s parní trakcí, na krajích se vozíky přetáčely ručně na točnách. Později za okupace kvůli zásobování továrny byla úzkorozchodka

Lom Alkazar

Počátkem 20. století se v etážovém lomu těžil vápenc, který byl po úzkokolejně trati dopravován do Berouna. Těžbu ukončila 2. světová válka, kdy tu vznikl systém podzemních prostor, ve kterých měla fungovat nacistická podzemní továrna na výrobu leteckých motorů. Projekt však nebyl dokončen a v 50. letech 20. století byla část prostor využita k uskladnění radioaktivního odpadu z jáchymovských dolů. Dodnes jsou uzavřeny betonovými clonami. Původní název lomu byl Hostim I, ale stěny lomu inspirovaly trampy k označení podle arabských nedobytných pevností ve Španělsku, nyní je jméno Alkazar uváděno už i v oficiálních materiálech. Dnes jsou stěny lomu oblíbeným místem horolezců, dokonce zde vznikl první horolezecký park v Česku.



Řada lomů v Českém krasu je i po letech v provozu. Tento se rozprostírá u Srbska, na dohled od Alkazaru

dovedena až do berounské části Závodí. Fungovala zde pára z ČKD Praha i její motorová kolegyně.

Po válce už těžba vápence obnovena nebyla. Využití našli až komunisté, kteří do části štol krasu nacpali radioaktivní odpad z jáchymovských dolů. Důkladného uzavření betonovými oponami se zářivý „poklad“ dočkal až v roce 1997, byť s ukládáním a fyzickou uzávěrou skončili horníci už v roce 1964. Když se podíváte na lokalitu z ptáčí perspektivy, zjistíte, že horníci ubrali kus malé oblasti pravěkého hradiště Kozel a že je vám tato část země povědomá i z televize. Jistě, kdysi se tu natáčel film „Od zítřka nečarují“ v čele s Panem Tau v podání Otty Šimánka. Na prostranství pod skalou u řeky tu sídlil pionýrský tábor.

Lezecké centrum se stovkami cest

Skály lomu Alkazar, původně nazvané Hostim I., toho pamatují už hodně. Hostim se mimochodem jmenovalo pravěké hradiště ležící na pláni nad ním. V současnosti v tamních skalách najdete známý horolezecký park, jediný svého druhu v republice, s více než dvěma stovkami zajímavých a náročných cest. Lom se skládá ze čtyř částí, jedná se o Pravý amfiteátr, Malý Matterhorn (Homole), a Levý a Velký Matterhorn. Najdete tu lezení 9, 8 obtížnosti, ale i lehké cesty. Stěny v létě bývají obsypány lezci s nejrůznějšími batohy s výstrojí a vypadá to tu jako na lezecké olympiádě. Od roku 2010 je ve spodní části vybudován dřevěný rozcvičovací areál a ohniště.

Poslední leč

Jindra by chtěl ve štolách Alkazaru „průzkumnit“. Samozřejmě ale netuší, co je radioaktivní záření, a já mu to nehodlám vysvětlovat. Pár informací o tom vím z knihy Černobyl od Serhii Plokyho a hodin gymnaziální fyziky, ovšem víkendové odpoledne si tím kazit rozhodně nechci. Paní Drábová, šéfka Státního úřadu pro jadernou bezpečnost, mi to snad odpustí. Chtěli jsme se hlavně hezky projít v přírodě.

Synek znovu usedá na svůj bicykl a varuje, že pokud ho z něj sundáme, neudělá pěšky už ani krok. Chůze ho prostě nebaví. Po dvou hodinách, kdy jsme s manželkou a dětmi zapomněli na všechny starosti, věnovali se jen dětem a připomněli si spoustu zajímavostí z blízkého okolí domova, volíme ústup do Srbska. Synek dojede do zastávky na kole, jeho mladší sestru obětavě donesu na zádech. A my se ženou se máme čas psychicky připravit na večer. Děti totiž chtějí vidět „toho“ pana Pana Tau. ◉



Nadační fond Skupiny ČD
ŽELEZNICE SRDCEM

Pomoc železničářům v nesnázích

Na trati života se může vždy objevit překážka, ať již v podobě úrazu, nemoci, nebo třeba živelní pohromy. Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM pomáhá železničářům a jejich rodinám k návratu do běžných kolejí.

www.zeleznicesrdcem.cz

Přispějte společně s námi
na transparentní účet
2402887002/5500



 Cargo





EUROPEAN YEAR OF RAIL 2021



Železnice spojuje Evropu
#EUYearofRail

Železničář

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

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



S probíhajícím schvalováním covidových pasů se pomalu otevírají možnosti cestování k moři. Vybírejte z naší nabídky. Nejbližší termíny jsou:



EGYPT (s PCR testy)

Pobyty v květnu od 6 000 Kč po dotaci, letecky, 4 a 5* hotely, all inclusive, a další desítky termínů

MADEIRA

Pobyty v květnu od 11 000 Kč po dotaci, letecky

A dalších 20 zemí včetně 15 řeckých ostrovů, oblíbeného Chorvatska či stálice Bulharska



ČESKÁ REPUBLIKA

Lázeňské pobyty od 7 000 Kč po dotaci, plná penze a procedury – výhodný balíček pro zaměstnance ČD a ČD Cargo
A dalších 90 hotelů v ČR

Vše na webu cdtravel.cz

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

I vy můžete být hrdinou všedního dne

Postarejte se s námi o vlaky, hledáme kolegy na pozice:

- mechanik elektronických zařízení, elektromechanik, mechanik kolejových vozidel, soustružník kovů, posunovač, vedoucí posunu, signalista

Bavilo by vás starat se o vlaky osobní dopravy nebo se přímo podílet na jejím provozování? Staňte se naším novým kolegou!



Co můžeme nabídnout?

- zkrácenou pracovní dobu bez snížení mzdy
- 5 týdnů dovolené
- levnější cestování pro vás a vaši rodinu
- příspěvek na sport, stravování, dovolenou a výuku jazyků
- příspěvek na penzijní připojištění
- příspěvek na udržení zdravotní a odborné způsobilosti
- sociální výpomoc při závažné dlouhodobé nemoci
- příplatek za praxi a zaškolování
- příplatek za práci přesčas nad rámec zákoníku práce
- příplatek za práci v noci nad rámec zákoníku práce
- příplatek za práci o sobotách a nedělích

... a mnoho dalších výhod

Staňte se naším kolegou
www.cd.cz/kariera



ČD České dráhy
Národní dopravec



1. května až 11. září 2021

Na výlet do Lednice se svezte nostalgickým vlakem

Už čtvrt století je Lednicko-valtický areál zapsaný na Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Výlet do této malebné krajiny, které se pro harmonické spojení přírodních krás a romantických staveb přezdívá Zahrada Evropy, si můžete zpestřit železniční romantikou. Od 1. května do 5. září jezdí o víkendech a svátcích mezi Břeclaví a Lednicí historický motoráček z 50. let minulého století zvaný Hurvínek. V rámci Lednického parního léta pojedí místo motoráčku o sobotách 22. května a 11. září parní vlak s lokomotivou Šlechtičnou, vozy Rybáky a bufetovým vozem s nabídkou občerstvení a upomínkových předmětů. Na nádraží v Lednici se v tyto dny budou prodávat grilované a zvěřinové speciality z místního penzionu Myslivna. Cestující mohou po předložení jízdenky z parního vlaku využít slevu 20% na vstupné do lednického Muzea hraček, na prohlídku expozice Lednice dávná – Jak se žilo za tatíčka Masaryka nebo na vyhlídkové jízdy historickým busem Praga RND. Jednosměrná jízdenka do motoráčku stojí 40 Kč, zpáteční 60 Kč. Za jednu jízdu v parním vlaku zaplatíte 80 Kč, jízdenku pro cestu oběma směry pořídíte za 120 Kč. Více informací najdete na www.cdnostalgie.cz.

Nejbližší železniční stanice: Břeclav/Lednice



9.–13. června, 10.–17. července, 13.–18. září 2021

Za svatou Ludmilou z Velehradu na Tetín

K akcím, které se letos konají u příležitosti výročí 1 100 let od mučednické smrti sv. Ludmily, patří i putování po Cyrilometodějské stezce. První etapa Putování ke cti sv. Ludmily se uskuteční od 9. do 13. června. Trasa vede z Velehradu přes Křtiny a Vranov do Tišnova. Druhá etapa je naplánována na 10. až 17. července a půjde se z Tišnova přes Havlíčkův Brod do Sázavy. Poslední, třetí etapa se můžete zúčastnit od 13. do 18. září, kdy se putuje ze Sázavy přes Starou Boleslav, Levý Hradec do Tetína. K putování se lze zaregistrovat na www.pout.eu.

Nejbližší železniční stanice:
Staré Město u Uh. Hr./Tišnov/Sázava/Beroun



17. dubna až 31. října 2021

V Cyklohráčku není nouze o zábavu

Až do konce října se každý víkend a taky o svátcích můžete svést Cyklohráčkem. Ten odjíždí dvakrát denně z pražského hlavního nádraží a svezte vás krajinou kolem zříceniny hradu Okoř do města Slaný a ve vybrané dny i do Zlonic na návštěvu železničního muzea. I letos jsou jeho součástí vůz plný hraček, vůz plný balonků, vůz plný her a nechybí ani vůz, v němž lze pohodlně přepravit jízdní kola. V Cyklohráčku platí standardní tarif PID a ČD. Ve vlaku získáte leták s tipy na výlet v okolí tratě a se slevovými kupony na zábavu nejen ve Slaném.

Nejbližší železniční stanice:
Praha hl. n./Slaný/Zlonice ad.



za pěkného počasí

Do Mešna nejen na prohlídku kostela

V malé vesničce Mešno na Rokycansku objevíte kostel, z jehož nově zrekonstruované věže se vám naskytne pěkný výhled po okolí. Uvnitř svatyně, v níž se konají komentované prohlídky, zaujmou působivé okenní vitráže vyobrazující Karla IV. a Elišku Pomořanskou. Ty měly původně zdobit Císařskou kapli pražského chrámu sv. Víta. Druhou raritou obce je mešenský Pouskův mlýn, jehož historie se začala psát už roku 1394. Z Mešna se taky můžete vydat lesem k volně přístupné Těnovické budhistické stúpě, tedy budhistickému meditačnímu místu (3,5 km).

Nejbližší železniční stanice:
Mešno

