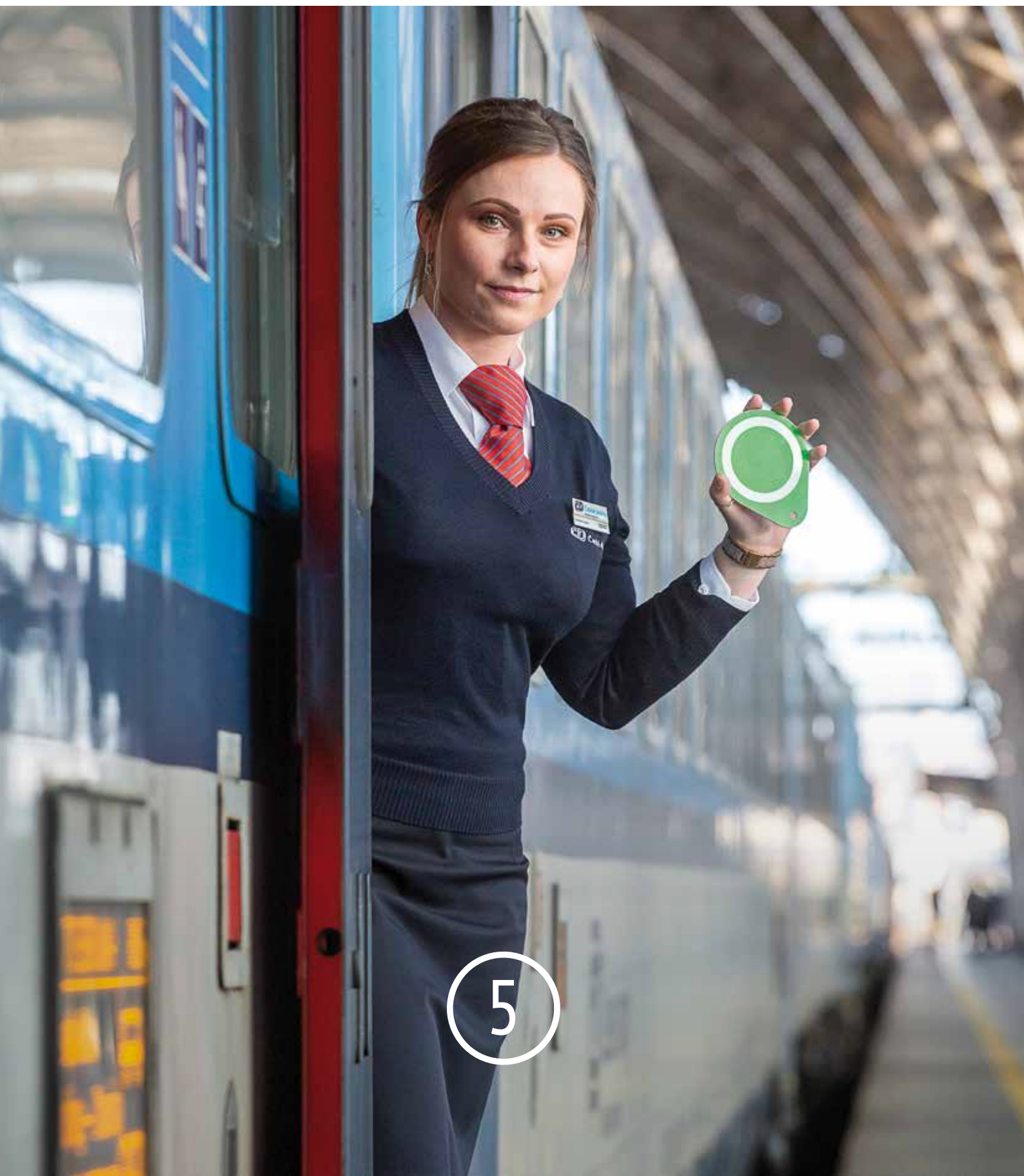


Železničář

5. KVĚTNA 2022 | ROČNÍK 29 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



5

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S novým předsedou představenstva Českých drah Michalem Krapincem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Příměstská železnice v Evropě zažívá v posledních letech nebývalý rozmach. Jak vypadá její síť dnes?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
VUZ potvrdil vůdčí pozici v oblasti certifikace. Loni vydal 485 certifikátů.
- 22–23 **Provoz a technika**
ČD Cargo se už téměř pět let podílí na přepravě komunálního odpadu.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Bývalá železničářka Jana Doleželová se stará o nemocného syna. Pomohl jí Nadační fond ČD - ŽELEZNICE SRDCEM.
- 27 **Zahraničí**
Francouzský výrobce vlaků Alstom dodá DB Regio 29 jednotek Coradia.
- 28–29 **Recenze**
Podívali jsme se na youtube na několik starších filmů s železniční tematikou.
- 30–32 **Historie**
Veřejná doprava v Mariánských Lázních slaví v květnu několik významných výročí. Týkají se úzkorozchodné dráhy i trolejbusů.
- 33–37 **Cestopis**
Vydali jsme se za parní romantikou do sousedního Rakouska na úpatí Alp. Řeč je o legendární dráze Steyrtalbahn.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

S pomocí návěštních terčíků vypravují průvodčí vlaky národního dopravce již dvanáctým rokem.



Foto: JHMD, Wikipedia

Thomas Edmondson

Stál u zrodu jízdenek z kartonu a vymyslel také způsob, jak na ně tisknout pořadová čísla a nezbytné údaje o trase vlaku. Anglický vynálezce Thomas Edmondson se díky tomu nesmazatelně zapsal do historie železniční dopravy.

Thomas Edmondson se narodil 30. června 1792 ve městě Lancaster. Odtud se však později přestěhoval do Manchesteru. Původně pracoval v Lancasteru jako truhlář. Po otevření železniční trati společnosti Newcastle and Carlisle Railway v roce 1839 pracoval ve stanici Milton (dnešní Brampton) jako přednosta stanice, a tak musel vydávat i jízdenky. Aby si práci co nejvíce zjednodušil, vymyslel nový typ jízdenky z kartonu i způsob jak na ni pomocí dřevěné desky tisknout pořadová čísla a údaje o trase. Do té doby se používaly jízdenky papírové a až do příchodu

* Narození	30. června 1792
† Úmrtí	22. května 1851
🌐 Národnost	anglická
👤 Povolání	vynálezce, přednosta stanice



Marek Plochý

ředitel CHV Lužná u Rakovníka

Vážení čtenáři,

letošní nostalgická sezona se rozjela na plné obrátky. V ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka jsme po zimní pauze přivítali první návštěvníky již na samotném začátku dubna. Díky dobré epidemické situaci jsme navíc mohli otevřít v obvyklém termínu a společně jsme oslavili třeba také Velikonoce, což v předchozích dvou letech nebylo možné.

Pro železniční fanoušky máme připraven bohatý a atraktivní program na celou sezону, a to v různých koutech republiky. Začnu ČD Muzeem v Lužné u Rakovníka, které si v letošním roce připomene 25 let muzejnictví. Oslavíme je ve dnech 11. a 12. června. Jako novinku pro návštěvníky jsme připravili speciální prohlídky, kdy skupinka do maximálně pěti osob může využít služeb svého průvodce. S ním se dostanou na stanoviště několika lokomotiv, kde vyslechnou odborný výklad. Pro děti chystáme interaktivní prohlídky s robotem. Více ale zatím neprozradím. Další novinkou je možnost zapůjčení kola v našem muzeu. Pro elektro cyklisty nabízíme zásuvky na dobití jejich kol. Na září pak připadá dvacáté výročí ukončení provozu motorových lokomotiv Sergej. Proto připravujeme jejich setkání ve dnech 8. a 9. října.

O letních prázdninách bude jezdit pravidelná linka Lužná u Rakovníka – Chomutov a zpět, prostřednictvím které chceme nabídnout návštěvníkům možnost prohlédnout si muzeum v Lužné a deponiář NTM v Chomutově během jediného dne za výhodnější cenu. Po několikaleté odmlce se v červenci a srpnu vrátí provoz historických vozidel na unikátní trať z Tábora do Bechyně, v červenci znovu ožije Volarsko jízdami parních vlaků. Na Moravě již začal jezdit tradiční motoráček do Lednice. Velkým svátkem se pak stane oslava Dne železnice v Plzni, naplánovaná na 24. září. Jeho program a detaily vám přiblížíme na stránkách Železničáře později.

Pozornost pochopitelně věnujeme i vystavované či provozované technice, přičemž některé projekty se nám už podařilo dokončit. Po ukončení opravy koncem loňského roku tak dělá opět radost parní lokomotiva 354.195 Všudybylka. Po opravě se vrátí v těchto dnech na koleje také parní lokomotiva 423.009. Aktuálně se pracuje na opravě parní lokomotivy 313.432, kde čekáme na převoz kotle z opravy a dokončení obnovy náprav. Pustili jsme se rovněž do rozsáhlé opravy hradeckého Bulíka 464.008 a dokončujeme renovaci motorového vozu 810.100. Rozsáhlejší údržbu podstoupily motorové lokomotivy. Pracujeme na opravě několika kompletů pro motorové vozy M 131.1 Hurvínek. V červnu zahájíme práce na opravě parní lokomotivy 475.179.

Je zkrátka na co se těšit. Informace k připravovaným akcím najdete na našem webu www.cd-nostalgie.cz nebo na facebooku ČD Nostalgie. Neváhejte a zavítejte na některou z našich akcí.



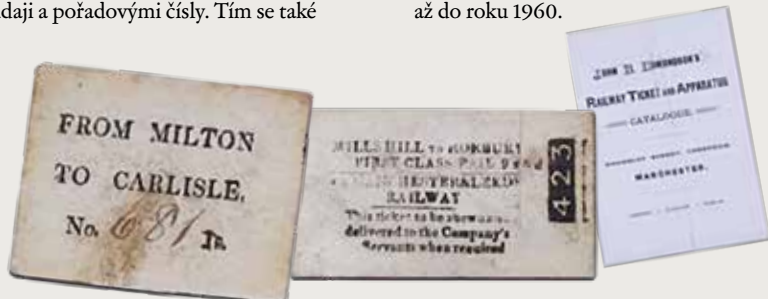
jeho vynálezu se na jízdenku ručně vypisovalo jméno cestujícího a platnost byla dána razítkem s datem. Edmondson na kartonové jízdenky získal patent.

Zprvu se jednalo o experimentování s lepenkovými jízdenkami menších rozměrů, 39 x 29 mm, na nichž byla natištěna trasa. Jízdenky byly podle jednotlivých cílových stanic vloženy do svisle umístěných trubek, kde protizávaží umožnilo posunutí další jízdenky po vytáhnutí předešlé. Číslo jízdenky se dopisovalo ručně. Tyto jízdenky se začaly vydávat zřejmě v roce 1837.

Objev, který přinesl Edmondsonovi velký úspěch a bohatství, byl však až přístroj, jenž dokázal tisknout celé kompletní řady jízdenek s předtištěnými údaji a pořadovými čísly. Tím se také

zabránilo podvodům s jízdenkami. Zařízení si nechal patentovat. Edmondson pobíral licenční poplatky od každé firmy používající jeho patent, a to ročně ve výši 10 šilinků z každé míle trati vlastněné danou společností.

Jeho zařízení na tisk jízdenek a od nich odvozené stroje se brzy staly standardním vybavením britských i zahraničních železničních společností. Edmondson zemřel v květnu roku 1851 jako zámožný občan. Členové jeho rodiny pokračovali v jím započatém podnikání až do roku 1960.



CityElefant vyjel v novém nátěru

Do provozu na konci dubna zamířil první vlak v novém barevném schématu Pražské integrované dopravy (PID). Jedná se konkrétně o elektrickou jednotku 471.060 CityElefant Českých drah. Ta získala nový lak během opravy ve stupni R3 v dílnách dceřiné společnosti dopravce DPOV v Nymburce. Hlavní opravy a modernizace jednotka podstoupila u stejné firmy v Přerově. Jednotky CityElefant, jejichž první kusy jsou v provozu zhruba 25 let, procházejí postupnou modernizací, což by mělo přilákat do vlaků další cestující. Instalovány jsou modemy pro příjem wi-fi a zásuvky. Vnitřní ovládací tlačítka dveří jsou přemístěna z rámu dveří přímo na křídla a doplněna o funkci předvolby. To umožňuje cestujícím navolit otevření dveří ještě před zastavením vlaku a zrychluje výstup a nástup. Dosazovány jsou i nové informační displeje s LED technologií. Vyměňují se podlahové krytiny a přečalounují sedadla. V příštích letech dostanou vozidla rovněž nejmodernější zabezpečovací systém ETCS. V provozu je aktuálně 82 CityElefantů, z toho 70 jich obsluhuje linky PID a 12 jednotek jezdí na spojích v Moravskoslezském kraji.



Představenstvo ČD doplnil Lukáš Svoboda

Dozorčí rada Českých drah zvolila na začátku dubna pátým členem Představenstva ČD Lukáše Svobodu, dosavadního ředitele úseku Ekonomiky a sdílených služeb ve společnosti ČD - Telematika. U dopravce bude Lukáš Svoboda odpovědný za řízení ekonomických útvarů. Jeho hlavní úkoly jsou stabilizace cash flow, ověření nákladové efektivity, cenotvorby a výnosů. Představenstvo ČD je tak kompletní. Lukáš Svoboda je absolventem Vysoké školy ekonomické v Praze a Právnické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci. V uplynulých letech vedl finanční divizi a sekci controllingu ve státním podniku Česká pošta nebo působil jako Senior Consultant v oddělení Fúzí a akvizic ve společnosti PricewaterhouseCoopers. Od roku 2019 do současnosti pracoval pro ČD - Telematiku, dceřinou společnost ČD. Vedle standardní agendy finančního ředitele byl zodpovědný také za oblast nákupu, logistiky nebo správy majetku.



Na obnovu vozidel půjde více peněz

Ministerstvo dopravy vyhlásilo výzvu v rámci programu na obnovu historických železničních vozidel na období 2021 až 2023. Ministerstvo financí nedávno schválilo a navýšilo roční rozpočet na pět milionů korun. Podpora historických železničních vozidel přispívá k zachování technického a kulturního dědictví Česka a je vyhlášována každý rok. Cílem programu je obnovení provozu historických železničních vozidel nebo jejich vystavování. Zájemci o podporu mohou letos předkládat své investiční záměry až do 30. května. Schválený program umožňuje kumulaci finanční podpory s veřejnými prostředky i z jiných zdrojů, a to až do výše 80% uznatelných nákladů. Správcem programu je Odbor drážní dopravy ministerstva dopravy. Aktuálně probíhající program navazuje na předchozí, které fungovaly již od roku 2011. Z programu je každoročně obnovena zhruba desítky kusů železniční techniky.



Text: Petr Slonek | Foto: autoři, archiv ČD, ČD-Telematika, ČD Cargo.

Provoz na části koridoru se zastavil

Prakticky okamžitě po zahájení tříměsíční výluky na 4. koridoru v úseku mezi Sudoměřicemi a Voticemi začali na začátku dubna pracovníci Správy železnic s demontáží původní koleje v okolí Ješetec, kde se kříží stará a nová stopa trati. Stavbaři zde postupně upraví železniční spodek a položí nový svršek. Dokončí rovněž přesmyk traťového úseku do nové stopy. První vlak tudy projede 30. června. Do té doby je provoz na jih přerušen a vlaky ČD jsou dočasně nahrazeny autobusy. Převážná část modernizované trati povede po nové přeložce, která umožní zvýšení rychlosti až na 200 km/h a nabídne průjezdy dvěma tunely pojmenovanými Mezno a Deboreč nebo pohled z moderních viaduktů v okolí Heřmaniček. Úplný dvoukolejný provoz v celém úseku začne 1. září. To bude zahájen i zkušební provoz a rychlost vlaků se začne postupně zvyšovat na 160 km/h, po zavedení ETCS v případě Pendolin až na 200 km/h.



ČD přepravily turisty do Libavé

První květnovou neděli se uskutečnila tradiční cykloturistická akce na území Vojenského újezdu Libavá na Olomoucku – Bílý kámen 2022. Do jindy střeženého a veřejnosti celoročně nepřístupného armádního prostoru zavítalo 3 455 cyklistů a pěších turistů. Návštěvnost byla ve srovnání s loňskem, kdy organizátoři termín přesunuli kvůli epidemii Covid-19 na srpen, dvojnásobná. Lidé mohli navštívit například skalisko Bílý kámen, zámeček Bores, odsvěcený libavský kostel nebo poutní kostel ve Staré Vodě. Většinu účastníků tvořili i letos cyklisté. České dráhy ve spolupráci s organizátory 28. ročníku akce, konané pod záštitou Olomouckého kraje, vypravily speciální vlak z Olomouce do Moravského Berouna a zpět v čele s lokomotivou řady 750. Cestující měli k dispozici tři vozy Bdt s celkovým počtem 256 míst k sezení a dva zavazadlové vozy řady Ds pro přepravu až sta kol a koloběžek. Obsazenost byla 80%. Další cyklisty přepravil následný rychlík R 845 Praděd. Stejně jako v minulých ročnících i letos si zájemci mohli zapůjčit kolo v ČD Bike.



ČD Cargo získalo licenci pro Chorvatsko

Společnost ČD CARGO ADRIA se 4. dubna stala držitelem všech potřebných oprávnění k provozování železniční nákladní dopravy v Chorvatsku. Obchodní činnost zahájila tato 100% dceřiná společnost ČD Cargo již v říjnu loňského roku. Zahájení přeprav na vlastní licenci očekává ČD Cargo v řádech týdnů. Přípraveny v současné době má projekty na přepravu kontejnerů, obilnin a dalšího zboží. ČD Cargo má již nyní k dispozici najaté lokomotivy schopné provozu v Chorvatsku a do budoucna připravuje „chorvatizaci“ a také „slovinizaci“ vlastních interoperabilních lokomotiv, které by mohlo doplnit i několik lokomotiv starších řad. Vše bude záležet na aktuálních provozních a obchodních potřebách.



Odborníci jednali na konferenci v Pardubicích

V prostorách pardubického hlavního nádraží se 13. dubna uskutečnil již VIII. ročník Železniční konference Pardubice. Hlavním tématem letošního ročníku byla role kritické dopravní infrastruktury, odolnost vůči hrozbám, role veřejné železniční dopravy v období inflace a turbulentních změn ve společnosti. Do Pardubic se sjeli nejen železniční experti, ale také političtí představitelé. Generální ředitel Michal Krapínek společně s náměstkem pro osobní dopravu prezentovali pozici národního dopravce ve světle nových bezpečnostních, humanitárních výzev a také roli veřejné železniční dopravy. Připomněli si tak, s jakou rychlostí dokázaly České dráhy zareagovat na pomoc válkou postiženému Ukrajině, a jakou klíčovou roli zaujímá v tomto konfliktu železnice. Na konferenci představil ministr dopravy Martin Kupka dopravní strategii ČR a reakci vlády na aktuální bezpečnostní výzvy. Jiří Svoboda, generální ředitel SŽ, informoval účastníky konference o založení nové telematické společnosti SŽT (Správa železničních technologií) ve snaze zajistit si chod IT zakázek vlastními silami a nebýt tak závislý na externím trhu.



Vlakem na pivo Kocour se slevou

Známý varnsdorfský pivovar, který před lety inicioval vznik železniční zastávky Varnsdorf-pivovar Kocour, a v jehož areálu mohou žizniví návštěvníci přenocovat v bývalých lůžkových vozech, připravil od 1. 5. 2022 pro návštěvníky zajímavou nabídku. Pokud do pivovaru přijedete vlakem, získáte slevu ve výši šťastných 7% z celkového účtu v pivovarské restauraci. Sleva platí na celý sortiment pivovarské restaurace, včetně lahvového piva s sebou, a na prodej reklamních předmětů. Podmínkou je prokázat se při placení platnou jízdenkou z/do cílové stanice Varnsdorf-pivovar Kocour. Uznávány jsou jízdenky vydané kterýmkoliv dopravcem, Síťové jízdenky EuroNisa, SachsenTicket, Trilex Tageskarte, Labe-Elbe, Doprava Ústeckého kraje, BahnCard 100 a Síťová jízdenka ČD. Více informací najdete na webu pivovar-kocour.cz.



Nostalgie s Rosničkou na Českolipsku přilákala stovky lidí

Známý českolipský spolek železniční nostalgie, který pečuje o Šlechtičnu 475.179, rekonstruuje Albatrosa 498.112 a v péči má i další historická vozidla, uspořádal 30. dubna zvláštní parní jízdy s Rosničkou 464.202, která je na sever Čech zapůjčena z Olomouce kvůli opravě tamního depozitáře. Rosnička ale nebyla jedinou historickou lokomotivou v České Lípě, protože den plný páry začal příjezdem zvláštního vlaku z německého Cottbusu v čele se strojem 50 3648 DR. Desetivozová souprava byla v Lípě rozdělena na polovinu a s jednou částí vyrazila Rosnička do několika destinací na Českolipsku. Nejprve svezla párychtivé fanoušky do Mimoně a zpět, aby pokračovala z Lípy do Nového Boru. Na zpáteční cestě vedla trasa až do Blíževedel. Navíc bylo celý den zpřístupněné místní depo, kde si mohli návštěvníci kromě výše zmíněných strojů prohlédnout třeba Štokra 556.0506, Břejlovce T 478.3001, Hurvíňka M 131.1130 a další. V provozu bylo i modelové kolejiště. Akce pod hlavičkou ČD Nostalgie přilákala stovky lidí a opět se ukázalo, že parní nostalgii se vyrovná máloco.



SVOD Bohemia pomáhá uprchlíkům

Členové Svazu osobních železničních dopravců SVOD Bohemia zachránili před válkou už 120 tisíc bezbranných civilistů. Během války dovezli obyvatelům Ukrajiny přes čtyři tisíce tun humanitární pomoc prostřednictvím 60 zvláštních vlaků. Dopravci budou pomáhat, dokud to bude nutné. Za pouhé tři měsíce činnosti SVOD Bohemia jeho členové dokázali, že železnice má obrovský přínos při zmírňování dopadů vojenské agrese Ruska proti dosud svobodné zemi. „Jako jedni z prvních jsme umožnili bezplatnou přepravu osobám s ukrajinským pasem i v pravidelných linkách,“ zdůraznil Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu. Ke konci dubna poskytl dopravci ukrajinským občanům přes 600 tisíc bezplatných jízd v rámci pravidelných linek. Na bezplatné přepravě uprchlíků se podílejí i další členové SVOD Bohemia, Arriva vlaky, Leo Express, Die Länderbahn a AŽD Praha. ČD díky rozsáhlé kapacitě a širokému spektru služeb zajišťují kromě posílené přepravní kapacity a nepřetržité dispečerské služby ubytování, dočasné pobyty v čekárnách a místa v odstavených vlacích, kde mohou lidé vyčkat na registraci nebo další spoj.



VUZ testuje osobní vozy pro polskou armádu

Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) začal v dubnu s testováním nových osobních vozů, které si u výrobce, společnosti H. Cegielski FPS, objednalo polské ministerstvo obrany. Sloužit mají především k přepravě vojáků. Dva vagony dorazily do ZCVUZ Velim ve středu 13. dubna. Vozy podle zástupců dceřiné společnosti Českých drah podstoupí zejména stacionární elektrické zkoušky se zkušební laboratoří. Nyní se nacházejí na zkušební okruhu v Cerhenicích a musejí být schváleny pro provoz v Polsku, Česku, na Slovensku, v Maďarsku a Rumunsku. Polské ministerstvo si objednalo celkem osm vozů typu 175A3. Ty jsou nyní již všechny vyrobené. Cena jednoho činí téměř 13 milionů zlotých, tedy v přepočtu zhruba 68 milionů korun. Šest z nich je velkoprostorových, dva oddílové a konstruovány jsou na rychlost až 200 km/h. Vagony bude provozovat státní dopravce PKP Intercity, který obdržel první vojenské vozy od výrobce v srpnu 2021. Polské ministerstvo obrany uvedlo, že o ně projevil zájem další země NATO. Výroba vagonů ale trvala déle, než se předpokládalo, a jejich hmotnost je vyšší, než bylo deklarováno při výběrovém řízení.





Chceme zásadně investovat do našeho vozového parku

České dráhy se v loňském roce kvůli pokračující pandemii COVID-19 dále potýkaly s velkým poklesem počtu cestujících. Společnost zůstala ve ztrátě, kterou se ale podařilo významně snížit, a výsledek byl o 2,5 miliardy lepší než v roce 2020. Nejen o tom, ale také o dalších plánech dopravy jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Michalem Krapincem.

Redakce | Foto: Michal Málek

Společnost skončila loni opět ve ztrátě. V jaké finanční kondici se České dráhy nyní nacházejí?

Jako Skupina ČD jsme loni podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví IFRS skončili ve ztrátě 1,6 miliardy korun a samotné České dráhy pak 1,87 miliardy. Z toho je patrné, že všechny ostatní společnosti ve Skupině jsou ziskové. Největší „příspěvatel“ ke konsolidovanému výsledku je ČD Cargo, které má za rok 2021 kladný hospodářský výsledek zhruba 300 mi-

lionů korun. Když srovnáme výkonnost Českých drah v roce 2021 s našimi zahraničními partnery, tak musím konstatovat, že se s těžkou dobou vyrovnaly velmi dobře. Například švýcarské SBB skončily ve ztrátě 315 milionů eur. Belgické dráhy vykázaly minus 98 milionů eur po státní subvenci 300 milionů. To znamená, že bez státních subvencí by měly ztrátu v přepočtu 10 miliard. Výsledek DB za loňský rok dělá minus 1,5 miliardy eur, tedy v přepočtu deficit necelých 40 miliard korun. V kontextu toho si myslím, že ČD obstály. Hledala se každá koruna, a to už za před-

chozího vedení. Kvůli pandemii jsme dostali do vlaků jen zhruba 120 milionů lidí, zatímco před ní to bylo někde kolem 180 milionů. To je citelný zásah do tržeb. Proto to považuji za velmi dobrý výsledek.

Čím se podařilo nejvíce snížit ztrátu oproti roku 2020, která činila přes čtyři miliardy?

Zejména to bylo díky lepší efektivitě, byť to znamenalo postupné snížení počtu zaměstnanců. ČD v roce 2021 opustilo zhruba sedm set lidí, často z administrativy. Ale kladně se na výsledku podepsala i větší efektivita údržby, opravárenství a servisu.

Jak to vypadá s ratingem?

V posledním dubnovém týdnu jsme jednali se zástupci ratingové agentury Moody's, která hodnotí společnost na základě dvou hlavních faktorů. Jedním jsou finanční ukazatele společnosti a druhým je postoj státu vůči národními dopravci a železniční dopravě obecně. Na základě posouzení těchto dvou hledisek přiřadí ratingová agentura společnosti hodnocení. České dráhy jsou aktuálně zařa-

zeny do investičního pásma s hodnocením Baa2. České dráhy se mohou na základě finančních ukazatelů směle měřit se zahraničními dopravci. V praxi to však dopadá tak, že i společnosti se slabší finanční výkonností může dosáhnout lepšího hodnocení právě při zohlednění strategie konkrétního státu, respektive podpory, kterou stát národnímu dopravci poskytuje. Konkrétním příkladem je národní železniční dopravce v Belgii, který dosahuje řádově třikrát horších ekonomických ukazatelů. Nicméně podpora státu je tak silná, že negativní čísla nejen vykompenzuje, ale katapultuje společnost na vrchol pomyslné pyramidy s hodnocením A1.

Nehrozí jeho snížení?

V rámci přípravy na obhajobu ratingu jsme nic nepodcenili a věřím, že jsme agentuře představili stabilní a věrohodný plán pro nadcházející období. Je nicméně potřeba počítat s tím, že finanční ukazatele jsou pouze jedním z aspektů, které ratingová agentura hodnotí. Oproti sousedním zemím bude u nás liberalizace trhu probíhat rychleji, nicméně věřím, že pravidla připravovaná pro otevření trhu jsou i optikou agentury transparentní a dávají Českým drahám dostatek času se na plné otevření trhu připravit. Obhajoba ratingu v investičním pásmu by byla dobrým signálem zejména pro investory, jelikož plánujeme v červnu letošního roku realizovat emisi tzv. Zeleného dluhopisu v hodnotě téměř 550 milionů eur. Věřím, že ČD investiční pásmo obhájí, nicméně jasno budeme mít až koncem května.

Kde hledají České dráhy hledat další finanční zdroje? Bude to cestou úspor?

Peníze budou České dráhy čerpat v průběhu několika příštích let podle investičních potřeb. Celkem by mohlo jít o nižší desítky miliard korun. Část peněz by měla pocházet ze zmíněných tzv. zelených eurobondů, další zdroje mají pocházet od Eurofimy nebo Evropské investiční banky. Směřovat by měly na investice a částečně na refinancování dluhů, tedy splacení starších závazků. Jsou tedy určeny na rozvoj firmy, a ne abychom je, jak se lidově říká, projedli. Věřím, že opatření nastartovaná v roce 2021, na která nyní navážeme, společně s očekávaným návratem zákazníků do vlaků přinesou ovoce.

Bude důležité, aby se nám vrátili lidé do vlaků a s nimi tržby. Jakým způsobem toho docílíte?

Doufáme, že v první řadě se tak stane spontánně samo, protože lidé se přestanou bát využívat veřejnou dopravu. Třeba i povinnost mít nasazenou roušku mnohé odrazovala. A cestující se už skutečně vrací. Dále máme v plánu zásadně zainvestovat do vozového parku. V příštích deseti letech až 100 miliard korun. Za to pořídíme mix zcela nových jednotek i těch z druhé ruky, abychom mohli vyjít vstříc všem požadavkům objednavatelů. Někdo chce nové jednotky, jiný má zájem o kompromis. Ale nikdo samozřejmě nechce jezdit přešlárlými vlaky. Vybavujeme je technologií wi-fi, což zákazníci vnímají. Jen loni narostl počet spojů s wi-fi asi o tisícovku. Rádi bychom taky spustili pilotní projekt na zástavbu opakovače mobilního signálu, aby šlo lépe telefonovat. Takže nové jednotky, zvyšování uživatelského komfortu a zejména wi-fi v kombinaci s opakovači mohou lidem cestu významně zkvalitnit a přilákat je zpět.

Nehrozí v rámci dalších úspor propouštění zaměstnanců?

Propouštění nechystáme. Aktuálně to není na pořadu dne. Nemůžeme ale vyloučit, že v rámci nějaké optimalizace činnosti k tomu přirozeně dojde. Není to nicméně tak, že bychom měli představu, že se 10 procent lidí škrtne. Uděláme si výhled

do konce roku 2022 a podle něj budeme modelovat budoucnost. Věříme, že uděláme další opatření, která firmu pošlou kupředu, a propouštění v nějaké větší míře nebude nutné.

Takže číslo, o které je potřeba snížit personální počty, neexistuje?

Ne, není tady žádný stav, jehož bychom potřebovali dosáhnout. Třeba snížit stav o 10 procent. Může se pouze stát při revizi stávajících činností, že z nich vypadne nějaká zbytečná. Pokyn managementu, ve smyslu najdete úspory propouštěním, rozhodně není. Takhle to ani dělat nechceme.

Nebudou se zvyšovat ceny jízdného?

V nadcházejících měsících určitě zdražovat nebudeme. Zvyšujeme ceny průběžně jednou za rok v prosinci společně s novým jízdním řádem. A touto cestou bychom chtěli jít i nadále. Nechceme nyní zdražovat, protože si myslíme, že by to mělo úplně opačný efekt, než bychom chtěli. To znamená, že lidé by se nám do vlaků nemuseli vracet tak rychle, jak bychom chtěli.

Chystáte opatření v souvislosti s rostoucími cenami energií?

Samozřejmě bychom se velmi rádi bavili s objednateli o tom, jak je možné enormní růst cen zohlednit v úhradách za objednané výkony. Bohužel není možné, aby dopravce zaplatil tento rozdíl ze svého. To samé se děje u našich dodavatelů, kteří za námi chodí a říkají, ty dodávky, které máte pod smlouvou, jsou pro nás likvidační. I my stojíme často před rozhodnutím, z čeho a jak zaplatit víc, nebo jak danou službu dělat efektivněji.

Jak se na to tváří objednatelé?

Diskuze teprve nabudou na intenzitě, je to pořád velice čerstvá věc. Zodpovědně ale říkám, jako dopravce to nemůžeme nést na vlastních bedrech. A pokud takto rostou náklady, je potřeba to přenést dále a nějak na to reagovat.

Jaké jsou cíle managementu pro letošní rok?

Podmínkou k tomu, abychom se dostali do černých čísel, je návrat cestujících do vlaků. To se skutečně děje. Ale bohužel dramatický růst cen vstupů je bezprecedentní. Už teď víme, že jen trakční energie nás bude stát o víc než miliardu korun více. To jsou enormní částky, se kterými se musí kalkulovat. Těch věcí je však celá řada – nafta, opravárenství. Celkem se bavíme o meziročním nárůstu o nižší jednotky miliard korun.

Hovoříte se státem o podpoře nebo kompenzacích?

Samozřejmě se snažíme o tom bavit. Narážíme na různé mantinely. Například na to, co Evropská unie státům dovolí, aby dopravcům poskytly, a nebyla to nedovolená podpora. Konkrétní příklad jsou poplatky za obnovitelné zdroje. Z úst státu máme příslibeno, že nám je odpustí. Ministerstvo si nechalo v Bruselu prověřit, zda by to nebyla nedovolená veřejná podpora. Do léta by mělo být jasno. Jen v případě ČD by se jednalo o cca 350 milionů korun za rok. V případě ČD Cargo je to dalších asi 150 milionů. Pro Skupinu ČD by to tedy mohla být finanční náplast cca 500 milionů korun. A je to logické. Vždyť co je ekologičtější než železnice?

Stát, Dozorčí rada ČD, od vás očekávají přehlednější strukturu společnosti. Co si pod tím máme představit?

Věnovat se budeme například opravárenství. Tento segment je rozdroben mezi jednotlivé společnosti ve skupině a nabízí se jeho konsolidace. Vlastníme různá servisně-opravárenská střediska, přičemž každé dělá různé typy a stupně oprav, ale jejich kompetence se i zčásti překrývají. Vlastní opraváren-

Nevynecháme
jedinou soutěž, kde si
můžeme s konkurencí
zasoutěžit o obsluhu nějakého
konkrétního regionu nebo
dálkového spoje. Ale nepůjdeme
do soutěže s takovou cenou,
která by nám negenerovala
odpovídající míru
zisku.



ství máme na Českých drahách, na ČD Cargu a také u DPOV. Ideální by bylo spojit tyto aktivity pod jeden subjekt. Než se tak ale stane, začneme tím, že opravárenství na ČD sjednotíme pod jeden účetní okruh. Tím identifikujeme veškeré náklady, výnosy i procesy, které se vážou na opravy a servis. Pokud se ukáže, že ta účetní jednotka může obstát na trhu, pak se můžeme bavit o tom, že bychom z toho udělali samostatnou dceřinou společnost, která by v ideálním případě mohla poskytovat své služby na trhu i ostatním dopravcům, včetně zahraničních. To samozřejmě nebude za rok nebo dva. Ale byl by to cílový stav.

Zmínili jste investice ve výši 100 miliard do modernizace vozového parku v průběhu 10 let. Preferujete nákup nových vlaků, modernizaci stávajících, či pronájem?

Je to v podstatě mix všeho. Tedy jak nákup nových jednotek, tak i pronájem nebo odkup starších vozů. Monitorujeme evropský trh, zda by se třeba dalo pořídit nějaké vozidlo z druhé ruky, které by po modernizaci zásadně zvýšilo komfort. Budeme kupovat to, co si můžeme dovolit a po čem bude poptávka objednatelů.

Budete usilovat o všechny soutěže v rámci otevřeného dopravního trhu?

Nevynecháme jedinou soutěž, kde si můžeme s konkurencí zasoutěžit o obsluhu nějakého konkrétního regionu nebo dálkového spoje. Ale nepůjdeme do soutěže s takovou cenou, která by nám negenerovala odpovídající míru zisku. Jako ČD jsme v rámci obchodní strategie připraveni na to, že určitou část tržního podílu ztratíme. Byli bychom ale velice rádi, pokud by se jednalo o jednotky procent, a ne o desítky.

Přicházíte z dceřiné firmy ČD - Telematika, jaké máte plány se segmentem informačních technologií přímo u Českých drah?

ČD - T vlastní a provozuje jednu z nejrozsáhlejších optických sítí v Česku. Skupina ČD navzdory tomu využívá pro své potřeby optickou infrastrukturu SŽ. Jako logické se jeví přemigrovat skupinu ČD do „vlastního“. Podmínkou samozřejmě bude, aby byly služby minimálně na stejné úrovni, a to za cenu, která nepřekročí současnou hladinu. Výhledově bychom však chtěli přejít na zlepšování parametrů a služeb na síti, a to už samozřejmě bude mít i svou cenovku.

Jaké jsou plány s dceřinými společnostmi? Zvažuje se třeba jejich privatizace?

Určitě ne. V horizontu příštích let České dráhy neuvažují o tom, že by došlo k privatizaci jakéhokoliv konsolidovaného celku. ○

Michal Krapinec

Vystudovaný právník Michal Krapinec zahájil svou profesní dráhu v advokacii. Od roku 2012 pracuje pro Skupinu ČD. Ve společnosti ČD Cargo vykonával funkci tajemníka vedení firmy a poté převzal útvary pro řízení a správu majetkových účastí, kde měl na starost zahraniční expanze. Později působil jako člen představenstva společnosti ČD Logistics, člen Dozorčí rady ČD – Informační systémy, v mateřské společnosti řídil odbor strategie a správy majetkových účastí a odbor projektová kancelář. V polovině roku 2020 se stal členem představenstva ČD - Telematika, loni v září pak jeho předsedou. Do čela představenstva ČD byl zvolen letos v březnu. Ve volných chvílích se rád věnuje sportu a cestování.



ČD objednaly 50 Vectronů pro rychlost 230 km/h

České dráhy podepsaly v závěru března smlouvu se společností Siemens Mobility ČR smlouvu na nákup padesáti lokomotiv Siemens Vectron MS pro maximální rychlost 230 km/h. Součástí kontraktu je full servis na 15 let. Určeny jsou pro provoz na konvenčních i vysokorychlostních tratích. Dopravce je nasadí na spoje do Německa, Rakouska, na Slovensko a do Maďarska. Dodávány by měly být postupně od prosince 2025.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Michal Málek

Nové stroje budou určeny pro vedení expresních spojů ve vnitrostátní a mezistátní dopravě na tratích s vysokou rychlostí, například Praha – Berlín – Hamburk, Praha – Vídeň – Craz nebo Praha – Budapešť, kde jsou v provozu nebo se připravují traťové úseky s rychlostí 200 km/h a víc. Díky vysokému trakčnímu výkonu 6,4 MW, kterým lokomotivy disponují, budou dopravovat expresní vlaky rychlostí až 230 km/h.

Vectrony je možné používat nejen k tažení netrakovních jednotek či souprav osobních vozů, ale i k jejich sunutí v módu push-pull. Výhodou je snadný a rychlý obrat vlaků v koncových stanicích, na hlavových nádražích či v úvraťových stanicích. To zvyšuje produktivitu vozidel i personálu, šetří čas cestujících a zjednodušuje provoz.

S ComfortJety i railjety

„S lokomotivami Vectron od Siemensu máme velmi dobré zkušenosti. V sou-

časnosti provozujeme už 18 strojů a další používá naše dceřiná firma ČD Cargo. Věříme, že na ně navážou stejně příznivé reference i s další generací Vectronů s maximální rychlostí 230 km/h. Nasadíme je společně s 20 netrakovními jednotkami ComfortJet a mohou jezdit i s českými railjety,“ řekl místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus.

Podle člena představenstva a náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiřího Ješety se nové Vectrony uplatní na linkách Praha – Hamburk, Praha – Vídeň – Craz nebo Praha – Budapešť. „Všude tam je už zavedena nebo se chystá zavedení rychlosti 230 km/h. Díky moderním vlakům na rychlých tratích chceme oslovit další zákazníky, nabídnout alternativu k autům a letadlům s vysokým podílem produkce CO₂ a současně posílit postavení železnice jako důležitého, moderního a pro životní prostředí šetrného dopravního systému ve Evropě,“ uvedl Ješeta.

Pořízení Vectronů ocenil generální ředitel Siemens Mobility Roman Kokšal. „Jsem rád, že ČD vstupují do epochy dopravy vlaků rychlostí 230 km/h s netrakovními jednotkami z platformy Viaggio Comfort a s lokomotivami Siemens Vectron. Rychlá a pohodlná doprava cestujících bezemisní a energeticky nenáročnou železnicí je v době, kdy je vnímána potřeba zbavit dopravu od závislosti na spalování fosilních paliv, velmi důležitým krokem,“ upozornil.

Použitelné ve více zemích

Lokomotivy pro České dráhy vzniknou v závodě Siemens Mobility v Mnichově-Allachu a postupné dodávky začnou v prosinci 2025. Kromě jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS budou vybaveny digitálními radiostanicemi GSM-R a dálkovou diagnostikou. Lokomotivy disponují jmenovitým trakčním výkonem 6 400 kW a nejvyšší provozní rychlostí 230 km/h. Vzhledem ke své modulární koncepci budou lokomotivy vybaveny pro provoz v České republice, Německu, Rakousku, Polsku, na Slovensku a v Maďarsku a v případě potřeby bude možné kdykoliv doplnit pakety pro provoz v dalších evropských státech.

Společnost Siemens Mobility již prodala 1 327 lokomotiv Vectron celkem 61 zákazníkům. Vectrony dosud najely více než 500 milionů kilometrů a jsou v současné době schválené pro provoz v Belgii, Bulharsku, Chorvatsku, České republice, Dánsku, Finsku, Itálii, Maďarsku, Německu, Nizozemsku, Norsku, Polsku, Rakousku, Rumunsku, Srbsku, Slovensku, Slovinsku, Švédsku, Švýcarsku a Turecku. ○



Pendolina získají zabezpečovač ETCS

Moderní jednotky řady 680 Českých drah, které cestující dobře znají pod označením Pendolino, dostanou moderní evropský vlakový zabezpečovač ETCS (European Train Control System). ČD - Telematika ve spolupráci se společností Alstom vybaví všech sedm vozidel řady 680 mobilní částí této špičkové technologie. Stane se tak na základě výsledku výběrového řízení vypsaného ČD. Předpokládaná hodnota zakázky činí zhruba 410 milionů Kč.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

„Instalace ETCS do elektrických lokomotiv a jednotek je naším největším přínosem pro zvyšování bezpečnosti osobních vlaků na českých i zahraničních tratích,“ zdůraznil člen představenstva a ředitel úseku Infrastruktura ČD - Telematiky Tomáš Businský. „Jednotky řady 680 Pendolino jsou vlajkovou lodí Českých drah a projekt jejich dovybavení evropským zabezpečovačem bude jistě velmi sledovaný. V oblasti zpětného vybavování vozidel systémem ETCS jsme významným partnerem ČD a vítězství v tomto výběrovém řízení jen potvrzuje naše postavení na samé špičce segmentu, takzvaném retrofitu,“ doplnil Businský.

Podle člena představenstva ČD a náměstka generálního ředitele pro osobní dopravu Jiřího Ješety Pendolina neztrácí na své popularitě. „Také proto plánujeme jejich provoz i po 1. lednu 2025, kdy začne výhradní provoz pod dohledem ETCS na vybraných tratích. Ty zahrnují prakticky celou trasu mezi Prahou a Ostravou. Díky ETCS budou moci jezdit na vhodných úsecích rychlostí až 200 km/h a přispějí k dalšímu zkracování cestovních časů. Po dokončení modernizace vybraných úseků na 1. a 2. koridoru se vrátí k cestovním časům mezi Prahou a Ostravou pod tři hodiny a znovu nabídnou nejrychlejší spojení obou aglomerací,“ řekl Ješeta.

Veřejnost zná Pendolina Českých drah především z dálkové osobní dopravy včetně spojení se Slovenskem. Elektrické jednotky řady 680 jsou plně klimatizované a v provozu mohou dosahovat rychlostí až 200 km/h. Vozy jsou vybavené technologií, která při průjezdu oblouky vysokou rychlostí zajišťuje automatické naklápění soupravy, což přispívá k vyššímu pohodlí cestujících. I tato funkce spolu s dalšími jedinečnými vlastnostmi musí být při instalaci ETCS zachována, a proto bude vybavení Pendolin mobilní částí systému jedním z dosud nejnáročnějších projektů společnosti ČD - Telematika.

„Vybavení Pendolin logicky, technicky i časově navazuje na aktuálně rea-



lizované projekty instalace mobilních částí technologie ETCS do lokomotiv řady 362, 362 WTB, 162 WTB a řídicích vozů 961 Českých drah, na kterých úspěšně pracujeme od roku 2019,“ připomněl ředitel programu ETCS ve společnosti ČD - Telematika Josef Mrázek.

ČD - Telematika a.s. je významným poskytovatelem v oblasti drážních tech-

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



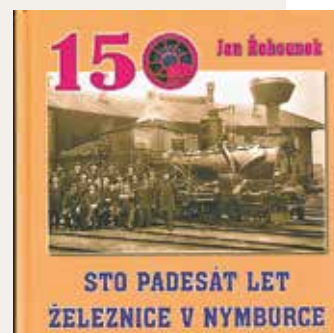
Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc květen zní: **V budově nádraží v Nymburce se narodil známý český hudební skladatel. O koho se jedná?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. května** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář květen“. Tentokrát se hraje o knihu *Sto padesát let železnice v Nymburce*.

Správná odpověď z č. 4: F. A. Gerstner zemřel na následky zranění při pouliční nehodě 12. dubna 1840 ve Philadelphii v USA. Knihu Příběhy z dějin našich drah získává Karel Janeček, Plzeň.



Skupina ČD snížila ztrátu o 2,5 miliardy

Osobní doprava Českých drah se v roce 2021 kvůli pokračující pandemii COVID 19 potýkala s obrovským poklesem počtu cestujících. Kvůli tomu České dráhy zůstaly ve ztrátě, kterou se ale meziročně podařilo výrazně snížit. Jako celek vykázala Skupina ČD podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) ztrátu 1,6 miliardy korun. To je o 2,5 miliardy lepší výsledek než v roce 2020. Ostatní společnosti Skupiny ČD byly naopak ziskové.

Peter Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

České dráhy, které byly pandemií nejvíce zasaženy, meziročně snížily ztrátu ze čtyř na 1,87 miliardy korun. Podíl na tom mají zavedená úsporná a protržbová opatření. „Rostla efektivita a klesaly mzdové náklady. Částečně nám pomohly ztrátu tržeb pokrýt také kompenzace za první vlnu koronaviru,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Rok 2021 byl kvůli protikoronavirovým opatřením pro České dráhy mimořádně náročný. „Během jarního uzavření okrese s námi jezdila v průměru jen desetina obvyklého počtu cestujících a ani ve zbytku roku jsme se nedostali na čísla běžná před pandemií,“ upozornil Krapinec. Do konečného výsledku mateřské společnosti se negativně promítla také tvorba rezerv na soudní spory a opravná položka na majetek. „Bez toho bychom dosáhli černých čísel. Podle účetních pravidel jsme ale povinni ve výsledku zohlednit všechny skutečnosti, o nichž se dozvíme před schválením účetní závěrky. Proto jsme například vytvořili rezervu na soudní spory, které řešíme a musíme být připraveni na jejich případné vypořádání,“ upozornil předseda představenstva.



Pokračující obnova vozidel

Navzdory nelehké ekonomické situaci národní dopravce pokračoval v obnově vozidlového parku a modernizaci opravárenské základny. Do provozu zamířily například Interjety, v současné době nejmodernější vlaky v Evropě, nebo v regionální dopravě 15 elektrických jednotek RegioPanter nejnovějšího provedení. Zprovoznit se podařilo moderní opravárenskou halu v Brně-Maloměřicích a další špičkově vybavená hala vyrostla během minulého roku v Plzni. Obě poskytují zázemí pro údržbu ucelených jednotek i klasických osobních vozů.

Všechny dceřiné společnosti Skupiny České dráhy byly loni ziskové. Největší z nich, ČD Cargo, se meziročně zlepšila o více než půl miliardy a vykázala zisk

po zdanění ve výši 289 milionů korun. V roce 2020 přitom vlivem pandemie firma skončila ve ztrátě. „Růst přepravních objemů a implementovaná stabilizační opatření v těžkém covidovém roce 2020 umožnily vrátit ČD Cargo v loňském roce zpět do černých čísel. Meziroční navýšení objemu tržeb zaznamenaly takřka všechny námi přepravované komodity vyjma automotive a kombinované dopravy, kde růst brzdila řada externích vlivů,“ popsal situaci předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. „Úspěšný rok za sebou máme také v zahraničí. Především pobočky v Rakousku a v Německu se aktivně zapojily nejen do realizace našich pravidelných přeprav, ale svou flexibilitou zajistily vozbu celé řady spotových obchodních případů,“ dodal Tóth. ○

Drážní úřad informuje

Příprava rozsáhlých změn v Technických specifikacích pro interoperabilitu (TSI)

Od roku 2023 začnou v železničním sektoru platit nové Technické specifikace pro interoperabilitu. Jejich změny připravuje Evropská železniční agentura (ERA), která předložila jejich první návrhy. Od března do konce června letošního roku je možné změny v TSI s ERA prostřednictvím jejich webových stránek konzultovat. Revize se týkají cca 74 témat napříč všemi specifikacemi. První požadavek na změny v TSI vzešel od Evropské komise v červnu 2020.

TSI jsou dokumenty, které specifikují technické požadavky na jednotlivé subsystémy evropského železničního systému tak, aby umožnily bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků přes hranice jednotlivých států. Těmito požadavky se musí řídit projektování, výstavba, související výroba i navazující údržba tratí a železničních vozidel. Jedním z nejpodstatnějších cílů je harmonizace zabezpečovacích systémů a zavedení jednotného vlakového zabezpečovače ETCS.



ERA – Consultations →





ČD Muzeum v Lužné zahájilo další sezonu



Jízdami parních vlaků s lokomotivou Všudybylkou 354.195 odstartovala první dubnový víkend letošní sezona v železničním muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka. Parní vlaky pak vyjely i o čtrnáct dní později, tedy o Velikonocích, kdy se v jejich čele pro změnu objevil Čtyřkolák 434.2186.

Petr Slonek | Foto: autor

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka přivítalo po zimní pauze první návštěvníky již na samotném začátku dubna. „Díky lepší epidemické situaci jsme letos mohli otevřít v obvyklém termínu. Expozice budou přístupné až do konce října. Pro železniční fanoušky chystáme v průběhu celé turistické sezony atraktivní program. Chybět nebudou tradiční setkání historických vozidel, model víkend nebo jízdy do depozitáře Národního technického muzea v Chomutově,“ řekl Marek Plochy, ředitel ČD Muzea v Lužné u Rakovníka.

V prostorách muzea čeká na dospělé i děti největší sbírka parních lokomotiv na našem území, z nichž některé pa-

matují ještě období Rakouska-Uherska. Kromě parních strojů zde návštěvníci mohou vidět také historické motoráčky, dieselové či elektrické lokomotivy, dobové osobní a nákladní vozy a spoustu dalších zajímavých exponátů ze železničního provozu. Část vnitřních expozic byla inovována.

Všudybylka a Čtyřkolák

Začátek sezony obstarala parní lokomotivy Všudybylka, která vyrážela na pravidelné jízdy s historickým vlakem do Rakovníka a Nového Strašecí. Od dubna je zde otevřená i nová cyklopůjčovna ČD Bike. Ta zatím funguje ve zkušebním provozu a kola musí zájemci zarezervovat na e-mailu nostalgie@cd.cz. Novin-

kou je také možnost domluvit si speciální komentovanou prohlídku muzea. Určena je pro skupiny nejvýše pěti osob a návštěvníci si během ní prohlédnou několik stanovišť a strojoven aktuálně dostupných lokomotiv. Běžně jsou tyto lokomotivy uzamčené.

Pestrý program a speciální jízdy parní lokomotivou po okolí byly v muzeu připraveny rovněž o Velikonocích. Nechyběl velikonoční jarmark s lidovými řemesly či program věnovaný malým návštěvníkům. Jízdy historického vlaku s vozy řady Bai obstaral tentokrát Čtyřkolák. V sobotu 16. 4. vyrazil z Lužné do Krupé a také do Rakovníka a Svojetína. V neděli pak parní lokomotiva zamířila do Rakovníka a do Nového Strašecí. Během návštěvy muzea si příchozí mohli koupit velikonoční dekorace či nejrůznější dobroty.

Připraveny další akce

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

V polovině července se uskuteční TATRA den v ČD Muzeu – půjde o setkání silničních vozidel značky Tatra, jízdy zvláštních vlaků v okolí muzea s motorovým vozem M 131.1. Začátkem října by se mělo uskutečnit setkání historických motorových lokomotiv Sergej řady T 679.1 včetně přehlídky strojů na točné a jízdy zvláštních vlaků v okolí areálu. Ukončení sezony je naplánováno na 30. října. ○

Přímý spoj Českých drah nově zamíří až do Flensburgu

České dráhy od 12. června rozšíří přímé vlakové spojení Praha – Hamburg až do severoněmeckého Flensburgu na německo-dánské hranici. Provoz vlaku dopravce zajišťuje ve spolupráci s Deutsche Bahn. Vlak bude jezdit denně.

„V kooperaci s našimi zahraničními partnery se snažíme průběžně rozšiřovat nabídku atraktivních spojení. Od června tak pojedou přímý vlak Českých drah do Flensburgu, který je vyhledávanou turistickou destinací a představuje bránu pro cesty po železnici do Dánska a Skandinávie,“ řekl ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD Petr Vondráček.

Spoj pojedou poprvé v neděli 12. června z Prahy v 10:25 a do Flensburgu přijede večer v 19:07. Opačným směrem pojedou od pondělí 13. června. Plánovaný odjezd z Flensburgu je

v 8:31 a do Prahy dorazí v 17:35. Spoj EC 174/175 Berliner nově zastaví také ve městech Schleswig, Rendsburg a Neumünster. Pro toto spojení se v nabídce objeví cenově výhodné Včasně jízdenky Evropa.

Vlak poskytuje komfortní a ekologické cestování. Klimatizovaná souprava je vybavená palubní wi-fi sítí, cestující mohou vyu-



žívat elektrické zásuvky 230 V a USB konektory pro napájení elektroniky. Samozřejmostí je zařazení restauračního vozu i oddílů pro cestující s dětmi, pro pasažéry na ortopedických vozících nebo pro přepravu jízdních kol. Po většinu trasy je napájen elektrinou ze 100% obnovitelných zdrojů.

České dráhy nabízejí v jízdním řádu 2022 přímé vlakové spojení do Německa, Polska, na Slovensko, do Maďarska, Rakouska a Švýcarska. Denně zajišťuje dopravce přímé spojení do více než 130 zahraničních destinací. Do dalších míst lze cestovat s přestupem na spoje zahraničních partnerů. Včasně jízdenky Evropa lze využít i pro cesty na Slovensko, do Chorvatska, Slovinska, Maďarska, Polska, Rakouska, Švýcarska, Lucemburska, Belgie, Nizozemí nebo Dánska. (pes)

České dráhy koupily dopravce VYDOS BUS

Především k zajištění náhradní autobusové dopravy během plánovaných výluk nebo mimořádných událostí hodlají České dráhy využít vozidel vyšovské společnosti VYDOS BUS. Národní dopravce se nedávno stal stoprocentním vlastníkem této firmy. Uzavření příslušné smlouvy schválil Řídicí výbor ČD. Ještě během letoška se změní název podniku na ČD BUS.



Petr Slonek s využitím TZ | Foto: IDS JMK

ČD tohoto dopravce pořídily zejména s ohledem na snížení nákladů na zajištění náhradní autobusové dopravy. „Ročně zaplatí ČD za náhradní autobusy až 900 milionů Kč. Vzhledem k množství výluk a potřebě zajištění náhradní dopravy pro nás bude rozšíření o autobusy velkým přínosem, a to nejen z ekonomického, ale i z provozního hlediska. Vstupem

do autobusové dopravy totiž snížíme závislost na externích dodavatelích. Transakce je zároveň součástí Strategie 2030 Českých drah,“ zdůraznil místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus.

Původní zakázky společnosti VYDOS BUS budou dokončeny ve stávajícím rozsahu, jedná se o zajištění MHD ve Vyškově a jednoho provozního souboru při výluce Brno – Adamov – Blansko.

Zaměstnanci zůstanou

Pod VYDOS BUS spadá v současné době osm desítek autobusů. „Ve firmě zůstávají také stávající zaměstnanci. Dává nám smysl, abychom si vzhledem k vysokým cenám od externích dodavatelů zajišťovali náhradní autobusovou dopravu vlastními silami a snížili tím náklady. Vzhledem k množství výluk, ať už těch plánovaných, nebo způsobených mimořádnými událostmi, ale budeme i nadále větší část výlukové dopravy soustředět,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Do funkce předsedy představenstva byl jmenován Adam Svojanovský, dlouholetý zaměstnanec Českých drah, který vrcholově zaštiťoval právě oblast náhradní dopravy. Členem představenstva odpovědným za ekonomiku se stala Věra Bugárová, která doposud působila ve funkci ekonomické ředitelky ve společnosti Arriva Morava. Členem představenstva odpovědným za provoz se stal Igor Čeki, dosavadní ředitel společnosti VYDOS BUS.

„Současným zaměstnancům nabídneme stabilní pracovní zázemí. Rádi bychom postupně navýšili počet autobusů a samozřejmě i zaměstnanců, tedy především řidičů. Nabídneme tak nové pracovní příležitosti,“ uvedl předseda představenstva VYDOS BUS Adam Svojanovský.

Konsolidace VYDOS BUS do Skupiny ČD s úplným začleněním do dceřiné firmy ČD BUS proběhne během letošního roku. Finanční poradenství při akvizici poskytla Česká spořitelna, kompletní due diligence poradenství a právní podporu poskytlo PwC ČR a PwC Legal ČR. ○

Do Velimi dorazila na testování jednotka Stadler

Do areálu Zkušebního centra VUZ ve Velimi 8. dubna dorazila elektrická jednotka Stadler s alternativním pohonem z baterií Flirt3 BEMU2 SH. Technické řešení elektrické jednotky od švýcarského výrobce Stadler vychází z osvědčeného konceptu třetí generace nízkopodlažních jednotek Flirt3, které se nejčastěji používají pro příměstskou a meziregionální dopravu.

BEMU2 je označením dvouvozové bimotořádné jednotky, která pro svůj pohon – vedle možnosti elektrického pohonu na německém střídavém systému 15kV/16% Hz – využívá baterie. „V posledních pěti letech postupně narůstal počet projektů s bimotořádným pohonem testovaných ve ZC VUZ Velim a ve střednědobém výhledu se připravují další projekty. Je tedy zřejmé, že vývoj bate-

riových pohonů se dostal do fáze, kdy je pro dopravce ekonomicky a provozně zajímavý. V kontextu celoevropské energetické situace se diskuze na téma alternativních zdrojů překlápí z teoretické do realizační fáze a dostává podobu zcela konkrétních objednávek od dopravců. Ve střednědobém horizontu lze očekávat hledání řešení duálních pohonů k drtivě většině již schválených konceptů vozidel a silný akcent na vodíkový pohon.



Z hlediska ekonomiky bude klíčovou roli hrát účinnost pohonu a celkový dojezd vozidel,“ prohlásil předseda představenstva a generální ředitel Výzkumného Ústavu Železničního Martin Bělčík.

Technické řešení Flirt3 BEMU2 SH je specifické umístěním baterií, přičemž jedna sada baterií je nainstalovaná pod podlahou, dvě další pak na střeše jednotky. Baterie jsou umístěny ve speciálních kontejnerech, které je chrání před ohněm a umožňují jejich snadnou výměnu. Dobíjejí se buď z troleje systémem 15kV/16% Hz (během jízdy), z topné spojky 1 kV (například při nočním odstavení v depu), anebo prostřednictvím napájení 3 x 400 V. Nejrychlejší je dobíjení z troleje, nejdéle trvá poslední uvedená možnost.

Maximální rychlost jednotek dosahuje 160 km/h a provozovány mohou být až čtyři jednotky ve vícečlenném řízení. (pes)

Příměstská železnice v Evropě zažívá boom



Vídeňský S-Bahn letos slaví 60 let, pařížský RER jezdí už 45 let a v prosinci roku 2019 se rozjel nový systém městské a regionální dopravy Léman Express v Ženevě. V německy mluvících zemích se pro městské dráhy a rychlodráhy vžilo označení S-Bahn s výrazným písmenem S, frankofonní oblasti pak stejný dopravní systém označují RER (Réseau Express Régional – regionální expresní síť). Ve Španělsku podobné systémy najdete pod názvem Cercanías. Rychlé městské a příměstské železnice fungují i jinde, třeba v Itálii, Dánsku nebo v Polsku.

Petr Štáhlavský | Foto: Wikipedia, ÖBB, SBB

Vídeňská rychlodráha zahájila provoz 17. ledna 1962. Cestu k ní odstartoval spolkový ministr dopravy Karl Waldbrunner v roce 1954, když pověřil ÖBB přípravou projektu. Praktické naplnění záměru umožnilo obnovení dunajského mostu na Severní dráze mezi stanicemi Praterstern a Florisdorf 31. května 1959. Otevření S-Bahnu ve Vídni se stalo velkou událostí, které se účastnil i spolkový prezident Adolf Schärf. Nové spojení slavilo okamžitý úspěch a soupravy musely být brzy zdvojované.

Po 60 letech má vídeňský S-Bahn celkem 10 linek a ročně přepraví téměř 100 milionů cestujících. Spoje zajišťují dopravu po rakouské metropoli, ale zajištějí i daleko za její hranice v rámci regionálního integrovaného dopravního systému VOR. Cílové stanice najdeme až v St. Pölten, Wiener Neustadtu nebo nedaleko našich hranic v Laa a. d. Thaya. Síť má 183 zastávek, z toho 52 se nachází přímo ve Vídni.

Na kmenové trati 640 vlaků denně

Nejvytíženější 13 kilometrů dlouhý úsek označovaný jako Stammstrecke prochází z jihu z nádraží Meidling přes nové hlavní nádraží a těsně kolem historického centra Vídne na sever do zastávky Praterstern a Florisdorf na druhém břehu Dunaje. Denně ho projede kolem 640 vlaků, které přepraví okolo 270 000 cestujících. Stammstrecke projíždí i regionální linky, a dokonce vybrané dálkové spoje. Špičkový interval mezi vlaky je pouhé 3 minuty. Nachází se na ní také většina podzemních úseků včetně řady podzemních stanic, kterých je na vídeňském S-Bahnu dohromady sedm.

Zdejší městská rychlodráha prochází postupnou modernizací, která se týká vozidel i infrastruktury. Od 11. února 2016 jsou ve zdejším systému nasazeny nové elektrické jednotky typu Siemens Desiro ML řady 4746 a nachází se zde i provedení 4744, které je určené obecně pro regionální dopravu. Rámcový kontrakt mezi ÖBB a Siemensem uzavřený v dubnu 2010 s hodnotou přes miliardu eur umožnil nákup celkem 200 jednotek, které v celém Rakousku včetně Vídne nahradily velkou část jednotek řady 4020 a vratných souprav. Třívozové jednotky s délkou 75 metrů a maximální rychlostí 160 km/h mají kapacitu 244 až 259 míst k sezení. Výhodou nových jednotek oproti předchozí generaci vlaků je jejich nízkopodlažnost.

Rozvíjí se také samotná infrastruktura S-Bahnu. Rámcový plán obnovy pro období 2022 až 2027 počítá pro Stamm-



Původní stanice Hauptzollamt se změnila na podzemní nádraží Wien Mitte na Stammstrecke.



Vídeňské hlavní nádraží je důležitý přístupný uzel vídeňského S-Bahnu

strecke s investicí ve výši 776 milionů eur. V jejím rámci bude instalováno nové zabezpečovací zařízení a ve čtyřech zastávkách se prodlouží nástupiště, což umožní zvýšit kapacitu špičkových spojů.

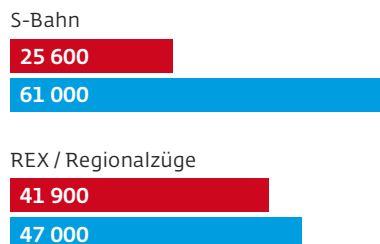
Z Vídne na jih šest kolejí

Připravuje se také velká modernizace Jižní dráhy z vídeňského Meidlinku do satelitu Mödling, která je plánována po roce 2027. Mödling leží jihozápadně od metropole a žije v něm přes 20 000 obyvatel. Úsek Meidlink – Mödling patří s 400 vlaky v pracovní dny k nejvytíženějším v celém Rakousku. Vedle tří linek rychlodráhy zde jezdí i regionální a dálkové spoje. Rozšíření na čtyřkolejku umožní dál zkracovat interval vlaků až na 5 minut. Na trati mají vzniknout také dvě nové zastávky.

Cílem modernizace je zvýšit podíl železnice na přepravě pendlerů, kteří dojíždějí do Vídne do práce a do škol z jižní



Südbahn: modernizace má podstatně zvýšit počet cestujících



● aktuální stav ● výhled na rok 2035

strany. Z tohoto směru přijíždí do Vídně až 60 % všech lidí, kteří denně dojíždějí do zaměstnání a škol. Podíl železnice na přepravních výkonech je zde ale pouhých 20 %. Oproti tomu z oblastí na západ od rakouské metropole přepravuje ÖBB zhruba 40 % všech tamních pendlerů.

V kombinaci s nově zavedenou síťovou jízdenkou Klimaticket se předpokládá také na jihu významný nárůst cestujících do roku 2035. U S-Bahnu by měl denní počet cestujících stoupnout z 26 000 na 61 000 a u regionálních vlaků ze 42 000 na 47 000.

Ve Vídni a jejím okolí to však není jediný infrastrukturní projekt, který ovlivňuje provoz S-Bahnu. V plném proudu je přestavba Pottendorfer Linie, což je další trať jižně od Vídně do Wiener Neustadtu a využívá ji linka S 60. Za 764 milionů eur je 52 kilometrů dlouhá trať rozšířena na dvoukolejnou a je na ní zvýšena rychlost na 200 km/h. Díky tomu bude železnice mezi Vídni a Wiener Neustadtem disponovat v celé délce čtyřmi kolejemi. Dvoukolejný provoz na Pottendorfer Linii má být zahájen příští rok a celá modernizace bude dokončena v roce 2029. Další investice směřují severovýchodně od metropole do modernizace Severní dráhy (S 1) a do tratě Vídeň – Bratislava přes Marchegg částečně využívaný linkou S 80.

V Rakousku je nyní v provozu celkem sedm systémů označených jako S-Bahn s celkem 44 linkami. Jejich vznik a provoz jsou spojené s modernizací vozidlového parku, nasazením bezbariérových souprav a výstavbou nových zastávek. Vedle ÖBB jsou do těchto systémů zapojeny i privátní dráhy, například GKB ve Štýrsku nebo MBS ve Vorarlbersku. V příhraničí mají S-Bahny mezinárodní charakter. V Salcburku jsou do něj zapojené i tratě v Německu a ve Vorarlbersku zajíždí rakouský S-Bahn do dalších tří zemí: Německa, Švýcarska a Lichtenštejnska.

Tři miliony lidí denně na RER

Pro změnu na konci letošního roku, konkrétně 8. prosince, si připomeneme 45 let od otevření první linky RER napříč Paříží. Záměry postavit „rychlé metro“ se objevily ve francouzské metropoli už ve 30. letech 20. století, ale vlastní plány začaly vznikat až v 60. letech a samotná stavba první linky A ve východo-západním směru se uskutečnila v letech 1969 až 1977.

Do současnosti vznikl na území Paříže a regionu Île-de-France postupně systém městské a regionální expresní železnice s délkou tratí 587 kilometrů a s pěti základními linkami, které obsluhují 249 zastávek. Zhruba 77 kilometrů tratí, hlavně v centru Paříže, je vedeno v tunelech.



Jednotka typu M184 v zastávce La Croix de Berny

Na okraji metropole se tratě jednotlivých linek rozdělují do více směrů, takže systém je zakončen zhruba dvěma desítkami stanic. Denně pařížský RER využívají zhruba tři miliony cestujících. Páteř systému v centru Paříže tvoří dvě paralelní východo-západní tratě linek A a C a severo-jížní tangenta využívaná linkami B a D.

Systém RER se v Paříži stále rozrůstá a dochází k prodlužování linek o další úseky i k výstavbě nových stanic na současné síti. Příkladem může být stanice Bry-Villiers-Champigny, která má být otevřena v roce 2027 a zajistit propojení s novou linkou 15 pařížského metra.



Linky RER Paříž

Linka	Zahájení provozu	Počet stanic (2015)	Délka (2006)	Počet spojů (2006)	Počet cestujících za den (2006)
A	1977	46	108	580	1 000 000
B	1977	47	80	540	600 000
C	1979	84	187	570	455 000
D	1987	49	197	440	550 000
E	1999	22	56	430	210 000



Většinu spojů obsluhují velkokapacitní patrové jednotky. Typ 2N Z22500 má kapacitu 1 300 cestujících.

Nejrozsáhlejší projekt však představuje prodloužení linky E z konečné stanice Haussmann – Saint-Lazare západním směrem přes legendární čtvrť La Défense do Poissy a Mantes západně od metropole. Několikamiliardová investice v eurech si klade splnění řady cílů. Vedle lepší obslužnosti řady lokálních míst jde o zrychlení dopravy ze západních předměstí do centra Paříže a odlehčení stanice Saint-Lazare převedením příměst-



Linky RER Léman Express

Linka	Trasa	Délka (km)	Počet zastávek	Jízdní doba (min.)
L1	Coppet – Genève – Annemasse – Évian-les-Bains	70	22	83
L2	Coppet – Genève – Annemasse - Annecy	70	22	100
L3	Coppet – Genève – Annemasse – Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet	80	26	112
L4	Coppet – Genève – Annemasse	30	17	46
L5	Genève – La Plaine	15	7	17
L6	Genève – Bellegarde (Ain)	40	8	35

ských vlaků Transilien na prodlouženou linku RER E, což pozitivně ovlivní přesnost vlaků na tratích do Normandie. Zároveň se tím odlehčí přetíženým linkám A, B a D a přestupní stanici Chatelet-les-Halles v centru Paříže vytvořením nových přímých spojů ze západu na nádraží Paris Nord, Paris Est a na letiště Roissy.

Až 40 vlaků za hodinu

Základem nového úseku je podzemní trať v úseku Haussmann-Saint-Lazare – La Défense budovaná razicím štítem s poetickým jménem Virginie. Modernizací prochází také povrchové úseky souběžně se stávající infrastrukturou a využívající dosavadní linkou Transilien J. Doplnily se další koleje, zvýšena byla nástupiště z 550 mm na 920 mm a zároveň se prodloužila ze 190 na 225 metrů. Pro budoucí provoz bylo nutné zesílit napájení sítě a rozšířit depo pro údržbu dalších 54 souprav.

Zprovoznění prvního úseku uvedené linky RER E západně od centra Paříže se zpozdílo a nyní se plánuje v roce 2023. Propojení celé linky se očekává v roce 2024. Pro provoz na ní bylo zakoupeno 130 nových dvoupatrových jednotek, ze kterých bude vytvořeno 65 souprav s délkou 225 metrů a celkovou kapacitou zhruba 3 000 osob. Jednotky jsou šestivozové s čelními jednopodlažními motorovými vozy a čtyřmi patrovými vloženými vozy. Pro rychlou výměnu cestujících jsou



vybaveny dveřmi o šířce 1 950 mm. Kvůli plánovaným krátkým intervalům mezi spoji, v nejzatíženějším úseku se počítá s 28 vlaky za hodinu v jednom směru, tedy s intervalem přibližně 2 minuty, mají vlaky opustit celé 225 metrů dlouhé nástupiště za pouhých 23 sekund.

Linka E a postupně i další trasy mají být vybaveny novým zabezpečovacím a řídicím systémem dopravy NEXTEO vyvinutým ve spolupráci dvou divizí SNCF a pařížského dopravního podniku RATP. Systém zajistí vyšší automatizaci na principu nepřetržité komunikace s centrálním počítačem řídicím veškerý provoz. Ten optimalizuje rozestupy mezi vlaky, jejich rychlost a spotřebu energie. SNCF si od zavedení

systému NEXTEO slibuje vyřešení problému s některými přetíženými úseky. Propustnost takto vybavených tratí má oproti klasickému způsobu řízení stoupnout o 25 %. Systém umožní zkrácení intervalu mezi vlaky ze 180 na 108 sekund. V praxi to má vést ke zvýšení kapacity tratě z 16 na 22 vlaků za hodinu. Konečným cílem NEXTEO je však dosažení propustnosti až 40 vlaků za hodinu jedním směrem.

V Ženevě vlakem proti autům

Nejmladší evropským systémem S-Bahnu, tedy díky umístění ve frankofonní části Švýcarska vlastně RER, vznikl pod obchodní značkou Léman Express v ženevské aglomeraci. První etapa byla spu-



LÉMAN EXPRESS



na šesti linkách s délkou 230 kilometrů a obsluhují 42 stanic. Na většině z nich je interval v pracovní dny 30 nebo 60 minut, ale jejich proložením vzniká na páteřní trase podél Ženevského jezera mezi stanicemi Coppet a Annemasse 15minutový interval. Tyto vlaky pak doplňují regionální spoje typu RegioExpress ve Švýcarsku a TER ve Francii. O víkendech nebo v noci jsou intervaly zhruba dvojnásobné.

Linky Léman Express obsluhují jednotky SBB a SNCF v jednotném nátěru.

těna 9. prosince 2018, ale oficiálním dnem s velkým „D“ se pro nový dopravní systém stal 15. prosinec 2019, kdy se otevřela nová páteřní trať. Jedná se o 16 kilometrů dlouhou, z velké části podzemní dráhu pod Ženevou označovanou jako CEVA podle významných stanic na nové trati Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse.

CEVA nahrazuje metro a zároveň spojuje výhody městské a příměstské dopravy v milionové aglomeraci. Lidé se bez přestupu dostanou do centra Ženevy z oblasti zahrnující také švýcarský kanton Vaud a francouzské regiony Haute-Savoie a Ain. Zrychlení, zjednodušení a zkapacitnění veřejné dopravy byly cílem švýcarsko-francouzského projektu, který má vyřešit problém s přetíženou silniční infrastrukturou na švýcarsko-francouzském pomezí.

V oblasti Ženevy se denně odehrává zhruba 550 tisíc přeshraničních cest mezi oběma státy, ale pouze 16% z nich bylo před zavedením Léman Expressu usku-

tečňováno veřejnou dopravou. Místní orgány očekávají, že RER zredukuje silniční dopravu o 12 až 14% a denně ho bude využívat okolo 50 000 cestujících. Přispět k tomu má i zhruba 50 autobusových a tramvajových linek vedených k zastávkám železnice a skutečnost, že 80% obyvatel Ženevy a 86% pracovních míst v Ženevě se nachází do 1,5 kilometru od nejbližší zastávky Léman Expressu. Název Léman Express (odvozen je od francouzského pojmenování pro ženevské jezero Lac Léman) byl vybrán veřejností v anketě, do níž se zapojilo 7 900 respondentů. Ti mohli vybírat ze čtyř návrhů. Léman Express získal 41% hlasů.

Společnou silou SBB a SNCF

Provoz zajišťují společně švýcarské SBB a francouzské SNCF. Z celkem 40 nasazených elektrických jednotek se podílí SBB 23 jednotkami RABe 522 FLIRT od Stadleru a SNCF 17 jednotkami Z 31500 Régilius od Alstomu. Vlaky jsou provozovány

Pro dosažení 15minutového taktu bylo nutné vybudovat mezi Ženevou a Coppet dvě nová křižovací místa v Chambésy a Mies. Trať Ženeva – Lausanne je v tomto úseku sice tříkolejná, ale dvě koleje slouží výhradně dálkové a nákladní dopravě a regionální doprava RER je oddělená a využívá třetí kolej pro oba směry.

Srdcem RER v Ženevě je nová trať CEVA. Vede pod městem a dílem nahrazuje metro. Spojuje ženevské hlavní vlakové nádraží Cornavin s francouzským Annemasse. Její délka je 16 kilometrů, z toho přibližně 13 kilometrů vede v tunelech. Až před nádraží v Annemasse je elektrifikovaná švýcarským systémem 15 kV 16,7 Hz, ve Francii pak využívá Léman Express trakční soustavu 25 kV 50 Hz, proto jsou všechny zde používané jednotky nejméně dvousystémové. Trať je vybavena zabezpečovacím systémem ETCS Level 1 (Baselinie 3) a komunikačním systémem GSM-R. Maximální rychlost je 100 km/h. Trať v současnosti využívá šest vlaků za hodinu každým směrem. Čtyři spoje RER a dva vlaky RegionalExpress do Lausanne a Vevey, které zastavují pouze na dvou z celkových pěti mezi-lehlých zastávek CEVA. Náklady na výstavbu činily skoro 1,6 miliardy švýcarských franků a na francouzské straně dalších 235 milionů euro. Trať pod městem umožnila zkrátit cestovní čas mezi Annemasse a hlavní ženevskou stanicí Cornavin z 33 na 17 minut.

V plánu jsou i další vylepšení RER Léman Express a jeho rozšíření včetně výstavby nové dvoukolejné podzemní stanice pod nádražím Ženeva-Cornavin. ○

VUZ potvrzuje pozici na špici v oblasti certifikace

V roce 2021 vydal Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) celkem 485 certifikátů a zůstal stejně jako v předchozích letech největším železničním certifikátorem v Evropě. Na druhém místě žebříčku vydaných certifikátů registrovaných v databázi ERADIS (databáze pro interoperabilitu a bezpečnost Evropské železniční agentury) figuruje EISENBAHN-CERT a na třetím pak TÜV Rheinland Rail Certification, B.V.



Marek Pětioký | Foto: archiv autora

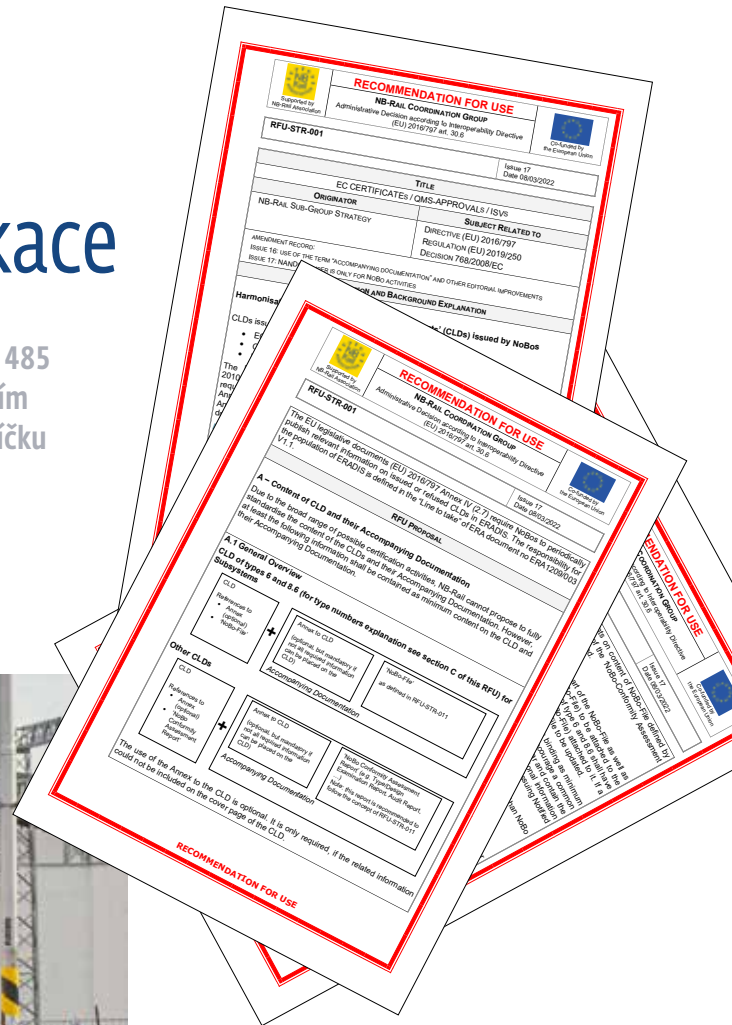
Celkový počet certifikátů vydaných VUZ v roce 2020 činil 518 a v roce 2019 jich bylo 469. Tato čísla dokazují dlouhodobě stabilní pozici VUZ jako evropského lídra v oblasti certifikace a zkušebnictví se zaměřením na železnici.

Pokud jde o druhy vydaných certifikátů, významným trendem je nárůst počtu CCT certifikátů pro oblast zabezpečení tratí – ze 48 certifikátů v roce 2019 přes 78 v roce 2020 až na 99 v roce 2021. Naopak pokles zaznamenaly vydané RST certifikáty pro kolejová vozidla (z 301 v roce 2020 na 251 v loňském roce). V zemích Evropské unie bylo vloni celkově vydáno 5 888 certifikátů pro téměř devět stovek žadatelů. Z pohledu zákazníků VUZ spolupracoval v roce 2022 se 112 zákazníky. Nejvíce certifikátů na zákazníka vydal VUZ společnos-

tem Tatravagonka (46) a Schunk Carbon Technology GmbH (31).

Rozšíření působnosti na Slovensko

VUZ je Autorizovanou osobou č. AO 258 a Oznámeným subjektem č. 1714 posuzující strukturální subsystémy Infrastruktura, Energie, Kolejová vozidla, Traťové i palubní řízení a zabezpečení, a to včetně příslušných prvků interoperability v železničním systému Evropské unie. Základním dokumentem pro naše posuzování je směrnice Evropského parlamentu a rady (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii. Požadavky na produkty jsou pak dány technickými specifikacemi pro interoperabilitu, které vydává Evropská komise. Dále jsou to technické normy, vyhlášky UIC a technické dokumenty ERA.



Postupy posuzování se řídí pomocí modulů, jež jsou dány rozhodnutím Komise 2010/713/EU o modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES.

V návaznosti na své úspěšné působení v oblasti poskytování vysoce odborných služeb a komplexních řešení v oblasti posuzování, certifikace a zkušebnictví se zaměřením na železniční vozidla, systémy a drážní dopravu, rozšířil VUZ v listopadu 2021 svou působnost i na Slovensko. VUZ Slovakia, dceřiná společnost VUZ, začala poskytovat slovenským klientům služby v posuzování interoperability, tzv. služby NoBo. Slovenská pobočka se tak stala odrazovým můstkem pro další expanzi VUZ na evropský trh.

„Jsem rád, že VUZ i nadále zůstává lídrem v oblasti certifikace a zkušebnictví a že se nám zároveň díky slovenské pobočce daří rozšiřovat svou působnost i na další evropské trhy. Narůstající počet certifikátů pro oblast zabezpečení tratí potvrzuje stále větší důraz kladený na bezpečnost cestujících i pracovníků na

Počty certifikátů registrovaných v ERADIS v roce 2021



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

evropských železnicích nejen členskými státy Evropské unie,“ prohlásil Ondřej Fanta, technický ředitel VUZ.

K čemu certifikáty slouží

Certifikáty, které se vkládají do databáze ERADIS, vydává Notifikovaná osoba, v našem případě NoBo 1714, notifikovaná podle Směrnice o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii 2016/797. Certifikáty jsou vydávány pro subsystém (moduly začínající S, například SB, SD, SF, SH1) nebo prvky interoperability (moduly začínající C, například CB, CD, CH1). V případě subsystémů jsou certifikáty podkladem pro schválení vozidla, podkladem pro stavební povolení nebo podkladem pro kolaudaci stavby. V případě prvků interoperability jsou podmínkou, aby mohl být prvek interoperability začleněn do subsystému (např. dvojkolí na železniční vagon).

U vozidel (subsystém RST, případně Palubní řízení a zabezpečení CCO) se nejčastěji posuzuje nejdříve typ (posoudí se shoda dokumentace týkající se výrobku s technickými specifikacemi interoperability - TSI) a následuje audit výroby, kdy se ověřuje, že je výrobce schopen vyrábět výrobek v souladu s dokumentací a požadavky TSI. U vozidel menších sérií lze využít inspekci, kdy se kontroluje každý vyrobený kus.

U staveb (subsystémy Infrastruktura INF, Energie ENE, a Traťové řízení a zabezpečení CCT) je ve fázi celkového návrhu opět ověřena shoda dokumentace s požadavky TSI. U staveb v fázi realizace a závěrečného zkoušení se ověří, že stavba byla realizována dle schválené projektové dokumentace a splňuje požadavky TSI.

Nezbytná dokumentace

Pro vydání certifikátu je tedy nutné doložit dokumentaci k auditovanému výrobku, doplnit zkoušky požadované TSI, realizovat audit v prostorách výrobce (doložení dokumentace QMS, ověření na záznamech, že jsou činnosti vykonávány v souladu s dokumentací proškolenými pracovníky, kteří mají odpovídající kvalifikaci, kontrola samotné výroby)

nebo inspekce na místě, kdy se provádí měření a pořizuje fotodokumentace.

Obsah certifikátu, stejně jako formát čísla certifikátu, musí být v souladu s RFU-STR-001. Typy výstupních dokumentů jsou také uvedeny v tomto RFU. K jednomu výrobku se může vydat více výstupních dokumentů, například pro železniční vagon to může být certifikát typu 1/SB ES Certifikát o přezkoušení typu, 4/SD Schválení systému řízení kvality a 6/SD ES Certifikát o ověření. U staveb se většinou vydává certifikát typu 8.6/SG pro fázi celkového návrhu a 6/SG pro fázi realizace a závěrečného zkoušení.

Každý subsystém jinak

Subsystém řízení a zabezpečení je rozdělen na Traťové řízení a zabezpečení (CCT) a Palubní řízení a zabezpečení (CCO). U CCT se v rámci posouzení staveb železniční infrastruktury požadavky aplikují na systémy detekce železničních vozidel (počítače náprav, kolejové obvody a případně další), na systémy rádiové komunikace třídy A (GSM-R) a na vlakové zabezpečovací zařízení třídy A (ETCS). Posouzení shody s požadavky



485	Výzkumný Ústav Železniční, a.s.
460	ESENBAHN-CERT (EBC) Benannte Stelle Interoperabilität beim Eisenbahn-Bundesamt
453	TÜV Rheinland Rail Certification B.V.
311	TÜV SÜD Nederland B.V.
254	Italcertifier S.p.A.
245	CERTIFER SA
228	ASOCIACIÓN DE ACCIÓN FERROVIARIA, CETREN
210	TÜV Rheinland Polska Sp. z o.o.
200	VYSKUMNY USTAV DOPRAVNY, A.S.
199	Ricardo Certification B.V.
196	Arsenal Railway Certification GmbH
143	SIĘC BADAWCZA LUKASIEWICZ – INSTYTUT POJAZDÓW SZYNOWYCH "TABOR"
137	BUREAU VERITAS INSPECTION Y TESTING, S.L. UNIPERSONAL
136	BELGORAIL S.A.
123	ERC GmbH
120	RINA Services S.p.A.
103	Bureau Veritas Italia S.p.A.
97	Railway Approvals Germany GmbH
88	Bureau Veritas Luxembourg S.A.r.l.
81	TÜV NORD LUXEMBOURG S.A.r.l.
76	SGS Inspecciones Reglamentarias, S.A.U.
66	SCONRAIL AG
57	CERTIFER BELGORAIL SA
55	Transportowy Dozór Techniczny
54	Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o.
47	Instytut Kolejnicwa
47	DEKRA Rail bv
32	INFRACERT TSI sp. z o.o.
30	TÜV SÜD Danmark ApS
22	CERTIFER ITALIA S.r.l.
22	Vanaheim AB
21	Bureau Veritas Certification France
20	Vysus Assurance AS
18	Organismul Notificat Feroviar Roman - AFER (Romanian Railway Notified Body)
17	CERTA sp. z o.o. sp.k.
17	Rail &amp;amp; Transit Verification Denmark ApS
16	RailCert Hungary Körlátozott Felelősségű Társaság
14	HHC/IBS B.V.
11	APNCF – Associação Portuguesa de Normalização e Certificação Ferroviária
8	IS CERT Srl
8	Q TECHNA O.O.
7	Rail & Transit Verification Denmark ApS
6	Schieneinfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbH
6	TINSA Ltd
5	Railway Competence and Certification GmbH
5	Bahn Consult TEN Bewertungsge.m.b.H.
4	Dts Consulting o.o.

ky TSI CCS provádíme jak pro projekty zástaveb palubních hlasových radiostanic GSM-R, tak pro zástavby vlakového zabezpečovače ETCS.

Subsystém Kolejová vozidla (RST) má několik TSI, které se aplikují na posuzování, jsou to především TSI LOC&PAS (lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob) a TSI WAG (nákladní vozy). Dále se uplatňují TSI PRM (přístupnost žel. systému EU pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace), TSI NOI (hluk) a TSI SRT (bezpečnost v žel. tunelech).

Vše v databázi ERADIS

Všechny vydané certifikáty NoBo musí být nahrány do evropské databáze ERADIS. Na základě vydaných certifikátů žadatel v souladu se Směrnicí 2016/797 vypracuje ES prohlášení o shodě, které předkládá příslušným orgánům (ERA - Evropský drážní úřad, popřípadě Drážní úřad příslušného státu). Schvalování vozidel probíhá elektronicky přes One Stop Shop, běžně označovaný OSS. Vydávání stavebních povolení a kolaudace probíhají na národní úrovni a je za ně zodpovědný Drážní úřad.

VUZ má zkušenosti z posuzování nejen v ČR, ale i v zahraničí. U staveb (INF, ENE, CCT) jsou to v Česku úseky koridorů, včetně tunelů, výpravní budovy, mosty a propustky, napájecí stanice či železniční přejezdy. V této oblasti se VUZ úspěšně etablovala také na Slovensku, Bulharsku či Estonsku. ○

ČD Cargo se podílí na přepravě komunálního odpadu

V České republice se ročně vyprodukuje asi 5,7 mil. tun komunálního odpadu. Přibližně 50 % z tohoto objemu je bez dalšího užítu ukládáno na skládky. Další velká část je recyklována a zhruba 15 % odpadu je energeticky využíváno. Jednou ze společností, která se nakládáním s odpady zabývá, je BRNIE. Je to ryze česká společnost, která v odpadovém hospodářství klade důraz na rozumná řešení šetrná k životnímu prostředí. V rámci jednoho ze svých projektů již téměř pět let spolupracuje i s dopravcem ČD Cargo.



Kontejnery s odpadem jsou při přepravě zaplachtované.

Michal Roh | Foto: autor

V roce 2030 začne v České republice platit zákaz skládkování směsných komunálních odpadů a recyklovatelných odpadů. Velká pozornost bude věnována energetickému využití odpadů – tedy výrobě elektřiny a tepla, podobně jako třeba z uhlí či biomasy. K tomuto účelu neslouží obyčejné spalovny, ale zařízení pro energetické využití odpadu (ZEVO). Tato zařízení jsou v České republice prozatím čtyři – v Praze, Brně, Liberci a Chotíkově u Plzně – a jejich kapacita

dosahuje přibližně 750 tisíc tun odpadu ročně. Pokud bude chtít Česká republika splnit cíle Evropské komise v oblasti oběhového hospodářství (65 % recyklace, 10 % skládkování, 25 % energetické využití), bude potřeba navýšit kapacitu ZEVO o dalších 950 tisíc tun.

Čistý zdroj energie

Energie vyrobená z odpadu šetří neobnovitelné zdroje surovin, jako jsou uhlí či ropa. Odpad po vzplanutí ve spalovací komoře kotle hoří sám bez přídavného paliva. Ze zbytků po spálení (škváry) jsou

vyseparovány železné a neželezné kovy, které jsou následně využívány jako druhotná surovina. Zařízení na energetické využívání odpadu garantuje minimální emise do životního prostředí srovnatelné s teplárnou či elektrárnou provozovanou na zemní plyn a je velmi čistým zdrojem energie vyrábějící teplo a elektřinu.

První moderní zařízení na energetické využívání odpadů bylo vybudováno na konci 80. let minulého století v Brně. Jeho stávající kapacita je „spálení“ asi 240 tisíc tun odpadů ročně, což znamená pokrytí roční spotřeby tepla pro 40 ti-

síc domácností a elektřiny pro 20 tisíc domácností. V současnosti probíhají práce na projektové přípravě pro výstavbu třetího kotle. Po jeho zprovoznění bude ZEVO schopno energeticky využít až 370 tisíc tun odpadů. A právě přeprava odpadu do tohoto zařízení je součástí projektu, na kterém ČD Cargo se společností BRNIE participuje.

Přepravy po železnici

Přesvědčit zákazníka, že přeprava odpadu po železnici může být vůbec technicky proveditelná, rychlá a efektivní, trvalo několik let. Samotné realizaci pak předcházela dlouhá příprava, při níž byla mimo jiné vybírána nejvhodnější technologie. Již od počátku bylo jasné, že pro přepravu zboží budou muset být využity prostředky kombinované dopravy, kontejnery. Zprvu se uvažovalo o systému Innofreight, ale ve hře byl i poněkud starší, avšak stále spolehlivý systém odvalovacích kontejnerů ACTS. Jeho výhodou je především dostupnost manipulačních prostředků. K manipulaci s kontejnery totiž nemusí být k dispozici

speciální zařízení, ale postačí nákladní automobil s nástavbou pro manipulaci s kontejnery. S těmito automobily se můžete běžně setkat při odvozu stavební suť, železného šrotu a podobně.

Podívejme se nyní krátce na systém ACTS (Abroll-Container-Transport-System). Na plošinovém voze řady Slps jsou na otočných nosičích uloženy tři odvalovací kontejnery. Ty mohou být různého typu. Pro přepravy odpadů jsou nutné otevřené kontejnery, které lze zaplachtovat. Překládku kontejnerů lze provádět z obou stran vozu pod úhlem 43 stupňů od osy koleje. Společnost BRNIE postupně zvyšuje počet vlastních kontejnerů.

Dlouho očekávaný okamžik nastal 13. července 2017, kdy byla na vlečce Metalšrot Tlumačov, provoz Svitavy, naložena první skupina tří vozů. Do stanice Brno-Slatina dojela 14. července pravidelnými nákladními vlaky. Zde se uskutečnila překládka kontejnerů na nákladní automobily, které kontejnery ACTS postupně odvážely k vykládce do ZEVO společnosti SAKO. V odpoledních hodinách už kontej-

nerý zamířily, opět pravidelnými vlaky, zpět k nakládku do Svitav.

Dvakrát týdně ze dvou stanic

V současné době jsou pro přepravy využívány čtyři vozy řady Slps s celkem 12 kontejnery. Odpad je odeslán dvakrát týdně podle přesně stanoveného harmonogramu ze dvou odeslacích stanic – ze Svitav a ze Zábřehu na Moravě. V první lokalitě probíhá nakládka na vlastní vlečce, ve druhé je odpad v kontejnerech ze sběrného dvora svážen k nakládce na železniční stanici. Ročně je z těchto dvou stanic našimi vlaky přepraveno 10 až 15 tisíc tun odpadů. A zájem o spolupráci se společností BRNIE a tím i s ČD Cargo mají i další města. V současné době je bohužel kvalita přeprav narušená výlukou v úseku Brno-Maloměřice – Adamov a vozy tak musí být přepravovány po odklonové trase přes Olomouc.

Kontejnery mají ložný objem 30 m³ a mají sklopné zadní čelo pro možnost vykládky odpadu přímo do bunkrů ve „spalovně“. Jak již bylo zmíněno, na poslední míli jsou kontejnery převáženy nákladními automobily. Jedna otočka trvá přibližně 35 minut (včetně zvážení a vysypání odpadu do bunkru v ZEVO), závisí to na aktuální dopravní situaci zejména na Řípské ulici. Do areálu ZEVO vede železniční vlečka. Bohužel již delší dobu je mimo provoz. V souvislosti s výstavbou třetího kotle se však předpokládá její obnova. Doba vykládky kontejnerů by se pak měla výrazně zkrátit.

Přepravu komunálního odpadu považuje ČD Cargo dlouhodobě za velice perspektivní. Je to logické, neboť tlak na další využití odpadů stále sílí a ČD Cargo chce být u toho. ○



Překládka kontejnerů z železničního vozu na automobil je velice jednoduchá.

Sypání odpadu do bunkru v areálu ZEVO →

Z železniční stanice Brno-Slatina

jsou prázdné kontejnery odváženy pravidelnými manipulačními vlaky.





Stará se o nemocného syna Pomohl jí nadační fond ČD



Dalibor Motyčka z Frýdku-Místku žil zcela aktivní normální život. Miloval plavání, hory, zvířata, muziku. Základní školu ukončil s vyznamenáním, byl premiantem třídy. V patnácti se mu ale obrátil svět naruby. Projevila se u něj katatonní schizofrenie. Maminka Jana kvůli péči musela opustit práci a být synovi stoprocentní oporou čtyřicet hodin denně. Pomohl však i Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM.

Josef Holec | Foto: autor a archiv Jany Doleželové

Rok 2020 nebyl jednoduchý. Svě by o tom mohla vyprávět i Jana Doleželová, dlouholetá železničářka z Frýdku-Místku. U jejího dospívajícího syna Dalibora se totiž projevila katatonní schizofrenie, respektive duševní nemoc, která dokáže člověka na pár minut zcela paralyzovat, jakoby zmrazit. Dája, jak paní Doleželová synovi říká, potřebuje matčinu neustálou péči, kvůli čemuž musela opustit práci – do minulého roku

pracovala u Českých drah jako dozorkyně osobní přepravy. Rodině nyní pomůže i Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM.

Spouštěčem nemoci byly nejspíše hormonální přeměny v pubertálním věku. Vliv však mohly mít i geny. „Dája byl introvertní, pečlivý, do školy se připravoval, základní školu ukončil s vyznamenáním,“ vzpomíná paní Doleželová. Pak nastoupil na frýdeckomísteckou průmyslovku a zdálo se, že ani studi-

um na střední škole nebude pro mladého kluka problémem.

Skončil na jipce

Zvrat ale nastal na jaře 2020. „Tehdy mě vůbec nenapadlo, že by se něco mělo stát. Měli sice kvůli covidu distanční výuku, ale pořád se do školy pečlivě připravoval. Najednou mi neodpovídal, přitom nikdy problémový nebyl. Přestala mu jít čeština a jiné oblíbené předměty. Nedokázal rukou ťuknout do myši a psát text. Vše jsme tedy začali řešit. Začal kolotoč hospitalizací a lékařských vyšetření. Nastavili jsme ve škole individuální vzdělávací plán a přibrali jsme asistenta,“ vypráví paní Jana. Nemoc se ale zhoršovala, Dája dokonce na několik měsíců skončil na jipce. Nedokázal se vůbec pohnout. I dnes, pokud ataka trvá déle, musí paní Doleželová okamžitě vyhledat lékařskou pomoc

Škola tehdy musela stranou. Dnes ji sice navštěvuje, nicméně známky nedostává. Navíc se přidalo i zhoršení paměti.

Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM

Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM vznikl 9. června roku 2020 s cílem podporovat železničáře, kteří při výkonu svého zaměstnání utrpěli úraz anebo se nikoli vlastní vinou oni sami a jejich rodiny ocitli v těžké životní situaci. Základem nadačního fondu jsou vklady a dary zakládajících společností i jednotlivců. Do fondu přispěly například i dceřiné společnosti Výzkumný Ústav Železniční, ČD – Informační Systémy, DPOV a DVI. NFŽS přichází s pomocnou rukou v těžkých životních situacích způsobených zejména závažnými onemocněními, těžkými úrazy, včetně úrazů s následkem smrti, živelními pohromami či jinými vnějšími zásahy, které podstatným způsobem negativně ovlivní život, rodinu nebo rodinné zázemí. Podporu je možné čerpat i na vzdělání dětí železničářů v tíživé životní situaci spojené se zraněním či nemocí.



Asistent mu pomáhá nejen ve škole, ale i ve chvílích osobního života. S každou atakou si navíc nemoc bere své. A bohužel nevrací. Tento proces ale do jisté míry zachraňuje ergoterapie. Pan Doleželová dodává, že výrazně pomáhá například jakákoli činnost, mezi níž patří mimo jiné i hraní karet, pexesa anebo divání se na soutěžní kvízy v televizi.

Zapojí se

Dája užívá silné léky a v běžném životě je extrémně pomalý. Maminka ale má trpělivost, nemoc svého syna obdivuhodně zvládá v režimu dvacet čtyři hodiny denně a sedm dní v týdnu. „Dělala jsem na směny, ale syn nedokáže udělat nic bez asistence, péče je velmi náročná. Nevychází ze dveří, neudělá si hygienu, nenají se. Zátarasy máme nejen v pohybech, ale i mluvení. Oporou tak není Dájovi jen maminka, ale i nejužší kruh rodiny včetně osobního asistenta Matouše.

Odměnou mamčině snažení je alespoň drobný úsměv, anebo chvilkové



Jana Doleželová

Jana Doleželová pochází z Havířova. V roce 1986 ukončila učiliště a od té doby byla až do roku 2021 zaměstnankyní Československých státních a posléze Českých drah. V Havířově začínala jako tranzitér přípravář. Poté pracovala jako výhybkářka či pokladní, odcházela však z pozice dozorcí přepravy ve směně v Ostravě.

Bilance fondu za rok 2021

- **5 115 691 korun**
celková částka, kterou se v průběhu roku podařilo na transparentním účtu vybrat
- **3 080 000 korun**
celkový objem vyplacených nadačních prostředků (bez budoucích příspěvků, například na vzdělání osiřelých dětí)
- **21 164 647 korun**
zůstatek na transparentním účtu ke dni 31. prosince 2021

Číslo transparentního účtu:
2402887002/5500

prozpěvování. Dáju ale chce i porůznu zabavit a zapojit do běžných činností každodenního života. Výbornou terapeutickou pomůckou jsou i procházky. „Frýdek-Místek máme prochozený křížem krážem. Snažím se jej udržovat v pohybu. Takto chodíme téměř denně, pokud to zdravotní stav dovolí, chodíme i s vnoučaty. A zatímco on dříve pomáhal jim, nyní oni pomáhají jemu. Musí si zvyknout,“ konstatuje paní Doleželová. „Dája má rád zvířata, takže chodíme mezi přáteli nejen s pejsky, koňmi... Zvládá poslouchat muziku, dříve i rád četl. Dnes už mu tato kratochvíle není bohužel dopřána, stejně jako neméně oblíbené plavání a lyžování. Vůbec aktivita je velmi prospěšná, což potvrzují i lékaři. Podle nich je úspěch, že mladý pán chodí a mluví.

Maminka je silná

Když se paní Doleželová dozvěděla o Nadačním fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM, byla nadšená. Spojila se se svým nadřízeným, vysvětlila mu svou situaci, požádala o pomoc, byť ukončila pracovní poměr. Vyplnil s Janou Doleželovou smlouvy a za pár dní volal, že pomoc prošla. „Rozbrečelo mě to. Budeme dostávat určitou částku po dobu pěti let, každý rok. Peníze použijeme na běžnou reži, na terapii, na pohonné hmoty, na veškerou nutnou pomoc. Má to samozřejmě své podmínky, ale děkuji Českým drahám. Nesmírně si vážím této pomoci.“

Nyní se paní Jana s Dájou snaží porůznu rehabilitovat a navštěvovat pomocná centra. Nastoupit terapii by měl i ve specializovaném centru v Klímkovicích. „Třeba bude líp. Věřím ve zlepšení. Jsem silná.“



Švédové si pořídí nová vysokorychlostní Zefira

Výrobce železničních vozidel Alstom podepsal smlouvu se švédským národním železničním dopravcem SJ na dodávku 25 moderních elektrických vysokorychlostních vlaků Zefiro Express s opcí na dalších patnáct jednotek. První závazná objednávka má hodnotu přibližně 650 milionů eur.



Petr Slonek | Foto: Alstom

Nové vlaky po dokončení budou nejrychlejšími ve Švédsku a jejich maximální rychlost dosáhne 250 km/h. Stanou se tak zároveň alternativou k letecké dopravě. První vlaky má výrobce podle plánů dodat v roce 2026.

„Jsme nesmírně rádi, že dodáváme tyto nové vysokorychlostní vlaky pro společnost SJ. Jde o historickou dohodu, která změní způsob cestování lidí po celé zemi. Vzhledem k obavám ze změny klimatu je vysokorychlostní železnice logicky hlavní alternativou letecké dopravy. Výhodou je její pohodlnost a díky

moderním vozidlům také rychlost. Tento trend vidíme všude a Alstom je lídrem v této oblasti. Má totiž zkušenosti z několika projektů vysokorychlostních vlaků po celém světě. Děkujeme SJ za důvěru, kterou nám projevili,“ okomentoval uzavření kontraktu výkonný ředitel Alstom Nordics Rob Whyte.

Zvládnou i silné mrazy

Vlaky Zefiro Express jsou navrženy pro provoz v drsných švédských povětrnostních podmínkách. Zvládnou bez problémů jízdu i v případě, že venkovní teploty klesnou až na minus 40 °C. Jejich špičková technologie zajistí cestujícím

bezpečnou a pohodlnou cestu. Podlahy ve vagonech jsou rovné a bez ramp, což umožňuje snadné nastupování, vystupování i pohyb ve vozech.

Celková kapacita každé jednotky Zefiro bude činit 363 sedadel a poskytne cestujícím jedinečný zážitek z cestování – vlaky mají ergonomická řešení s důrazem na maximální pohodlí a samozřejmostí v nich jsou prémiová sedadla a osvětlení. Šířka vagonu, elektrické, bezpečnostní a informační systémy byly vyvinuty s ohledem na skutečnost, že budou jezdit jak ve Švédsku, tak v Dánsku a certifikovány by měly být i pro provoz v Norsku.

Zefiro Express je součástí platformy Alstomu pro vysokorychlostní vlaky Avelia. Jedná se o nejširší portfolio na trhu pokrývající výrobu vozidel s maximální provozní rychlostí mezi 200 až 350 km/h. K dispozici je široký výběr konfigurací jednotlivých jednotek, které nejlépe vyhovují potřebám zákazníků a konkrétních dopravců. Vznikají tak jednopodlažní nebo patrové soupravy, s různými systémy napájení či možností naklápění. Za uplynulých 40 let se po celém světě prodalo téměř 3 000 vysokorychlostních vlaků s technologií od Alstomu.

Smlouvy na údržbu vlaků

Alstom je v současnosti nejvýznamnějším dodavatelem kolejových vozů na švédském železničním trhu, doposud vyrobil více než tisícovku vlaků pro železnice v této severské zemi. Společnost má však i několik velkých smluv na údržbu, kterou provádí v celkem devatenácti místních depech, včetně těch ve městech Motala a Västerås, které se specializují na rozsáhlé opravy a renovace. Firma rovněž řídí zavádění evropského systému řízení železniční dopravy ERTMS (European Rail Traffic Management System) ve Švédsku, a to jak ve vlacích, tak i na tratích. Současně dodává standardizovaný vnitrostátní dopravní systém švédské dopravní správy.

Alstom je průkopníkem řešení udržitelné mobility s ambicí usnadnit v globálním měřítku přechod na dopravní systémy s nízkou uhlíkovou stopou. Mezi tyto inovace patří známý Coradia iLint, tedy první osobní vlak na světě s vodíkovým pohonem. Výrobce nyní chystá jeho představení českým a slovenským zákazníkům. Prezentační jízdy by se měly odehrát ve druhé polovině května na veřejných tratích v obou zemích. Coradia iLint je vlak na vodíkové palivové články, který vyrábí vlastní elektrickou energii na palubě, během provozu tak nevypouští nic jiného než vodu. ○

Alstom dodá 29 jednotek Coradia DB Regio

Francouzský výrobce kolejových vozidel Alstom podepsal smlouvu s německou DB Regio AG (DB) na celkem 29 vysokokapacitních elektrických patrových jednotek Coradia Stream HC. Moderní vlaky zvýší přepravní kapacitu a zkrátí cestovní dobu na tratích v německém regionu Hesensko. Nasazeny budou od prosince roku 2025 na linkách RE50 (Frankfurt – Fulda – Bebra) a RB51 (Frankfurt – Wächtersbach).



Petr Slonek | Foto: Alstom

Jednotky Coradia Stream nabízí cestujícím vysoký komfort a pohodlí. Interiér tvoří čtyřmístné oddíly s velkými stoly v první třídě a malými nástěnnými stoly ve druhé třídě. Standardem v nových vlacích jsou také zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky zabudované v sedadlech a bezplatná síť wi-fi.

Vlak je konstruován tak, aby umožňoval bezbariérový přístup prostřednictvím všech dveří na většině stanic. To je možné díky jednotné nástupní výšce 600 milimetrů. Vlak také nabízí 30 míst pro jízdní kola. Maximální rychlost je 160 km/h.

„Po kontraktu od společnosti LNVG na vozy pro expresní uzel Brémy/Dolní Sasko v roce 2021 a smlouvě s DB Regio na trať Main-Weser z konce loňského

roku jsme rádi, že se nám podařilo přesvědčit DB i naší nabídkou vlaků Coradia Stream pro linky RE50 a RB51,“ řekl Müslüm Yakisan, prezident regionu Alstom DACH. „To znovu ukazuje, že náš nejmodernější koncept vozidel naprosto vyhovuje současným potřebám regionální dopravy v Německu.“ Už v lednu 2022 si dopravce DB Regio objednal od Alstomu 17 elektrických jednotek Coradia Stream pro trať Main-Weser, což je trať ve středním Německu, která vede z Frankfurtu nad Mohanem přes Gießen do Kasselu.

Kratší jízdní doby

Nové elektrické jednotky mají lepší akceleraci a díky tomu se rozjíždějí výrazně rychleji. „To umožňuje zkrátit interval a dobu jízdy na lince RE50 mezi Frankfurtem a Fuldou v průměru o osm mi-

nut. V budoucnu budou vlaky na RE50 jezdit během dopravní špičky dokonce každou hodinu. Díky rozšířeným službám a vysokému cestovnímu komfortu tato nová vozidla učiní místní dopravu v Kinzigtal pro cestující mnohem atraktivnější,“ řekl předseda regionálního vedení DB Regio Mitte Maik Dreser.

Výhodou jednotek je rovněž jejich vyšší kapacita. „Nové vlaky nám nabídnou kapacitu mezi Frankfurtem a východním Hesenskem v přepravní špičce více než 1 080 míst a 840 mimo ni ve srovnání se stávajícími 720 místy,“ řekl výkonný ředitel Dopravního svazu Porýní-Mohan (Rhein-Main-Verkehrsverbund) Knut Ringat. „Předpokládáme, že nové vlaky budou v Kinzigtal nasazovány do provozu od prosince 2025 a mezi Frankfurtem, centrálním Hesenskem a Kasselem se objeví dokonce o rok dříve.“

DB Regio bude pokračovat v provozování linek RE50 a RB51 i po změně jízdního řádu plánované na 14. prosince 2025 na základě výběrového řízení, které vypsal Dopravní svaz Porýní-Mohan (Rhein-Main-Verkehrsverbund) a Nordhessischer Verkehrsverbund. Alstom také počítá s výrobou vlaků pro železnici Kinzig Valley v Salzgitteru.

Řada vozů Coradia společnosti Alstom splňuje aktuální požadavky na regionální a meziměstskou dopravu. Jedná se o vlaky, které jsou běžně v provozu více než třicet let. Dopusud Alstom prodal celosvětově více než 3 300 vlaků Coradia. Také několik evropských zemí včetně Dánska, Francie, Německa, Nizozemska a Itálie již tato vozidla úspěšně na svých tratích provozuje. Jednotky Coradia nabízí elektrickou a diesellovou trakci spolu s dalšími inovativními bezemisními řešeními, jako je bateriový a vodíkový pohon, pro neelektrifikované tratě. ○



Perličky z YouTube: Když nemůžu v noci spát...

Párkrát do roka se mi stává, že přes veškerou snahu nemohu večer usnout. Navzdory varování odborníků pak žhavím tablet a šmejdím po internetu, snažím se dobrat spánku dříve, než mě budík vyšle do pracovního procesu. Většinou skončím v nekonečné studnici videí, tedy na YouTube: kde se mi někdy podaří narazit na nečekané poklady (s uvozovkami i bez). O několik kousků výrazně okořeněných drážní tematikou se teď s vámi podělím.



Michal Málek | Foto: Prokino Filmverleih, Česká televize, NFA

Rheingold (1978)

Mým prvním nočním úlovkem, který mě i inspiroval k sepsání tohoto textu, je melodrama německého režiséra Niklause Schillinga *Rheingold*. Lidem od dráhy se pod tímto názvem spíše než opera Richarda Wagnera vybaví luxusní vlakový spoj, který v letech 1928–1987 propojoval Holandsko s Německem a Švýcarskem. A skutečně, celý děj filmu trvající 91 minut se odehrává v expresu TEE 7. Příběh se točí kolem ženy jménem Elisabeth, která *Rheingoldem* pravidelně navštěvuje svou matku v Düsseldorfu. Během těchto cest se setká s Wolfgangem, přítelem z dětství, který ve vlaku pracuje jako číšník, a z tohoto setkání se postupně vyvine vášnivý román. Ke smůle Elisabeth jednoho dne cestuje tímto vlakem i její manžel, nevěru své ženy odhalí a ve vzteku ji pak probodne darovaným nožem na dopisy. V záchvatu paniky z vlaku vy-

stoupí a následně jej začne pronásledovat taxíkem.

Elisabeth pokračuje dál vlakem a své zranění se celou dobu snaží maskovat. V jejím kupé se postupně střídají různé typy spolucestujících – od vynálezce nejmenšího šicího stroje přes dědečka s vnučkou poeticky opěvujícího kouzlo Rýna po muže bez jízdenky i peněz. Ve chvíli, kdy se jejímu manželovi podaří vlak dohnat a přistoupit, Elisabeth před Basilejí padá na podlahu a umírá.

Děj svého příběhu nezasadil Niklaus Schilling do *Trans Europa Expressu Rheingold* náhodou. Tyto spoje jej už od dětství fascinovaly a na celkovém zpracování je to znát. Film začíná v přístavu Hoek van Holland, tedy výchozí stanici spoje, a během úvodních titulků můžeme sledovat postupnou výměnu holandské lokomotivy řady 1125 za německou 103. Většina děje se pak odehrává v oddílovém voze

Avümz 111.1, který mohou čtenáři pamatovat i z našich spojů *EuroCity* v 90. letech. V prostřizích pak můžeme nahlédnout na stanoviště strojvedoucího a sledovat příjezdy vlaku do jednotlivých stanic. Samozřejmě nechybí poutavé záběry z údolí Rýna mezi Bonnem a Wiesbadenem, doplněné o honičku s vozidlem taxi v podání první generace Mercedesu třídy S.

Pokud máte stejně jako režisér slabost pro expresy TEE, i s minimální znalostí němčiny si hodinu a půl trvající snímek určitě užijete. Film jako takový má též své kouzlo, být ne každému může být po chuti herecký projev hlavní hrdinky v podání Elke Haltaufderheide, která svým vzezřením i temperamentem působí spíše jak ze snímku staršího o zhruba dalších 40 let.

Této noci v tomto vlaku (1984)

Jako pomyslná protiváha k (západoněmeckému *Rheingoldu* se může nabízet československá kriminálka v režii Jiřího Svobody. Milostnou zápletku zde nahrazuje loupežný motiv, kdy se trojice zlodějíů snaží s uloupenými penězi uprchnout nočním vlakovým spojem. Hlavní hrdina Emil v podání Lukáše Vaculíka pracuje jako doprovod lůžkového vozu a kromě hlavní pracovní činnosti i vesele šmelel s jednotlivými kupé či alkoholem. Před odjezdem vlaku během silvestrovského podvečeru se dozvídá o loupežném přepadení a během samotné cesty postupně sílí jeho podezření, že pachatelé jsou mezi jeho cestujícími. Když pak náhodně naráží v jednom z kupé zbraň, ocitá se pod tlakem pachatelů, kteří se svého lupu



nechtějí vzdát. Ještě však netuší, že jedním z nich je i Emilův blízký přítel Tomáš. Spravedlnosti je ale nakonec učiněno zadost.

Hlavní dějová linka se odehrává mezi lůžkovým vozem WLAB⁸²¹ a jídelním vozem. Oživující exteriérové noční průjezdy jsou díky tehdejší filmařské technice spíše neviditelné, přesto lze v jednom ze záběrů identifikovat červeného Brejlovce se soupravou Ypsilonek, kde však kupodivu lůžkový vůz chybí. Vidět je naopak v samém závěru televizní inscenace s denní scénou, hned za polomáčeným Banánem. Kladně hodnotím celkem věrné zobrazení atmosféry té doby, tedy tíživé šedesátých let – otázkou je, jak moc máte chuť si to připomínat. Naopak slabší je herecký projev většiny aktérů, snad jen s výjimkou zmiňovaného Vaculíka a Svatopluka Skopala v roli Tomáše.

Vlak do stanice Nebe (1972)

Jestliže předchozí inscenace ve vás asi vyvolá něco mezi nudou a sklíčeností, filmová balada Karla Kachyni je naopak velmi příjemným pohlazením na duši. Poetické snímky byly ostatně doménou tohoto výtečného režiséra a nejinak tomu bylo i v sedmdesátých letech, kdy se po plodné spolupráci se scenáristou Janem Procházkou spíše stáhl do ústraní. Společně s Otou Hofmanem vytvořili scénář, ve kterém mladá dívka Dáša ke konci války odchází z ostřelovaného města za dědou do relativního bezpečí hor. Dědeček přebývá na samotě jménem Chmura. Říkáte si: no jasně, to bude mít co do činění s lesní železnicí v Kysúcké dolině. Leč chyba lávky, naráčelo se na dnes již neexistující Povážské lesní železnici. Film je tak nechtěně i dokumentem z období těsně před zrušením trati, kterou se bohužel nepodařilo zachránit, ani později obnovit. Zamrzí to o to víc, když pozorné oko železničáře nemůže přehlédnout, že trať byla i tehdy ve slušném technickém stavu. Ale zpět k filmu.

Úzkokolejka hraje ve filmu naprosto zásadní roli, kdy kromě obživы místních při svážení dřeva plní i funkci spojnice okolních osad se světem, sváží děti do školy i svatebčany k obřadu. Ani pak nepřekvapí, když děti zcela suverénně titulují lokomotivy jako Maďarku a Orensteinku. Dáša si rychle nachází nové kamarády a zároveň padne do oka Frantovi, synovi topiče. Ten jí svou náklonost projeví mimo jiné tím, že si „vypůjčí“ lokomotivu a sám s ní přijede pro Dášu na Chmuru. Zkušenost s řízením lokomotivy se mu později hodí, když společně s Dášou vyfouknou vlak s municí ustupující německé armádě a náklad předají partyzánům v horách. Nic se však nelekejte, film navzdory době svého vzniku není žádnou politickou agitkou. Svým dětským pohledem naopak dokáže i vážné situace podat s nebývalou lehkostí a přirozeností. Až si tak říkám – škoda, že mezi neustále opakovanými komedii s Tomášem Holým není v TV víc místa i pro takové dětské snímky.

Pohádka o staré tramvaji (1961)

I poslední videotip nese DNA Oty Hofmana. Námět shodný se stejnojmennou knihou vypráví příběh malého Frantíka, který se vydává na prázdniny k dědečkovi do Prahy. A jak jinak než vlakem. V úvodu filmu tak můžete mezi pražskými hlavními nádražím a Vršovicemi obdivovat ikonické parní stroje ČSD. Jak ale název napovídá, pře budou mít především fandové MHD.

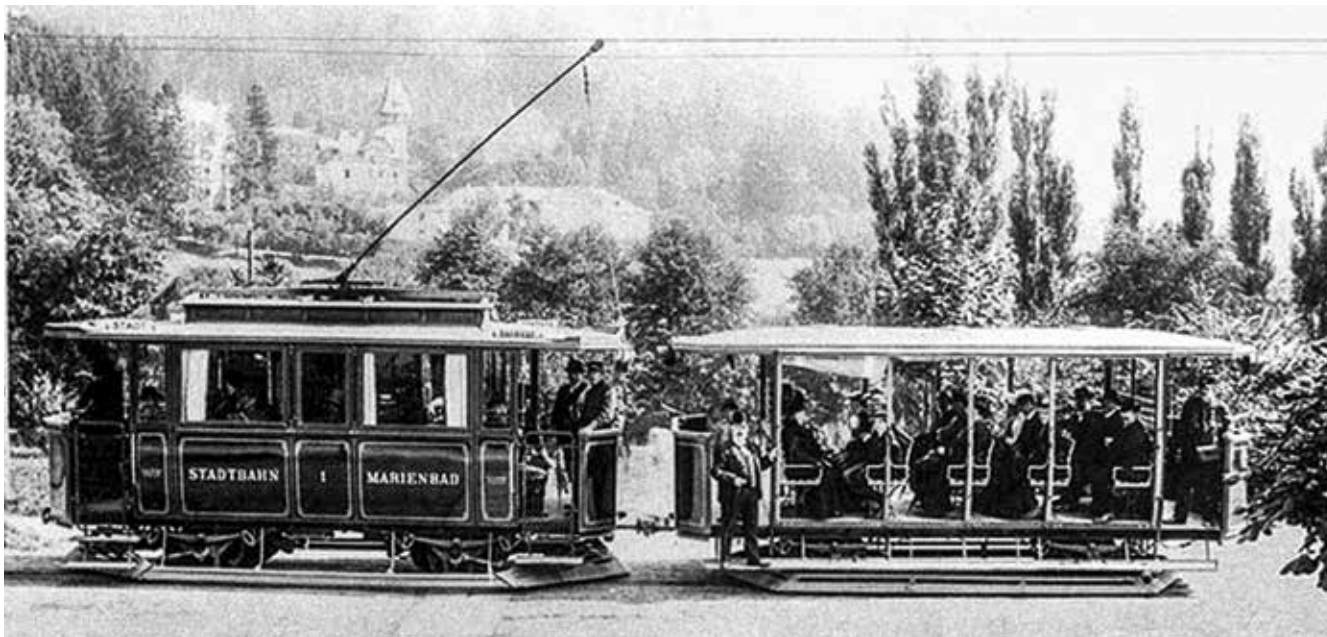
Hlavní hrdinkou je vedle Franty dědova vysloužilá tramvaj Terezka, čekající na sešrotování. Frantovi se jí však zželel a rozhodne se Terezku s pomocí dalších dětí zachránit. Schovají ji před dospělými, což neunikne Velkému tramvajovému revizorovi, a obviní dědu z krádeže. Děti pak sbírají staré železo, aby mohli tramvaj koupit, což se nakonec podaří, stejně jako velká oprava Terezky. Svým způsobem jde tak o trefnou paralelu s tehdejšími zá-



jmovými spolky zachraňujícími historická vozidla a oficiálním přístupem státu. Tramvaj představující Terezku se každopádně dochovala i v našem reálném světě a vidět ji můžete coby primátorský vůz ve střešovickém muzeu MHD.

Z filmu doslova číší dozvuky budovatelské rozjuchanosti 50. let, ale v pohádkovém žánru se to ještě dá snést. Největším benefitem snímku jsou samozřejmě záběry na tramvaje, ať už se bavíme o dožívajících dvounápravových vozech, či novotou zářící Tě jedniče. Ale i samotný příběh o přátelství kluka a staré tramvaje je dobře napsaný, a tak se do pokrokové pojeté pohádky rychle a s chutí zakoukáte. ○





Mariánské Lázně: Od tramvajové úzkorozchodné dráhy k trolejbusům

Veřejná doprava v Mariánských Lázních letos slaví hned několik výročí. Jednak je to 120 let, kdy zde byl 12. května roku 1902 slavnostně zahájen pouliční provoz elektrické úzkorozchodné dráhy. Současně ale také uplynulo i 70 let ode dne, kdy bylo její fungování 27. dubna roku 1952 ukončeno. A přesně před sedmdesáti lety, 27. dubna roku 1952, vyjely oficiálně do ulic tohoto západočeského lázeňského města první trolejbusy, které tu jezdí dodnes.

Jan Dvořák | Foto: sbírka autora, www.mdml.cz

Světově známé lázeňské a rekreační středisko, v němž žije 13 000 obyvatel, leží v lesnatém údolí obráceném k jihu a chráněném zalesněnými vrchy Slavkovského lesa, v nadmořské výšce okolo 630 metrů nad mořem. Ze skromných počátků v 17. století se rychle rozvinuly a v roce 1818 byly vyhlášeny za veřejné lázně (187 hostů). Už roku 1808 vzniká název Mariánské Lázně (německy Marienbad), který se v roce 1866 pyšnil statutem města.

Město se brzy zásluhou léčivých pramenů mohlo pochlubit pověstí lázní mezinárodního charakteru. Slavná místní léčba je založená především na pitné kúře využívající léčivých vod zdejších pramenů bohatých na volný kyslíčník uhličitý a minerální soli. Nejznámější jsou prameny Křížový, Rudolfov, Ferdinandův,



V počátcích provozu si tramvaje vzájemně konkurovaly s koňskými povozy.

Lesní a Ambrožův. Další léčebné prameny jsou využívány ke koupelím pacientů. K ozdravným procedurám se používá i slatin z okolí. Začaly se zde léčit choroby ledvin a močových cest, poruchy výměny látkové a žláz s vnitřní sekrecí, některé funkční poruchy trávicího ústrojí, choroby cest dýchacích, choroby kožní i nervové, stavy po úrazech i nemoci z povolání.

Město parků a pramenů

Mariánské Lázně jsou městem parků, které obklopují léčebné domy a hotely, jež přecházejí do souvislého pásu okolních lesů. A zde, v této krajině, vyvěrá na čtyřicet minerálních pramenů vulkanického původu, jejichž různé složení a koncentrace roztoků umožňují nejširší paletu léčebných účinků. O tom se mohly přesvědčit zástupy hostů, kteří si chtěli upevnit zdraví. Mezi nimi sem přijížděli i světoví vládní činitelé, korunované hlavy od evropských králů a císařů až po indické maharádži, ale i nejvýznamnější představitelé světové kultury. Namátkou jmenujme: Goethe, Dobrovský, Gogol, Turgeněv, Neruda, Strauss, Gorkij, Chopin... Pobyť většiny z nich nám připomínají pamětní desky a pomníky. Počet lázeňských hostů každoročně představoval několiknásobek stálých obyvatel města.

A návštěvníci města se sem museli také nějak dopravit. Zjednodušení dopravy sem před sto padesáti lety přinesla železniční doprava, která zde začala fungovat 28. 1. 1872, a to na trati z Plzně do Chebu. Nádraží však bylo postaveno značný kus jižně od lázeňské čtvrti. Bylo to něco přes dva kilometry. Na přepravě cestujících, od nádraží do lázní, tak začali vydělávat fiakristé, drožkaři a hotelové omnibusy, vše mělo koňský pohon. Před nádražní budovou čekaly desítky koňských spřežení na vlaky příjíždějící s cestujícími převážně z Bavor, Čech, Moravy, Rakous, Saska a Uher.

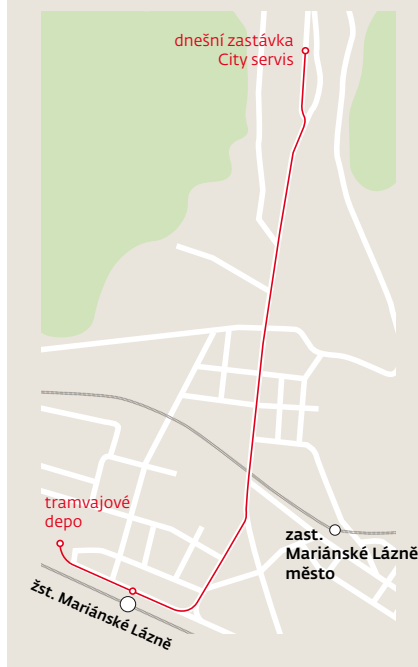
A protože se tehdy veškeré zásobování uskutečňovalo prostřednictvím koňských spřežení, byly ulice města znečišťovány jejich výměšky, což vyžadovalo časté uklízení přístupových cest. Na počátku 90. let 19. století se na zasedáních městské rady poprvé diskutovalo o vhodnějším dopravním spojení vzdáleného nádraží s městem a severní lázeňskou čtvrtí. Jednalo se například o parní pouliční dráze, která jezdila v té době v moravském Brně. Po zvážení výhodnosti řady nabídek zadala městská rada výstavbu úzkorozchodné elektrické pouliční dráhy budapeštské společnosti Ganz. Město se stalo koncesionářem i pozdějším provozovatelem, zapsaným v obchodním rejstříku pod německým názvem Stadtbahn Marienbad.

Vznik vozovny a trati

V polovině roku 1901 začala výstavba objektu vozovny a městské elektrárny ne-



Zkušební jízda trolejbusu Škoda 7Tr v roce 1952 při výjezdu z vozovny

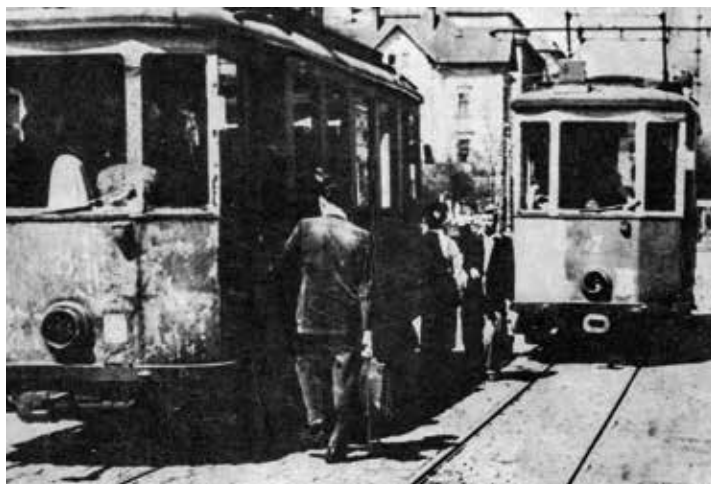


daleko nádraží a terénní práce na budoucí tramvajové trase. Dne 12. 5. 1902 vyjely od nádraží první tramvaje na jednokolejnou, metr širokou trať, jež měla příslušné výhybny pro křížování nebo obracení vozů či souprav před nádražím, na křižovatce u Šumavy (hotel a restaurace) a na konečné stanici u hodin před hotelem Excelsior. Stavební délka trati měřila 2,5 km a pravidelný provoz se udržoval na 2,2 km. Zbývající část tvořily remízny a manipulační úseky. Největší stoupání činilo 49 promile.

Čtyři motorové tramvajové vozy, s tyčovým sběračem proudu, od firmy Ganz a dva otevřené vlečné vozy jezdily velmi spolehlivě. Na přání městské správy byly motorové vozy vybaveny poměrně luxusně. Měly sice ještě otevřené plošiny – zaskleny byly roku 1910, ale také už elektrické osvětlení a topení, nezvykle široká okna, čalouněná sedadla a záclony. Jejich bleděmodrá vozová skříň byla ozdobená zlatými linkami a kování z bílé mosazi. Vozy poháněly dva motory švýcarské firmy Oerlikon, každý o výkonu 18 koní. Vhodné položení výhyben umožňovalo provoz v desetiminutovém intervalu. Tento sled spojů se v zásadě udržoval po celých 50 let trvání mariánskolázeňské elektrické pouliční dráhy. Tramvaje si od počátku získaly oblibu u cestující veřejnosti, a tak byly roku 1903 objednány u smíchovské firmy Ringhoffer další dva motorové a dva otevřené vlečné vozy. Do první světové války hotelové omnibusy postupem času prakticky zanikly.



Pohlednice z roku 1912 zachycuje severní konečnou stanici U hodin na Kaiserstrasse (Císařská třída) v městském parku ve středu města.



Snímek z roku 1951 ukazuje, že byla malodráha lidmi bohatě využívána. Oba vozy (č. 7 a č. 8) vyrobila vagónka Bohemia v České Lípě roku 1932.

Modernizace vozů od Ganzu

Základní vozový park, tedy šest motorových a čtyři vlečné vozy, zůstal nezměněný až do počátku 30. let 20. století, kdy vagónka Bohemia v České Lípě dodala v roce 1932 dva moderní motorové vozy s pantografovými sběrači proudu, a tak místní dopravní podnik začal rekonstruovat původní motorové vozy od Ganzu na uzavřené vlečné. Českolipské vozy byly robustnější a tomu odpovídal také výkon jejich motorů. Ten představoval 45 koní. Vozová skříň byla dřevěná, zvenčí však hladce oplechovaná. Boky byly dělené čtyřmi vysokými okny v kovových rámech z hliníkové slitiny, bez větracích klapek a s poměrně širokými sloupky. Plošiny byly celé uzavřené, zase s okny v kovovém rámu a s posuvnými dveřmi. Sedadla potažená kůží měla podélné uspořádání a nad nimi byly podélné sítě na zavazadla. Vozy dostaly tmavomodrý nátěr, avšak bez ozdobných linek.

Za zmínku stojí ještě skutečnost, že dobře provedený drážní svršek vydržel při běžné údržbě až do roku 1929, kdy se uskutečnila první výměna kolejí. Již dříve se trať prodloužila v lázních o 327 metrů a provoz tak dosáhl celkové délky 2,8 km. Na prodlouženém úseku jezdily tramvaje ovšem jen příležitostně pro hosty léčebných domů a zajišťovaly provoz jejich zavazadel. Příznivé spádové poměry na trati umožňovaly výjimečné jízdy i tří vlečných vozů, z nichž první dva byly vyhrazeny pro osobní dopravu a poslední sloužil jako zavazadlový vůz.

Tarif na pouliční elektrické dráze odpovídal tehdejšími relacím: v době před první světovou válkou se za občanskou jízdenku platilo 40 haléřů rakouské měny, ve 20. letech byla trať rozdělena na dvě tarifní pás-



V dubnu roku 1952 tramvaje nahradily tehdy populární trolejbusy.



ma s hranicí ve výhybně u Šumavy (1 Kč a 1,40 Kč) a pásmové jízdné se udrželo až do zrušení tramvají. Protože cenová hladina se často měnila, rozlišovaly se pásmové jízdenky barvou papíru a nebyla na nich vyznačena tarifní hodnota.

Nástup trolejbusů po válce

Po druhé světové válce se ukázalo, že další provoz dráhy by vyžadoval její úplnou obnovu, přičemž stávající trasa

již nevyhovovala dalšímu růstu města. Bylo rozhodnuto nechat vozový park a drážní vybavení dožít a poté nahradit výkonnějšími a rychlejšími trolejbusy, které by začaly zajíždět i do jiných částí města, než která obsluhovala tramvaj. Poslední jízda tramvají se uskutečnila 27. 4. 1952 a vzápětí vyjely do ulic Mariánských Lázní trolejbusy, což se neobešlo bez slavnostně ozdobených vozů a stovek přihlížejících lidí. Trolejbusy okupovaly adaptovanou tramvajovou vozovnu do roku 1961, než byla pro ně postavena nová ve čtvrti Úšovice.

Po zrušení mariánskolázeňské kolejové dopravy byla jedna tramvaj od Ganzu předána do Ústí nad Labem, tramvaje od firmy Bohemia byly předisponovány na pouliční dráhu do severočeských Teplic, kde jezdily až do roku 1959. Pak ještě přešly do sousedního Mostu. Opožděvanou elektrickou výzbroj technici odstranili a vozy tím byly upraveny na vlečné. Jako vleky byly po zrušení úzkorozchodného provozu v Mostě ještě předány do Jablonce nad Nisou, kde se pro svou značnou hmotnost příliš neuplatnily, a proto je roku 1963 vyřadili.

Horníčkovy vyznání

Ohlédnutí za půlstoletí kolejové dopravy, v našich druhých největších lázních, uzavřeme vzpomínkou na herce a spisovatele Miroslava Horníčka (1918–2003), který se láskou k Mariánským Lázním vyznává roku 1975 v knize Vyznání Mariánským Lázním v červnu a červnu v Mariánských Lázních. „Čím jsou mi tedy Mariánské Lázně vždycky a čím pak zvláště v tom rodícím se létě? Říká se o nich – les ve městě a město v lese. Tím se naznačuje ono prorůstání jednoho v druhé, pronikání zeleně mezi budovy a ztrácení se budov v zeleni, a i když toto krásné a navíc přesné rčení zní jako slogan prospektu, je tu ještě jakási pravda uvnitř. Aspoň pro mne. Pro mne se toto město vznáší...“ Právě sem jezdil Horníček za svými přáteli a pobýval v hotelu Svoboda. V roce 1986 při příležitosti slavnostního otevření zdejší Zpívající fontány vytvořil podobné vyznání i pro ni.

A jestli vás tyto řádky navnadily k poznání těchto západočeských lázní, je to jen dobře, protože toto město za návštěvu rozhodně stojí. Od roku 2021 jsou Mariánské Lázně na seznamu Světového dědictví UNESCO v rámci položky Slavná lázeňská města Evropy. Za novými zážitky vás sem mohou unášet vlaky Českých drah, třeba Západní expresy, na nichž jsou nově nasazeny moderní netrakovní jednotky InterJet. ◉



Trolejbus Škoda 8Tr

Za parní romantikou na úpatí Alp



Před 40 lety, konkrétně 1. března 1982, přišla z Rakouska smutná zpráva. Tamní spolkové dráhy ÖBB ukončily provoz na více než 90 let staré dráze Steyrtalbahn z dolnorakouského Steyru údolím stejnojmenné řeky do 40 kilometrů vzdálené stanice Klaus. Pro železniční fandky skutečnost o to smutnější, že šlo o poslední úzkou s výhradně parním provozem. Tehdy nikdo nevěřil, že se po ní ještě někdy někdo svezde. Nakonec to dopadlo tak trochu jako v dobré pohádce. A stejně pohádková je okolní krajina a městečka.



Setkání dvou vlaků ve stanici Pergern během jubilejních jízd v roce 2015

Petr Štáhlavský | Foto: autor, ÖGEG Steyrtal-Museumsbahn

Současná Steyrtal-Museumsbahn zahájila provoz díky mnoha nadšencům už tři roky po uzavření původní dráhy. Obnoven byl v 16 kilometrů dlouhém úseku mezi stanicemi Steyr Lokalbahnhof a Grünburg. Dnes patří mezi přibližně dvě desítky rakouských úzkorozchodných tratí, které nabízejí pravidelný, turistický nebo muzejní provoz.

Dráha se pyšní titulem nejstarší úzkorozchodky v Rakousku a drží i další primát. Nikdy na ní pravidelně nejezdily motorové lokomotivy, které začaly zefektivňovat úzkorozchodný provoz na rakouských tratích už před druhou světovou válkou.

Stavba začala v roce 1888 díky Josefu Ritter von Wenusch, který 18. února téhož roku obdržel koncesi na stavbu a provoz úzkorozchodné dráhy z města Steyr údolím stejnojmenné řeky do Unter-Grünburgu s možným prodloužením až do zastávky Klaus na železnici Kremstalbahn (dnes součást tratě Pyhrnbahn Linz - Seltztal). Zvolen byl tzv. bosenský rozchod 760 mm. První úsek ze Steyru do Garstenu byl otevřen v roce 1889 a za rok se prodloužil do Agonitzu. Na podzim 1909 se rozjely vlaky až do stanice Klaus a Steyrtalbahn dosáhla svého největšího rozsahu 55 kilometrů.

Tisíce cestujících a tun nákladu

Železnice dosáhla svého provozního vrcholu poměrně brzy, už v roce 1917, kdy přepravila 540 000 cestujících a 120 000 tun nákladu. Stalo se tak především díky dopravě do místní zbrojovky. Aby se doprava na frontu co nejvíce zrychlila, byly tam dokonce zapůjčeny podvalníky z našich jindřichohradeckých lokálek.

Po velké válce už to šlo s dráhou z kopce. První úsek byl zrušen v roce 1933 a další omezení pokračovala od konce 60. let 20. století. Dilem za to mohla lehká stavba svršku, který neumožnil nasažit jinde rozšířené motorové lokomotivy. Proto po celou dobu pravidelného provozu a také dnes na muzejní dráze dominují legendární rakouské úzkorozchodné lokomotivy řady U a další mladší stroje. Duše a oko českého fanouška zaplesají, když si může užít cestu v archaických dvounápravových vozech zahalených dýmem a párou z lokomotivy, která odpovídá naší řadě U 37.0 ČSD.

Zrušení úzkorozchodky v roce 1982 předznamenalo osud většiny rakouských „úzkých“ provozovaných v režii ÖBB. Jejich provoz byl postupně utlumován, zastavován a před jejich úplnou likvidací je zachránil převod na zemské dopravní společnosti, jako například na NÖVOG u tratí v okolí Gmündenu nebo SLB u Pinzgauer Lokalbanh ze Zell am See do Krimmlu.

Steyrtalbahn zachránila společnost ÖGEG, která se zaměřuje na záchranu a provoz technických památek, především železničních. Dnes ve vybrané dny nabízí dva až tři páry spojů s pitoreskními vláčky zahalenými dýmem a párou širokým údolím dolního toku Steyru. Vlaky jezdí o nedělích od června do září, v srpnu a září také o sobotách a ÖGEG přidává ještě několik dalších svátečních dní s provozem v květnu, říjnu nebo v prosinci. Základní jednosměrná jízdenka stojí 16 euro, zpáteční 22 euro, děti, rodiny anebo skupiny od 20 osob mají slevu.

Start na nádraží ve Steyru

Jízda začíná na původním lokálkovém nádraží asi 1,5 kilometru od stanice ÖBB ve Steyru. Tam míří v pravidelných intervalech přímé osobní vlaky z Lince a St. Valentinu. Lze zde přestoupit ze spojů od Vídně. Náš vlak míří nejdříve podél řeky Steyr na západ. Z řeky však mnoho neuvidíme, protože se většinu času skrývá za hustým porostem. Výhled vlevo ve směru jízdy je zpočátku o dost atraktivnější. Brzy po odjezdu se otevře pohled na stráň, které dominuje barokní poutní areál Christkindel. Po zhruba 18 minutách jízdy za zastávkou Pergern se tok řeky prudce stáčí na jih a také trať prudkým obloukem změní svůj směr a stále se drží na pravém, mírně obyde-



Steyr patří mezi kouzelná historická města.



Největší umělou stavbou na trati je most přes řeku Steyr u Grünburgu.



Město plné památek

Steyr je statutární město ve spolkové zemi Horní Rakousy při hranici s Dolními Rakousy. Leží na řekách Enns a Steyr, v nadmořské výšce 310 metrů, zhruba 40 km jižně od Lince. Žije zde přibližně 38 tisíc obyvatel. Je třetím největším městem Horních Rakous. Země Štýrsko má svůj název odvozen právě od tohoto města. Steyr byl založen Římany, z antických památek se dochovalo mnoho archeologických nálezů v muzeu. Zásadní proměnu znamenal požár města roku 1842. V souvislosti s industrializací byly strženy hradby a zbořeny městské brány. Jádro města je památkovou rezervací s množstvím historických staveb od gotiky až po industriální architekturu 19. století. Dominantou města a jeho nejvýznamnější památkou je městský farní kostel sv. Jiljí a sv. Kolomana – trojlodní gotická bazilika s osmibokou věží. Gotické okenní sklolalby pocházejí z kláštera v Klosterneuburgu.



Populární jsou i prosincové jízdy.

ném břehu a teprve krátce před cílovou zastávkou Grünburg přechází přes řeku velkým obloukovým mostem. Do cíle dojedeme za hodinku kodrcavé jízdy a můžeme tam zamířit třeba k řece s kamenitým dnem a vykoupat se v osvěžující chladivé vodě alpské řeky. Lze se také vydat na prohlídku městečka Steinbach an der Steyr na opačném břehu řeky.

V Grünburgu se pro sportovně zdatné výletníky otevírá možnost vyrazit dál do stanice Klaus v trase zrušené úzkokolejky. Zvládnou ji i průměrně zdatní turisté, ale je určena především pro cyklisty. Na místě zrušené železnice totiž vznikla část cyklostezky R8 Steyertalradweg.

Cyklostezka vede ze Steyru podél stejnojmenné řeky v délce skoro 50 kilometrů až



Jízda pod kostelem Christkindl

do vesničky St. Pankraz. Nejprve leží na pravém břehu a z velké části kopíruje trasu muzejní dráhy. Ve Steinbachu an der Steyr / Untergrünburgu přechází řeku a dál využívá z velké části těleso bývalé železnice. Z Untergrünburgu, od konečné Steyrtal-Museumsbahn, až do stanice Klaus, historické konečné stanice lokálky a dodnes funkčního nádraží na trati Pyhrnbahn Linec – Selzthal, je to 21 kilometrů. Z Klause se tak dá vrátit vlakem třeba zpátky do Lince, pokud tam ráno váš výlet začal.

Místo pro filmaře

Ale ještě zpátky k cyklostezce, nebo chcete-li k bývalé úzkorozchodné lokálce. Dodnes se v její trase totiž zachovala řada železničních objektů. Můžete obdivovat třeba bývalé výpravní budovy nádraží v Leonsteinu a Mollnu, které jsou pěkně udržované a fungují jako rodinné domy. Na cestě jsou také dva velké mosty Plangrabenbrücke a Tiefengrabenbrücke. Ten druhý převáděl železnici a dnes cyklostezku přes boční roklí s potokem Tiefengraberbach a v jeho blízkosti se



Depo ÖGEG je umístěno v Grünburgu. Před výtopnou se sešly řady Uh 498.04 z roku 1929, řada U 298.106 Klaus z roku 1914 a rumunská Resita.

nachází průlom Steyru. Je to nejužší místo na středním toku řeky, kde proud vymlel soutěsku širokou jen několik málo desítek metrů. Na začátku 20. století zde spoutali divoký tok v elektrárně se čtveřicí turbín. Jejich současný výkon je 4 MW. Fascinující místo láká filmaře, a tak se zde odehrávaly scény některých kriminálků.

Kdo nevyrazí za dochovanými artefakty Steyrtalbahn, ten se může muzejním vlakem vrátit do Steyru a projít si toto středověké město.

Pokud vám připomíná jméno Steyr, česky Štýr, také jednu z rakouských spolkových zemí Steiermark, česky Štýrsko, není to shoda náhodná. Jméno země na jihovýchodě Rakouska je skutečně odvozeno od tohoto města, které dnes leží v Horních Rakousích. V minulosti tomu

však bylo jinak. Štýrsko sahalo až daleko na sever, ale ve 13. století o rakouské země svedl boj uherský král Béla IV. a český Přemysl Otakar II. a mírová dohoda nakonec změnila hranice zemí. Steyr se řízením osudu dostal už napořád do sousedních Horních Rakous.

Město učebnicí historie

Dvanácté největší město Rakouska má skutečně bohatou historii. Zdejší lokalita byla osídlena už v dávnověku. Římané zde při své expanzi na sever zřídili na ostrohu nad soutokem řek Enns a Steyr vojenské stanoviště. Jeho strážní věž pak byla integrována do mladších staveb a dodnes je součástí barokního zámku Lamberg. Stále se jí říká Římská. Díky své minulosti je současný Steyr doslova 3D učebnicí historie a architektonických slohů.

Historické centrum s protáhlým náměstím na opačném břehu Enns naproti nádraží zdobí řada původních domů. Zástupcem gotiky je dům Bummerlhaus z poloviny 15. století s kamennou fasádou s typickými gotickými prvky. Gotické sklepy má také dům Sternhaus, ale pozdější přestavby mu vtiskly pozdně barokní tvář. Díky vyumělkovanému rakouskému baroku působí tak trochu jako nazdobený dort. Ozdobou náměstí je také rokoková radnice z konce 18. století se štíhlou vysokou věží. Balustrádu jí zdobí šest alegorických soch představujících například soudnictví, trestní právo, římské právo nebo sebepoznání.

Chloubou města jsou také tři zachované městské brány a řada kostelů a kaplí. Dominantní postavení mezi nimi má gotická stavba z poloviny 15. století za-



Atmosfera běžného provozu v Garstenu roku 1976

svěcená sv. Egidiovi a sv. Kolomanu, jejíž stavbu zadali měšťané staviteli vídeňského dómu Hansi Puchsbaumovi. Ve městě nesmí chybět ani barokní kostely, které jsou zasvěcené sv. Michalovi a Paně Ma-

rii. Za návštěvu stojí i některé ze zdejších muzeí. Rakouskou muzejní cenou za rok 2019 se může pochlubit Museum Arbeit-swelt Steyr, které představuje bohatou industriální minulost města. Díky bo-

hatým zdrojům rud v okolních horách a silnému proudu obou řek, které poháněly zprvu mlýny a hamry a později kola vodních turbín, se zde průmyslu dařilo. V minulosti zde dokonce vyrostla největší zbrojovka v rakouských zemích.

Ze Steyru je to jen coby kamenem dohodil do národního parku Kalkalpen, který nabízí celou řadu aktivit, anebo se lze vydat na další cestu vlakem údolím řeky Enns do Selzthalu. Dráha nazvaná po korunním princí Rudolfovi jako Rudolfsbahn byla celá otevřena roku 1873. S naší zemí ji spojují moravští podnikatelé a vyhlášení železniční stavitelé v habsburském mocnářství bratři Klei-nové. Železnice vedená údolím s množstvím lesů a pastvin nabízí také úžasné pohledy na horské scenérie se skalnatými štíty. ○

Napsali o nás...

ČD Cargo nakoupí další lokomotivy, část pořizuje s rakouskou dotací

Společnost ČD Cargo chystá v příštích dvou letech další velké rozšíření počtu interoperabilních elektrických lokomotiv. Aktuálně jich má v provozu i s nájmy 37. Dopravce vypsal další soutěž na dodávku celkem 10 nových strojů. Vozidla mají být schválena pro provoz v Česku a sousedních zemích a také v Maďarsku, Belgii a Nizozemsku. Dodána mají být nejpozději do konce března 2024. Již letos se má flotila interoperabilních lokomotiv rozšířit o dalších deset strojů TRAXX MS3. Jde o výsledek samostatné soutěže z loňského roku a lokomotivy jsou určeny pro rakouskou pobočku ČD Cargo. Dopravce na jejich pořízení získal dotaci ve výši 14 % pořizovací ceny. Dopravce též v březnu vypsal průzkum trhu na dodávku starších interoperabilních lokomotiv. Reaguje tak na rostoucí dotací lhůty nových strojů.

zdroj: 25. 4. 2022



Lokomotivy 380 kompletně převezmou Jižní expresy

České dráhy plánují s příchodem jízdního řádu 2022/2023 změnit turnusové nasazení lokomotiv řady 380 od Škody Transportation. Plánuje se především jejich rozšíření na Jižních expresích a rychlících mezi Prahou a jižními Čechami. „Na Jižních expresích je aktuálně turnusováno šest lokomotiv, nově bude turnusováno sedm strojů. Řada 380 tak převezme kompletně dopravu Jižních expresů a v rámci oběhů obslouží i některé rychlíky linky R 17, což platí i v letošním roce,“ uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Nyní je jeden pár Jižních expresů veden lokomotivou řady 362. Stežejní výkony budou mít lokomotivy i nadále na rameni Praha – Budapešť. ČD ale předpokládají ukončení jejich provozu na lince Praha – Púchov (EC Valašský expres). Všechny lokomotivy řady 380 zůstanou nadále v péči pražského depa, konkrétně provozního pracoviště ve Vršovicích. České dráhy nicméně budou muset vyřešit vzdálenější osud těchto lokomotiv. Nedávno totiž zrušily už třetí soutěž na dodavatele mobilní části zabezpečovače ETCS do dvacítky lokomotiv řady 380.

zdroj: 24. 4. 2022

Jen pro Česko a Slovensko. ČD s Pendolinem jinak nepočítají

Jednotky řady 680 zřejmě do konce jejich životnosti čeká doprava pouze na českých a slovenských kolejích. Vyplývá to ze zveřejněné smlouvy na instalaci ETCS do Pendolin na profilu zadavatele. Ještě v předchozí, dřívě zrušené zakázce bylo podmínkou i schválení ETCS pro provoz v Rakousku, nyní už stačí jen homologace pro Česko a Slovensko. Mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský potvrdil, že se dál počítá jen s nasazováním na tratě v Česku a na Slovensku. „Kmenovou tratí bude i nadále Praha – Bohumín s doplňujícími výkony např. Praha – Cheb nebo Bohumín – Košice. Homologace do Rakouska je v současnosti nadbytečná, protože na těchto výkonech počítáme především s využitím lokomotiv 1216 a 193 (Taurus a Vectron) a jednotek railjet a ComfortJet,“ vysvětlil Štáhlavský.

zdroj: 23. 4. 2022

Navzdory pokutám přibývá projektů návštěv zakazujících jízdu

Od února povinný monitoring licence strojvedoucích (MLS) zatím nepřinesl očekávaný pokles počtu případů projektů návštěv zakazujících jízdu. Naopak za první tři měsíce jich výrazně přibývá. Od ledna do konce března jejich počet dosáhl 49, za stejné období loňského roku to bylo 31. Jde o nárůst o 58 %. Pokud by se vzaly v úvahu jen měsíce únor a březen, došlo k meziročnímu nárůstu chyb o 40 %. K výrazně většímu nárůstu došlo u projektů návštěv u běžné jízdy vlaku než při posunu. Vyplývá to z pravidelných dat o mimořádnostech na železnici zveřejňovaných Drážní inspekcí. Ministerstvo dopravy ke statistikám uvedlo, že je zatím příliš brzy na vyhodnocení účinnosti MLS. Od února platí i sankční systém, který postihuje strojvedoucí za projekt návštěv zakazujících jízdu. Přestupek následně řeší Drážní úřad.

zdroj: 5. 4. 2022

České dráhy zrušily soutěž na pronájem motoráků

ČD zrušily soutěž na pronájem až 20 motorových vlaků pro Středočeský a Pardubický kraj. Nepřišla žádná nabídka. Tenda na tři menší vozidla nicméně pokračuje. Dopravce chtěl pronájmem překlenout dobu do dodání už objednaných nových vlaků PESA, případně zajistit provoz na tratích, pro které se nové vozy budou nakupovat později. Zakázka počítala s pronájmem od letošního května na 56 měsíců s možností prodloužení do konce roku 2029 díky tříleté opci. ČD vypsal v únoru také zakázku na pronájem tří menších motorových vlaků na necelé dva roky. U této soutěže skončila lhůta pro podání nabídek, dopravce ji zatím nezrušil a tendr nechce komentovat. Pronajaté vlaky chtějí dráhy nasadit například na tratích Choceň – Litomyšl a Česká Třebová – Moravská Třebová. Přesné využití chtěly projednat s dodavatelem vlaků.

MFDNES 6. 4. 2022

Železničář

Vydavatel: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **Šéfredaktor:** Petr Slonek | **Vedoucí oddělení:** Václav Rubeš

Grafická úprava: Michal Málek | **Produkce:** Sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

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



Vážení klienti,

většina zemí již zrušila restriktce pro vstup. Nemůžeme slíbit, že to tak zůstane, ale pokud chcete vycestovat, je čas na výběr a objednávku dovolené. V naší nabídce je více než 400 hotelů ze 23 zemí. Navíc spolupracujeme se spolehlivými CK (Čedok, Exim, Fischer, Nevdama, Travel Family, Mayer Crocus, Canaria Travel). Takže máte další stovky hotelů k výběru.

„Naše“ hotely mají ceny aktualizované, hotely od spolupracujících CK mají v popisu prolink, přes který zjistíte aktuální ceny, případně si dohledáte jiný hotel.

Vybraný hotel pro vás rádi zarezervujeme, případně poradíme s výběrem.

Náš tip na hotely ČD travel: Zakynthos - Denis Beach, Kréta - Palm Bay, Bulharsko - Riva, Turecko - Floria Beach.

Krásné a klidné léto přeje vaše cestovní kancelář



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

Když chcete být
vidět...



OFSETOVÝ
TISK

DIGITÁLNÍ
TISK

UV TISK NA
ROZMANITÉ
MATERIÁLY

KNIHAŘSKÉ
PRÁCE

ŘEZANÁ
GRAFKA

VELKO-
FORMÁTOVÝ
LASEROVÝ
TISK

Tiskárna ČD
Táborská 26
Olomouc

www.tiskarnacd.cz



do 10. září 2022

Na výlet do Lednice se svezte nostalgickým vlakem

Vydejte se do Lednicko-valtického areálu nostalgickým vlakem. Od 30. dubna do 4. září jezdí o víkendech a státních svátcích z Břeclavi do Lednice historický motoráček Hurvínek. V rámci akce Lednické parní léto ho o sobotách 21. května a 10. září nahradí parní vlak s lokomotivou Skaličák, vozy Rybáky a historický restaurační vůz. Pro dokonalé spojení přírodních krás a romantických staveb se Lednicko-valtickému areálu přezdívá Zahrada Evropy. Nostalgické vlaky odjíždějí z břevlavského nádraží v 9:23, 11:23, 13:11 a 15:11, z Lednice se vydají na zpáteční jízdu v 10:20, 12:20, 14:10 a 16:10. Obec Lednice, která se nazývá perlou jižní Moravy, vás uchvátí spoustou přírodních i kulturních památek, kolonádami, rybníky a řadou drobných romantických staveb. Lednický zámek je jedním z nejkrásnějších komplexů anglické novogotiky v Evropě. V jeho okolí se nachází nejrozsáhlejší parkově upravená krajina na světě, která je zapsaná na seznamu světového přírodního a kulturního dědictví UNESCO. Nevynechejte ani návštěvu muzea Lednice s výstavou věnovanou období první republiky.

Nejbližší železniční stanice: Břeclav/Lednice



do 30. října 2022

Užijte si zábavu na kolejkách v oblíbeném Cyklohráčku

Od 26. března opět jezdí o víkendech a svátcích Cyklohráček. Děti v něm mají o zábavu postaráno a snadno jím přepravíte jízdní kola. Svezte se s ním ke zřícenině hradu Okoř, do královského města Slaný nebo ve vybraných dnech až do Zlonic na návštěvu železničního muzea. Vyrazit lze až do 30. října. Z Prahy odjíždí vždy v 9:06 a 13:04 a ze Slaného se vrací zpět v 11:02 a 17:00. Cyklohráček má čtyři vozy, tři ke hraní a jeden cyklistický. Soupravu veze motorová lokomotiva 714, nazývaná Veselá kráva, která byla před sezonou opravena a získala nový barevný nátěr.

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



21. května 2022

Nejznámější domácí pochod vstupuje do 55. ročníku

Po covidové pauze se opět koná Pochod Praha – Prčice. Na nejznámější dálkovou výpravu v ČR se můžete vydat v sobotu 21. května. Na výběr máte z 16 tras pro pěší, čtyř pro významnější cykloturistiky a jednu pro vozíčkáře. Nezapomeňte, že letos je nutné se registrovat předem elektronicky. Start nejdelší trasy (70 km), která je jen pro zdatné turisty, začíná u stanice pražského metra Háje. Pokud se například vydáte z Benešova (start je u sokolovny nedaleko železniční stanice), ujedete 43 km. V Prčici bude zajištěna kyvadlová autobusová doprava k nádraží v Olbramovicích.

Nejbližší železniční stanice:
Praha hl. n./Benešov u Prahy



12. až 15. května 2022

Přijďte na zahájení lázeňské sezony v Jeseníku

V sobotu 14. května vyvrcholí zahájení lázeňské sezony v Jeseníku. Budete se moci svést historickým vlakem s parní lokomotivou Velký bejček na trasách Olomouc – Jeseník a Jeseník – Lipová Lázně. Ve vlaku bude „osobně“ přítomen zakladatel moderní vodoléčby Vinzenz Priessnitz i s chotí, a to v dobových kostýmech. S vodoléčbou se v regionu začalo přesně před 200 lety. V rámci kulturního programu vystoupí zpěvačka Olga Lounová nebo moderátor Vladimír Hron. Více informací najdete na stránkách www.mkzjes.cz a na www.priessnitz.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Olomouc hl. n., Jeseník/Lipová Lázně

