

Železničář

4. KVĚTNA 2023 | ROČNÍK 30 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S náměstkem gen. ředitele ČD pro servis a techniku Michalem Krausem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**
ČD už před časem započaly dlouhodobý proces obnovy svého vozového parku. Jak si stojí nyní a co se ještě chystá?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Jak funguje moderní technologie trakční napájecí soustavy v ZC Velim?
- 22–23 **Provoz a technika**
ČD Cargo průběžně modernizuje svůj lokomotivní park o nové přírůstky.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Šéf Boveraclubu Tomáš Krebs se léta věnuje záchraně historických vozidel.
- 27 **Zahraničí**
Skupina Deutsche Bahn se loni po dvou letech dostala zpět do černých čísel.
- 28–29 **Recenze**
Navštívili jsme další dvě nádražky. Jednu v Praze-Libni a druhou v Plzni. Jaké jsou?
- 30–32 **Historie**
Motorové vozy řady M 131.1 přezdívané Hurvínek letos oslaví 75. výročí vzniku. Staly se nedílnou součástí místních tratí.
- 33–37 **Cestopis**
Finsko je známé především jako země tisíců jezer. Má však i vlastní železniční síť, kterou jsme se rozhodli vyzkoušet.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Květnové počasí již naplno láká k výletům.



MÁV-START

Petr Slonek | Foto: MÁV-START

MÁV-START Zrt. je dceřiná společnost skupiny MÁV, která se zabývá provozováním osobní železniční dopravy v Maďarsku, pronájmem lokomotiv a údržbou kolejových vozidel. Založena byla 15. října 2006, nicméně teprve od 1. července 2007 působí jako samostatná společnost, kdy se oddělila od stávajícího podniku MÁV Zrt.

K 1. lednu roku 2014 byly do firmy začleněny rovněž společnosti MÁV-TRAKCIÓ Zrt. coby vlastníci a poskytovatel lokomotiv a personálu a MÁV-GÉPÉSZET Zrt., která se věnuje údržbě železničních vozidel. Obě tímto krokem jako samostatné subjekty zanikly.

MÁV-START získala licenci na provoz osobní dopravy v rámci maďarských železnic 1. července 2007. V rámci restrukturalizace unitárního dopravce MÁV Zrt převzala většinu vagonů. Vozový park byl poměrně zastaralý a s jeho systematickou obnovou se začalo až po roce 2016. Zatím poslední velkou investicí je pořízení 115 nových elektrických lokomotiv. Zakázku vyhrála společnost Siemens Mobility. Dodáno má být 90 dvousystémových a 25 třísystemových strojů, které nahradí zastaralou řadu V43 s maximální rychlostí 120 km/h. Nová vozidla pojedou až 200 km/h a využijí se především pro spoje kategorie IC a IC+.

Společnost zabezpečuje provoz na tratích vlastněných státními drahami MÁV. Její hlavní prioritou je co nejrychlejší vylepšování kvality a rozsahu nabízených služeb, jež byly v minulosti značně zanedbané. Velký důraz klade na postupnou obnovu vozového parku a budování taktové příměstské dopravy.

Od ledna 2014 zaměstnává MÁV-START pracovníky nezbytné pro zajištění dopravy, jako jsou pokladní, kontrolori jízdenek, revizoři, strojvedoucí, opraváři a údržbáři vozidel. ○



Blanka Havelková
náměstkyně generálního
ředitele ČD pro lidské zdroje

Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	1. července 2007
Předchůdci	MÁV
Adresa sídla	Budapešť
Obrat	71 143 mil. HUF (2021) 90 323 mil. HUF (total MÁV-START Zrt.)
Zaměstnanci	13 417 (2021)
Majitel	Maďarsko (100%)
Dceřiné společnosti	MÁV Informatika Zrt. MÁV Ingatlan- és Vagyonkezelő Zrt. MÁV Nosztalgia Zrt. MÁV Vagon Kft.
Oficiální web	www.mavcsoport.hu



V rámci modernizací vozů začíná MÁV-STAR na spojích IC nabízet i prémiovou třídu 1+.

Vážení čtenáři,

zkušený a motivovaný zaměstnanec je pro každou společnost pokladem. Firmy proto věnují velké úsilí zkvalitňování pracovních podmínek i vytváření prostředí, ve kterém mohou zaměstnanci naplno rozvíjet svůj potenciál.

To, že jsou České dráhy takovou firmou, potvrzuje průzkum mezi zaměstnanci uskutečněný v roce 2021. Celkem 7 500 respondentů ocenilo České dráhy výsledky převyšujícími republikový průměr. Na 83% kolegyň a kolegů potvrzuje loajalitu k zaměstnavateli, 74% práce naplňuje a 67% cítí hrdost na to, že jsou součástí ČD. A 6 z 10 zaměstnanců hodnotí své nadřazené pozitivně.

Průzkum poukázal i na příležitosti, ve kterých se ČD jako zaměstnavatel může zlepšit. Jde o komunikaci plánů firmy a o sladění pracovního a osobního života. Na to reaguje Úsek lidských zdrojů novou strategií, která zlepší způsoby, jak získávat, udržet a rozvíjet zaměstnance. Cílem je zvyšovat zájem o práci na Českých drahách, podporovat zaměstnance a vytvářet příležitosti pro jejich osobní i profesní růst v rámci firmy.

Nežůstalo jen u slov. Náborové týmy nabízejí pracovní příležitosti s ohledem na preference nebo třeba blízkost pracoviště k místu bydliště uchazeče. S úfady práce realizují společné náborové akce. Pilotují novou formu ověření psychické způsobilosti, která dává prostor pro další podporu po nástupu. Desítky stáží, praxí a výcviků pro studenty přinášejí nové zaměstnance.

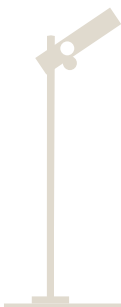
Výsledky se projevují. Loni se v prvním pololetí na pozici strojvedoucího hlásilo měsíčně 46 lidí, dnes je to téměř 130. U vlakvedoucích to bylo 184 uchazečů, nyní 344. Vzrůstající trend vykazují i nástupy: strojvedoucích nastupuje měsíčně o sedm, a vlakvedoucích dokonce o 13 více.

Pro zaměstnance je připraven talentový program, který jim umožní zvýšit odbornost a získat finanční odměnu. Další projekt zapojí pracovníky do plánování směn a pomůže sladit pracovní a osobní život. Vedoucí již procházejí manažerskými programy, které se do budoucna stanou součástí vstupní přípravy.

České dráhy ví, že bohatství je uvnitř.

První modernizovaný vůz Stadler RS1 dorazil do Loun

V lounském depu je první modernizovaný vůz typu Stadler RegioShuttle RS1 řady 841.2 v zelené barvě Ústeckého kraje. České dráhy nasadí celkem 11 motorových vozů na linky U6 Lovosice – Teplice v Čechách a U11 Postoloprty – Lovosice – Litoměřice hor. n. – Česká Lípa, kde nahradily motorové jednotky RegioNova. Vozy byly vyrobeny ve druhé polovině 90. let a nyní prošly modernizací. Cestujícím nabídnou komfortní cestování v bezbariérovém interiéru. Nechybí wi-fi, zásuvky 230 V a konektory USB pro dobíjení cestovní elektroniky, klimatizace a audiovizuální informační systém. Kapacita vozů je 70 míst k sezení a maximální rychlost 120 km/h. Ve vozech jsou také plochy pro uložení invalidních vozíků, kočárků a jízdních kol. Předpokládané nasazení do provozu s cestujícími je v horizontu několika týdnů. Dalších 11 motorových vozů stejného typu bude modernizováno také pro Pardubický kraj. Nasazeny budou na Česko-třebovsku a obslouží například osobní vlaky Svitavy – Žďárec u Skutče, Choceň – Litomyšl nebo Česká Třebová – Moravská Třebová. Vozy na těchto tratích budou jezdit v barvách Pardubického kraje.



Klub dopravní historie oslavil 20. výročí

Už 20 let činnosti si na konci března připomněli stávající i bývalí členové Klubu dopravní historie (KDH) při Domě dětí a mládeže v Praze 5. Slavnostní výroční schůzka se uskutečnila v secesním historickém salonku Českých drah na pražském hlavním nádraží. Dorazili zástupci ČD, organizace ROPID či Magistrátu hl. m. Prahy. A 22. dubna 2023 se pak všichni zájemci z klubu sešli na jízdu zvláštního historického vlaku, aby výročí KDH ještě jednou oslavili. KDH sdružuje ve svých řadách děti a mládež se zájmem o různé formy dopravy, a to jak současné, tak i o její historii. Klub vyvíjí činnost při pravidelných schůzkách, exkurzích na dopravně zajímavá pracoviště (ČD, SŽ, dopravní podniky), a to jak v ČR, tak i v zahraničí. Součástí jeho činnosti jsou i dopravně zaměřené výlety a výuka na PC – simulace provozu. Sbírá a sdílí nejčerstvější informace z provozu různých zajímavých vozidel či akcí. KDH zároveň pomáhá mládeži při volbě povolání a tím přispívá i k získávání nových zaměstnanců ČD. Úzce spolupracuje především s Odborem oblastního centra obchodu Střed.



Vzhůru do ČD muzea v Lužné, sezona začala

Poslední dubnový víkend přivítalo muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka své první návštěvníky sezony 2023. Ti se mohli těšit z částečně zrekonstruovaných expozic, tradičně široké sbírky těch nejzajímavějších drážních vozidel včetně nejširšího souboru parních lokomotiv v republice, zejména ale z parních jízdy do Rakovníka a Řevničova, které tentokrát obstaral 122 let starý Kafemlejnek, tedy lokomotiva 310.093. Pokud jste úvodní akcí sezony nestihli, smutní být nemusíte, ČD muzeum si jich na letošní rok přichystalo celou řadu. Ještě v květnu tak můžete navštívit například parní víkend 13. a 14. května, závod strongmanů 20. května a rodinný den 27. května. Samotné muzeum je v dubnu a květnu otevřené o víkendech a o svátcích od 9:30 do 17:00, od června do srpna od úterý do neděle a ve svátky od 9:30 do 17:00 a během září a října o sobotách, nedělích a svátcích od 9:30 do 17:00.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, SŽ, ROPID

ČD - Telematika zmodernizuje optickou síť CESNET2

ČD - Telematika zmodernizuje klíčové části optické přenosové sítě CESNET2 napříč ČR i v zahraničí. Tato síť je páteří národní e-infrastruktury pro vědu, výzkum a vzdělávání, kterou buduje a rozvíjí sdružení CESNET. Modernizace se týká DWDM přenosových okruhů optické sítě CESNET2 a umožní výrazně větší datové přenosy i pokročilou funkcionalitu, lepší správu a dohled. Modernizace sítě se uskuteční napříč regiony po celé České republice, a zároveň ve vybraných zahraničních lokalitách, jako je Bratislava a Vídeň. Technologie DWDM (hustý vlnový muldex – dense WDM) umožňuje kombinaci výstupu z několika optických vysílačů pro přenos přes jediné optické vlákno využitím různých vlnových délek pro jednotlivé signály. Díky modernizaci dojde k dalšímu zkapacitnění sítě, nová technologie umožní výrazně větší datové přenosy v řádu stovek GB za vteřinu. Zároveň zajistí další pokročilé funkce, lepší správu i dohled nad sítí.



Část Fantovy budovy se otevře v září

Severní část historické Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží hodlá Správa železnic zprovoznit letos v září. Rekonstrukce, která začala na podzim 2021, by měla skončit v létě. Snahou je vrátit prostory do podoby, v níž byly přebudovány v letech 1901 až 1909. Po dokončení se zde bude nacházet například kavárna Foyer Café, multifunkční Fantův sál určený pro pořádání kulturních a společenských akcí a sloupový sál, který se má pronajímat. Rekonstrukce secesní Fantovy budovy byla rozdělena na dvě etapy. Stavbaři se nejprve zaměřili na kulturní sály v přízemí severní části objektu a přilehlé prostory v navazujících podlažích. Zajímavým nálezem bylo pro restaurátory odkrytí zlaceného státního znaku první republiky, který se nacházel pod vrstvami dalších nepůvodních náterů. Jeho příběh zůstává tajemstvím, pravděpodobně měl po vyhlášení samostatného Československa v říjnu 1918 vítat T. G. Masaryka po jeho příjezdu z exilu. Obnovou projde také zbývající část interiérů historické budovy, a to v rámci navazující fáze rekonstrukce. Skončit by měla v závěru roku 2026.

Nové Pantery na Vysočině

Na Vysočinu dorazily první dva vlaky RegioPanter. Dvouvozové elektrické jednotky vyjedou na trať č. 250 mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem nad Sázavou a také na trať č. 225 Havlíčkův Brod – Jihlava / Jihlava město. Další čtyři jednotky by měly na Vysočinu dorazit v létě a kromě těchto linek obslouží i spoje mezi Havlíčkovým Brodem a Kolínem. Jednotky určené pro Kraj Vysočina jsou bezbariérové, nabízejí pohodlné sedačky s dostatkem místa na nohy a možné se připojit k wi-fi. České dráhy v rámci smlouvy s Krajem Vysočina investují do nákupu nových vozidel a zásadního zvýšení komfortu cestování přes 1,5 miliardy korun, kromě zmíněných RegioPanterů brzy vyjedou na tratě Vysočiny nové motorové jednotky RegioFox.

ČD vypravily další Vlak pro radost

Po dvouleté přestávce vypravily České dráhy další Vlak pro radost. Tentokrát byl určen klientům z centra ARPIDA z Českých Budějovic, z Domova sv. Anežky z Týna nad Vltavou a Dětského domova Žichovec. Spoj vyrazil po deváté hodině ranní z Českých Budějovic a po necelé hodině dorazil do Tábora. Nasazena na něj byla jednotka RegioPanter, která je vhodná pro cestující s handicapem a nabízí moderní nízkopodlažní interiér. Podobné vlaky už jezdí po celých jižních Čechách. Na palubě cestovalo 91 zájemců včetně 11 vozíčkářů. Ti si s organizátory povídali o železnici a odváznější nakoukli přes rameno strojvůdci. V Táboře byl pro účastníky akce připraven program. Smyslem bylo vzít na výlet Jihočechy, kteří mají nejrůznější handicap, a cestování pro ně není jednoduché. ARPIDA pořádá pro klienty různé akce a výlet vlakem byl další možností, jak jim zpedit výuku. Příští rok vyberou České dráhy ve spolupráci s Jihočeským krajem opět jiné organizace, jejichž klienti se projedou Vlakem pro radost.

Kutná Hora hostila Regionální den PID



Stanice Kutná Hora město se v sobotu 22. dubna stala dějištěm letošního Regionálního dne PID. Cestující mohli svázat zvláštními historickými i moderními vlaky, které návštěvníky akce převezly z Prahy do Kutné Hory a během dne také do Kolína a Čáslavi. Největší pozornosti se tradičně těšil pantograf řady 451 přezdívaný Žabotlam či Emilka, který byl po dlouhá desetiletí symbolem veřejné dopravy v Praze a okolí. V pravidelném provozu skončila poslední jednotka v létě roku 2018. Na vlcích mezi hlavním a městským nádražím v Kutné Hoře vyrazil rovněž historický motorový vlak v čele s lokomotivou Velký Hektor T 458.1190 a vozy Balm + BFalm a motoráčkem M 152.0002. Od nádraží Kutná Hora město jezdily po okolí čtyři linky historických autobusů. Motorová RegioNova zájemce zavezla na prohlídku do bývalého kutnohorského depa, které si nyní pronajímá firma WYNX Pool a zajišťuje zde opravy kolejových vozidel. Na organizaci se podílela PID společně s Českými drahami.



Modernizace uzlu Pardubice letos z větší části skončí

Správa železnic hodlá letos z velké části dokončit modernizaci železničního uzlu Pardubice, na které začala pracovat v září 2020. Náklady dosáhnou zhruba šesti miliard korun, na dalších 500 milionů korun přijde rekonstrukce výpravní budovy. Kompletní obnova železničního uzlu i nádraží by měla skončit v roce 2027. Nyní končí práce ve výškové budově, jež bude sloužit jako školicí centrum. SŽ chce také na konci června zprovoznit čtvrté a páté nástupiště. Sneseno a zrekonstruováno bude třetí nástupiště, čímž se zprovozní dlouhý podchod. Zbývá dořešit, zda se dobuduje zastávka centrum. O této části se jedná a připravuje se rozpočet. Do příštího roku se protáhne výstavba lávky nad kolejištěm, která spojí prostor před nádražím s místní částí Dukla. Zatím se zkušebně postavila jedna část. Z nového autobusového terminálu B, který se otevře v létě, tak ještě nebude možné koridor překonat. SŽ připravuje i rekonstrukci nádražní budovy s odbavovací halou, která je památkově chráněná. Hotové je zaústění eskalátorů do haly.



Starý ocelový most z Výstaviště zamířil do muzea

Stavbaři během třetího dubnového víkendu demontovali a snesli železniční most, který dosud stál nedaleko areálu Výstaviště v Praze 7. Historicky cenná stavba doprava spolehlivě sloužila přes 130 let. Železniční viadukt z Buštěhradské dráhy nyní ustupuje modernizaci trati z Prahy do Kladna a na Letiště Václava Havla, na níž pracuje SŽ. Most, jenž váží 47 tun a má rozpětí 20 metrů, bude nově k vidění v areálu bývalého lokomotivního depa na Masarykově nádraží v Praze, kde Národní technické muzeum připravuje novou expozici o železnici. Tomu stávající vlastník Správa železnic ocelovou mostní konstrukci z roku 1890 předá. Most jeřáb přenesl na přistavený podvalník s taháčem. Odstraní se také spodní stavba mostu, která uvolní místo pro základny budoucí estakády. Už v březnu začala dvouletá výluka mezi Bubny a Dejvicemi, která je součástí modernizace trati Kladno – Praha rozdělené do osmi úseků. Zatím je dokončený jediný, a to Negrelliho viadukt.



ČD předvedly zázemí odstavného nádraží v Praze

Dvě hodiny poutavého výkladu představily zástupcům médií fungování střediska údržby v pražské Michli, které spadá pod Oblastní centrum údržby Střed Českých drah. Cílem bylo zejména seznámit novináře s úskalími údržby vlaků jak v pražské aglomeraci, tak na dálkových mezistátních linkách. A seznámení to bylo vskutku zevrubné – počínaje servisem vakuových toalet přes názorné ukázky kontrol pantografů až po chloubu michelského depa v podobě podúrovňového soustruhu. Nastíněny byly i další plány investic do provozního zázemí, kterým se budeme věnovat v následujících číslech časopisu Železničář. Největší úspěch u přítomných ovšem měla prezentace naklápění jednotky Pendolino, která i po dvou dekadách od prvního příjezdu na české koleje budí zaslouženou pozornost.





Chceme zrychlit a zjednodušit údržbu našich vozidel

Kdy budeme znát definitivní podobu restrukturalizace opravárenství uvnitř společnosti České dráhy a jaké jsou v této oblasti nejbližší plány? Má vedení dopravce už jasno o podobě servisu? Vybudují se také nové opravárenské haly? A budeme mít dostatek odpovědných zaměstnanců? Nejen na tyto otázky odpovídá místopředseda představenstva ČD a náměstek pro servis Michal Kraus.

Redakce | Foto: Vít Čepický

Jak to vypadá s případným zřízením nové dceřiné společnosti ČD technik?

Definitivní podobu restrukturalizace servisu budeme znát v průběhu května po projednání v Dozorčí radě ČD, kdy bychom ji měli finalizovat ve spolupráci s externími partnery, kterými jsou PricewaterhouseCoopers. Nicméně už teď můžeme říci, že v podobě samostatné dceřiné společnosti budoucí servis fungovat nebude.

Jaké jsou tedy plány s opravárenstvím?

To, co můžeme říci, je, jak by měl budoucí servis vypadat z hlediska výsled-

ků. Očekáváme, že vlivem posilování výměnného systému oprav, vlivem zavedení poměrně robustní IT podpory, a tedy možnosti sbírat podstatnou část dat přímo z vozidel formou autodiagnostiky a podobně, dosáhneme stavu, kdy běžná údržba bude vypadat jako „pit stop“ formule 1. Chceme v maximální možné míře zrychlit a zjednodušit údržbu vozidel a maximalizovat čas, který stráví ve výkonu. Takovým příkladem může být například aktuálně probíhající koupě podvozků pod nejmodernější soupravy označované jako InterJet či ČD 50, kde předpokládáme koupě kompletní sady podvozků pro celý vlak. A fakticky tak při výmě-

ně ušetříme 36 dnů. Takže v porovnání s tím, že bychom standardní opravu prováděli celkem 50 dnů, jsme schopni po čtrnácti dnech opouštět dílnu.

A kdy se se můžeme na takový „pit stop“ těšit u Českých drah?

Bohužel na to finále až v horizontu let, ale dílčí změny zaznamenáme velmi rychle. Například u Panterů pracujeme na výrazném posílení systému oprav výměnou, a tam změnu uvidíme v řádech jednotek měsíců.

Máme tedy na ČD takové pracoviště, kde můžeme vidět třeba výměnný systém?

Výměny se odehrávají na celé řadě pracovišť. Nevím, bych to jako úplně nový systém. My ten systém potřebujeme posílit, vybavit se dostatečným počtem příslušných náhradních dílů. Nebudeme nakupovat jen podvozky pro vozidla. Bude se to týkat elektromotorů, sběračů, centrálních zdrojů energie a dalších komponent, které lze považovat za klíčové a z hlediska oprav na kolejích složité.

V průběhu deseti let budeme investovat do nákupu nových vozidel zhruba 100 miliard korun. Jak to vypadá s investicemi do údržby? Nebylo by před jejich nákupem vhodné řešit prostory, kde se budou opravovat? Jedná se o novou halu v Českých Budějovicích nebo v Chebu...

Na tuto otázku lze odpovědět jednoznačně. Ano, bylo. Bohužel prodlev, které vznikly na straně Českých drah jako za-

davatele, a to v důsledku mnoha vlivů včetně finanční nedostatečnosti v určitém období, je celá řada. Nicméně nyní uvažujeme o výstavbě řady hal. Namátkou můžu zmínit Havlíčkův Brod, Cheb, České Budějovice, Olomouc. Celkem jsou to investice včetně dílčích rekonstrukcí v objemu přesahujícím osm miliard korun, které by měly směřovat do hal, a poté samozřejmě další peníze do strojního vybavení.

Máte na mysli typizované haly, jako je třeba v Plzni či v Brně-Maloměřicích?

Brno-Maloměřice ani Plzeň ještě nebyly tou halou typizovanou, kterou bychom chtěli do budoucna stavět. Ta typizace spočívá v tom, že každá dílčí úprava, vestavba do konkrétních podmínek v dané lokalitě, bude vycházet z jednotného projektu. Tím chceme dosáhnout jak nižších nákladů na samotnou stavbu opakovaným užitím jak projekční dokumentace, tak samozřejmě úsporou, kdy budeme mít shodné stavební prvky na výstavbu hal. Ve finále bychom pak měli ušetřit tímto způsobem i peníze na jejich provozu.

Která je ve stadiu příprav nejdále?

Poměrně čerstvé je rozhodnutí Drážního úřadu ve věci výstavby haly v Chebu, kde jsme obdrželi stavební povolení. V tomto případě jsme realizaci stavby úplně nejbližší. V Českých Budějovicích se jeden z účastníků řízení opakovaně odvolává. Takže spočívá blokáce v soudní při s jedním z vlastníků pozemků. V Olomouci jsme byli nějakou dobu blokováni z hlediska stavebního úřadu a památkářů. Dnes je situace vyřešená a celý projekt zdárně pokračuje. Zkrátka každý z těch projektů se už posouvá směrem k realizaci a Cheb je k ní nejbližší.

Kdy by tedy mohla být nová hala v Chebu postavená?

Půjde-li všechno hladce, rád bych, abychom v roce 2025 udržovali v Chebu vozidla pod střechou.

A co stávající prostory, v nichž ČD fungují již mnoho let? Třeba v Praze-Michli...

Zrovna právě tady počítáme s velkými investicemi do částí, které nejsou v dobré kondici. V Michli chystáme také výstavbu nové haly, byť jsem ji nezmínil v předchozím výčtu. Čekají nás zde velké investice do kolejových svršků, do výměn. Celkem máme v Praze identifikované akce v hodnotě přes pět miliard korun. Do toho ale patří i hala ve Vršovicích.

Jaký je aktuální stav s údržbou vozidel? Stále se nám nedaří jezdit tak, jak máme...

Bohužel neutěšený. Je to vlivem zpoždění řady zakázek, a to nejen v oblasti servisu, ale i v dodávkách nových vozidel. Velmi nepříznivě to ovlivnilo období covidu, stejně tak jako konflikt na Ukrajině. Nicméně přijali jsme celou řadu opatření, která by na první pohled nenesou velké ovoce, tak by měla být brána v potaz. Konkrétně mám na mysli zavedení vyšších stupňů oprav v Oblastních centrech údržby (OCÚ). Kdybychom se fakticky nevydali touto cestou a kolejové na úrovních OCÚ to nezvládli, tak nám například v polovině loňského roku chybělo v provozu více než 240 vozidel. Jednáme pravidelně a intenzivně se všemi dodavateli. V případě ŽOS Vrútky, kde to zpoždění je pro nás fatální, jsme

vstoupili i do jednání s jejich subdodavatelem, společností Knorr-Bremse. Těch aktivit ke zlepšení stavu je celá řada.

Jak moc jsme závislí na externích opravcích?

Významně. Kapacity Oblastních center údržby byly dlouhodobě dimenzovány na údržbu běžnou a údržbu řekněme nižších stupňů. Byla to filozofie, kterou společnost přijala řadu let zpátky a která se promítla do zbavení se železničních oprav a strojřem. Tedy těch provozů, které původně pro těžkou údržbu byly určeny.

Máte plány, jak do budoucna tuto závislost snižovat?

Máme. Řada nově budovaných hal, o nichž jsme mluvili, počítá s tím, že bude obsahovat taková technologická řešení a technická vybavení, jež nám umožní celou řadu oprav, které dnes musíme realizovat výlučně externě, provádět doma. Hodláme určitý objem zakázek a oprav realizovat v Oblastních centrech údržby.

A co máte konkrétně na mysli?

Mám tím na mysli například vybudování nového soustružnického pracoviště, které by mělo být situováno na Moravě. To jednak odlehčí pracoviště v Praze a za druhé vytvoří přirozený převis kapacity, které hodláme nabízet i ve Skupině ČD. Chceme pracovat pro ČD Cargo, případně i pro některé externí subjekty. Určitě nové haly budou vybaveny už systémy lávek, které umožní pohodlný přístup na střechy vozů, kde jsou dnes zcela standardně instalovány různé technologie. Nové haly počítají i s hřížemi, tedy zařízeními, které nám umožňují vyvážání podvozků a podobně. Takže celková kondice oprávenství se vlivem těch investic významnělepší.

A máte ambici provádět i vyšší stupně oprav tak, abychom nebyli závislí na externích opravcích?

Ano. Počítáme s tím v nějakém objemu například u jednotek Panter ze Škody. Jednáme s dodavatelem Pesa Bydgoszcz. Chtěli bychom do budoucna být jejich výhradním zastoupením pro poskytování servisu na území ČR. Obdobné záměry se promítají rovněž do jednání se společností Siemens.

To je ale záležitost dlouhodobá. My potřebujeme jezdit teď. Kdy se situacelepší?

Abychom dosáhli skokové změny, musíme vyřešit spoustu problémů. První věcí je nábor kvalifikovaných zaměstnanců a schopnost naší společnosti dlouhodobě je udržet. V oblasti servisu máme zhruba 240 pozic neobsazených, tedy prakticky 10 procent. To je první klíčový problém. Na vybraných pracovištích chceme změnit systém údržby. Chceme ho rozložit do jinak koncipovaných směn, takže na řadě míst začneme usilovat o noční směny. To je část personálně-organizační. Technologickou a investiční jsem již zmínil. Všechny tyto jednotlivé prvky, které zdánlivě stojí každý

Chceme co nejvíce zrychlit a zjednodušit údržbu vozidel a maximalizovat čas, který stráví ve výkonu. Příkladem může být koupě podvozků pod soupravy označované jako Interjet či ČD 50, kde předpokládáme koupi kompletní sady podvozků pro celý vlak. A fakticky tak při výměně ušetříme 36 dnů.





sám o sobě, se nám promítají do každodenního zlepšení. Budeme mít šanci ho sledovat zejména v okamžiku, kdy k nám doputují vozidla, která ze strany výrobců mají zpoždění. A kdy se údržbový rytmus dostane do normálního stavu. Málokdo si totiž uvědomuje, že vozidla, která nám nedorazila, tedy ta nová, jsou nahrazována vozidly stávajícími, která najíždějí kilometry rychleji, než by podle původních předpokladů měla. A v důsledku toho se nám častěji objevují na dílnách, než tomu mělo být.

Neuvažuje se o zvýšení mezd u profesí v údržbě vozidel?

Pro letošní rok jsme připravili systém, který posílí stávající mzdový systém. Částka, s níž pracujeme ve vztahu ke kolegům na mém úseku, respektive na úrovni Oblastních center údržby, je 50 milionů korun pro letošní rok. To je řešení, které je rychlé a je určitým kompromisem, jenž se podařilo vyjednat. Nicméně to, čeho chceme dosáhnout, je změna struktury mezd a samozřejmě jejich navýšení. Protože i já si občas konfrontuji situaci interní s tím, jak se vyvíjí vnější svět. Můžeme zmínit elektroniky, elektromechaniky, kde podle toho, jak vypadají inzeráty u agentur, tak naše průměrná mzda je vlastně nižší, než je minimum, které nabízí řada zaměstnavatelů. Ano, chceme to změnit společně ve spolupráci s odborovými organizacemi.

Když mluvíte o struktuře mezd, znamená to pro lidi více peněz?

Ano, znamená. Samozřejmě máme řadu příplatků ve mzdách. Ne všechny ale směřuji k posílení těch aktivit a iniciativ, které od zaměstnanců očekáváme nebo jako firma potřebujeme. Zmiňoval jsem tlak na posílení noční práce. Bude tedy nutné část prostředků alokovat na posílení nočních směn a na jiné rozdělení směn. Hodláme se v rámci odměňování bavit i o věcech, jako je zajištění bydlení pro dojíždějící. Je tam řada námětů, s nimiž přicházejí odboráři. ○

Michal Kraus

Původním povoláním je učitel. Na začátku 90. let pracoval v Českém rozhlasu a později se objevil i v jedné soukromé rozhlasové stanici. Po roce 1993 nastoupil do plzeňské Škodovky, kde působil mimo jiné jako vedoucí kanceláře generálního ředitele či personální ředitel. Od roku 2000, kdy společnost už vystupovala na trhu jako Škoda Holding, se stal členem představenstva. V roce 2002 začal pracovat u Českých aerolinií, a to v pozici viceprezidenta pro personalistiku. Od února 2004 až do června 2019 byl ve vedení Plzeňských městských dopravních podniků. Od roku 2015 vedl Sdružení dopravních podniků ČR (SDP). Členem představenstva ČD byl zvolen v září 2019, nyní je místopředsedou.

Skupina České dráhy zlepšila hospodaření o 2 miliardy korun

Konsolidovaný hospodářský výsledek Skupiny ČD před zdaněním podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) činil v loňském roce 396 milionů korun. Hospodaření Skupiny ČD se tak meziročně zlepšilo o dvě miliardy korun. Pozitivní vliv na tuto skutečnost měl především návrat cestujících do vlaků. Kromě vnitrostátních dálkových a regionálních linek se dočkala oživení i mezinárodní doprava.

Redakce

České dráhy loni přepravily celkem 157 milionů zákazníků, což je o 36 milionů více než v roce předchozím. Převážný výkon v loňském roce dosáhl 7,7 miliardy osobokilometrů a průměrná cestovní vzdálenost stoupla na 49 kilometrů. To je dokonce více než v posledním předchozím roce 2019.

„Po dvou letech ztrát kvůli pandemii COVID-19 a následném prudkém zdražení vstupů byl právě návrat lidí k cestování vlaky hlavním předpokladem pro to, aby se národní dopravce přiblížil vyrovnanému hospodaření a skončil v mír-

ném zisku před zdaněním. S ohledem na masivní obnovu vozového parku a dohánění historického investičního dluhu však musíme část finančních prostředků na nové investice získávat z cizích zdrojů,“ upozornil předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. Obnova vozidlového parku je aktuálně finančně zajištěná loňskou podzimní emisí takzvaných zelených dluhopisů a úvěry od Eurofimy.

Nové vlaky za miliardy

České dráhy loni do provozu uvedly desítky nových vlaků v regionální i dálkové dopravě, celkem za zhruba 9 mi-

liard korun. Do regionů dorazily nové jednotky RegioPanter a na linky Západní expres a Krušnohor dopravce nasadil komfortní soupravy InterJet. Obnova vozidlového parku pokračuje samozřejmě i letos, kdy ČD investují do nových vlaků 11,5 miliardy korun. V krajích začnou jezdit další nové RegioPantery nebo úplně novinka – jednotky RegioFox.

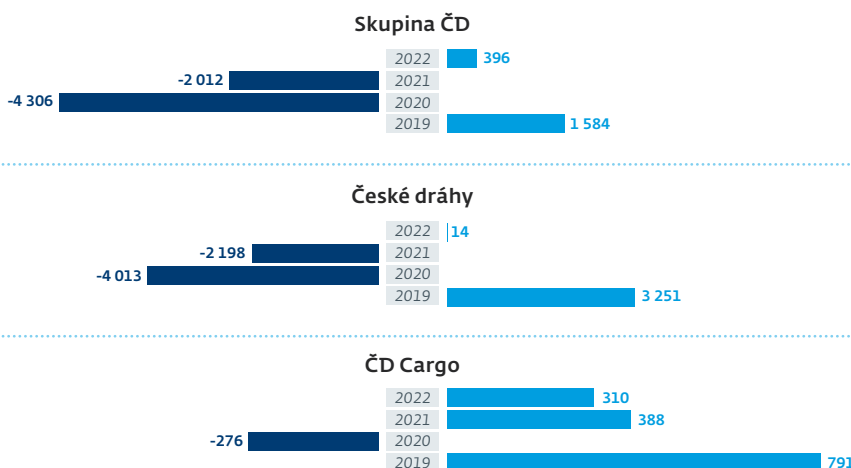
Převážné služby ale komplikují pozdní dodávky nových vozidel a neustálé prodlužování termínů oprav a modernizací prováděných u externích dodavatelů. Ke zlepšení situace přispěje podle dalších opatření na straně Českých drah také dřívější nasazení dálkových vlaků ComfortJet, jejichž výroba byla zahájena v roce 2022. První soupravy sestavené z nových vagonů dopravce hodlá po dohodě s dodavatelem nasadit již během roku 2024.

V plusu i ČD Cargo

K pozitivnímu výsledku Skupiny ČD přispěla také nákladní železniční doprava. Dceřiná společnost ČD Cargo vykázala hospodářský výsledek před zdaněním ve výši 310 milionů Kč a přepravila 64,2 milionu tun nákladu, tedy o 1,4 mil. tun více v meziročním srovnání. Rostly nejen výkony na tuzemském dopravním trhu, ale především v zahraničí, kde ČD Cargo úspěšně pokračuje v expanzi a prohlubuje tím spolupráci s významnými zákazníky na mezinárodních přepravách. Výsledek ČD Cargo byl však negativně ovlivněn extrémním růstem nákladů způsobeným zdražením prakticky všech vstupů, které nákladní dopravce musel částečně přenést na zákazníky v podobě dodatečného zvýšení realizačních cen. Energetická krize však přinesla i zvýšenou poptávku po přepravách pevných paliv do elektráren a tepláren. Pozitivní výsledek ČD Cargo umožní pokračovat v modernizaci a obnově parku lokomotiv a nákladních vozů, která je naprosto nezbytná pro zajištění odpovídající kapacity na evropském železničním trhu i v budoucnosti.

Podnikatelský plán pro rok 2023 počítá s tím, že hospodaření mateřských Českých drah se bude dále zlepšovat a také u ostatních společností Skupiny ČD bude vývoj hospodaření pokračovat v pozitivním trendu. Tomu nasvědčují i úvodní měsíce. V osobní dopravě bylo v prvním čtvrtletí 2023 přepraveno 37,7 mil. cestujících (meziroční růst o 3,3 mil. osob, tj. 10%) a přepravní výkon tak činil 1 627 mil. oskm (meziroční růst o 116,7 mil. oskm, tj. 8%). Návrat cestujících do vlaků tedy pokračuje a díky tomu se pozitivně vyvíjí i tržby. ○

Hospodářské výsledky před zdaněním (údaje v mil. Kč)





Jizerskohorská železnice zůstává pod taktovkou ČD

Provoz na Jizerskohorské železnici budou i nadále zajišťovat České dráhy. Zástupci dopravce podepsali s Libereckým krajem příslušnou smlouvu na zajištění obslužnosti na této dráze. Novinkou je doplnění stávajícího vozidlového parku o dalších devět vozů RegioSpider, čímž na tamních tratích skončí provoz starších jednotek RegioNova.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Václav Rubeš

Samotný podpis smlouvy se uskutečnil v objektu historické Výtopny Kořenov. Za ČD ji signoval člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta, za Liberecký kraj statutární náměstek hejtmána pro resort dopravy Jan Sviták. Kontrakt zajistí provoz spojů mezi Libercem a Harrachovem a v oblasti Frýdlantska. Platit začne v prosinci roku 2026 a jeho účinnost potrvá až do roku 2033.

„Celkově se jedná o komplikovaný dopravní kontrakt, protože pro tuto dráhu je zapotřebí nasadit speciální vozidla, která zvládnou i nejstrmější českou ozubnicovou trať. Jizerskohorskou železnici jsme vysoutěžili v roce 2011 a díky této smlouvě jsme získali patnáctiletý provoz regionálních vlaků na této trati,“ upozornil předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. „A protože Liberecký kraj jako jeden z prvních regionů v ČR dokončuje úplnou obnovu vozidlového parku, chceme kvalitu Jizerskohorské železnice novou smlouvou posunout dál,“ doplnil.

Nová vozidla

Podle hejtmána Libereckého kraje Martina Půty nová smlouva zahrnuje také nadstandardní variabilitu objednávek dopravních výkonů v průběhu let, kdy si region bude moci přiojednat nebo naopak redukovat vlaky, vozidla, personál

i obsluhu cestujících ve stanicích. „Do budoucna tak počítáme s prodloužením linek ve směru Mladá Boleslav a Görlitz. Pevně věřím i v nabídku dalších možností dojíždění za prací či turistikou,“ řekl hejtmán, jenž se aktu také účastnil.

Podpis kontraktu znamená vylepšení stávajícího vozidlového parku. „K současným patnácti vozům RegioSpider od švýcarské společnosti Stadler přibude devět zánovních vozidel stejného typu. Tyto vlaky na Jizerskohorské železnici plně nahradí jednotky RegioNova, které se

na trati do Josefova Dolu, Černous a Jindřichovic pod Smrkem přestanou objevovat od prosincových změn jízdního řádu v roce 2026. Díky zánovním vozům RegioSpider také budeme moci posílit nejvytíženější spoje, a nabídneme cestujícím pohodlnější spojení,“ uvedl Jiří Jeřeta.

„V oblasti odbavení počítáme se zachováním všech staničních pokladen. Většinu vlaků bude obsluhovat průvodčí. Zachován zůstane i samoobslužný prodej doplňovaný revizory. Ve vlaku bude také automat na jízdenky se snazším ovládním a možností platby hotově i bezhotovostním způsobem,“ upřesnil Jan Sviták.

Současná vozidla, která byla pro Liberecký kraj vyrobena a upravena na zakázku, a to právě pro účely ozubnicové trati, dodal výrobce v roce 2011. Nyní jsou přibližně v polovině životnosti. Dnes je těchto vozidel patnáct a obsluhuje také oblast Frýdlantska. Nově budou všechny přesunuty na Tanvaldsko a nasazovány přednostně na ozubnicovou trať. Vysoký výkon těchto vlaků umožní rychlejší jízdu díky pohonu všech kol. To také přináší větší spolehlivost provozu v místním kopcovitém terénu v období zimních měsíců. Frýdlantsko pak obslouží devět zánovních vozů, které České dráhy pro Liberecký kraj nově pořídí. Navýšení počtu vozů také přinese posílení kapacity nejvytíženějších spojů.

Rozsah dopravního výkonu představuje téměř dva miliony vlakokilometrů ročně a průměrná cena za jeden kilometr činí 234,77 Kč. Smlouva je v režimu brutto, kde rizika a výši z výnosů nese kraj. Ten také hradí dopravci nákladovou cenu navýšenou o průměrný zisk. Nový kontrakt přímo navazuje na stávající smlouvu. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc květen zní: **Kdy byla založena společnost KFNB neboli Severní dráha císaře Ferdinanda a jaká byla její první a hlavní trať?**

Své odpovědi nám zasílejte do **29. května** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář květen“. Tentokrát se hraje o knihu Příběhy z dějin našich drah.

Správná odpověď z č. 4: Ve stanici Nymburk hl. n. sloužil v době druhé světové války jako železničář budoucí spisovatel – autor Ostře sledovaných vlaků Bohumil Hrabal. Publikaci Kronika železnic českých zemí a nejkrásnější tratě získává Miroslav Kolář, Cheb.



Wi-fi nabídne už přes 2 000 vozidel ČD

Dalších zhruba 300 vozidel během letošního roku nabídne cestujícím možnost využívat ve vlacích Českých drah bezdrátové připojení k internetu. Tím se celkový počet vozů s wi-fi rozšíří už na více než 2 000. U všech dálkových vozidel a také u velké části regionálních souprav jsou s ohledem na co nejlepší dostupnost wi-fi instalovány routery osazené SIM dvou operátorů.

Redakce | Foto: Michal Málek

Už nyní nabízejí připojení k internetu prostřednictvím palubní sítě wi-fi tisíce regionálních vlaků a stovky dálkových spojů ČD. Letos přibudou další více než tři stovky vozidel.

„Wi-fi připojení k internetu je jedna z nejčastěji požadovaných služeb ze strany objednatelů dopravy i ze strany našich cestujících. Kvalitní připojení a možnost využívat čas na cestě například k vyřizování e-mailů je velkou předností vlaku oproti cestování automobilem. Proto doplnění souprav kvalitní wi-fi věnujeme velkou pozornost a pokrytí více než dvou tisíc drážních vozidel Českých drah v letošním roce představuje dosažení významného milníku v poskytování této služby,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.




Dálkové i regionální spoje

České dráhy mají v současnosti pokryto 766 vozů pro dálkovou dopravu od expresních jednotek Pendolino, railjet a InterJet po běžné rychlíkové vozy. Letos technici nainstalují wi-fi routery do dalších 50

osobních vozů 2. třídy a vozů kombinujících 1. a 2. třídu. Od jízdního řádu na příští rok budou do provozu nasazovány také moderní expresní netrakovní jednotky ComfortJet. Ty postupně rozšíří park dálkových vozů s wi-fi o dalších 180 vozů.

„Pozornost věnujeme také wi-fi v regionální dopravě. Aktuálně je pokryto skoro tisíc vozidel regionálních vlaků počínaje vícevozovými jednotkami, jako jsou CityElefanty, RegioPantery nebo Regio-Sharky, až po jednotlivé osobní a motorové vozy. V letošním roce je doplní dalších skoro 300 vozidel. Jsou to jak úplně nové jednotky RegioPanter a RegioFox, tak starší vozidla typu RS1 nebo RegioNova, kam bude wi-fi instalována ještě letos. Na podstatné rozšíření služby se tak mohou těšit cestující regionálních vlaků například v Olomouckém kraji, na Vysočině a v dalších regionech,“ zdůraznil člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Dopravce se připravuje i na zavedení nových standardů v bezdrátové komunikaci v nových vlacích ComfortJet. V nich budou poprvé sériově instalované wi-fi routery využívající technologii 5G, které zajistí rychlejší a stabilnější připojení k internetu i při průjezdu tunely nebo místy s horší kvalitou pokrytí veřejnou bezdrátovou sítí. Před instalováním do jednotek ComfortJet se nyní celá technologie testuje v jedné z elektrických jednotek řady 471 CityElefant v pražské aglomeraci.

K prosincové změně jízdního řádu pro letošní rok mělo značku wi-fi už 3 190 spojů ČD, z toho bylo 512 dálkových a více než dva a půl tisíce regionálních. Díky průběžnému rozšiřování příslušné techniky v dalších soupravách se počet spojů s bezdrátovým připojením v průběhu roku dále zvyšuje. 

Drážní úřad informuje



Pracovní skupina řešila zajíždění do pohraničních stanic a schvalování vozidel

Na společném dubnovém jednání česko-polské pracovní skupiny pro železniční dopravu se kromě dalších rozvojových projektů projednávala především otázka zajíždění do pohraničních stanic a schvalování vozidel. Obě témata jsou předmětem dohody o spolupráci mezi českým a polským drážním úřadem, která se chystá k podpisu. Na jednání se podařilo vyřešit sporný bod týkající se peážní trati přes Glucholazy. Otázka byla aktuální především z důvodu plánovaného zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje od roku 2025. Novou dohodou bude řešen nástup a výstup cestujících ve stanici Glucholazy, který aktuálně platná dohoda z roku 1948 nedovoluje. Jednací týmy zároveň nastavily pravidla pro předávání informací týkajících se vzájemného uznávání schválených vozidel. V rámci mezinárodní spolupráce, tentokrát se slovenským Dopravným úřadem, se v polovině dubna uskutečnila také společná kontrola dopravce LEO Express za účelem získání důkazů a doplňujících informací v rámci posuzování žádosti o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravce podle evropského nařízení. Týmy obou národních bezpečnostních úřadů se sešly na pracovišti dopravce v Bohumíně.



Stav k 1. 5. 2023

Cyklopůjčovny ČD Bike otevřely své brány

ČD na začátku dubna opět zahájily provoz cyklopůjčoven ČD Bike. Letos jich je o dvě méně než loni. Kvůli rekonstrukci se uzavřela půjčovna ve Světlé nad Sázavou a kola nejsou k dispozici ani v Tachově. Dopravce naopak zvýšil počet celoročně otevřených poboček. Místo loňských dvanácti jich letos je osmnáct. Ostatní filiálky fungují do konce října.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Nemění se ceny za vypůjčení, které tak zůstávají stejné jako minulý rok. „Celodenní výpůjčka kola nebo koloběžky stojí 230 korun, za elektrokoło zaplatí zájemci 390 Kč. Zákazníci s In Kartou nebo s naší jízdenkou mají i nadále výhodnější cenu,“ řekla manažerka projektu ČD Bike Jana Rotreklová. Lidé mohou využívat celkem 68 půjčoven na nádražích v turisticky atraktivních lokalitách. „Služba je vhodná pro všechny, kteří chtějí na svém výletě spojit výhody ekologicky šetrné železniční dopravy s možností výpůjčky kola na nádraží a projíždkou po cyklostezkách malebnou přírodou a kolem řady pamětihodností,“ doplnila.

Novinky v nabídce

V síti půjčoven ČD Bike letos dochází k drobným změnám. Kvůli rekonstrukci bude uzavřena pobočka ve Světlé nad Sázavou, naopak vylepšení čeká zájemce o zapůjčení kola v lázeňském městě Jeseník. „Provozní režim na této pobočce se od poloviny května mění a kola již nebude nutné objednávat dopředu. I tak tu ale cykloturistům rezervaci kola doporučujeme, protože zejména o víkendech a v letní sezoně může být o výpůjčky značný zájem. Totéž ale platí i pro ostat-

ní pobočky, včetně loni nově otevřené pobočky v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka,“ vysvětlila Rotreklová.

Důležitou změnou je rozšíření celoročně otevřených filiálék. „Dosud jsme měli dvanáct takových půjčoven, letos jich přibude dalších šest. Konkrétně v Nymburce, Děčíně, Třeboni a Přerově, a také v Karlových Varech na dolním i ‚hlavním‘ nádraží, kde je možné kola vypůjčit i po skončení sezony,“ upřesnila. Devět poboček funguje v režimu s objednááním předem.

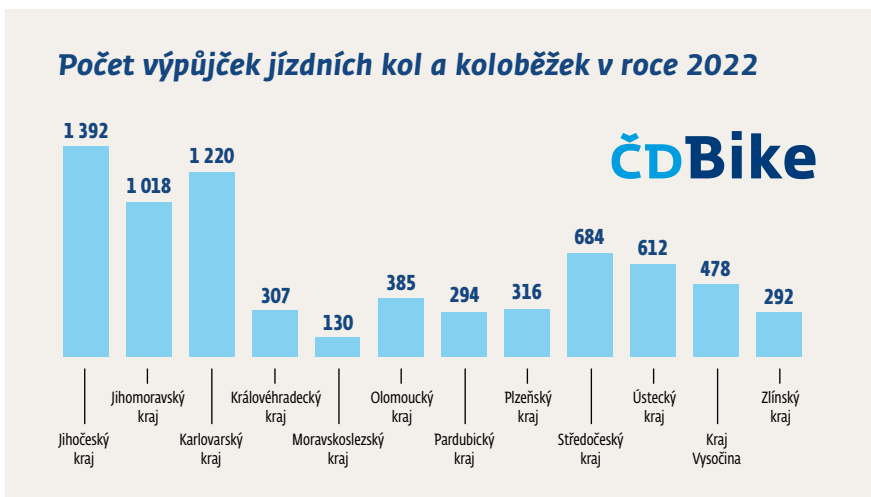
V půjčovnách si zájemci mohou zapůjčit kvalitní horská, treková a krosová kola. Ve 23 filiálkách jsou k dispozici elektrokoła, 19 stanic je vybaveno i koloběžkami. Všechna prochází odborným servisem. Sortiment cyklopůjčoven doplňují i cyklistické helmy, v některých půjčovnách dětská kola a cyklosedačky. „Nabídku příslušenství v jednotlivých pobočkách rozšiřujeme o cyklistické brašny a držáky na mobilní telefony. Turisté s vlastním kolem si budou v našich půjčovnách moci zapůjčit samostatně přílbu,“ dodala.

Při zapůjčení kola je nezbytné předložit osobní doklad, podepsat nájemní smlouvu, zaplatit půjčovnu a složit vratnou kauci. Vypůjčené stroje je v řadě regionů možné vrátit i v jiných cyklopůjčovnách ČD, než si je zákazníci vypůjčí. Výhodou je možnost kola zdarma přepravit po vyjmenovaných tratích nebo je bezplatně uschovat ve vybraných úschovnách ČD.

Jednotný ceník

I letos ve všech půjčovnách ČD Bike platí jednotný ceník. Například zákazníci s platnou jízdenkou ČD nebo In Kartou zaplatí za jízdní kolo jednodenní půjčované 190 Kč, půldenní je vyjde na 160 Kč a za jednodenní zapůjčení elektrokoła zaplatí částku 340 Kč. Cestující, kteří sbírají body ve věrnostním programu ČD Body, si můžou za 100 bodů vyzvednout voucher na bezplatné zapůjčení kola na jeden den.

V rámci ČD Bike si loni zapůjčilo kolo, elektrokoło či koloběžku celkem 7 129 zákazníků. Tradičně nejrušněji bylo ve filiálkách v Jihočeském (1 393 výpůjček), Karlovarském (1 220) a Jihomoravském (1 018) kraji. Nejvytíženější byly loni půjčovny ve stanicích Břeclav (1 018 výpůjček), Karlovy Vary dol. n. (575 výpůjček) a Třeboň (406 výpůjček). ○



ČD předvedly RegioNovu pro Český les

České dráhy společně s Plzeňským krajem a organizátorem veřejné dopravy PAVED představily na konci března v Plzni a v Domažlicích první z modernizovaných částečně nízkopodlažních jednotek RegioNova pro provozní soubor Český les. Ten zahrnuje linky P32 Holýšov – Staňkov – Horšovský Týn – Poběžovice a P33 Domažlice – Poběžovice – Bor – Tachov.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Michal Málek

Celkem šest modernizovaných jednotek nabídne cestujícím bezbariérové cestování i možnost během cesty dobít cestovní elektroniku, jako jsou mobilní telefony, tablety a notebooky, z nově instalovaných zásuvek 230 V nebo z USB portů. Snadný přístup na internet zajistí palubní wi-fi síť. Vozidla budou osazena novým informačním systémem s LCD monitory, instalovány v nich jsou nové stolky s otvíráky na nápoje, sedačky dostanou nové čalounění a vozidla se doplní o technologii automatického sčítání cestujících. RegioNovy zároveň dostaly jednotný nátěr Plzeňského kraje.

Odchod vozů řady 810

Bezbariérové jednotky nahradí na linkách P32 a P33 zbývající motorové vozy řady 810 a rozšíří možnosti volného cestování také osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, především lidem upoutaným na vozík. Zároveň díky svému novému vybavení nabídnou vyšší komfort cestování a nové služby na tratích Českého lesa. Nejpozději od roku 2028 pak nasadí České dráhy na tyto linky modernizované bezbariérové motorové vozy typu RS 1, které nabídnou ještě vyšší standard cestování.

ČD budou zajišťovat veřejnou dopravu v Českém lese deset let. Kontrakt na tuto oblast a na region Plzeňsko, jenž představuje přibližně třetinu dopravního výkonu osobních vlaků v Plzeňském kraji, podepsaly ČD s krajem letos na jaře.

České dráhy v Plzeňském kraji provozují jeden z nejmodernějších vozidlových parků. Většina regionálních spojů je už nyní zajištěna bezbariérovými vozidly a především moderními jednotkami RegioPanter a RegioShark. Jednotek RegioPanter jezdí aktuálně v kraji čtyřadvacet a RegioShark devět. V provozním souboru Plzeňsko nasadí národní dopravce v příštím roce deset úplně nových vlaků RegioFox.

V dálkové dopravě jezdí nejmodernější české soupravy InterJet s lokomotivami Siemens Vectron. Železniční doprava tak nabízí rychlé a pohodlné cestování v rámci kraje i do dalších regionů České republiky. Například cesta z Rokycan do Plzně trvá jen 10 minut nebo z centra Plzně do centra Prahy zhruba hodinu a čtvrt. ○



České dráhy upozornily na špatný stav slovenských kolejí

České dráhy a Asociace železničních dopravců Slovenska (AROS) upozornily správce slovenských kolejí Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) na špatný stav infrastruktury v zemi. Vyzvaly společnost k rychlé nápravě. ŽSR v reakci na dopis ČD špatný stav tratí připouští a zároveň upozorňuje, že podnik je ze strany státu podfinancován. Také slovenské ministerstvo dopravy uznalo výhrady ke stavu železnice.

Českým drahám místý až tristní stav infrastruktury způsobuje zvýšené náklady na údržbu vozů, které jezdí na Slovensku, a také zpoždění vlaků. ČD proto vyzvaly ŽSR k nápravě a k harmonogramu oprav, který zaručí odstranění závad.

„Problématický stav slovenských železnic má dopad i na České dráhy. Během loňského

roku například dorazilo včas z Košic do Čech v průměru jen jedno z deseti Pendolin ČD.

I z tohoto důvodu jsme se rozhodli označit 16 problematických úseků na dvou trasách, a vyzvali jsme slovenského správce železnic k nápravě,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

AROS poukázal na „katastrofální stav železniční infrastruktury v zemi“. Důsledkem podle asociace je, že tranzitní nákladní vlaky objíždějí Slovensko a rozvoz zboží z Vídně zákazníkům na západním Slovensku zajišťují kamiony místo vlaků prostřednictvím terminálu v Dunajské Středě, která leží zhruba 45 kilometrů od Bratislavy.

Státní ŽSR poukázal na nedostatek peněz a na vytváření dluhu v souvislosti s odkládanou údržbou. „Okolní správy infra-

struktury, například v Česku či Rakousku, disponují množstvím financí i na investice z vlastních zdrojů. Doufáme, že při tvorbě rozpočtu na další roky budou zohledněny naše požadavky a že budeme schopni realizovat potřebné úkony na zlepšení stavu infrastruktury,“ uvedly ŽSR. V reakci na dopis ČD připravuje návrh opatření.

Státní tajemník slovenského ministerstva dopravy Jaroslav Kmeť řekl, že s výhradami ke stavu železniční infrastruktury lze souhlasit. Dluh na údržbě tratí vyčísil na 400 milionů eur (9,5 miliardy Kč) a investiční dluh na několik miliard eur, což podle něj nelze napravit v průběhu několika let. AROS tvrdí, že vykojení Pendolina ČD na začátku března v Žilině způsobil právě špatný stav kolejí a výhybek. (pes)

Obnova vozového parku: Jak ČD kráčí do budoucnosti



Pokud má železnice obstát v konkurenci ostatních druhů dopravy – zejména té individuální – nesmí být její jedinou ambicí pouhý převoz cestujících z jednoho nádraží na druhé. Klíčová jsou zejména tři hlediska: rychlá a kapacitní infrastruktura, síťovost, tedy co možná nejkratší intervaly a dobré přestupní vazby. A konečně komfort na palubách vlaků, stěžejní hledisko pro dopravce. České dráhy si tuto potřebu uvědomují a na dlouhodobou a náročnou cestu komplexní obnovy vozového parku nastoupily již před drahnou dobou. Jak si nyní stojí?

Služby na palubách regionálních spojů



Vít Čepický | Foto: archiv ČD

Pomyslnou exkurzi, která má představit cestu Českých drah mezi nejmodernější evropské dopravce, si rozdělíme do tří bloků. Předně je dobré seznámit se s tím, která moderní vozidla v modrých barvách na koleje vyjela v posledních letech. Ačkoliv nyní bereme obnovu vozového parku jako přirozený proces, je dobré si uvědomit, nakolik oproti minulým letům akceleroval. Zatímco dříve byl každý jednotlivý nákup velkým úspěchem, nyní můžeme díky úsilí Českých drah v součinnosti s investicemi objednavatelů sledovat skutečně bezprecedentní modernizaci vlaků, která probíhá od lokálek po nejfrekventovanější tratě.

Dále si představíme vozidla, která jsou aktuálně čerstvě nasazována na české koleje, případně se na ně mohou cestující těšit v nejbližší době. Buď již krouží po zkušebním okruhu, nebo jsou v depu připravována na výjezd.

A v poslední části se podíváme do blízké budoucnosti. Jaká vozidla se aktuálně vyrábí nebo již byly objednána u vý-

robců. Vytvořit chceme ucelený obrázek o tom, jak velkou proměnou z hlediska vozového parku nyní České dráhy procházejí. Na jejím konci by měl stát sebevědomý dopravce s kvalitním vozovým parkem i zázemím, který obstojí i v evropském srovnání. Tato cesta ostatně už byla nastoupena – moderní bezbariérová vozidla s klimatizací, příjemným interiérem a všemožnými doplňky pro komfortní cestování jsou standardem na mnoha tratích v tuzemsku. A jejich podíl dál výrazně poroste.

Inspirace v Rakousku

Zatímco dříve byly pro dlouhé cesty vlakem typické soupravy klasických vagonů různých provedení, trendem 21. století se staly netrakovní soupravy. Alespoň tedy ve střední Evropě. Za průkopníka můžeme označit, jako tolikrát u železniční dopravy, rakouské dráhy ÖBB, které vsadily u dálkové dopravy na jednotky Viaggio Comfort s provozním názvem railjet.

Jejich nesporný provozní úspěch stojí na několika základních pilířích: moderním a přívětivým interiéru, dobré

konstrukci a také na neměnnosti jejich uspořádání. Cestující má díky jejich unifikaci jasnou představu o tom, co mu pod značkou railjet přijede. Vždy se dočká stejně vysoké úrovně komfortu a služeb.

České dráhy zahájily provoz první ze sedmi netrakovních jednotek railjet, které přímo vycházely z rakouských souprav, v roce 2014. Sedmivozové soupravy s pěti velkoprostorovými vozy druhé třídy, bistrovozem a čelním vozem první třídy s oddílem business class v současnosti převážně spojují Prahu se Štýrským Hradcem, aktuálně ale zajíždí též přes Ústí nad Labem do Berlína a do Ostravy.

Nesporný úspěch netrakovních jednotek platformy Viaggio Comfort vedl ČD k jejich dalšímu nákupu, byť v odlišné konfiguraci a tentokrát pro vnitrostátní potřeby. První z deseti pětivozových souprav InterJet, jež jsou určeny pro ústeckou a plzeňskou větev spojení Prahy a Chebu, vyjely v roce 2021 a i ony u cestujících na tamějších tratích zaznamenaly značný úspěch. Oproti railjetům nabízí čtyři vagonů druhé třídy a jeden



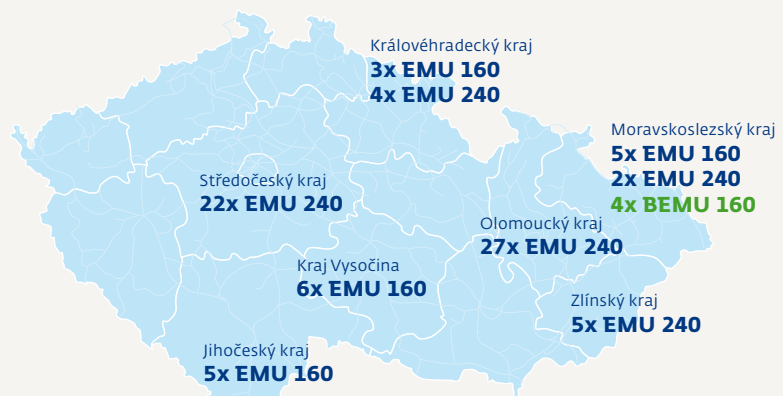
vagon třídy první. Chybí bistrovůz a řídicí vůz, oba konce jednotky mají standardní rozhraní pro spojování s běžnými vagony a lokomotivami.

Interjety přinesly z hlediska komfortu pro cestující řadu novinek. Ke standardní výbavě, mezi níž je u nových vozidel běžně zahrnována klimatizace, bezbariérovost, vakuové toalety, možnost nabíjení drobné elektroniky a bezdrátové připojení k internetu, přibyla například speciální skla pro lepší propustnost mobilního signálu, USB zásuvky nebo v první třídě místa pro bezdrátové nabíjení elektroniky. A ani Interjety nákup netrakčních jednotek nekončí, naopak. Jejich největší dodávka se teprve připravuje. Té se ještě budeme věnovat později.

Rozvoj příměstské dopravy

Nejen dálkovou a rychlíkovou dopravou je železniční doprava živá. Nejsilnější přepravní proudy jsou v regionální dopravě v okolí velkých měst, kde je třeba nárazově přepravit velké objemy cestujících. Proto se na tyto linky nejvíce hodí nízkopodlažní vozidla s řadou širokých

Plánované pořízení RegioPanterů v letech 2023–2026



EMU 160 – dvouvozová jednotka 650.2, EMU 240 – třívozová jednotka 640.2, BEMU 160 – dvouvozová bateriová jednotka

vstupů a dobrou dynamikou jízdy, komfort cestujících však nesmí přijít zkrátka.

Jako ideální varianta se pro tyto trati ukázaly elektrické jednotky RegioPanter v rozličných konfiguracích. České dráhy začaly první z nich provozovat v roce 2012, od té doby se jejich počet markantně rozrostl a staly se již typickým obrázkem většiny elektrifikovaných tratí v ČR.

Dvouvozové, třívozové i čtyřvozové RegioPantery pro stejnosměrnou i střídavou napájecí soupravu v roce 2015 začaly doplňovat i meziměstské rychlíkové varianty s názvem InterPanter, které jezdí v třívozové a pětivozové konfiguraci nejčastěji v okolí Brna, ale také na lince Brno – Praha. Celkem ČD objednaly 110 jednotek RegioPanter, což je ekvivalent 280



běžných vagonů. Všechny tyto rozličné varianty pak v brzké době doplní také duální bateriová verze pro jízdu mimo trakční vedení a dobíjením pod trolejí či na speciálních dobíjecích místech.

Dopravce ovšem nezapomíná ani na neelektrifikované tratě. Nejmodernějšími vozidly jezdícími mimo troleje jsou dvoupatrové třívozové push-pull jednotky od Škody. V Moravskoslezském kraji jich jezdí dohromady pět. Aktuálně je táhnou modernizované diesellové lokomotivy řady 750.7, do budoucna ale samozřejmě mohou jezdit i s elektrickými lokomotivami.

Nových vozidel se dočkali cestující i tam, kde stačí méně kapacitní vozidla. Prvním skutečně moderním poslem na regionální trati se stalo 33 motorových vozů Stadler RS1, které u Českých drah jezdí pod názvem RegioSpider. Nízkopodlažní jednotky s příjemným, světlým interiérem a dobrou dynamikou jízdy se pro řadu lokálních tratí staly skutečným kvalitativním skokem.

RegioSpidery z let 2011 až 2013 záhy doplnilo 31 tentokrát dvoučlánkových motorových vozů řady 847 od polské Pesy, pro něž se vžil název RegioShark. Jejich nezaměnitelný design patrně nenechá nikoho na pochybách, jak si svůj název vydobyly. Oblíbené stroje společně se Stadlery dokázaly, že i vedlejší tratě mo-

hou nabízet komfortní a rychlou dopravu hodnou letopočtu – samozřejmě pokud to stav infrastruktury dovoluje...

Lišky vyrazí po republice

Důraz na regiony navíc neuvadá. Stačí se u střeodočeské Velimi podívat na zkušební železniční okruh, kde se nyní prohání první z celkem 76 objednaných dvoučlánkových motorových jednotek řady 847. RegioFoxy, jak se následovníkům RegioSharků z polské Pesy přezdívá, vyrazí do velké části Česka.

Jednotky se objeví ve Střeodočeském kraji a Praze, Jihočeském kraji nebo na Vysočině, těšit se na ně mohou též cestující z okolí Pardubic a Plzně. Jejich počet navíc nemusí být konečný, rámcová smlouva je na celkem 160 jednotek. Další objednávky tak mohou následovat v závislosti na tom, jak dopadnou soutěže na provoz regionálních linek. Lišky by tak mohly aspirovat na celorepublikovou působnost.

Ačkoliv je nákup ojetých vozů méně populární cestou obnovy vozového parku, v některých případech není jiná možnost. Vozy Stadler RS1, kapacitně ideální na méně vytížené regionální tratě, zatím ve výrobě nemají následovníka. Dopravce se tak rozhodl odkupovat ojeté stroje tohoto typu, které jsou k dispozici, a renovují je do podoby odpovídající sou-

časným nárokům na cestování. Díky tomu k původním 33 Stadlerům RS1, tedy RegioSpiderům, přibýlo dalších 34 kusů.

Některé z nich dočasně jezdí v původním stavu a nahrazují motorové vlaky starší stavby, jiné na své zprovoznění čekají, první z nich ovšem již prošly omlazením tak, aby byly komfortně srovnatelné s původní dodávkou nových strojů. Dostávají tedy – kromě nového barevného schématu – například klimatizaci, audiovizuální systém, zásuvky nebo wi-fi.

Optimistický pohled do budoucna

Ale ani tím České dráhy s obnovou vozového parku zdaleka nekončí. Do regionů postupně přicházejí další jednotky RegioPanter, nově se na ně například mohou těšit cestující z okolí Prahy, kde vypomůžou zaběhlým patrovým CityElefantům. Jenže i ty se postupně dočkají náhrady. ČD aktuálně soutěží rámcovou dohodu na až 90 čtyřvozových dvoupatrových dvousystémových jednotek, které by postupně mohly nahradit stávající řadu 471.

Mnohem bližší budoucnost představují netrakovní jednotky ComfortJet, kterými se obloukem vracíme k úvodu textu. Dvačet v konečné konfiguraci devítivozových souprav pro dálkovou dopravu je již ve výrobě, na níž se podílí Siemens a Škoda. Další evoluce Viaggio Comfort nabídne dva vozy první třídy, z nichž jeden bude řídicí, bistrovůz a šest vozů druhé třídy. Výrazně tím povýší kvalitu vozby z Prahy ve směrech na Berlín a Budapešť.

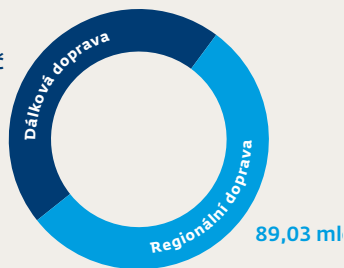
Díky zrychlené dodávce se na první z nich navíc můžeme těšit ještě dříve, než se původně předpokládalo. Osm osmivozových souprav v dočasné konfiguraci bez řídicího a bistrovozu, jejichž schvalování potrvá déle, by se mělo začít na tuzemských kolejích objevovat již zkrájí příštího roku. Tím by měly výraznou měrou přispět k zažehnutí nynější neblahé situace ohledně osobních vozů, které se vracejí z revizí od externích firem se značným zpožděním a chybí v provozu.

Ve výsledku se tak cestující mohou v nejbližších letech těšit na stovky nových vozů, které zásadním způsobem dále zvýší kvalitu a komfort vlaků ČD. A to zprostředkovaně i na tratích, kterých se nynější dodávky bezprostředně netýkají. Nynější stále komfortní vozy jezdící na vlcích EuroCity, jež budou nahrazeny jednotkami ComfortJet, se stanou kvalitní náhradou starších vozů na dalších trasách. Z obnovy vozového parku těží přímo či zprostředkovaně všichni cestující Českých drah – a snad z ní budou těžit i četní současní řidiči osobních automobilů, kteří díky nim objeví výhody železnice... ○

Výše investic

v letech 2023–2032

75,3 mld. Kč

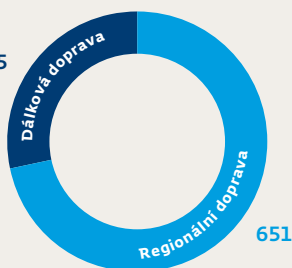


Výše investic v letech 2010–2022 činila celkem 50,28 mld. Kč.

Nová vozidla

v letech 2023–2032

255




Množství nových vozidel v letech 2010–2022 činilo 1 249.





České dráhy upravily tarify pro přepravu jízdních kol

České dráhy letos zjednodušily cenové tarify pro přepravu jízdních kol na dvě pásma. Vypravují zároveň i několik speciálních cyklovlaků do turisticky vyhledávaných oblastí v ČR. Jízdní kolo lze přepravit prakticky ve všech spojích dopravce. Většina vlaků nabízí rozšířenou kapacitu pro přepravu bicyklů a označené jsou symbolem kola nebo kufru.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD



Stále nejoblíbenější způsob přepravy kol je forma spoluzavazadla. V takovém případě si kolo nakládá a vykládá cestující sám a je pod jeho dohledem. Tento způsob přepravy je možný ve vlacích bez označení s kapacitou 2 až 3 kola, třeba ve vozech řady 810, nebo ve vlacích označených symbolem .



V těchto spojích je kapacita pro více kol, minimálně pro dvě. V dálkových spojích je pak obvykle možná nebo povinná rezervace místa. V takovém případě je použit symbol  nebo . Přeprava kola stojí 40 Kč do vzdálenosti 150 kilometrů a 60 Kč pro vzdálenost 151 a více kilometrů. Pro celodenní putování a opakované využití vlaku během dne lze koupit celodenní síťový doklad pro kolo za 99 Kč.

Nejrozšířenější služba


„Přeprava jízdních kol je naše nejrozšířenější služba ve vlacích, kterou každoročně využívají desetitisíce cestujících. Stovky cyklistů z Česka i ze zahraničí pak využívají přepravu jízdních kol našimi spoji třeba okolo Labe nebo k Dunaji. Zahájili jsme i provoz půjčoven kol ČD Bike v 68 stanicích. Loni jejich služeb využilo více než 7 000 zákazníků,“ řekl člen představenstva ČD a náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

V 576 spojích funguje také služba úschova během přepravy. V těchto vlacích je přeprava kola zajištěna ve speciálním voze v uzamčeném služebním oddíle. Kapacita úschoven je obvykle až několik desítek jízdních kol. Při nakládce a vykládce kol asistuje vlakový doprovod ČD. Vlaky jsou v jízdním řádu označené symboly kufru, v případě možné nebo povinné rezervace pak  nebo . Za přepravu kola v úschovně se platí stejně jako u spoluzavazadla a úschovně je zdarma.

V některých oblastech lze využívat i zvýhodněné podmínky pro cestování s jízdním kolem v rámci integrovaných dopravních systémů například v příhraničí. Jde kupříkladu o cestování s kolem na území Prahy nebo s jízdenkami Egro-Net, EURO-NISA-TICKET a další.

K evropským cyklotrasám

ČD zájemce dopraví s jízdním kolem také do zahraničí k mnoha atraktivním zahraničním cyklotrasám. Přímé vlaky z Česka směřují hned do několika míst na Dunajské nebo Labské cyklostezce. Snadno lze dosáhnout také cyklotrasu Greenway Praha – Vídeň nebo Mnichov – Praha. Cílovou destinací pro cykloturisty tak mohou být Berlín a Hamburk, Krakov a Varšava, Žilina, Budapešť, Vídeň, Graz, Linec nebo Mnichov.

ČD odbavují jízdní kola přímými doklady do Německa, Rakouska, Maďarska, Nizozemska, Dánska, Lucemburska, Švýcarska, Polska, Slovenska, Chorvatska, Slovinska a Belgie. Dovozné bez ohledu na přepravní vzdálenost je 10 eur, na Slovensko pak 3 eura. U mezistátních dálkových vlaků je obvyklá povinná rezervace místa pro přepravu jízdního kola. 



Redakce | Foto: autor

Na VUZ se zkouší vozidla z celé Evropy – kterými napájecími soustavami okruh disponuje?

Železniční okruhy disponují stejnosměrnou regulovatelnou napájecí soustavou 750 V, dále 1,5 kV o výkonu 5 MW, a 3 kV o výkonu 10 MW. Tyto napájecí soustavy jsou využívány především v severní části České a Slovenské republiky, dále v zemích, jako jsou Itálie, Španělsko, Francie, Nizozemsko, Polsko či Belgie. Další regulovatelnou napájecí soustavou je 25 kV 50 Hz o výkonu 10 MW. Tato trakce je využívána v jižní části České a Slovenské republiky, v Portugalsku, severní části Francie, Velké Británii, je převážně rozšířena ve východních a jihovýchodních zemích. A poslední, technicky nejnáročnější napájecí soustavou, je trakce 15 kV 16,7 Hz o výkonu 9 MW. Tato trakce má využití v zemích, jako jsou Německo, Rakousko, Švýcarsko, Norsko nebo Švédsko. Zákazníci mohou na všech zmiňovaných trakčních systémech využívat rekuperaci.

Jak probíhá přepínání mezi jednotlivými napájecími systémy? A jak složité je vyjít vstříc zákazníkům s odlišnými potřebami ohledně napájení?

Technologie napájecí stanice je řízena obsluhou z velínu napájecí stanice. Změna trakčních napájecích systémů probíhá na žádost dispečera, který řídí provoz na železničních zkušebních okruzích. Již výše zmiňované trakční systémy se samozřejmě dají nezávisle kombinovat. To znamená, že například na velkém okruhu může být napájení 25 kV 50 Hz, na malém 3 kV DC a v pomocném kolejišti 15 kV 16,7 Hz. Zkoušky probíhají na základě důkladně zpracovaného Test programu. Zákazníci si na určitou zkoušku mohou vyžádat výhradní napájení. V tomto případě je možné na trakčním systému nasimulo-

VUZ má moderní technologii trakční napájecí soustavy

Provoz dvou zkušebních okruhů a rozsáhlého zázemí s možností přepínat mezi nejběžnějšími evropskými napájecími systémy vyžaduje neustálou údržbu a modernizaci technického zařízení. Z pozice vedoucího napájecí stanice ve Zkušebním centru Velim se mu zevrubně věnuje Tomáš Pokorný, který v následujících řádcích odhaluje největší zajímavosti tak sofistikovaného systému, jakým celý areál VUZ z hlediska napájení je.



vat zkrat, náhlou změnu napětí či krátkodobé přerušování napájení. Součástí napájecí stanice jsou také elektrické předtápěcí stojany, na kterých se provádějí u železničních vozidel zkoušky topných systémů, EMC či klimatizačních jednotek – a tak dále.

Jak se napájecí technologie vyvíjela?

Velký zkušební okruh byl elektrifikován dva roky po dokončení, tedy v roce 1965, střídavou napájecí soustavou 25 kV 50 Hz. V roce 1971 byl uveden do provozu malý zkušební okruh, v tomto roce bylo také zhotoveno trakční vedení pomocného



Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD

Tomáš Pokorný

Po dokončení SOŠ Nymburk se zaměřením na elektroenergetiku jeho kroky směřovaly ke Správě železnic, kde pracoval 13 let jako elektrotechnik. Prováděl opravy a údržbu od elektromechaniky až po přejezdové, staniční a traťové zabezpečovací zařízení. Poté uspěl ve výběrovém řízení na pozici elektromontéra napájecí stanice Zkušebního centra VUZ. Následně v roce 2020 přijal nabídku vykonávat pozici Vedoucího napájecí stanice VUZ.

kolejiště a napájecí stanice byla doplněna o stejnosměrné napájecí systémy. V roce 1998 byla napájecí stanice vybavena střídavým napájecím systémem 15 kV 16,7 Hz. Vzhledem k vývoji technických parametrů hnacích vozidel došlo postupem času k překročení technických limitů, kterými napájecí stanice disponovala. Problém nastal u stejnosměrného napájecího systému, jehož regulace napětí byla řešena pomocí lokomotivních transformátorů o maximálním výkonu 4,5 MW. Kvůli zastaralým technologiím a udržení si konkurenceschopnosti proběhla v roce 2009 kompletní rekonstrukce napájecí stanice. Hlavním cílem modernizace bylo zvýšení výkonu u stejnosměrného systému 3 kV na 10 MW a u 750 V a 1,5 kV na 5 MW.

Dále byla provedena modernizace technologického zařízení rozvodu 110 kV, 25 kV a 22 kV, přepojovacích portálů, elektrického předtápěcího zařízení a především ovládání a centralizace pomocí řídicího a vizualizačního systému, který je řízen z velínu napájecí stanice. V roce 2019 byla dokončena výstavba trolejového vedení další části pomocného kolejiště. V současné době se plánují investice do modernizace řídicího a monitorovacího systému, rozšíření možností přepínání trakce 25 kV a modernizace trakčního napájecího systému 15 kV, 16,7 Hz, kde zvažujeme náhradu původního rotačního měniče za měnič statický.

Trakční vedení na velkém okruhu vypadá na první pohled standardně, má nějaká specifika? A jak se vyvíjelo?

V roce 2010 proběhla kompletní rekonstrukce trakčního vedení na velkém zkušebním okruhu. Původní trolejové vedení bylo nahrazeno plně kompenzovaným vedením, což znamená, že nosné lano a trolejový drát jsou napínány zvlášť a jedná se o sestavu „J“ v kombinaci s upravenou sestavou „S“ se dvojným zesilovacím vedením. V současné době vyhovuje parametrům TSI, EN i kodexům UIC pro stejnosměrné i střídavé trakční soustavy do rychlosti 230 km/h o maximálním trvalém proudovém zatížení 3 300 A.

Plánují se investice do rekonstrukce trakce na malém okruhu, nebo vzhledem k potřebám dostačuje?

Trakční vedení na malém okruhu je svými parametry specifické tím, že se jedná o šikmé řetězkové vedení, které je plně kompenzované o maximálním trvalém proudovém zatížení 1 100 A.

V roce 2022 zde byly dokončeny opravy na trakčním vedení, které byly rozděleny do tří etap. V těchto etapách došlo k výměně izolátorů a příslušenství stožárů, opravě základových patek, u stožárů, jejichž technický stav byl nevyhovující, došlo k jejich kompletní výměně. V tomto roce se také realizovalo zdvojení trakčního vedení na koleji 4a, jejíž součástí je trakční vedení malého zkušebního okruhu. Důvodem je zvýšení proudové zatížitelnosti sběrače lokomotivy při prováděných zkouškách elektromagnetického pole.



Aktuálně se napříč společností hodně řeší možnosti úspor elektrické energie, jak jste na tom u vás?

Vzhledem k rostoucím cenám energií bylo nutné se zamyslet nad energetickou bilancí. V loňském roce jsme nechali vypracovat komplexní energetickou koncepci, která například řeší zefektivnění využití rekuperované elektrické energie z kolejových vozidel na stejnosměrnou trakci. Uskutečnila se rekonstrukce osvětlení haly dynamického zkušebního stavu, výměna osvětlení u osvětlovacích věží. Všechny budovy nacházející se ve Zkušebním centru Velim jsou nyní osazené elektroměry s dálkovým ode-

čtem elektrické energie, na základě těchto údajů jsme schopni řídit spotřebu, zjišťovat náhlé odchylky ve spotřebě a popřípadě vytipovat nesprávnou funkčnost technologického zařízení. Dalším významným cílem, jak vylepšit energetickou bilanci, je pořízení fotovoltaické elektrárny, na základě studie připojitelnosti se bavíme o výkonu až 1,2 MWp.

Jakým způsobem je obecně řešeno napájení okruhu?

Přenosová soustava je tvořena z přívodního vedení velmi vysokého napětí 110 kV a vysokého napětí 22 kV, které je napájené z měnírny v Pečkách. Na napájecí stanici ve Zkušebním centru Velim se nachází rozvodna 22 kV, která slouží k napájení elektrických rozvodů budov a hal, jejíž nedílnou součástí jsou technologická zařízení. K napájení trakčních systémů slouží rozvodna 110 kV, kde se nachází transformátory na stejnosměrnou a střídavou trakci s možností regulace napětí, dále rozvodna na střídavou trakci 25 kV, a za zmínku určitě stojí střídavá trakce 15 kV 16,7 Hz, která je řešena pomocí rotačního měniče, který zajišťuje změnu kmitočtu z 50 Hz na 16,7 Hz.

Soustrojí se skládá z trojfázového synchronního motoru a jednofázového synchronního generátoru o výkonu 9 MW doplněného dvěma stejnosměrnými rotačními budiči namontovanými na společné hřídeli motoru a generátoru.

Soustrojí je napevno namontované na speciálním železničním sedminápravovém podvozku. Ovládání a monitoring rozběhu, provozu a brzdění soustrojí a zařízení pro napájení okruhů je řešeno dálkově z velínu napájecí stanice. Součástí budovy velínu napájecí stanice je měnírna na stejnosměrnou trakci, kde jsou například umístěny řídicí a spínací prvky, ochrany, usměrňovače a transformátory. Další součástí takto rozsáhlé technologie je hlavní přepojovací portál, kde jsou umístěny úsekové odpojovače, na základě kterých volíme příslušné napájecí systémy na zkušebních okruzích či pomocném kolejišti.

Zní to všechno velmi technicky – co máte vy osobně na své práci nejraději?

Na své práci mám nejraději to, že svým rozsahem je tato práce velice rozmanitá od údržby, oprav, modernizace až k inovaci napájecí stanice. Vážím si toho, že z hlediska případných oprav či inovativních investic do technologie napájecí stanice mám podporu od vedení společnosti. ○



Zajímavosti z lokomotivního parku ČD Cargo

Dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo, největší tuzemský železniční nákladní dopravce, staví svoji budoucnost na čtyřech strategických pilířích – interoperabilitě, expanzi do zahraničí, intermodalitě a společenské odpovědnosti. Všechny tyto pilíře jsou navzájem propojené, což je zřetelné zvláště u prvních dvou. Bez dostatečného počtu interoperabilních lokomotiv by totiž expanze do zahraničí nebyla možná.

Michal Roh | Foto: autor, Jiří Fišer, Siemens

Zatímco v roce 2020 jsme v zahraničí převezli přibližně 4 miliony tun zboží, v loňském roce jsme se dostali na úctyhodné číslo 10 milionů tun. Investice do nákupu nových lokomotiv se tak rychle projevují v nárůstu přeprav i tržeb. ČD Cargo věnuje obnově lokomotivního parku velkou pozornost. Smlouva na nákup prvních pěti Vectronů byla se společností Siemens Česká republika podepsána

v dubnu 2016 a dnes provozujeme již 12 lokomotiv řady 383. Další interoperabilní lokomotivy řady 388 dodala firma Bombardier (nyní Alstom). Konkrétně se jedná o 16 strojů typu TRAXX MS3.

Lokomotivy řady 393

V březnu letošního roku se lokomotivní park ČD Cargo rozrostl o dva Vectrony AC s pomocným dieslovým motorem (DPM), které jsou kombinací elektrické a dieslové lokomotivy. Stroje řady 393

jsou součástí modulární platformy X4 výrobce Siemens obsahující lokomotivy různého určení a systémů.

Lokomotivy 393 jsou čtyřnápravové interoperabilní dvousystémové lokomotivy, které dokážou v tomto provedení jezdit rychlostí až 200 km/h, a to na střídavých trakčních systémech 15 kV a 25 kV. Jsou spolehlivé a díky rekuperaci elektrické energie i úsporné s nízkými náklady na údržbu. Elektrický pohon lokomotiv 393 se skládá ze



dvou proudových měničů s moderními IGBT výkonovými polovodiči a ze čtyř třífázových asynchronních trakčních motorů nenáročných na údržbu. Každý měnič je přiřazený jednomu podvozku SF 4 a zde napájí vždy dva asynchronní trakční motory. Lokomotivy jsou vybavené celkem čtyřmi systémy vlakových zabezpečovačů včetně ETCS level 2. Lokomotivy 393.001 a 393.002 jsou vybaveny pomocným diesellovým motorem (DPM – Diesel Power Modul) pro provoz na kolejích bez trakčního vedení, například při posunu na manipulačních kolejích nebo vlečkách. Modul DPM se skládá z diesellového agregátu a palivové nádrže. Jako diesellový motor je použit řadový šestiválcový motor s objemem 3,2l. Palivová nádrž je umístěná v podpodlažní části lokomotivy. Motor splňuje emisní limity IIIB dle směrnice 2004/26/EG.

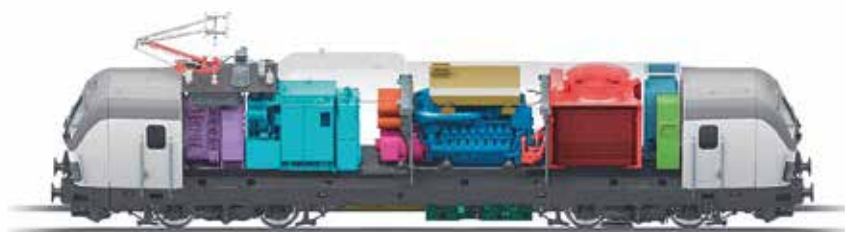
Nové stroje jsou primárně určené pro provoz v Rakousku a Německu. Mohou se však podle potřeby objevit i v Maďarsku, na Slovensku nebo na tratích v České republice.

Cargo

Lokomotiva 388.015

V železniční stanici Děčín hlavní nádraží se v pátek 17. března 2023 uskutečnil křest reklamního polepu lokomotivy 388.015 ČD Cargo upozorňujícího na úspěšnou spolupráci s významným operátorem kombinované dopravy, společností METRANS. Kromě dlouhodobé kooperace při vnitrostátních přepravách a realizaci první/poslední míle po železnici využívá nyní METRANS služby ČD Cargo i v mezinárodní přepravě. Každý týden jsou lokomotivy ČD Cargo včetně strojvedoucích nasazovány

řešit přepřahem lokomotiv závislé a nezávislé trakce. Toto řešení, které je však nákladné a provozně nevýhodné, by v budoucnu mohlo být nahrazeno nasazením duálních (dvouzdrojových) lokomotiv kombinujících elektrické trolejové napájení a spalovací motor. Jednu takovou lokomotivu, konkrétně stroj 249.018 Vectron Dual Mode, mělo ČD Cargo zapůjčenou k testování na začátku dubna letošního roku. S ohledem na to, že elektrická výzbroj této lokomotivy umožňuje jízdu pouze na střídavém trakčním systému 15 kV, byla na českých tratích zkoušena pouze v diesellovém režimu. Setkat jsme se s ní mohli především na tratích vedoucích z Děčína do vnitrozemí po levém i pravém



na šest párů vlaků mezi přístavem Hamburg a terminály v České Třebové a Praze-Uhřetěvesi. Křtu reklamního polepu se zúčastnil Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo, a Martin Hořínek, člen představenstva METRANS.

Vectron Dual Mode

Železniční síť v Česku je tvořena z jedné třetiny elektrifikovanými a ze dvou třetin neelektrifikovanými tratěmi. Přejezd přímých vlaků mezi nimi je nutně

labským břehu, často zajižděla s ucelenými kontejnerovými vlaky do Mělníka. Velmi zajímavým výkonem pak byla vozba uceleného vlaku s pohonnými hmotami z Děčína do České Lípy a také nasazení na odklonové vlaky s pískem z Jestřebí. Právě zajištění odklonové vozby, ať už plánované, nebo při mimořádnostech, je další výhodou dvouzdrojových lokomotiv. Do dejme, že spalovací motor nabízí výkon (na klikové hřídeli) 2 400 kW, do palivové nádrže se vejde 2 600 litrů paliva. ○



Ve stanici Děčín hl. n. se uskutečnil křest reklamního polepu lokomotivy 388.015 ČD Cargo upozorňujícího na úspěšnou spolupráci se společností METRANS.

Vít Čepický | Foto: autor

Jak to tak bývá, každá záliba se rodí postupně, u Krebsů ale bylo jasno velmi záhy. „Mám fotografii, jak jsem ve dvou letech dostal od dědy k Vánocům dřevěnou tramvaj. Jako kluk jsem ji strašně miloval. Jako kluk jsem ovšem hodně pošilhával po parních lokomotivách, které v 70. letech ještě dojížděly, tady v Liberci vlastně s nimi bylo v roce 1980 oficiální rozloučení. Svého času jsem si moc přál být strojvedoucím, ale samozřejmě pouze na parní lokomotivě, což se postupně stalo nesplnitelným.“

Důležité též bylo, že Liberec měl dvě výrazné osobnosti, pro které byly tramvaje vášní už tehdy. „Měl jsem štěstí, že jsem se seznámil s Gisbertem Jäcklem, což byl místní fanoušek dopravy, sběratel i modelář, asi třetina modelů tramvají v našem muzeu je od něj. U něj jsem měl zkraje 80. let ještě párkrát tu čest potkat Erwina Cettinea, nestora libereckých fotografů, milovníka dopravy a modeláře. Erwin zemřel v roce 1985 a Gisbert jeho celý nesmírně bohatý archiv podědil, takže jsem se seznámil s historií tramvají v Liberci a Jablonci. Gisbert nás opustil v roce 2009 a celou sbírku jsme zdědili my a od té doby ji s Boveraclubem spravujeme a staráme se o ni,“ vysvětluje Krebs.

Vše začalo Boverou

Namísto je nyní vysvětlit, jak Boveraclub získal svůj název. Odkazuje totiž na dvounápravovou tramvaj původem z Ústí nad Labem, která v 80. letech jezdila po Liberci jakožto kolejový brus. Vyrobila ji smíchovská Ringhofferka, elektrickou výzbroj měla od firmy Brown-Boveri... A stala se prvním velkým úkolem Boveraclubu. „V 80. letech jsem už objížděl jiná města a viděl, že jinde historické tramvaje mají, bylo mi líto, že u nás nic nemáme. Proto jsme začali připravovat alespoň něco k výročí 90 let libereckých tramvají, což bylo v roce 1987. Nakonec jsme připravili výstavu historických fotografií v tramvaji T2. Pak se podařilo prosadit, aby se obnovil původní náter na Boveře, na čemž jsme se brigádně podíleli, takže zvenčí opět vypadala jako v době, kdy ještě vozila cestující. To byl úplný začátek našeho spolku,“ popisuje.

„Poté jsme s rekonstrukcí Bovery pokračovali, plán byl ji kompletně navrátit do původního stavu, aby Liberec konečně taky něco měl. Ovšem nešlo to úplně tak, jak jsme si předsevzali. Kolem roku 1994 jsme si přestali věřit, že ji dáme brigádnicky dohromady, a přišla několikaletá pauza. Impuls k pokračování přišel až v roce 1998, kdy jsme byli z Ústí



Jak Liberečtí zachraňují historii na kolejích

Dráha, celostátní, místní, tramvajová i trolejbusová, učarovala řadě lidí. Ale jen málokomu natolik, aby jí věnoval podstatnou část svého profesního i soukromého života a dosáhl toho, že jeho vášně dělá radost mnoha dalším generacím nadšenců. Jedním z nich je Tomáš Krebs, dlouholetý zaměstnanec libereckého dopravního podniku a předseda Boveraclubu, který se věnuje záchraně a provozu historických tramvají a nedlouho i provozu expozice v libereckém technickém muzeu.

nad Labem požádání, jestli by u nich nemohla být vystavena v rámci výročí 100 let městské dopravy v roce 1999. Díky tomu jsme se opět pustili do práce a uvedli ji do vystavovatelného stavu. A když jsme ji z Ústí přivezli zpět, řekli jsme si, že to by bylo, abychom ten chybějící kilometr kabelů nenatáhli a opět ji nerozjezdili. Od roku 2001 má ‚papíry‘ a příležitostně vyrazí na koleje.“ Stačilo 14 let.

Jak je vůbec možné v několika lidech odvést takový kus práce, jako je obnova historické tramvaje? „Nejdůležitější je začít. Obléknout se do montérek a zkusit něco dělat, byť nám jedna tramvaj trvala 10 let. Scházeli jsme se po sobotách, ně-

kdy ve čtyřech, jindy v deseti, ale pořád jsme něco dělali. Všichni si tehdy říkali, že nás to stejně časem přestane bavit a Bovera se sešrotuje, ať si hrají. S druhou tramvají a dalšími jsme už měli situaci přece jen jednodušší, něco za námi už bylo,“ říká Krebs. A tak přišla na řadu jabloncká tramvaj GMT a později další stroje, až je toho celá flotila a muzejní expozice.

Stroje, které přežily omylem

Všechno je to ovšem možné jen díky tomu, že se tramvaje v Liberci vůbec udržely. Přestože měly nejednou namále. „V Liberci přežily vlastně omylem. Likvidovat se mohly hned několikrát. Po-

prvé byly v ohrožení, i když ne úplně, už ve 30. letech, kdy se v Liberci přemýšlelo o jejich částečné náhradě trolejbusy.

Po druhé válce se uvažovalo o tom-těž s tím, že právě spojení obou měst by zajistil trolejbus. Naštěstí se pak přišlo na to, že když už zde jsou dvě oddělené sítě o totožném rozchodu, bude snazší je propojit tramvají. Liberci navíc zřejmě pomohlo, že v roce 1960 přestal být krajským městem, takže tehdy moderní a prosazovaná autobusová doprava zlikvidovala tramvaje v Ústí nad Labem a Liberec zůstal trochu v ústraní. Tehdejší pracovníci dopravního podniku a fandové do tramvají jejich udržení také pomohli, jmenujme Vladimíra Palečka, Karla Káru a Karla Kouta. Povedlo se jim navíc prosadit rekonstrukci meziměstské tratě. Díky tomu tramvaj přežila i 80. léta a v 90. letech se podařilo podstatné části sítě i vozového parku postupně opravit a provoz stabilizovat.“

Čas od času se objeví hlasy, které zpochybňují smysl tramvají jak mezi Mostem a Litvínovem, tak mezi Libercem a Jabloncem. Vždyť vedle vede železnice, chtělo by se říct... „Jsou to dva kolejové systémy vedle sebe, každý ale plní jinou dopravní úlohu,“ upozorňuje Krebs. „Tramvaj převezme mezi Libercem a Jabloncem asi trojnásobek lidí oproti vlaku. To by železnice nedokázala převzít. Dráhu ale také zrušit nelze, protože plní nadregionální význam, neslouží jen k dopravě mezi těmito dvěma městy,“ podotýká.

Samozřejmě by ale aktuálně rekonstruované meziměstské tratě pomohlo protažení až do středu Jablonce nad Nisou, v současnosti totiž trať končí velmi nešťastně na jeho okraji a dlouholeté snahy o její dostavbu narážejí na problémy. Tentokrát by se ale snad už mohlo zadařit. „Bylo by to logické, tramvaji by velmi pomohlo, kdyby se dostala do logického přestupního bodu a navazovala na místní městskou dopravu, nekonečnou kus před centrem jako nyní.“

Jedeme dál, dokud tě to bude bavit

Tramvaj je s Libercem i Jabloncem spjata více než století, za tu dobu se propasla do místního koloritu i života tamějších obyvatel. Prakticky každý na ní má nějakou výraznou vzpomínku, některé však vynikají. „Kuriozitou je, že ‚naše‘ spolková tramvaj 6MT číslo 117 měla nehodu s vlečkovým vlakem na přejezdu ve Vratislavicích u pivovaru. Nedávno jsme s ní vezli narozeninovou jízdu a jel s námi i pán, který pamatuje tyto tramvaje z běžného provozu, jak je jako nové na nádraží skládali z vagonů. Na jedné fotografii se dokonce našel... A pak nám vyprávěl:



Tomáš Krebs

Liberecký rodák vystudoval Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině (fakulta Prevádzka a ekonomika cestnej a mestskej dopravy). Od 1989 působil na různých funkcích v libereckém dopravním podniku, momentálně má na starosti pronájem reklamních ploch. Brigádně však v dopravě pracoval už od roku 1982 – vyzkoušel si řízení tramvají v Ostravě či pozici průvodčího na lince 11 mezi Libercem a Jabloncem. Spoluzakládal Boveraclub, který se v Liberci stará o historické (nejen tramvajové) vozy městské dopravy a provozuje expozici v tamějším technickém muzeu.

„To jsem jel takhle jednou z Liberce do Jablonce a ta ve Vratislavicích bourala s vlakem...“ My mu na to odpověděli: „Pane, to se podržte, to je přesně tato tramvaj.“ A on si sedl na kraj lavičky, kde tehdy seděl, klepal na sklo přepážky a říkal: „No, o tohle sklo jsem se tehdy pořezal...“

Nejvíce emocí ale samozřejmě vzbuzuje samotná Bovera. Jak mezi cestujícími během jízdy pro veřejnost, tak i těmi výjimečnějšími. „Zmínil bych Frantu Ryšlavého,“ vzpomíná Tomáš Krebs na bývalého dopravního ředitele ústeckého dopravního podniku, který v něm začal v 60. letech jako řidič tramvají. „Jeho manželka mu před lety ke kulatým narozeninám organizovala jako překvapení jízdu s Boverou po Liberci. Nejenže nám o ní a ústeckém provozu vyprávěl spoustu zajímavostí, ale když si ji měl jako vrchol programu zařídit, naprosto suverénně si po těch desetiletích stoupl za kontrolér a rozjel se, jako by ji naposledy řídil včera. Když jsme pak měli z tratě zatahovat do vozovny, viděl jsem, jak se mu po tváři kouřil velká slza... Tak jsem mu řekl: ‚Franto, jedeme dál, dokud tě to bude bavit...‘“



Italské železnice loni hospodařily se ziskem

Ferrovie dello Stato Italiane SpA (FS), tedy Italské státní dráhy, vykázaly za rok 2022 čistý zisk ve výši 202 milionů euro. Představuje to významné oživení v železniční dopravě oproti covidovým rokům, kdy se v zemi přistoupilo k mnoha restriktivním opatřením v oblasti dopravy, přijatým s cílem omezit šíření pandemie COVID-19.

Petr Štáhlavský | Foto: Wikipedia – Nelso Silva

Podle generálního ředitele skupiny FS Group Luigiho Ferrarise pozitivní výsledky roku 2022 potvrzují klíčovou roli skupiny FS při poskytování efektivní a integrované infrastruktury, mobility a systému logistiky nákladní dopravy v zemi a při podpoře udržitelnosti italských měst. „Růst tržeb o 12 % ve srovnání s předchozím rokem je výsledkem provozních kapacit skupiny, které jí umožnily těžit z prudkého nárůstu poptávky. To vedlo ke zdvojnásobení počtu cestujících ve vysokorychlostní dopravě ve srovnání s rokem 2021. Všechny ekonomické ukazatele se díky běžnému provozu zvýšily, přičemž EBITDA vzrostla o více než 1,1 miliardy eur, a to s přihlédnutím k drastickému snížení covidových kompenzací v roce 2022 ve srovnání s rokem 2021 o přibližně 800 milionů eur. Skupina uzavřela hospodaření s čistým ziskem lepším o pět procent,“ uvedl Luigi Ferraris.

Velký růst poptávky

Díky výraznému oživení poptávky po železniční a silniční dopravě v roce 2022 vzrostly provozní výnosy celé skupiny FS

o 1,4 miliardy eur na 13,7 mld. Zároveň prudce poklesly kompenzace v souvislosti s pandemií COVID-19 z 958 milionů eur v roce 2021 na pouhých 172 milionů v uplynulém roce. V důsledku oživení dopravy rozsah vysokorychlostní dopravy ve vlakových kilometrech stoupl o 37 % a v segmentu závazkové dopravy InterCity o 4,7 %. Kvůli vysoké inflaci a rostoucím nákladům na suroviny a energie stouply ale i náklady o 11 % na 11,4 miliardy eur. Celkově se pak podařilo vylepšit důležité ekonomické ukazatele EBIT (zisk před zdaněním a odečtením úroků) a EBITDA, a to o 36 % u EBID a o 17 % u ukazatele EBITDA (provozní výkon společnosti).

Pozitivně se do hospodaření FS promítla rostoucí poptávka po cestování. V osobových kilometrech rosla vysokorychlostní doprava o 106 %, segment InterCity o 50 % a regionální o 40 %. Příjmy za služby infrastruktury se díky oživení dopravních výkonů zvedly meziročně o 18 %.

Navzdory zpomalení světové ekonomiky, inflaci a zhoršení situace na finančních trzích se podařilo FS v roce 2022 udržet značný rozsah investic v objemu 11,3 miliardy eur, z toho zhruba 9 miliard mířilo do infrastruktury. Prioritu mají na-

Pod jednou střechou

FS vznikly po zestátnění řady soukromých železnic v roce 1905. V současnosti fungují jako akciová společnost vlastněná státem s holdingovou strukturou, kde je „pod jednou střechou“ soustředěná správa a údržba infrastruktury, řízení provozu, osobní a nákladní doprava a řada dalších činností. FS prostřednictvím dceřiných společností provozuje autobusovou a městskou dopravu, trajekty mezi Itálií a Sicílií a podniká také v zahraničí. Vlastní i osobní dopravce v Řecku, německého dopravce Netinera (pod něj spadá u nás dobře známá společnost Die Länderbahn), provozuje aktivity ve vysokorychlostní dopravě mimo Itálii a vlastní mnoho dalších společností. V Itálii provozuje 16 832 kilometrů tratí a zaměstnává přibližně 85 000 lidí.



příklad výstavba základového tunelu přes Brennerský průsmyk a vysokorychlostní tratě Brescia – Verona – Vicenza, Neapol – Bari, Turín – Lyon nebo instalace systému ERTMS. Pokračovaly také investice do nových rychlovlaků pro italské a španělské tratě a také do regionálních souprav.

Pomohly zelené dluhopisy

Značné množství investic bylo možné udržet také díky dvěma novým „zeleným“ dluhopisům. První z nich měl hodnotu 200 milionů eur a druhý byl ve výši 1,1 miliardy eur. Problematice udržitelnosti a odpovědnosti (ESG) je u FS věnována značná pozornost, což se odráží i v čerpání „zelených“ dluhopisů. Prostřednictvím Eurofimy získaly FS úvěry ve výši 160 milionů eur na modernizaci vlaků. U revolvingového úvěru z roku 2021 se FS podařilo dojednat prodloužení a jeho navýšení z 2,5 na 3 miliardy eur. Příznivé podmínky pro čerpání úvěrů vytváří zachování pozitivního ratingu společnosti. Agentura Standard & Poor's potvrdila svůj rating „BBB se stabilním výhledem“ na začátku srpna 2022 a agentura Fitch vydala své hodnocení „BBB se stabilním výhledem“ v listopadu. ○

DB hlásí návrat cestujících

Skupina Deutsche Bahn (DB) se loni dostala zpět do černých čísel. Koncern se dokázal vyrovnat jak s důsledky pandemie COVID-19, tak s dopady války na Ukrajině a s tím související vysokou inflací. Zvýšil se provozní zisk německého národního dopravce na téměř 1,3 miliardy eur. Současně v roce 2022 vzrostly tržby skupiny meziročně o 19,1 procenta na 56,3 miliardy eur. V letech 2020 a 2021 DB přitom kvůli pandemii vykázala ztrátu.

Petr Slonek | Foto: DB AG

Kromě silné poptávky v osobní dopravě byly pro hospodaření skupiny klíčové hospodářské výsledky logistické dceřiné společnosti DB Schenker. Ta z hlediska provozního zisku překonala rekord z roku 2021 téměř o 50 procent a vykázala nejvyšší výnos v historii společnosti – 1,8 miliardy eur a pomohla tak koncern vrátit zpět do černých čísel.

Zlepšení v tržbách však vykázala ve srovnání s předchozím rokem i samotná Deutsche Bahn. „Poptávka v součas-

2022 přibližně dvě miliardy cestujících, tedy o 40 procent více než v předchozím roce. V dálkových spojích DB pak nárůst představoval dokonce 61 procent. Divize DB Fernverkehr, která v rámci koncernu provozuje dálkové osobní vlaky v Německu, loni navýšila tržby o více než dvě miliardy eur oproti roku 2021 na zhruba 4,8 miliardy eur. DB Regio dosáhlo nárůstu tržeb o zhruba jednu miliardu eur. Výrazně se v roce 2022 zvýšil i přepravní výkon v osobní dopravě, a to o zhruba 63 procent na zhruba 82,6 miliardy osobokilometrů. Naplno se tak pozitivně

metrů. Síť je tak využívána více než před pandemií. Potíže však působí její stáří a z toho plynoucí časté poruchy a rovněž nedostatečná kapacita. Protože se zároveň rekordně pracuje na modernizaci a výstavbě železnice, byly vlaky DB v roce 2022 méně přesné než kdykoli předtím. Pouze 65,2 procenta dálkových spojů dorazilo do cíle včas, zatímco o rok dříve to bylo ještě 75,2 procenta. „Uplynulý rok znamenal zlom. Nám všem je jasné, že musíme změnit kurz a přistupovat k renovaci a modernizaci infrastruktury úplně jinak,“ upozornil šéf DB Lutz.



né době silně roste. V roce 2023 bychom se mohli dočkat nového rekordu v dálkové dopravě s více než 150 miliony cestujících. To nás zavazuje k tomu, abychom dál co nejvíce vylepšovali služby pro naše zákazníky. Německo si zaslouží železnici, která je efektivnější a přesnější,“ řekl generální ředitel Deutsche Bahn Richard Lutz. Klíčem k tomu podle něho je další zvýšení kapacit zejména v hustě frekventované železniční síti. Proto DB usilovně pracuje se svým vlastníkem na zásadní obnově infrastruktury.

Návrat cestujících

Positivně do hospodaření DB promluvil také rychlý návrat cestujících po pandemii. Vlaky společnosti využily v roce

projevilo zavedení superlevné jízdenky v hodnotě 9 eur. Od jejího zavedení 1. června 2022 se v Německu prodalo více než padesát milionů kusů, z toho pětinu si pořídili ti, kteří veřejnou dopravu předtím běžně nevyužívali.

V červených číslech naopak zůstala dceřiná společnost DB Cargo provozující nákladní dopravu. Zvýšila sice obrát, ale i nadále ji negativně ovlivňovaly dodatečné výdaje. Za loňský rok vykázala ztrátu 600 milionů eur.

Potíže s infrastrukturou

V roce 2022 se provozní výkon na vytížené infrastruktuře DB zvýšil ve srovnání s předchozím rokem o 2,2 procenta na zhruba 1,13 miliardy vlakových kilo-

V roce 2022 se zisk skupiny DB před zdaněním zlepšil oproti předchozímu roku o 1,73 miliardy eur na 932 milionů eur. Výrazně vzrostl i zisk po zdanění, nicméně zůstal na záporné hodnotě 227 milionů eur. V roce 2021 to bylo minus 900 milionů eur a v roce 2020 pak minus 5,7 miliardy eur.

Letos DB počítá s vysokými náklady za energie. Kvůli vysoké inflaci a miliardovým výdajům na další vylepšení infrastruktury očekává koncern provozní ztrátu kolem jedné miliardy eur. Tržby skupiny v roce 2023 by měly překročit 56 miliard eur. Hrubé investice mají dosáhnout víc než 18 mld. eur a čisté investice 8,5 mld. Čistý finanční dluh pravděpodobně vzroste na více než 33 mld. eur. ○

Vít Čepický | Foto: autor

Samotným provozovatelům i zaměstnancům Kantýny Libeň se přitom těžko dá něco vytknout. Prostředí je sice lehce sterilní, zároveň ale vkusné a čisté, ceny na dnešní poměry přátelské, a to zejména s ohledem na to, že za ně dostanete opravdu slušné jídlo – hovězím líčkům s bramborovou kaší nemohu nic vytknout a spokojeně vypadali i ostatní strávníci. Zahnat zde můžete i menší hlad, v nabídce jsou kromě klasických jídel též drobné zákusky, chlebičky, na co si vzpomenete. Dobrý dojem navíc dokresluje milá obsluha.

Zastavit bychom se měli též u piva. Mnohé nádražky si vystačí s tím, že z pípy něco teče, má to přibližně zlatavou barvu, a pokud tekutině trochu pomůžete zakvedláním vidličkou, objeví se i pěna. My se v našem seriálu ale zaměříme na opačný pól a mně dělá velkou radost, že Kantýna Libeň nevyměnila kvalitu piva za vidinu levnějšího vybavení od některé z velkých továren na pivo vlastněných jakousi nadnárodní společností obskurního charakteru, na Smíchově laskavě prominou.

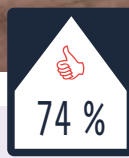
Naopak, pochutnáte si zde na velmi dobře ošetřeném Hostivaru, který patří mezi nejlepší v Praze vařená piva. V nabídce navíc není pouze očekávatelná spodně kvašená jedenáctka, mimochodem výborný ležák, ale také zdařilý lehký, ale stupňovitost i voltáží odpovídající desítce. Kolemjdoucí a cestující s povinnostmi navíc potěší i nealko varianta piva z Hostivaře. Za tato skvělá a evidentně dobře ošetřená a načepovaná piva navíc dáte lehce přes padesát korun, což je v dnešní době za takto kvalitní pitivo velmi přátelská cena.

Jenže tu máme ještě okolí kantýny. Libeňské nádraží leží na frekventované radiále, kterou zde kříží důležitá vnitroměstská tangenta. Poněkud roztroušená okolní zástavba bývalé dělnické čtvrti spolu se závalem reklamního smogu a spolu s exhalacemi nekonečných kolon aut čekajících před přílehlou křižovatkou znamená, že prostor před nepřiliš půvabným nádražím běžné kolemjdoucí příliš k posezení nevybízí. A naopak k posezení láká typy lidí, se kterými příliš do hovoru zabředávat nechcete. Jenže oni s vámi ano.

Tito lidé pak chtě nechtě občas proniknou ať už akusticky, nebo i osobně do prostoru kantýny. Nezbyvá než doufat, že svůj boj o ovládnutí nádraží a celého přílehlého prostoru nevyhrají. Kantýna Libeň dělá pro kultivaci okolí svou snahou o moderní jídelní provoz, co může. Pokud budete mít někdy cestu kolem, můžete jí

Libeňská kantýna na cestě k novodobé nádražní jídelně

„Jen to tady pořádně nafotíte, ať se vidí, jak to tu vypadá. Třeba tu konečně někdo uklidí,“ halekal na mě jakýsi muž při příchodu k nádraží Praha-Libeň od zastávky električky. Víceméně tím předznamenal mé dojmy ze znovuobnovené nádražní Kantýny Libeň. Tedy – ne že by měla samotná nádražka problém s čistotou, ale dopadají na ni důsledky nevábného okolí. Je tedy otázkou, zdali svému okolí podlehne, nebo bude naopak impulsem k jeho pozvednutí. Lehké to mít nebude...



Hodnocení

V Libni se setkává letitý koncept s novými kulisami. Klasické nádražní jídelny prakticky vymizely, o to zajímavější bude sledovat, zdali se stane Kantýna Libeň vyslancem oprášeného trendu, nebo reliktem starých časů. Už jen za kvalitní jídlo za velmi rozumnou cenu a skvělý Hostivar bych jí přál osud nastíněný v první variantě.

Otevírací doba

Pondělí až pátek: 7:00 až 19:00



ve snaze svou návštěvou pomoci. Protože krom obsluhy jsou to právě i návštěvníci, kteří dělají nádražku tím, čím je. Ať už v dobrém, či špatném smyslu.



A ještě jednu poznámku. Mnohá česká nádraží v minulosti o možnost kvalitního stravování přišla. V lepším případě je nahradily fastfoody s jídlem pochybné kvality, v horším přišli cestující a kolemjdoucí o možnost občerstvení úplně. Jak ale ukazuje koncept Kantýny Libeň, žádná ztráta nemusí být nevratná. ◯



Hodnocení

Pokud máte čas před odjezdem vlaku či jste nenalezli bezpečnou cestu od nádraží do centra Plzně, Paluba Hamburg může být vaším zachráněním. Není jen místem k posezení či zahánění hladu, ale díky rozhledně a malé galerii plnohodnotným turistickým cílem, který zejména v teplejších měsících stojí za nějaký ten ujetý vlak.

Otevírací doba

Pondělí až neděle: 9:00 až 19:00



Přístav v asfaltovém moři

Tomu dojmu se při výstupu na plzeňském hlavním nádraží nemůžete vyhnout: ať už se z nádraží, které v posledních letech roste do půvabu odpovídajícího důstojné bráně do západočeské metropole, vydáte jakýmkoliv směrem, po pár krocích vás vcucne mumraj asfaltových lánů, kolon vozidel, nevábných podchodů a sáhodlouhých hledání možností, jak tuhle změt silničního šílenství při cestě do centra rozumně překonat. Nyní však máte možnost z asfaltového moře uniknout do klidného přístavu. Seznamte se s Palubou Hamburg.

Dříve, ještě před rekonstrukcí kolejíště nádraží, zde býval zanedbaný plácek, kam si lidé odkládali automobily a v přilehlých křoviskách i horší věci. Později zde nějakou dobu bylo stavební zázemí, aby tu následně vznikl prostor, který nemůže být ostřejším kontrastem původnímu stavu. Místo ztraceného území, které bylo periferií v samotném centru Plzně, zde v roce 2021 vznikla architektonicky nesmírně zajímavá Paluba Hamburg, jež naopak celé území vrací městu, jeho lidem i návštěvníkům.

Přímo u nádraží, bezprostředně pod kolejíštěm a v ústí nádražního podchodu směřujícího k centru města, se místo rumišťe nachází nové „náměstí“, které ke spočinutí poslouží mnohem lépe. Zapomeňte na všechna klíš o tom, jak přednádražní prostory dříve vypadaly; zde najdete pod pomalu rostoucími stromy možnost v klidu posedět a po-

přemýšlet, kudy se vlastně na hlavní plzeňské náměstí můžete dostat. Pro lepší přehled dokonce můžete vystoupat na rozhlednu, z níž je pěkný výhled na nepěkné okolí. A pokud by vám ani trocha nadhledu ke zorientování se nepomohla, je k dispozici též infocentrum.

Nás ale zajímá především to, jak zde můžeme zahnat hlad a svlažit hrdlo. Odpověď zní – skvěle! Předem je ale nutno



upozornit, že zde nenajdete klasickou puťky k posezení, jak je v naší rubrice víceméně zvykem. Ne, kolem Paluby Hamburg vznikla malá síť bister, která dávají připomenout právě spíš občůdky kolem náměstí než jednu provozovnu o více funkcích. Díky tomu si ale můžete sami vybrat, čím pro vás Paluba Hamburg bude – zdali jídelnu, restauraci, pivnici, kavárnu, nebo třeba jen místem ke krátkému oddechu s občerstvením, které najdete (ideálně ve svém) batohu.

Já v batohu nic nenalezl, takže jsem se rozhodl vyzkoušet postupně všechny možnosti přilehlých občůdků a bister, které mají kvalitní nabídku pro všechny fáze dne. Snídani si můžete zpestřit kávou a sladkostí u okénka s přiléhavým názvem Kafe + buchta, to byl můj favorit. Svačtinu zařídí Chlebičkárna. Polévku, rozličné varianty párku či klobásu s pivem na zapití nabídne Uzenej párek. A pokud se zdržíte déle, než je zdrávo, vše se můžete pokusit vyžehlit u posledního občůdku, který se jmenuje Kytka a nabízí – květiny.

Paluba Hamburg opravdu nabízí příjemný prostor (byť samozřejmě s ohledem na společnost usadivší se u okolních stolků), který v širém okolí nemá konkurenci. Je vlastně takovou moderní variací na dřívější tak četné stánky na nástupišťích. Ty dříve dokázaly velmi dobře zahnat hlad či žízeň i během krátkého zastavení vlaku, kvalitou pokrmů ale povětšinou neoplývaly. Zde se bát nemusíte a je třeba poznamenat, že by bylo krásné, kdyby takovou možnost měl cestující i na dalších frekventovaných nádražích. Ne že by se z různých variant fastfoodů nedalo v nejhorsším vyžít, ale evidentně to jde i jinak. ○



Malí nezmaři pomohli motorizaci místních tratí

Malebná strojová stanice Blatná v červnu roku 1979, kde je přichystán k jízdě stroj M 131.1394.

Dvounápravové osobní motorové vozy řady M 131.1, přezdíváné železničáři Hurvínek, se vyráběly v letech 1948 až 1956 a významným způsobem pomohly motorizovat takřka všechny místní tratě po celém bývalém Československu. Tyto malé a hbité motoráčky s typickou celočervenou vozovou skříní letos oslaví 75. výročí od svého vzniku. První vyrobený motorový vůz vykonal technicko-bezpečnostní zkoušku 1. června roku 1948. Svého času byli Hurvínci díky počtu 549 vyrobených kusů nejrozšířenější řadou motorových vozů na tehdejších Československých státních drahách.

Martin Harák | Foto: autor a Jiří Caska

Začátky vzniku motorové řady M 131.1 je nutné hledat hned po ukončení druhé světové války, kdy byl stav vozového parku motorových vozů u ČSD velmi neutěšený. V provozu zůstaly například některé německé motoráčky, které zbyly na území tehdejšího Československa

v rámci repatriací, a také některé původní vozy ČSD. Bylo jich však zoufale málo, a hlavně vozový park trápila značná typová roztržitost, což pochopitelně mělo vliv na odpovídající, kvalitní údržbu a provozuschopnost. Bylo nezbytné urychleně zabezpečit obnovu a pokud možno také sjednocení vozového parku motorových vozů. Proto představilo po-

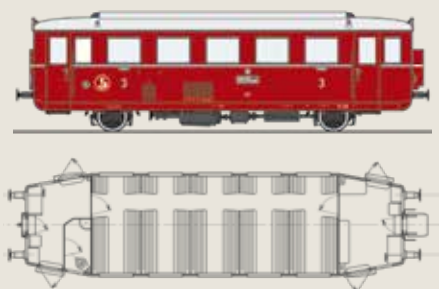
válečné československé Ministerstvo dopravy koncepci obnovy osobních vozidel motorové trakce, kde byly představeny dva stěžejní typy – pro místní dráhy řada M 131.1 a pro rychlíkovou dopravu čtyřnápravové vozy řady M 262.0. Z toho důvodu se neuskutečnila výroba původně zamýšlené série předválečného typu motorového vozu řady M 130.1.

Prototyp zamířil do Opavy

Všechno začalo vlastně již v roce 1946, kdy zadání na výrobu malých motoráků obdržela společnost Tatra v Kopřivnici. Tatrováci při vývoji nového vozidla využili některé jednotné konstrukční prvky motorových vozů předválečné konstrukce, například z nerealizovaného typu M 141.0. ale i z vozů řad M 130.2 a M 130.3. Zkušenosti se hodily i z provozu kořistních německých motorových vozů, u ČSD označených řadou M 140.3 (u Deutsche

← Motorový vůz M 131.101 na jedné z objednaných jízd ve stanici Horní Lipová na Jesenícku





Základní technické údaje

Délka vozu:	12 200 mm
Hmotnost prázdného vozu:	16 200 kg
Přenos výkonu:	mechanický
Počet míst k sezení:	48
Pohonná jednotka:	Vznětový 12 válec Tatra T 301
Výkon motoru:	114 kW / 1600 otáček za minutu
Max. rychlost:	60 km/h



© Ivo Mahel

Reichsbahn měly řadu VT 135). První prototyp Hurvínk M 131.101 byl vyroben v kopřivnické Tatrovce v první polovině roku 1948 a od 20. června téhož roku začal sloužit v pravidelné službě ve Strojové stanici ČSD v Opavě. Od začátku června měl již vykonanou takzvanou „té-bezetku“ neboli technicko-bezpečnostní zkoušku (TBZ) na traťovém úseku z Veřovic přes Kopřivnici do Studénky. Určitě stojí za zmínku i fakt, že na TBZ dosáhl maximální rychlosti 68 km/h, což byla v té době velmi slušná rychlost, obzvláště na místní dráze.

ČSD celkem 78 vozů, byť některé z nich byly vyrobeny již v závěru roku 1948. První výrobní série byla ukončena v roce 1951 dodáním vozu číslo 340 do Lokomotivní depa v Kralupech nad Vltavou. Poté se až do roku 1954 Hurvínci nevyráběli. Vagonka Tatra Studénka obnovila výrobu druhou sérií v druhé polovině roku 1954 a do ukončení výroby dodala na koleje v tuzemsku dalších 209 vozů, jež se nepatrně vzhledově lišily od první série například absencí střešního větracího kanálu. V té době se nejvíce vozů vyrobilo v roce 1955 – ČSD převzaly cel-

zahlédnout na vlečkách řady závodů po celém Československu, kde sloužily ve vnitropodnikové dopravě.

Spartánská výbava

Motorový vůz M 131.1, jemuž se nejčastěji přezdívá Hurvínek, byl vybavený svařovanou vozovou skříní z lisovaných ocelových nosníků o síle 3 mm, která byla spojená s rámem vozu nýty. Vůz byl opláštěván legovaným ocelovým plechem, který vydržel prakticky všechny rozmazy počasi. Dvojitá dřevěná podlaha vozu byla nad dvojkolím



Hurvínek M 131.1238 v závodu Orion v Praze-Modřanech v březnu 1987



Poslední vyrobený vůz řady M 131.1549 dosloužil v Ostravě-Vítkovicích.

V průběhu roku 1948 výrobce dodal ČSD ještě pětadesátikusovou sérii motoráků řady M 131.1, z čehož čtyřicet vozů se vyrobilo ještě v kopřivnické Tatře. Zbývající počet pak vznikl ve Vagonce Tatra ve Studénce, která tyto malé stroje vyráběla až do roku 1956. Ve Studénce začali s vlastní stavbou až po 140. kusu Hurvínk, do té doby montovali vozy z dovezených komponentů včetně vozových skříní z Tatrovky v Kopřivnici. Velké výrobní tempo bylo nasazeno počínaje rokem 1949, kdy jen za jediný rok Studenečtí dodali pro potřeby bývalých

kem 119 kusů. Zcela poslední motorový vůz M 131.1549 byl dokončen v květnu 1956 a následně začal sloužit od 1. června ve Strojové stanici Plešivec na Slovensku. Nejprve byly tyto motorové vozy poměrně poruchové a první léta provozu se odstraňovaly průběžně závady, hlavně v motorové skupině. Po vychytání nedostatků se řada M 131.1 stala držákem provozu na lokálních tratích a řada vozidel je dodnes zachovaná jako provozní expozáty v soukromých nebo firemních železničních sbírkách. Po vyřazení z provozu bylo navíc celou řadu vozů možné

chráněná protijiskrovými plechy a pro snadný přístup k pohonné jednotce byly v podlaze umístěny odnímatelné kryty. Vybavení vozu jak pro cestující, tak samotného strojvedoucího bylo velmi spartánské. Sezení pro 48 cestujících umožňovaly tvrdé dřevěné lavice a sedačky v uspořádání 4 + 1. Strojvedoucí seděl na židli či židličce ze dřeva, takže oproti dnešním sofistikovaným sedačkám v moderních lokomotivách či vozech jel vlastně jakoby vestoje.

Vůz byl poháněn vzduchem chlazeným vznětovým dvanáctiválcem ty-



Motorový vůz M 131.1549 již jako pojízdný historický exponát v privátním vlastnictví se míjí na silvestra roku 2011 v Jílovém u Prahy s RegioNovou Českých drah.

pu Tatra T 301 o jmenovitém výkonu 114 kW při 1 600 otáčkách za minutu a vybaven mechanickou spojkou a čtyřstupňovou synchronizovanou převodovkou typu Mylius. Při řazení převodu se mechanicky předvolil jednou ruční pákou rychlostní stupeň a druhou pákou se pak zvolený stupeň pneumaticky zařadil ve spojení s vypínáním spojky. To se ale muselo umět! Pokud byl strojvedoucí nezkušený nebo v zácviku, tak chvíli trvalo, než se s tímto „souborem“ několika pák sehrál, proto leckdy hezky sebe a cestující při přeřazování rychlostních stupňů „pocukal“. Sám jsem zažil v několika případech silně ironické poznámky cestujících typu „no jo, to zas někdo skládá maturitu“ či podobné vtipné

hlášky, které byly často slyšet až na stanoviště, což elévovi za pákami na sebevědomí zrovna nepřidalo.

Kde všude jezdily

Hurvínci byli dislokovaní prakticky ve všech lokomotivních depech, potažmo strojních stanicích po celém bývalém Československu. Motorové vozy jezdily buď samostatně, nebo v soupravách s vzhledově přizpůsobenými přípojnými vozy řad Blm/Clm, respektive BDlm a CDlm – těm byl dosazen zavazadlový a služební oddíl. Nebylo ale zvláštností, že Hurvínci v pozdějších letech provozu vozili v soupravách přívěsné vozy nesourodých typů. Řada M 131.1 byla využívána i pro vedení smíšených vlaků, tedy vlaků jak s osobní, tak

nákladní přepravou. Ty se objevovaly stabilně například na místní dráze Opočno – Dobruška nebo v okolí Blatné v jižních Čechách. Občas se kuriózně tyto malé motoráky objevily i na rychlíkové vozbě na trasách z Mostu do Českých Budějovic nebo z Pardubic do Havlíčkova Brodu. To byly ale spíše výjimky, když z technických či jiných důvodů nemohly vyjet velké motoráky řady M 262.0. Mimo české země se Hurvínci objevili i na Slovensku, hlavně v okolí Nových Zámků, Štúrova a Zvolenu, do provozu zasáhli i ve východní části tehdejší Slovenské socialistické republiky.

Určitou zvláštností byla jejich vozba na ozubnicové trati z Pohronske Polhory do Tisovce na středním Slovensku, kde tyto vozy poměrně velké stoupání zvládaly adhezně bez větších problémů.

Méně známou kapitolou je přerozchodování sedmi vozů M 131.1 ze standardního rozchodu 1 435 na 1 520 mm. Dva vozy sloužily jako služební pro přepravu zaměstnanců, pět bylo zrekonstruováno na technologická vozidla pro širokorozchodnou trať z Hanisky u Košic do Matovců na slovensko-ukrajinské hranici. Tato dráha byla vybudována primárně pro přepravu železné rudy z bývalého Sovětského svazu. Celá řada vozů byla po vyřazení z osobní dopravy rekonstruována na technologická vozidla na prohlídku trakčního vedení a vybavena pro tyto účely i sběrači a speciálními střešními nástavbami, kde byly umístěny prohlídkové věže a montážní plošiny.

Rokem 1975 začíná počet vozidel řady M 131.1 rapidně klesat, neboť ČSD pořizuje nové motorové vozy řady M 152.0 (dnes 810). Naposledy se tak Hurvínek objevil v pravidelném provozu v březnu 1984 na trati z Čáslavi do Třemošnice. Dnes tyto malé nezmary můžeme zahlédnout pouze na některé z nostalgických či objednaných jízd. ○

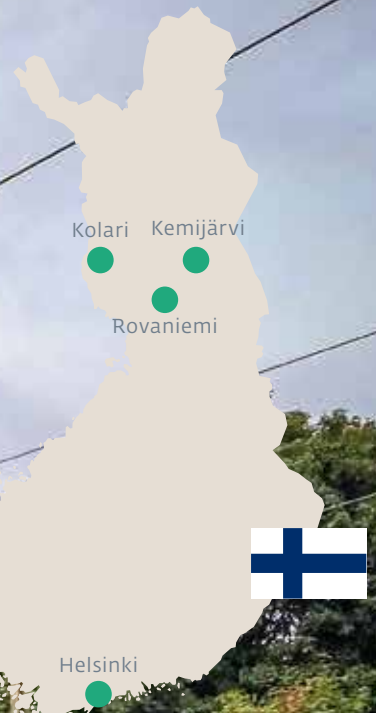


V září 1973 byla u Veselí nad Lužnicí zachycena nesourodá souprava motorového vlaku v čele se strojem M 131.1172.



Pohled na stanoviště strojvedoucího vozu řady M 131.1, které bylo velmi spartánsky zařízené.

Putování vlakem mezi tisíci jezery



Finsko je známé především jako země tisíců jezer – ve skutečnosti jich tady napočítáte 168 tisíc – a typické je pro něj i řídké osídlení. Vždyť pouhých 5,6 milionu obyvatel žije na rozloze čtyřnásobně větší, než má Česká republika. Země, charakteristická také vyspělým školstvím a takřka nesmrtelným mobilním telefonem Nokia, má pochopitelně rovněž vlastní železniční síť. Na ni se nyní podíváme blíže.

Jiří Mazal | Foto: autor

Finsko bylo až do roku 1917, součástí Ruska, což značně ovlivnilo podobu jeho železnic. Stavatelé totiž použili ruský rozchod 1 520 mm (dnes 1 524 mm). První železnice vznikla na evropské poměry poněkud pozdě, v roce 1862 mezi Helsinkami a Hämeenlinnou. Finsko bylo v té době převážně zemědělskou zemí, využívající rozsáhlé lesní bohatství. Ukázalo se, že četná jezera nejsou vhodná pro plavbu, a tudíž nastal prudký rozvoj železnic.

Do první světové války byla převážná většina hlavních tratí hotová. Do tehdejšího hlavního města Ruské říše, Petrohradu, koleje dorazily roku 1870. K propojení s ruskou železniční sítí však došlo až roku 1912, kdy byl v Petrohradu postaven most přes řeku Něvu.

V současnosti činí délka tratí 9 216 km, z nichž je 3 249 km elektrifikováno střídavou soustavou 25 kV 50 Hz. K výstavbě vysokorychlostních tratí sice zatím nedošlo, ale síť je postupně modernizována a rychlost vlaků se zvyšuje. Na nejrychlejší trati Kerava – Lahti vlaky dosahují až 220 km/h. Dopravu zajišťuje skupina VR (Valtionrautatiet), což znamená státní dráhy. V nákladní dopravě pak působí řada dopravců.

Nečekaná příbuznost s Českem

České a finské železnice mají v oblasti vozového parku větší spřízněnost, než by se na první pohled mohlo zdát. Dokonce zde narazíte i na českou produkci. Vlakovým vozidlem zdejším drah se stala Pendolina typu ETR 460 (u nás novější ETR 470), nesoucí řadu Sm3. Jsou šestivozová a jezdí až 220 km/h. I tady se zprvu potýkala s velkými problémy v mrazech a teprve postupně se z nich stala spolehlivá a oblíbená vozidla. Pendolina také zajíždějí na spojích do ruského Petrohradu pod hlavičkou společnosti Karelian Trains. Jedná se sice o novější řadu Sm6 Allegro, ale čela jsou prakticky identická.

K nejstarším elektrickým lokomotivám patří sovětská řada Sr1. V 90. letech ji doplnila švýcarská Lok 2000, řada Sr2, známá z provozu u SBB. Přezdívá se jí Protěž nebo Kukaččí hodiny, s odkazem na zemi původu. Sovětské lokomotivy rychle nahrazuje i nám známý Vectron řady Sr3. Rozšířené jsou taktéž elektrické jednotky pro příměstskou dopravu. V posledních letech jsou ve velkém dodávány zejména FLIRTY řady Sm5.

Motorové vozy jsou zastoupené pouze jediným typem, důvěrně známým i z českého prostředí – řadou Dm12,

kteřá má předobraz v české řadě 843. ČKD Vagonka jich v letech 2004–2006 vyrobila 16 kusů, a i když mají jiná čela, podobnost s tuzemskými ravnými nezapřou. Disponují však hydrodynamickým přenosem výkonu a rychlostí zvýšenou na 120 km/h. Místo služebního oddílu se nachází další malý oddíl s prostorem pro cestující na invalidním vozíku. Jezdí výhradně sólo a žádné přívesné vozy do Finska dodány nebyly. V případě zvýšené poptávky se zapojí více motorových vozů současně. I tady nesou nejrůznější přezdívky, jako Českolino nebo Venkovské Pendolino.

Motorákem jsme se svezli při cestě po jedné z nejkrásnějších finských tratí, Parikkala – Savonlinna. Koleje se vinou kolem četných jezer přes stylová dřevěná nádraží a jízdu ukončíme nedaleko centra Savonlinny uprostřed vodních ploch. Městečku vévodí starý švédský hrad, jelikož až sem dosahovala švédská moc, a turisté si mohou prohlédnout muzeální loď, které se v okolí kdysi plavily.

Patrové pohodlí

Většina finských dálkových vlaků, pomimem-li Pendolina, je tvořená patrovými vozy. Ty přitom plně využívají širšího průjezdného profilu, takže disponují mnohem větším pohodlím. Dostatek místa mají cestující též v horním patře a využít lze širokou škálu doprovodných služeb. Samozřejmostí jsou prostory pro kola a invalidní vozíky. Děti láká do hracího koutku pohádková postavička, kterou bývá i český krteček. Velkorysé dětské hřiště nabízí skluzavku a prolézačky. Objednat si můžete rovněž uzavřené kupé umístěné v mezipatrech. Nechybí ani „ravintola“, což ve finštině znamená restaurace. V jejím dolním patře je samoobslužná část, kde je k dostání i teplé jídlo, zatímco horní patro zaujímá luxusní oddíl, který má jednu řadu sedadel umístěnou souběžně s bočnicí. Máte tudíž krásný výhled na ubíhající trať.

Opravdovým zážitkem je jízda v lůžkovém patrovém voze. Poznáte ho mimo jiné podle typické sovičky namalované



Ve stanici Parikkala se potkal stroj řady Sr3 Vectron s vozem řady Dm12 vyrobeným v ČKD Vagonka.

Pendolino řady Sm3 na hl. nádraží v Helsinkách. Vlevo stojí noční spoj do Petrohradu, který nyní nejedí.





Jediný dopravce

Ve Finsku funguje pouze jeden poskytovatel vlakové přepravy, a tím jsou státní finské železnice, společnost VR Group. Finské vlaky mají pověst prostorných, pohodlných a čistých. Jízdenky lze pohodlně rezervovat online. Jezdí převážně okolo Helsinek a v jižní části země, využít však můžete i dálkové spoje až na sever Finska, lístky však bývají obvykle poměrně drahé. Infrastrukturu v zemi má na starosti Finská dopravní agentura. Železniční síť tvoří celkem 5 919 km tratí s rozchodem 1 524 mm. Z toho je 3 067 km elektrifikováno na střídavý proud o napětí 25 kV. Norma rozchodu 1 524 mm, která platila v Ruské říši, umožňuje vlakům jízdu z Finska do všech zemí bývalého SSSR a také do dalších států používajících rozchod 1 520 mm. Do Ruska se však nyní nejedí.



Jeden z hotelů ve vesničce Santa Klause nacházející se nedaleko města Rovaniemi



Vůz 2. třídy nabízí komfortní jízdu i v horním patře.



V horní části jídelního vozu lze sedět i čelem k oknu.



Dvě dieselové lokomotivy se chystají odjet v nejsevernější stanici Kolari s nočním vlakem do Helsinek.

na bočnici. Je tvořen dvoustupňovými kabinami jak v dolní, tak horní části. Navíc kabiny v horním podlaží mají vlastní WC a sprchu. U každé postele se nachází panel s hodinami, zásuvkou, lampičkou a odkládacím prostorem. Cestovat dokonce lze i se čtyřnohým miláčkem. V krajních kupé je hned u postele výklenek, kde psa můžete bez problémů uložit. Naprosto úchvatné jsou jízdní vlastnosti takovéto obří „krabice“ na kolech. Při nízkých rychlostech máte pocit, že se vůz ani nehýbe.

Až na daleký sever

Dvě finské železniční tratě směřují až za severní polární kruh. Jedna ho protíná u Rovaniemi, centra Laponska, a pokračuje do Kemijärvi. Koleje dále vedou k ruským hranicím. Doprava tu není zrovna intenzivní, jediný osobní vlak představuje noční spoj z Helsinek. Přepravuje se však značné množství dřeva. Nedaleko Rovaniemi se nachází známá Santova vesnička, vybudovaná

spolkem finských architektů. Vznikla roku 1985, kdy Finská rada pro turismus oficiálně přijala legendu o Santa Clausovi a vyhlásila oblast Laponska za Santa Clausovu zemi. Zkrátka dobrý obchodní tah, jak dostat turisty do oblasti, na kterou by si jinak ani nevzpomněli. Můžete si tak užít nikdy nekončící vánoční atmosféru, ať už je horké léto, nebo mrazivá zima.

K areálu vesnice se svezeme místním autobusem, který nás vysazuje u stylové autobusové čekárny. Vesnici tvoří hlavně obchody, dům, kde trůní samotný Santa, a různé možnosti ubytování, většinou v chatkách. Centrálnímu náměstíčku vévodí vyznačený severní polární kruh, který je však fiktivní – ve skutečnosti je totiž tato zeměpisná rovnoběžka pohyblivá. Část obchodů je přes léto zavřených, prázdnou tu nicméně není. Zaujmou nás poštovní schránky, kde můžete dopisy odeslat buď hned, nebo jsou odloženy až do Vánoc. Prozkoumáváme celý areál, kde se také chovají sobi a tažní psi, dům

se Santou ale raději vynecháváme. Plnoštíhlé čtyřicátníky by na kolenou stejně asi pochovat nechtěl. Shodneme se na tom, že až takový kýč vesnička není a vlastně působí docela pěkně.

Druhá trať začíná v Torniu a končí v nejsevernější finské stanici, Kolari. Jelikož na zdejší nádraží zavítá osobní vlak jen jednou denně, a to noční spoj z Helsinek, čeká nás sem poněkud krkolomná cesta autobusem z Tornia. Projíždíme přes roztahané vesnice, kde je mezi domy mezera i několik desítek metrů, a centrem bývá čerpací stanice s obchodem. Tam také zastavujeme a vykládáme zásilky. Náš autobus totiž zároveň plní úlohu jakéhosi poštovního vozu. Řidič z jeho útrobu vykládá balíky, jiné zase naloží, dokonce se ocitáme i u jakéhosi pustě vyhlížejícího skladu, z něhož řidič vytáhne vozík, naloží ho, a odveze zpátky. Přestávky na kávu a příležitostný pokes s místními jsou nezbytností.

Venkovsky idylickým tempem jedeme až do Kolari, což je opravdová výspa



Na muzeální dráze z Humppily do Jokioinenu se dochovaly i původní dřevěné staniční budovy. Tento malý domek nalezneme v Humppile.



Muzeální dráha Humppila – Jokioinen dodnes provozuje původní parní lokomotivy. Jednou z nich je Helga z roku 1906 s typickým „chytačem krav“.



světa. Roztahaná vesnice s necelými čtyřmi tisícovkami obyvatel. Kromě supermarketu a benzinky v jednom tu vypadá vše zavřené a nefunkční. Nedaleko se ovšem nachází oblíbené lyžařské středisko, takže v zimě tu bývá mnohem rušněji. Cestujícím slouží poměrně velká nádražní budova s čekárnou a nekonečné haldy dřeva dávají tušit, že nákladní vlaky tu mají dost práce. Před odjezdem nevěřičně zíráme na davy lidí zaplňující nádraží. Nejsou totiž odtud, svými automobily přijeli z malých vesnic vzdálených i více než sto kilometrů dále na severu. Za vlak je připojeno několik autovozů, takže můžete naložit svého plechového miláčka a odvézt ho s sebou až do hlavního města Helsinky. Tento osobní vlak jako jediný ve Finsku tahají motorové lokomotivy a kvůli napájení vozů je třeba generátorový vůz.

V Torniu mají finské železnice své jediné napojení na normální rozchod. Město totiž sousedí se švédskou Haparandou a spolu vytváří prakticky jedno město. Hranici poznáte jen díky stylovému hraničnímu kameni – a nedalekému obchodnímu domu IKEA. Mohutné haparandské vlakové nádraží je už pouze stínem své někdejší slávy. Střetávají se tu koleje širokého finského a normálního švédského rozchodu. Zatímco spojení do švédského vnitrozemí přetrvává, vlaky do Finska dávno nejezdí a původní rozsáhlé celní prostory zejí prázdnotou.

Nostalgie na finský způsob

Ve Finsku v minulosti existovala celá řada úzkokolejek. Do současnosti přežila jen jediná, spojující obce Humppila a Jokioinen. Parní vlaky dodnes jezdí na zachovaném 14 km dlouhém úseku o rozchodu 750 mm. Centrum dráhy se nachází v Minkiö, kde je i unikátní úzkorozchodné muzeum s vozidly z celého Finska. Vedle historických parních lokomotiv nechybí elektrické a diesellové stroje.

Opravdovým zážitkem je jízda v původních osobních vozech, přičemž v čele dýmá parní lokomotiva na dřevo. Kolorit dokreslují železničáři v uniformách z dob carského Ruska i výprava vlaků pomocí zvonce. ○



Ve stanici Minkiö na muzeální dráze z Humppily do Jokioinenu najdete muzeum plné lokomotiv, které jezdily na úzkorozchodných tratích.

Napsali o nás...

Nové RegioPantery zkrátí jízdy v Olomouckém kraji až o 15 minut

Až o 15 minut zkrátí jízdní dobu na elektrifikovaných tratích v Olomouckém kraji jednotky EMU 240 RegioPanter z produkce Škoda Group, které České dráhy začnou v kraji nasazovat do provozu od června. Do nákupu 27 třívozových jednotek pro Olomoucký kraj ČD investují 4,3 miliardy korun. Zhruba polovina nových souprav je vyráběná v šumperském podniku Škoda Pars. Nové soupravy EMU 240 mohou jezdit až 160 kilometrů za hodinu a vyznačují se vyšší dynamikou jízdy, což se pozitivně promítne do zkrácení jízdní doby spojů na tratích v Olomouckém kraji. „V některých případech se bavíme o pěti, osmi, ale i třeba 15 minutách,“ uvedl náměstník gen. ředitele ČD Jiří Jeřeta. V červnu vyjedou na tratě v kraji první dvě nové soupravy RegioPanter, všech 27 jednotek EMU 240 pro kraj by měly ČD obdržet do března příštího roku. **ČTK 21. 4. 2023**



Máme nedostatek vozů, dodavatelé nedodržují termíny oprav

ČD se potýká s nedostatkem vozů. Ředitel společnosti Michal Krapinec věří, že se situace změní ve druhé polovině letošního roku. Hlavními důvody nedostatku vozů jsou podle něj nedodržování termínů oprav u externích dodavatelů, zpožděné dodávky nových vozidel nebo podstav zaměstnanců údržby. „Věříme, že od druhé poloviny letošního roku by se měly opravné doby vrátit tam, na co jsme byli zvyklí,“ řekl Krapinec. Problém je celoevropský, vozů je nedostatek a doby oprav se prodlužují neúměrným způsobem. „Když se podíváme například na západ od ČR, tak není výjimečné, že dopravce celou linku zruší nebo neobslouží. My děláme maximum pro to, abychom všechny linky obsloužili, i když třeba ve snížené kvalitě,“ dodal. Řešení se podle ředitele ČD kvůli velikosti problému nehledá snadno. Jedna z možných cest je zápůjčka vozů. „To se nám povedlo ze zahraničí. Není jich mnoho, ale i tak to pomůže,“ řekl Krapinec. Jde podle něj například o pronájem Vectronů či nasazení vozů slovenského dopravce ZSSK. Krapinec dodal, že ČD mají signály, že druhá polovina roku by měla být tím bodem, kdy se situace zlepší. **ČTK 20. 4. 2023**

České dráhy v roce 2011 na trati Praha – Ostrava neporušily zákon

České dráhy v roce 2011 neporušily zákon, když snížily ceny jízdného na trati Praha – Ostrava v době, kdy po ní zahájil provoz RegioJet. Rozhodl o tom Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Případem se zabývala i Evropská komise (EK), vyšetřování zrušila po šesti letech loni na podzim. „Úřad nemá k dispozici přímé důkazy svědčící o úmyslu ČD vytlačit konkurenta z trhu. Z ekonomických dat poskytnutých ČD v jednotlivých letech 2011 až 2012 vztahujících se k poskytování služeb na trati Praha – Ostrava, jejichž ekonomická reálnost byla ověřena znaleckým posudkem, vyplynulo, že co se týče ekonomiky provozu vlaků IC/EC/Ex, výnosy bezpečně pokrývaly vyhnutelné náklady, u vlaků SC Pendolino výnosy rovněž pokryly vyhnutelné náklady na provoz, ačkoli poměrně nízkým rozdílem,“ uvedl úřad v odůvodnění. **ČTK 17. 4. 2023**

ČD si půjčily dalších sedm miliard na nákup nových jednotek

Nákup až stovky jednotek RegioPanter od Škody Group a 22 motorových jednotek RegioFox od polské Pesy budou České dráhy financovat z nového úvěru od společnosti Eurofima. O desetileté půjčce v hodnotě 6,903 miliardy korun informovala Eurofima na svých stránkách. Dopravce je jedním z akcionářů neziskové organizace, která se zabývá financováním kolejových vozidel. Akcionáři jsou státní dopravci z celé Evropy. Už v lednu ČD uvedly, že si u Eurofimy díky nové smlouvě o úvěru mohou půjčit až 639 milionů eur na 20 let. V minulosti bylo financování přes tuto společnost výhodnější než dluhopisy. České dráhy v minulosti už několikrát úvěr od Eurofimy využily, například na nákup lokomotiv 380. Nový úvěr přichází jen pár týdnů předtím, než ČD budou muset splatit dluhopisy ve výši 400 milionů eur. **Zdopravy.cz 6. 4. 2023**

Je nedostatek strojvedoucích, často musí pracovat přesčas

Železniční osobní dopravci se potýkají s nedostatkem strojvedoucích. Českým dráhám a RegioJetu jich dohromady chybí přes 230. Také počet strojvedoucích s platnou licenci podle údajů Drážního úřadu od roku 2021 klesl. „Máme nedostatek strojvedoucích,“ potvrdila náměstkyně generálního ředitele ČD Blanka Havelková. Samotný provoz spojuje to podle ní neovlivňuje, doplácí na to ale strojvůdci zejména velkým množstvím přesčasů. Situaci se firma snaží řešit náborem ve školách, stipendijními programy či náborovými příspěvky. ČD podle mluvčího Emanuela Vitteka nyní zaměstnávají 3 295 strojvedoucích, do ideálního stavu jim chybí 217 lidí. „Nicméně máme 163 uchazečů ve výcviku na pozici strojvedoucího,“ dodal. Průměrný věk strojvedoucích u Českých drah je zhruba 46 let a v průměru berou kolem 50 000 Kč. **ČTK 26. 4. 2023**

Železničář

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

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

Krétu z minula – snižujeme cenu, Zakynthos je nově



Kréta / Stalida – 11/12denní pobyty v oblíbeném hotelu NIKO ELEN

Odlet z Prahy

Snídaně (možnost dokoupení polopenze)

Cena od 9 100 Kč po dotaci



Zakynthos / Tsilivi 10/11denní pobyty v hotelu Marietta

Odlet z Prahy, Brna

Polopenze

Cena od 10 500 Kč po dotaci

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



Nadační fond Skupiny ČD
ŽELEZNICE SRDCEM

Pomoc železničářům v nesnázích

Na trati života se může vždy objevit překážka. Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM pomáhá železničářům a jejich rodinám k návratu do běžných kolejí.

www.zeleznicesrdcem.cz

Přispějte společně s námi
na transparentní účet
2402887002/5500



Království železnic
je partnerem Nadačního fondu
ŽELEZNICE SRDCEM.



Cargo

ČD České dráhy
Národní doprava

TIP NA VÝLET



do 9. září 2023

Svezte se historickým vlakem na výlet do Lednice

Vydejte se do Lednicko-valtického areálu nostalgickým vlakem. Od 29. dubna až do 3. září jezdí o víkendech a státních svátcích z Břeclavi do Lednice a zpět motoráček Hurvínek. V rámci akce Lednické parní léto ho o sobotách 20. května a 9. září nahradí parní vlak s lokomotivou Skaličák, vozy Rybáky a historickým restauračním vozem. Nostalgické vlaky odjíždějí z breclavského nádraží v 9:23, 11:23, 13:11 a 15:11, z Lednice se vydají zpět v 10:20, 12:20, 14:10 a 16:10. Jízdenky lze koupit v předprodeji. Obec Lednice, která bývá nazývána perlou jižní Moravy, vás uchvátí spoustou přírodních i kulturních památek, kolonádami či rybníky. Lednický zámek je jedním z nejkrásnějších komplexů anglické novogotiky v Evropě. V jeho okolí se nachází nejosáhlejší parkově upravená krajina na světě, která je zapsaná na seznam světového přírodního a kulturního dědictví UNESCO. Nevynechejte ani návštěvu muzea Lednice dávná s výstavou věnovanou období první republiky nebo Muzea hraček Lednice, jehož nejstarší exponát – puzzle – pochází z roku 1790. V době jízdy parního vlaku se také můžete svézt historickým Busíkem Praga RND, který jede z označeného stanoviště před nádražní budovou v Lednici.

Nejblíže železniční stanice: Břeclav/Lednice



26. a 28. května 2023



12. května až 2. června 2023



27. až 28. května 2023



V Pečkách navštivte největší výstavu modelů a kolejíšť

V Pečkách se uskuteční největší výstava modelových kolejíšť a vozidel u nás. Ve výstavních prostorách v Žerotínově ulici najdete kolejíšť od mini velikosti Z až po zahradní velikost G. Na pětidílném kolejíšti HO (1:87) s dvoumetrovým kamenným mostem se prohánějí i Pendolino a railjet v barvách Českých drah. Poslední květnový víkend se v Pečkách koná také akce s názvem Jede, jede mašinka aneb dětská pouť se spoustou atrakcí pro všechny. Po trati Pečky – Kouřim – Zásmyky se můžete svézt historickým motorovým vozem Hurvínekem (M 131).

Nejblíže železniční stanice:
Pečky

Na Pražské jaro jedte výhodně se zpáteční jízdenkou Vlak+

Nejste z Prahy a rádi byste navštívili některý z koncertů Pražského jara 2023? Přijďte do metropole vlakem ČD a využijte výhodnou zpáteční jízdenku Vlak+ Pražské jaro. Jízdenku získáte na požádání v pokladně ČD nebo u průvodčího ve vlaku. Sleva se vztahuje na zpáteční jízdenku z kterékoli stanice v ČR do Prahy. Sleva Vlak+ Pražské jaro činí 50% ze zpáteční slevy pro dospělého nebo pro dítě. S touto jízdenkou lze cestovat vlaky národního dopravce od 6. května do 8. června 2023. Při cestě zpět je nutné prokázat se průvodčímu vstupenkou na některý z koncertů.

Nejblíže železniční stanice:
Praha hl. n.

Za letadly do Pardubic na pouť vlakem a navíc se slevou

Poslední květnový víkend se na pardubickém letišti koná už 31. ročník Aviatické pouti. Na oba dny je připraven tradiční program s pětihodinovým blokem letových ukázek. V něm nebudou chybět historická letadla, současná letecká technika českého vojenského letectva či řada ukázek akrobacie. Těšit se můžete i na bohatý pozemní program, včetně ukázkových letových simulátorů. Návštěvníky určitě zaujme výstava RC modelů kamionů. Na Aviatickou pouť přijďte vlakem. Až k areálu vás po kolejích doveze letištní expres. Navíc s námi získáte slevu 20% na vstupné.

Nejblíže železniční stanice:
Pardubice hl. n.