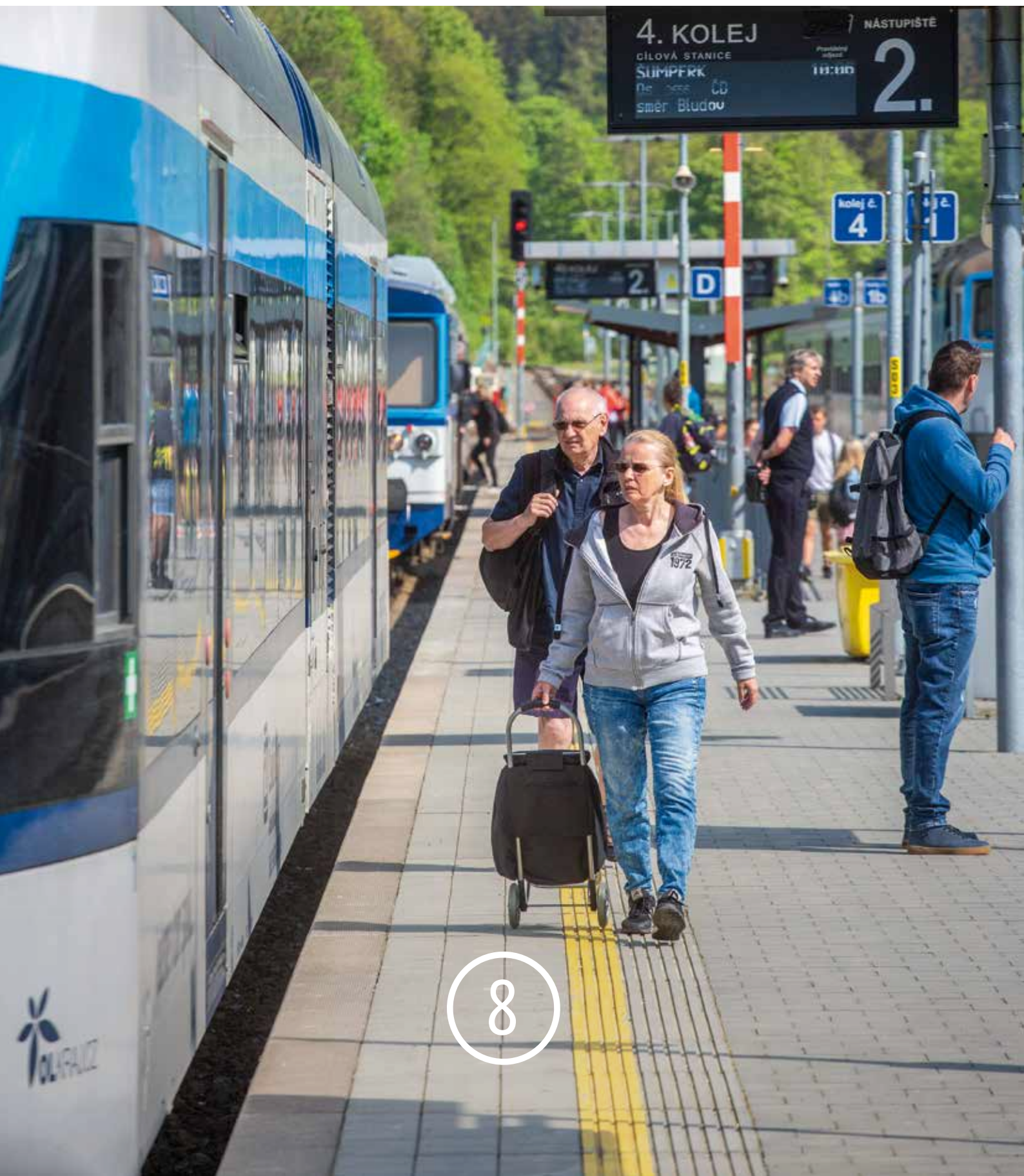


# Železničář

4. SRPNA 2022 | ROČNÍK 29 | CENA 42 Kč | VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



8

- 4–6 **Kaleidoskop**  
Děni na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
S předsedkyní představenstva DVI Radkou Drápelovou
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální děni nejen na ČD
- 15–19 **Téma**  
S odstraňováním bariér se na železnici u nás začalo už před 35 lety.
- 20–21 **Dceřiné společnosti**  
Zkouška rušení kolejových obvodů je jednou z mnoha odborných zkoušek prováděných ve Zkuš. laboratoři VUZ.
- 22–23 **Provoz a technika**  
ČD Cargo spustilo novou mobilní aplikaci sloužící ke sledování zásilek.
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
K ČSD nastupoval Jiří Štulc před více než 50 lety. Nyní je mu přes sedmdesát a je stále strojevedoucím ve službě.
- 27 **Zahraničí**  
ÖBB a DB představily modernizované lehátkové vozy. Ukazují další vývoj konceptu nočních vlaků Nightjet.
- 28–29 **Recenze**  
Navštívili jsme dvě zajímavé, byť poněkud netypické nádražky. Jak se nám líbily?
- 30–32 **Historie**  
Přesně před 20 roky začalo v části země vydatně pršet. Následkem byly ničivé povodně. Železnice v nich přesto obstála.
- 33–37 **Cestopis**  
Severní Čechy neprávem doplácují na svou nelichotivou pověst. Přitom mají co nabídnout. Představujeme vám Ústecko.
- 38 **Napsali o nás**  
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**  
Kam vyrazit vlakem za zážitky

**TITULNÍ FOTO**

Autor: Michal Málek

Modernizovaná stanice Hanušovice je rušným dopravním uzlem i během letních prázdnin.

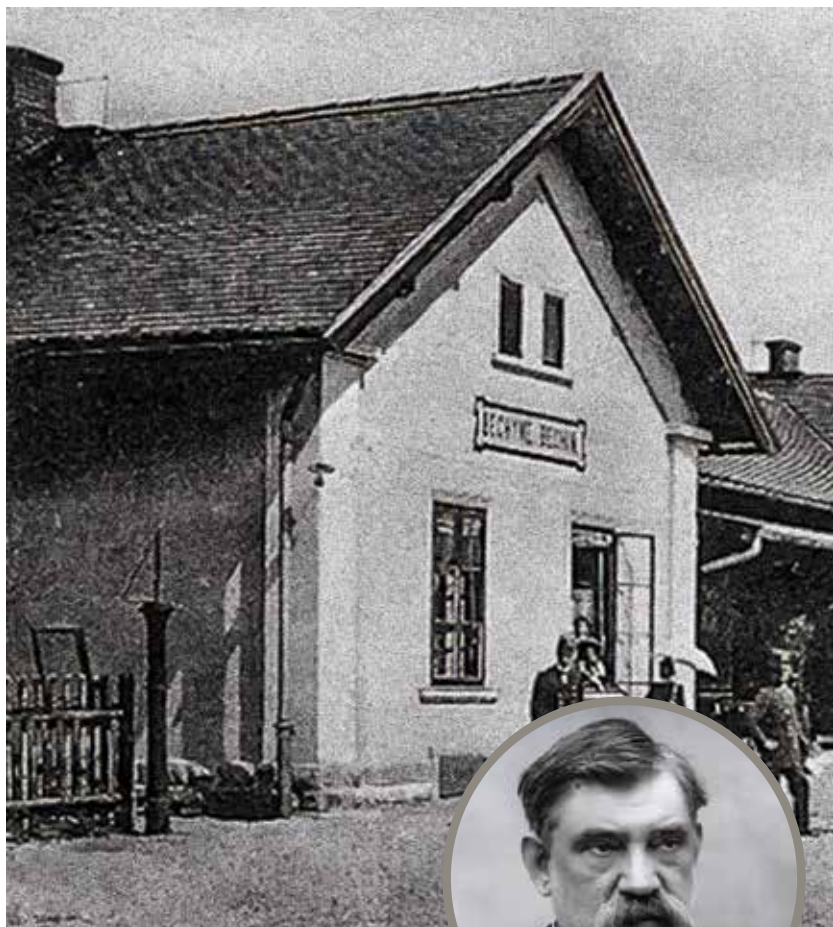


Foto: Wikipedia, archiv

## František Křižík

**Mezi jeho největší objevy patří oblouková lampa či světelná fontána. Sestrojil také elektromobil, zdokonalil elektrické tramvaje a vybudoval první elektrifikovanou trať v Rakousku-Uhersku. Patří právem k nejvýznamnějším tuzemským vynálezům.**

Narodil se roku 1847 v pošumavském městečku Plánice. Ve dvanácti letech odešel na studia na tehdejší jedinou českou reálku v Praze. Kvůli chybějícím penězům však nemohl složit maturitu. Měl ale štěstí, profesor Václav Zenger rozpoznal jeho nadání a přijal ho na pražskou techniku jako nadaného posluchače. Již během studia si nicméně musel najít práci. Nabízel soukromé doučování, opisování not a později přijal práci v továrně Markus Kaufmann, která se zabývala výrobou telegrafních a signalizačních zařízení. Během práce zdokonalil železniční signalizaci, což se stalo jeho prvním uznávaným vynálezem, za nějž obdržel 1 000 zlatých.

V roce 1878 sestrojil blokové signalizační zařízení. Navrhl také zdokonalené elektrické návěstidlo, zkonstruoval ústřední stavení výhybek a vytvořil blokovací signalizační zařízení, které omezilo nebezpečí srážek.

\* **Narození** | 8. července 1847† **Úmrtí** | 22. ledna 1941🌐 **Národnost** | česká👤 **Povolání** | technik, průmyslník, vynálezce



Petr Slonek

Šéfredaktor Železničáře

Vážení čtenáři,

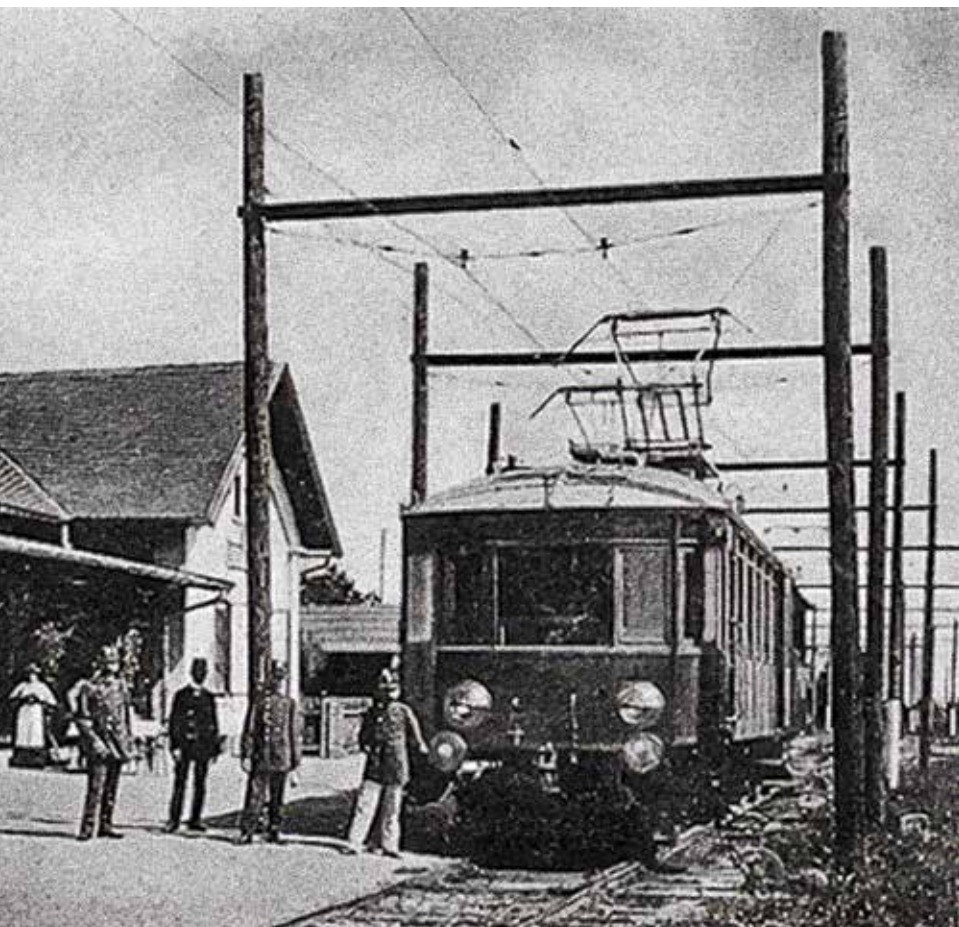
prázdniny se přehouply do své druhé poloviny a mnozí z vás jsou zrovna na zasloužené dovolené, nebo se na ni teprve chystají. Pro České dráhy však tato doba rozhodně není časem k odpočinku. Spíše naopak. V plném proudu je letní turistická sezona, což znamená vyšší počet cestujících a díky tomu také plně obsazené vlaky. Pozadu nezůstali ani kolegové s nostalgickými jízdami, prakticky každý víkend lze zavítat na některou z jejich akcí.

Naše společnost ale nezahálí ani na poli investic a modernizací. ČD nedávno začaly s výstavbou nové myčky železničních vozidel v Havlíčkově Brodě. Zařízení Oblastního centra údržby Východ umožní vyčistit větší množství soupravy. Vybraná moderní technologie je navíc šetrná k nátěru a přispěje k minimalizaci dopadů na životní prostředí. Spuštění provozu nového zařízení plánujeme už na duben příštího roku.

Dobrou zprávou jistě také je to, že naše společnost bude od prosince roku 2023 po dobu deseti let zajišťovat provoz vlaků na Plzeňsku a v Českém lese. Stane se tak díky tomu, že se zástupci Plzeňského kraje rozhodli uzavřít příslušnou smlouvu s ČD na základě tržních konzultací. A právě České dráhy nabídly ze čtyř oslovených dopravců nejlepší poměr kvality a ceny. Naši zákazníci se tak na obou provozních souborech mohou těšit na moderní bezbariérové vlaky s wi-fi připojením, klimatizací, informačním systémem či dostatečným počtem míst pro cestující s koly, kočárky nebo cestující na vozíku. Dohoda by měla být podepsána na podzim a v regionu díky ní pojedou nové jednotky od polského výrobce PESA.

Vozidlový park se nicméně obnovuje i v jiných částech republiky. V Pardubickém kraji v souvislosti s podepsanou desetiletou smlouvou s ČD samospráva řeší postupné nasazování moderních vozidel na tamní regionální tratě. Jedná se především o dobře známé vozy RegioShark. České dráhy podepsaly s výrobcem, rovněž polskou společností PESA, rámcovou smlouvu na odběr celkem 160 vozů, z čehož 66 je již objednáno. Část z nich zamíří právě do Pardubického kraje, kde nahradí starší RegioNovy. Díky tomu se rozšíří počet nízkopodlažních vozidel v tomto regionu.

Věříme, že tyto kroky, jimiž se dopravce dále snaží zkvalitňovat nabídku služeb, vás přimějí k tomu, abyste pro svou cestu do práce, školy či na výlet zvolili některých ze spojů Českých drah. Přeji vám hezký a klidný zbytek léta.



Díky penězům za první vynálezy se mohli v roce 1878 vydat do Paříže na světovou výstavu. Zde objevil elektrickou obloukovou lampu ruského vynálezce Jablčkov. Myšlenka elektrického osvětlení předurčila další Křížikovu dráhu.

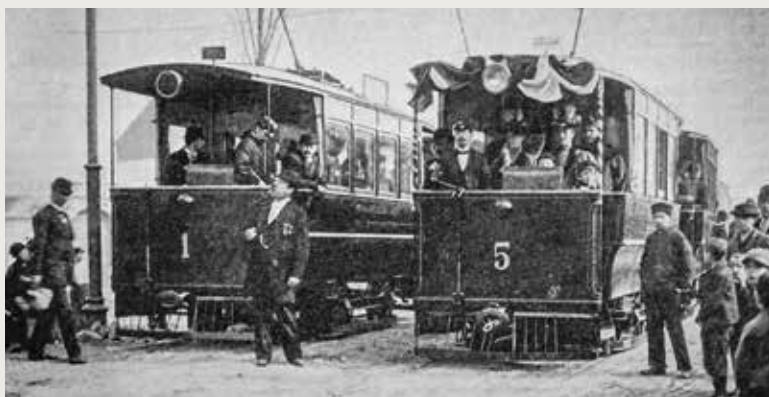
Roku 1880 patentoval zdokonalenou obloukovou lampu. V Plzni si zápětí otevřel vlastní dílnu na jejich výrobu. V roce 1881 sklídl úspěch na výstavě v Paříži. Jeho obloukovka konkurovala Edisonově žárovce, jelikož svítila silněji, a získala zlatou medaili.

Dlouhodobě připravoval pouliční elektrickou dráhu v Praze. V rámci Jubilejní výstavy v roce 1891 připravil osvětlení celé expozice a postavil tramvajovou

trať na Letné. Ač měřila pouhých 800 metrů, stala se senzací. Ještě větší slávu přinesla Křížikovi jeho světelná fontána na Výstavišti. V roce 1896 zprovoznil hlavní část tramvajové trati Florenc-Karlín-Libeň-Vysočany. Po prodloužení měřila 8km a přepravovala ročně dva miliony pasažérů.

Do historie se zapsal svým dalším projektem. V roce 1903 vybudoval první elektrifikovanou trať v Rakousku-Uhersku, z Tábora do Bechyně.

Roku 1883 mu byl udělen Řád Františka Josefa, roku 1891 Řád železné koruny a stal se císařským radou. Národ jej miloval a s poctami byl pohřben na vyšehradském hřbitově.



## Mezi Pardubicemi a Hradcem Králové opět jezdí elektrické vlaky

Na trať mezi Pardubicemi a Hradcem Králové se 15. 7. vrátili elektrické vlaky. V rámci modernizace úseku Pardubice-Rosice nad Labem a Stěblová skončila v tomto úseku téměř čtyřměsíční výluka, na celé trati tak byl obnoven provoz. Od 15. července se otevřelo i nové nástupiště v Rosicích a kompletně obnovená kolej do Stěblové. Dvoukolejně se v celém úseku začne jezdit v polovině listopadu. Jistou úlevu pocítili cestující už se začátkem letních prázdnin, kdy byl mezi Rosicemi nad Labem a Stěblovou spuštěn provoz motorových vlaků. Pro jízdu elektrických jednotek ale ještě bylo nutné během první půlky července dokončit rekonstrukci trakčního vedení. Na zdvoukolejnění úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová se pracuje od loňského května. Kromě budování druhé koleje, zastávek a nástupišť zde vzniká i zcela nový dvojkolejný most přes Labe, který nahradí stávající jednokolejný. Stavba přispěje ke zvýšení traťové rychlosti. Po doplnění ETCS v roce 2024 budou vlaky v úseku dosahovat rychlosti až 160 km/h.



## VUZ získal akreditaci pro certifikaci systémů managementu

Certifikační orgán systémů jakosti VUZ (COSJ) získal Osvědčení o akreditaci č. 248/2022, které mu umožňuje certifikovat systémy managementu podle normy ISO 9001. Výzkumný Ústav Železniční tak udělal další významný krok ke splnění svého cíle být vyhledávaným partnerem v oblasti certifikace systémů managementu, a to nejen v železničním odvětví. VUZ rozšířil certifikační své portfolio zákaznických služeb, za nimiž stojí znalosti a zkušenosti interních technických expertů společnosti v jednotlivých železničních segmentech. Nezávislí odborníci Certifikačního orgánu systémů jakosti VUZ jsou na základě nové akreditace připraveni provést zákazníky všemi kroky procesu certifikace ISO 9001 mimo jiné v oblasti dopravy, železničního strojírenství, stavebnictví nebo profesního vzdělávání. VUZ je společností specializovanou na poskytování odborných služeb a komplexních řešení v oblasti posuzování, certifikace a zkušebnictví železničních vozidel.



## Naše nejstrmější železnice oslavila kulatých 120 let

Přesně před 120 lety začal provoz na trati z Tanvaldu do tehdejšího Hirschbergu, dnes Sklářské Poruby v Polsku. Trať vznikla především pro přepravu slezského uhlí do průmyslového Liberecka. V úseku Tanvald – Grüntal (dnešní Kořenov) si stavitelé na sklonu až 60 ‰ vypomohli Abbtovou ozubnicí. Dne 30. června 1902 byl slavnostně zahájen provoz v úseku Tanvald – Grüntal. A 1. října 1902 přijel do Grüntalu první nákladní vlak z Hirschbergu, osobní vlaky začaly jezdit 20. října téhož roku. O prvním červencovém víkendu se proto odehrály oslavy jubilea nejstrmější české železnice. Centrem dění se stalo nádraží v Kořenově. V sobotu 2. 7. mohli návštěvníci přijet zvláštním vlakem z Prahy přímo do Kořenova. V čele vlaku stanula lokomotiva Brejlovec. Po oba dny se zájemci mohli mezi Kořenovem a Sklářskou Porubou svěřit lokomotivou 464.202 Rosnička.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Správa železnic, ČD Cargo

## IDSOK nabídne elektronické odbavení

Využívejte výhod cestování neomezeně v celém Olomouckém kraji s bezhotovostními platbami a za rozumnou cenu. V rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK) se můžete pohodlně odbavit bezkontaktní platební kartou až do výše 500 Kč. Bezkontaktní bankovní karta však může sloužit i jako nosič časového jízdního dokladu z e-shopu. Pouze ve vlacích je třeba si nechat jízdní doklad vytisknout. Využít můžete také e-shop IDSOK, kde kromě sedmidenních a měsíčních jízdních dokladů můžete zakoupit i čtvrtletní nebo roční jízdní doklad. Jízdenky jsou dostupné buď pro konkrétní zóny, nebo pro celou síť, tedy celosíťově. Po registraci lze v účtu spravovat i více bankovních karet. Další výhodou je možnost vrátit nevyužitou jízdenku a získat zpět nevyužitou část jízdného. Jízdenky IDSOK jsou platné pro příměstské autobusy, MHD i vlaky Os, Sp a vybrané dálkové linky. Na podzim se můžete těšit na novou mobilní aplikaci, která umožní elektronický nákup i jednotlivé jízdenky. Více informací k e-shopu či bezkontaktnímu odbavování naleznete na [www.idsok.cz](http://www.idsok.cz).



## Do ČD Muzea v Lužné dorazily nízké i vysoké Tatry

Do ČD Muzea v Lužné u Rakovníka o víkendu 16. a 17. července dorazily malé i velké exempláře nákladních a osobních automobilů, které kopřivnická firma za svou bohatou historii vyrobila. Patrně největší pozornosti se u dospělých návštěvníků těšil dakarský speciál Tatra 815 „Puma“, se kterým na slavné rallye třikrát triumfoval Karel Loprais. Menší návštěvníci zase oceňovali menší stroje. Mezi četnými modely vynikala zejména plně funkční hasičská Tatra 148 v měřítku 1:3, která zkopírovala nejen drážní exponát. Svou trochou přispěli i „domácí“ – na trať z Lužné do Krupé se několikrát během víkendu vydal populární Hurvínek, tedy ikonický motorový vůz řady M131. Stovky jeho exemplářů ve své době prakticky opanovaly československé lokálky. Pokud jste akcí minuli, další příležitost zhlédnout to nejlepší z produkce Tatry bude opět za rok.

## Turistická jízdenka JESENÍKY

Díky společné aktivitě Euroregionu Praděd, Moravskoslezského kraje, Olomouckého kraje, Koordinátora ODIS, KIDSOK a dopravců včetně ČD si cestující celoročně mohou koupit Turistickou jízdenku JESENÍKY. Zájemci ji mohou pořídit jako jízdenku pro jednu osobu za 100 Kč nebo jako skupinovou jízdenku až pro pět osob za 250 Kč. Není omezena věkem nebo využitím určitý den v týdnu, je však vázána na platnost ke dni nákupu. Jízdenka JESENÍKY platí u všech vybraných dopravců v 33 zónách na území Moravskoslezského kraje a ve 25 zónách na území Olomouckého kraje.

## Vysočanské nádraží získává obrysy

Nejzajímavější a nejnáročnější stavbou v rámci modernizace železniční trati číslo 232 v úseku Praha-Vysočany – Mstětice je bezesporu rekonstrukce vysočanského nádraží. Původní nádražní budova uprostřed kolejiště šla k zemi minulý rok, nyní naopak uzrává podoba nových prostor pro cestující. Postupně je uváděno do provozu první nástupiště s částí podchodu, u jehož ústí směrem ke stanici metra bude též nová odbavovací hala. Ve výsledné podobě bude mít vysočanské nádraží dvě ostrovní s jedním bočním nástupištěm, která budou přístupná dvěma podchody. Součástí hlavního z nich budou eskalátory a výtahy, díky čemuž získá nádraží bezbariérový přístup. V rámci modernizace úseku vzniká též nová vlaková zastávka Praha-Rajská zahrada u stejnojmenné stanice metra. Celou stavbu plánuje Správa železnic dokončit v průběhu prvního čtvrtletí roku 2024.

## České dráhy zjednodušily své přepravní podmínky

Od 1. srpna platí novelizované Smluvní přepravní podmínky (SPPO) Českých drah. Úprava přinesla zkrácení a zpřehlednění textu pro lepší orientaci zákazníků. Současně se rozšířila možnost některých specifických typů bezplatné přepravy. Nové přepravní podmínky i nadále postihují všechny oblasti související s přepravou cestujících od regionální přes dálkovou závazkovou až po dálkovou komerční dopravu a také pokrývají komplexní rozsah doplňkových služeb. Dokument je téměř o třetinu kratší, protože zmizely různé přílohy. Z přehlednějších a jednodušších podmínek tak budou těžit cestující i zaměstnanci. Největšími novinkami je rozšíření bezplatné přepravy služebních psů ve službě i na další sbory, např. městské policie či hasičský záchranný sbor, a bezplatná přeprava kompenzačních pomůcek také u osob, které nejsou držiteli průkazu ZTP/P, tedy rozšíření nad rámec platné legislativy. Jedná se třeba o pomoc cestujícím, kteří jsou dočasně odkázáni při pohybu na invalidní vozík v důsledku nemoci nebo úrazu.

## ČD - Telematiku povede Jan Hobza

Společnost ČD - Telematika má nového předsedu představenstva. Valnou hromadou společnosti byl do této pozice 1. 8. zvolen Jan Hobza. V tříčlenném představenstvu nadále pokračují David Wolski a Tomáš Businský. Představenstvo ČD - Telematiky je tak opět kompletní. „Klíčové pro další úspěch naší společnosti bude rozvoj kompetencí v oblasti telekomunikačních služeb a kybernetické bezpečnosti a poskytování služeb datových center. Budeme se soustředit na to, abychom naše služby poskytovali v nejvyšší kvalitě za nejvýhodnější ceny jak do skupiny, tak státním a komerčním zákazníkům,“ řekl Jan Hobza. V posledních jedenácti letech působil na různých manažerských pozicích ve společnosti IBM, nejdříve jako manažer softwarové divize pro centrální Evropu. V minulosti zastával také roli obchodního ředitele společnosti Asseco ČR. Kariéru začínal na ministerstvu informatiky. Je absolventem České zemědělské univerzity, kde vystudoval obor systémové inženýrství.

## Výpravní budovu ve stanici AŠ nahradí novostavba

Správa železnic vybuduje novou výpravní budovu ve stanici AŠ. Investorem bude kromě ní také město AŠ. Předpokládaná částka na stavbu dosahuje 65 milionů korun, samotné práce se plánují v období od letošního srpna do prosince příštího roku. Předmětem stavby je náhrada stávající naddimenzované budovy z roku 1971, která je navíc v nevyhovujícím stavu. Zvolena proto byla výstavba zcela nového, jednopodlažního objektu s výrazně menším objemem a v energeticky úsporném standardu. Novostavba bude oproti stávající budově posunuta východním směrem, blíže k nástupišti č. 2. Přízemní objekt vytvoří dva výškové i materiálově odlišné kvádry. Prosklená stěna odbavovací haly bude ve vstupním průčelí olemována portálem z pohledového betonu. Na halu naváže nižší část s provozními místnostmi. Součástí je renovace zastřešení přílehlého nástupiště. Ve spolupráci s městem vyrosté před budovou autobusový terminál v přímé návaznosti na vlakové nástupiště.

## ČD Cargo předvedlo automatické spřáhlo

Dceřiná společnost ČD Cargo představila vlak, jehož vagony jsou spojené pomocí digitálního automatického spřáhla. Zařízení ČDC otestovalo na konci července v seřadovací stanici Brno-Maloměřice a zároveň prezentovalo jeho funkcionality při rozřazování a seřazování přistavené soupravy. Ukázkový vlak je vybavený automatickým spřáhlem 2. úrovně, tedy mechanickou a vzduchovou částí. Několik vozů disponuje i digitální elektrickou silovou částí. Speciální vlak dorazil do Česka ze sousedního Polska a 25. července zamířil na testy do Maloměřic. Na našem území se souprava zdržela do 4. srpna a během této doby zavítala například do Českých Budějovic, Plzně či Mostu. Digitální automatické spřáhlo odborníci považují za převratné zařízení v nákladní železniční dopravě. Jeho hlavní přínosy spatřují ve větší automatizaci přepravy nákladů po kolejích. Nový systém spojování vozů má nahradit klasická spřáhla, jež se neobejdou bez obsluhy posunovačů. Automatickým spřáhlem by mělo být spojení rychlejší a levnější.



# Prioritou je poskytování obligatorního vzdělávání

Po odchodu Blanky Havelkové do představenstva Českých drah se Radka Drápelová na konci zimy stala po předchozím působení ve vedení Dopravního vzdělávacího institutu (DVI) novou předsedkyní této dceřiné společnosti. V rozhovoru prozradila, na co se zaměřila po nástupu do funkce předsedkyně představenstva nejdříve, jaké jsou plány firmy do budoucna, zda se osvědčila dětská skupina Sovička či jak hodlá DVI rozvíjet aktivity na poli dopravní psychologie. Zároveň zdůraznila, že i po změně vedení se pokračuje ve vytyčené strategii. Za prioritu pak považuje poskytování kvalitního obligatorního vzdělávání ve Skupině ČD.

Petr Slonek | Foto: Michal Málek

**S jakými cíli jste na jaře nastupovala do pozice předsedkyně DVI? Co bylo vaší prioritou?**

Prioritou bylo zachovat vizi, kterou jsme nastavili jako tým, když jsme do DVI nastoupili s Blankou Havelkovou. Zaměstnanci i obchodní partneři jsou vždy ke změnám opatrní a velice citli-

vě na ně reagují, proto bylo zásadním sdělením, že se pokračuje ve vymezených cílech a strategii. Domnívám se, že se podařilo toto sdělení předat. Naší dlouhodobou a největší prioritou je poskytování obligatorního vzdělávání na vysoké úrovni pro naši mateřskou společnost a další společnosti Skupiny ČD, především pochopitelně pro ČD Cargo.

**Navázala jste v něčem na svou předchůdkyni Blanku Havelkovou?**

Představenstvo je kolektivní orgán, o všech zásadních věcech společnosti rozhoduje společně, proto i zde odpovím, že pokračujeme ve vytyčené strategii a zachování kontinuity, a hlavně po doplnění představenstva začínáme opět pracovat v plném složení. Jako tým chceme být inspirativním vedením.

### **Jaké jsou plány nového vedení DVI pro nejbližší období?**

V nejbližší době nás čeká příprava kvalitního plánu pro rok 2023 tak, abychom se dokázali vyrovnat s nepříznivou ekonomickou situací, která nyní prostupuje celou společností, a zvládli inflační tlak. To je velmi důležitý a zodpovědný úkol. Dále stále připravujeme nové projekty, které chceme na podzim tohoto roku ještě více rozpracovat a plně spustit v příštím roce.

### **Jak se za dobu fungování osvědčila dětská skupina Sovička? Proč jste se ji vlastně rozhodli vybudovat?**

Impulsem pro vybudování dětské skupiny bylo zajistit podporu pro mladé maminky/zaměstnankyně Skupiny ČD, a samozřejmě i tatínky a umožnit jim tak snazší návrat do zaměstnání. V první fázi měla být dětská skupina pouze pro Skupinu ČD. Bohužel v té době začala pandemie Covid-19 a zájem nebyl takový, jaký jsme očekávali. Rozhodli jsme se proto otevřít dětskou skupinu i veřejnosti. Domnívám se, že pro tak velkou společnost, jako je Skupina ČD, by měla být tato služba v dnešní době samozřejmostí, a i začíná být ze Skupiny ČD více využívána. Je potřeba říci, že jsme od začátku vnímali Sovičku spíše jako službu pro zaměstnance než jako výdělečnou aktivitu, která by měla přinášet významné zisky pro DVI.

### **Co v rámci tohoto projektu chystáte nyní?**

Snažíme se sledovat nové trendy v předškolním vzdělávání a začleňovat je do chodu Sovičky. Dělá mi radost, jak naše šikovné paní učitelky děti vedou, a máme velmi pozitivní ohlasy od rodičů dětí. Vyhledáváme a v co největší míře chceme využívat možné dotace pro tato zařízení. Nyní nás aktuálně čeká příprava nového školního roku a myslím, že máme téměř obsazenou kapacitu, takže už jen v omezené míře i nábor nových dětí.

### **V čem tedy vnímáte největší přínos Sovičky pro zaměstnance a zaměstnavatele?**

Začlenění se do pracovního procesu maminek a tatínků po mateřské dovolené, tak aby měli kvalitně postaráno o potomky a mohli v klidu pracovat. Do skupinky přijímáme děti od jedno-

ho roku věku, což je velká příležitost pro rodiče, kteří se chtějí nebo potřebují vrátit co nejdříve do zaměstnání.

### **Chystáte nějaké nové projekty na DVI?**

Ano, nyní se zaměřujeme na projekty, které jsou orientované na psychologický výzkum a bezpečnost na železnici. Velmi aktivně jsme za tímto účelem navázali spolupráci s Centrem dopravního výzkumu v Brně. Dále připravujeme nové projekty v oblasti soft skills. Poslední aktuální novinkou je vytvoření dotazníku pro výzkum strojvedoucích, zadání je od ministerstva dopravy a již byl v těchto dnech rozeslán na všechny dopravce, jak osobní, tak nákladní železniční dopravy.

### **DVI po vypuknutí pandemie covidu nabízí psychologickou pomoc zaměstnancům Skupiny ČD. Uvažujete o podobné službě i do budoucna?**

Náročná životní situace, ať už souvisejí s pracovním, či osobním životem, bohužel nastávají i bez covidu. Letošní rok opět velmi otřásl našimi jistotami. Naši psychologové samozřejmě i nadále poskytnou v případě potřeby a různých mimořádností krizovou intervenci. Jsme otevření nabídnout našim partnerům, pokud budou potřebovat, i v budoucnu služby v této oblasti.

### **Hodláte dále rozvíjet aktivity na poli dopravní psychologie? Posílíte tým psychologů?**

Určitě ano, nabízíme službu vybudovaným řidičům, dále se budeme aktivně podílet na programu pro problémové řidiče, takzvané rehabilitace. Jedná se o speciální terapeutický program pro osoby, které pozbyly řidičské oprávnění. Program je stanoven dle novely trestního zákona s účinností od 1. 7. 2023, kdy budou muset tito řidiči projít terapeutickým programem, aby mohli zpět obdržet zadržený řidičský průkaz. Tuto službu budou moci nabízet jen akreditovaní psychologové s patřičnou erudovaností. Aktuálně jsme doplnili tým o nového psychologa se zkušenostmi z dopravní psychologie.

### **Jak často využíváte při svých cestách vlak?**

Vlak využívám a ráda, hlavně při cestách směrem Olomouc a Ostrava, mu-

Nyní se zaměřujeme na projekty, které jsou orientované na psychologický výzkum, velmi aktivně jsme za tímto účelem navázali spolupráci s Centrem dopravního výzkumu v Brně. Dále připravujeme nové projekty v oblasti soft skills. Poslední aktuální novinkou je vytvoření dotazníku pro výzkum strojvedoucích.







sím říci, že hlavně se jedná o pracovní cesty. Je pro mne zajímavé i sledovat poskytované služby, jak se chová zákaznický personál, mám radost z toho, když jsou ochotní a milí. Vždy mám dobrý pocit, že jsme i my odvedli při školení dobrou práci, je to zřejmě už i profesní deformace.

**Jela byste s ním i na dovolenou?**

Určitě, ale musím říci, že z důvodu času na dovolené nejčastěji létám. Zažila jsem však už několik dovolených, kdy jsme kombinovali více druhů dopravy, a to právě železnici s leteckou dopravou.

**Řada lidí tento druh dopravy využívá i proto, že se v něm dá během cesty číst a studovat. Co na to jako odborník přes vzdělávání říkáte?**

Souhlasím s tímto přístupem a především s efektivním využitím času, který člověk na cestě stráví. Sama to mám velice ráda. ○



**Radka Drápelová**

Absolvovala studium v oboru ekonomie a evropská studia na Metropolitní univerzitě. Před nástupem do Skupiny ČD pracovala deset let ve společnosti Rauch spol. v oblasti financí a daní. Ve Skupině ČD působí od roku 2008, nejprve pracovala na odboru dceřiných společností a majetkových účastí, později jako vedoucí oddělení dopravně-správních a majetkových účastí. Od roku 2016 je v představenstvu DVI, od února 2022 pak předsedkyní této dceřiné společnosti. Ráda sportuje a cestuje. Má tři dospělé syny.



# Mezi Sudoměřicemi a Voticemi opět zavládl čilý provoz

Čtvrtý železniční koridor se dočkal výrazného milníku. Po úplné výluce, způsobené napojováním nového traťového úseku, jezdí expresy a rychlíky mezi Prahou a Českými Budějovicemi opět v celé délce a bez nutnosti přestupu na náhradní dopravu. S komplikacemi sice nadále musí počítat cestující osobními vlaky mezi Benešovem a Tábořem, ještě po zbytek srpna jsou nahrazeny autobusy, i ti však již brzy uvidí světlo na konci nového mezenského tunelu.

Vít Čepický s využitím TZ Správy železnic | Foto: autor

Čtvrt roku museli cestující na jižní větvi čtvrtého koridoru snášet náhradní autobusovou dopravu. Mezi Sudoměřicemi a Voticemi se totiž napojoval nový úsek tratě. Jeho délka byla důsledkem zvrubnosti modernizace

úseku – místo jednokolejky vedoucí v trase, která pamatovala rakousko-uherské mocnářství, vznikl zcela nový, dvoukolejný úsek, jenž původní trasu pouze několikrát kříží. Právě kvůli tomu bylo napojování složitější, než kdyby docházelo k pouhé úpravě polohy tratě a doplnění druhé koleje.

Tři měsíce autobusového příkoří však cestujícím v blízké budoucnosti vynahradí výrazná úspora cestovního času. Na novém úseku vznikly estakády a dva nové tunely, trať se napřímila, dostala nové zabezpečovací zařízení, zmizely úrovněvé přejezdy. Díky tomu zde budou po dokončení všech prací jezdit vlaky

## Historie a budoucnost 4. koridoru

Praha hl. n. – Praha-Hostivař rekonstrukce (kromě Vinohradských tunelů)	2014–2021	8,9 km
Praha-Hostivař – Benešov u Prahy	2005–2010	42,2 km
Benešov u Prahy – Votice	2009–2013	18,5 km
Votice – Sudoměřice	2018–2022	17 km
Sudoměřice – Tábor	2013–2016	11,4 km
Tábor – Doubí u Tábora	2006–2009	11,8 km
Doubí u Tábora – Soběslav	2019–2023?	9 km
Soběslav – Dynín	2013–2016	14,3 km
Dynín – Ševětín	2018–2020	4 km
Ševětín – Nemanice	2023–2031?	21,5 km
Nemanice – České Budějovice	2011–2014	3 km
České Budějovice – státní hranice (pouze optimalizace)	2007–2009	38 km

rychlostí 160 km/h, soupravy s naklápečící skříňí dokonce dvoustovkou.

### Výrazné zkrácení jízdní doby

Prvním pravidelným vlakem, který si vyzkoušel přeloženou trať mezi Voticemi a Sudoměřicemi, byl 1. července 2022 ranní Jižní expres (EC 331) odjíždějící z pražského hlavního nádraží v 5:49 hodin. Vzhledem k dokončovacím pracím ale ještě nemohl dosáhnout plánované traťové rychlosti. Mezi Voticemi a Červeným Újezdem se navíc do konce srpna jezdí jednokolejně, 169 kilometrů dlouhou trasu do Budějovic tak nyní Jižní expres jede 133 minut. Od 11. prosince by to mělo být 100 minut – to už bude ale zohledněno i zářijové zprovoznění úseku Soběslav – Doubí.

„Bude to významný příspěvek k tomu, aby se zlepšilo železniční spojení mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Pro plynulou a rychlou jízdu na celé trase nyní potřebujeme připravit k výstavbě poslední část koridoru Nemanice – Ševětín,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka. Náročný úsek plánuje ministerstvo stavět za spolupráce veřejného a soukromého sektoru, tedy tzv. formou PPP (Public – Private Partnership). „Jsme v situaci, kdy se snažíme ve velmi krátkém čase dohnat historický dluh v dopravní infrastruktuře, a pokud chceme udržet tempo výstavby, nemůžeme se spoléhat jen na rozpočtové prostředky státu,“ upozornil.

### Moderní tepna

Čtvrtý koridor se tak výrazně posouvá k železniční tepně hodné 21. století. V minulosti na jih od Benešova převážně jednokolejná trať prochází komplexní

rekonstrukcí od roku 2005. Velkorysost jednotlivých úseků se ovšem liší; zatímco například mezi pražskou Hostivaří a Benešovem prakticky kopíruje původní stopu, mezi Benešovem a Českými Budějovicemi dostává plnohodnotně moderní podobu v napřímené nové trase. Naopak za Budějovicemi až po státní hranice byla trať pouze optimalizována a vede v původní jednokolejně podobě.

Úsek Sudoměřice – Votice obecně předepisuje budoucnost české železnice. Jedná se prakticky o novostavbu v náročném terénu, která naznačuje, jak by mohly vypadat první vysokorychlostní tratě, k jejichž výstavbě se postupně schyluje. Trať se stavěla od května 2018, definitivně dokončena bude v příštím roce. Náklady dosáhly 6,7 miliardy korun, výraznou část (téměř čtyři miliardy) z nich pokryje příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti. ○



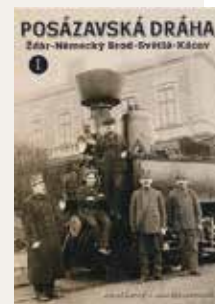
## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc srpen zní: **Kdy byla zprovozněna dráha mezi tehdejšími Německým Brodem a Žďárem nad Sázavou a kdo ji provozoval?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. srpna** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Do předmětu zprávy uveďte „Železničář srpen“. Tentokrát se hraje o knihu Posázavská dráha 1. – Žďár – Německý Brod – Světlá – Kácov.

Správná odpověď z č. 7: Jako první se začalo s elektrifikací tratí Praha – Česká Třebová, a to v roce 1951. Knihu Kronika železnic českých zemí a nejkrásnější tratě získává Miloslav Javůrek, Tábor.



# Elinka se opět shledala s Bobinkou

František Křížík by měl radost. Po téměř 120 letech od zprovoznění první elektrifikované dráhy v českých zemích se na koleje mezi Tábořem a Bechyní vrátil elektrický motorový vůz M 400.001, tedy populární Elinka, pamětnice zahájení provozu dráhy vyrobená ve spolupráci vagonky Ringhoffer a slavného českého vynálezce. Na půvabné jihočeské trati se po čtyřech letech, kdy byla po závadě mimo provoz, opět setkala se svou mladší souputnicí Bobinkou (řada 100). To si nenechaly ujít davy příznivců železnice.

Vít Čepický | Foto: autor

S lunná sobota 2. července uvítala na kolejích Bechyňky dva historické stroje a stovky spokojených cestujících. Po čtyřech letech od odstavení vinou závady na trakčních motorech se mezi provozní stroje vrátil elektrický vůz s přezdívkou Elinka. Na trati se setkala s dalším unikátem, historickou soupravou vedenou lokomotivou Bobinka.

Oba stroje přibližují začátky a vývoj elektrické trakce na jedné z našich nejzajímavějších tratí. Čtyřicet kilometrů kolejí mezi Tábořem a Bechyní postavili naši předci během jediného roku. Poprvé v naší historii, nepočítáme-li tramvajové dráhy, se rozhodli pro elektrickou trakci s napětím 1 500 voltů.

## Poslední pamětnice

Elinka je poslední pamětnicí této události. Právě ona zde v roce 1903 svezla první cestující. A příležitostně je vozí dodnes. Její čerstvá oprava a opuštění záměru převést trať na střídavou napájecí soustavu navíc dávají cestujícím a železničním nadšencům naději, že se s ní budou na trati setkávat i v následujících letech.



Příležitost svézt se Elinkou mají zájemci po celý zbytek srpna – a to vždy v sobotu v rámci akce Léto na Bechyňce. Historický vůz vyrazí z Táboře na dva páry speciálních vlaků vždy v 9:37 a 13:37, zpět z Bechyně odjíždí v 11:23 a 15:25 hodin. Jízda druhou třídou vyjde na 200 korun, za první třídu je třeba připlatit ještě padesátikorunu. Jízdenky lze zakoupit v e-shopu ČD.

Výrazně zpestřenou cestu mají o prázdninových sobotách i běžní cestující.

Elektrická lokomotiva Bobinka (E442.0) s historickými osobními vozy totiž vyrazí na pravidelné spoje, svézt se můžete za standardní jízdné. I ona během zimy podstoupila potřebnou údržbu.

Cílem však nemusí být jen samotné vlaky, trať a její bezprostřední okolí nabízí spoustu vědeckých turistických lákadel. Za návštěvu stojí nejen obě historii prochnutá města na obou koncích trati, ale i řada zajímavostí na trase a v nedalekém okolí. Za všechny jmenujme třeba údolí Lužnice, tábořskou zoo nebo dechberoucí a vskutku unikátní Duhový most sloužící jak vlakům, tak automobilům. O sobotách 13. a 27. srpna bude navíc otevřená remíza v Bechyni. Mezi 9:00 a 15:30 hod. si zde můžete prohlédnout výstavu se železniční tematikou včetně modelového kolejíště nebo elektrickou lokomotivu z roku 1905 přezdívanou Koloběžka. ○

## Drážní úřad informuje

### Dotazník pro strojvedoucí

Ministerstvo dopravy, Drážní úřad a Dopravní vzdělávací institut spustily v posledním červencovém týdnu online průzkum zkušeností a názorů strojvedoucích v ČR na podmínky výkonu jejich profese, které mohou ovlivnit bezpečnost tuzemské železnice. Dotazník je zcela anonymní a online jej mohou strojvedoucí vyplnit až do 9. 8. 2022.

„Reagujeme tak na častější případy projetí návěsti Stůj a chceme takto získat odezvu přímo od strojvedoucích různých dopravců, které faktory podle jejich názoru ovlivňují výkon profese. Začátkem září bychom potom představili výsledky a navrhli jejich využití,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

„Ptáme se například na délku praxe, druh dopravy, ve které jezdí, motivaci, subjektivní vnímání míry bezpečnosti či nebezpečnosti, možnosti soustředění se, stresové faktory, plánování směn nebo proškolení,“ přibližuje ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář.

V ČR je nyní 10 700 držitelů licence pro řízení lokomotiv. Dopravci ročně vycvičí či zaškolí stovky strojvedoucích.





## V Havlíčkově Brodě vyrůstá nová myčka

Mytí vlakových souprav na Vysočině se výrazně zjednoduší. České dráhy totiž začaly s výstavbou nové myčky železničních vozidel v Havlíčkově Brodě. Zařízení Oblastního centra údržby Východ umožní vyčistit větší množství soupravy. Zvolená technologie navíc bude šetrná k nátěru a přispěje k minimalizaci dopadů na životní prostředí. Spuštění provozu nové myčky plánují ČD na duben příštího roku.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Novou myčku buduje Oblastní centrum údržby Východ. „Moderní zařízení bude v maximální míře spořit vodu, protože by mělo až z 80 procent využívat vodu recyklovanou. Realizace tak výrazně přispěje ke zlepšení ekologických aspektů údržby vozidel v regionu Vysočina použitím moderního zařízení a používáním technologií a postupů s minimalizací dopadů na životní prostředí,“ řekl místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele pro servis Michal Kraus. Kromě toho přinese i další výhody. „Stavba kry-

té myčky umožní celoroční mytí skříní železničních kolejových vozidel a zároveň umožní zvýšit kapacitu mytí, která zohledňuje i potřeby dané smluvními závazky,“ zdůraznil Kraus.

### Nevyhovující prostory

V letech 2023 a 2024 se očekává významná modernizace stávajícího vozového parku v havlíčkobrodském středisku údržby vozidel. Domov tu najdou nové elektrické jednotky RegioPanter a motorové vozy od společnosti PESA. Kromě těchto nových jednotek se tu bude provádět očista i dalších druhů vlaků, osobních vozů a hnacích vozidel.

V současné době je mytí vozidel prováděno v dnes již nevyhovujících prostorách postavených již v roce 1870. Díky výstavbě nové myčky se výrazně zlepší pracovní a technické podmínky. Hala nové myčky má měřit 67 metrů a na šířku bude mít více než osm a půl metru. Současně s myčkou vznikne i technologický objekt o rozměrech 15,7 × 5,6 m. S výstavbou haly je rovněž potřeba upravit i příslušné kolejiště.

### Dva způsoby mytí

Myčka bude pracovat ve dvou základních režimech mytí. Prvním je stacionární mytí, kdy vozidlo stojí a v pohybu je mycí portál. Druhým je pak průjezdné mytí, kdy portál stojí a vozidlo jím projíždí. Myčka za jeden den zvládne umýt minimálně 25 vozidel. Mycí portály, potrubí a všechny konstrukční části budou vyrobeny z nerezavějící oceli. Náklady na výstavbu nové havlíčkobrodské myčky včetně přípravných prací budou činit zhruba 82 milionů korun bez DPH. Zhotovitelem stavby je společnost „Myčka Havlíčkův Brod“, která sdružuje společnosti Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod a Subterra. ○

## České dráhy zajistí dopravu na Plzeňsku a v Českém lese

České dráhy budou od prosince roku 2023 do prosince 2033 zajišťovat veřejnou drážní dopravu na Plzeňsku a v Českém lese. Zástupci Plzeňského kraje se letos v červnu rozhodli uzavřít smlouvu s ČD na základě tržních konzultací. Ze čtyř oslovených dopravců právě České dráhy nabídly nejlepší poměr kvality a ceny. Cestující se tak mohou těšit na moderní bezbariérové vlaky, které nabízejí wi-fi připojení, klimatizaci, informační systém a místa pro cestující na kole, s kočárkem nebo na vozíku.

Vedení dopravce a Plzeňského kraje nyní jedná o nové smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících ve drážní osobní dopravě na oba provozní soubory – Plzeňsko a Český les. Dohoda na 10 let má být podepsána na podzim a v regionu díky ní pojedou nové

jednotky od polského výrobce PESA. „Jsme rádi, že se nám podařilo s Plzeňským krajem dohodnout na základních tezí, které povedou k uzavření nové smlouvy. Cestující se tak mohou těšit na další velkou obměnu vozového parku, což bude mít pozitivní vliv na kvalitu služeb a pohodlí. Tratě na Plzeňsku bude mimo jiné obsluhovat 10 nových motorových jednotek od polského výrobce PESA,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředi-

tele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. V druhé polovině trvání kontraktu nahradí v provozním souboru Český les vozidla RegioNova moderní jednotky Stadler RS1. Ty budou vybaveny mobilní částí systému ETCS.

V Českém lese najedou vlaky ročně zhruba 470 tisíc kilometrů, na Plzeňsku téměř trojnásobek. Jedná se tak zhruba o třetinu dopravního výkonu osobních vlaků, který kraj ročně objednává. Hodnota desetiletého kontraktu je zhruba čtyři miliardy korun.

Provozní soubor Plzeňsko zahrnuje tratě Planá – Tachov, Rokycany – Nezvěstice, Nýřany – Heřmanova Huť, Plzeň – Radnice, Plzeň – Bezručovice, Plzeň – Žihle a Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín. Provozní soubor Český les zahrnuje tratě Tachov – Domažlice a Poběžovice – Staňkov – Holýšov. (pes)



# ČD testují provoz pod dohledem ETCS

ČD jezdí od dubna ve zkušebním provozu pod dohledem ETCS na trati Olomouc – Přerov – Břeclav. Jízdy osobních vlaků Českých drah pod dozorem jednotného evropského zabezpečovacího systému začaly s celkem třiceti strojvedoucími a využity při nich jsou lokomotivy řady 362.



zařízení, tedy aby například nepřekročil brzdovou křivku. Ta udává, jakým způsobem musí snížit rychlost, aby bezpečně zastavil nebo zpomalil ke stanovenému bodu, zpravidla k návěstidlu zakazujícímu další jízdu či k omezení rychlosti. V případě, že by strojvedoucí na snížení rychlosti adekvátně nereagoval, pak zabezpečovací systém automaticky zasáhne nouzovým brzděním.

## Využití stroje řady 362

České dráhy pod dohledem jezdí od 19. dubna 2022 v úseku Olomouc – Přerov – Břeclav. Týká se to všech osobních spojů. Využity jsou elektrické lokomotivy řady řad 362.017-6, 362.165-3, 362.033-3, 362.056-4, 362.064-8, 362.027-5, 362.070-5, 362.080-4, 362.082-0, 362.087-9, 362.162-0, 362.023-4 a 362.128-1.

Aktuálně je vyškoleny 30 strojvedoucích v Olomouci a sedm instruktorů v Olomouci, Brně, Plzni a Praze. Předpokládá se, že v další etapě provozu pod dohledem ETCS pojedou stroje řady 362 v trase Olomouc – Uničov.

Samotní strojvedoucí za velkou výhodu považují přehledné zobrazení plánovací oblasti, brzdné křivky a zobrazení blížící se cílové rychlosti. Negativní vlastností z hlediska obsluhy vozidla potom je nutná periodická obsluha tlačítka bdělosti.

ETCS (European Train Control System) je jednotný evropský vlakový zabezpečovací systém.

Jeho cílem je odstranit různé národní systémy, umožnit interoperabilní provoz lokomotiv napříč Evropou, zvýšit rychlost vlaků, propustnost tratí a zvýšit bezpečnost železničního provozu. Skládá se ze dvou základních částí. Traťová část je součástí železničních tratí a zajišťuje přenos informací k vlakům. Mobilní část je instalovaná na drážních vozidlech, přijímá informace z traťové části a předává je strojvedoucímu, případně automaticky zasáhne a vlak zastaví. ○

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

V druhé polovině roku se zkušební provoz pod dohledem ETCS rozšíří na další tratě v Česku, a proto pokračuje zaškolení strojvedoucích a zvyšuje se zároveň i počet vozidel, která jsou vybavená mobilní částí ETCS.

„Bezpečnost železniční dopravy je pro nás jednoznačnou prioritou a zavádění moderního vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS je součástí našich plánů na její prohloubení,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. „Nyní máme smluvně zajištěnu montáž palubních jednotek ETCS na více než 400 současných vozidel a závazně jsme objednali 246 nových vozidel, která budou mít instalované ETCS už z výroby. Aktivně se tak připravujeme na výhradní provoz pod dohledem ETCS na vybraných koridorech od 1. ledna 2025,“ zdůraznil Michal Krapinec.

## Školení dalších strojvedouců

Na provoz pod dohledem ETCS se nyní připravují také strojvedoucí v dalších regionech České republiky. Ve výcviku jim pomáhají instruktoři v Olomouci, v Brně, Plzni a v Praze.

Filozofie jízdy pod dohledem ETCS je poněkud odlišná od dosavadních zabezpečovacích systémů. Proto je velmi důležitá příprava a získání zkušeností s provozem pod dozorem nového zabez-



pečovacího systému. Ten v určitých módech kontroluje jízdu strojvedoucího a předává mu informace o maximální povolené rychlosti, o bodu, kde dochází k této změně, a o brzdné vzdálenosti.

Díky ETCS má strojvedoucí před sebou na monitoru přehledně zobrazené maximální rychlosti pro část trati před vlakem, brzdné křivky, zobrazení blížící se cílové rychlosti, například její snížení.

Strojvedoucí musí přizpůsobit způsob jízdy a rychlost tak, aby splnil parametry nastavené počítačem zabezpečovacího

TÉMA

# Bariéry na železnici odstraňujeme už 35 let

V Česku žije zhruba 1,2 milionu lidí se zdravotním postižením. Mezi osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nepatří jen lidé odkázaní při pohybu na vozík, senioři, nebo nevidomí a slabozrací spoluobčané. Tato skupina zahrnuje také těhotné ženy, osoby s kočárky, malé děti, ale také lidi s dočasně sníženou schopností pohybu v důsledku úrazu nebo nemoci. Bezbariérové cestování se proto týká více lidí, než si většina veřejnosti myslí.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, archiv ČD, wikipedia

Píše se rok 1987 a německá vagonka VEB Waggonbau Bautzen vystavuje na brněnském strojírenském veletrhu nový železniční osobní vůz typu UIC-Z2. Na první pohled se od běžných vagonů ČSD liší výrazným, širokým žlutým pásem pod okny. Odborníky však zaujme více jeho délka 26,4 metru a především moderní podvozky GP 200. Poprvé se na vozidle Československých drah objevuje také velké logo bezbariérovosti – symbol vozíčkáře.

Ještě ve stejném roce zařazují ČSD nový typ BDmeer do svého stavu a odstartují zpřístupňování železniční dopravy lidem na vozíku, a dá se říci nejen na železnici, ale obecně v československé veřejné dopravě. Do té doby museli cestující na vozíku využívat pouze služební vozy a cestovat za nedůstojných podmínek mezi zavazadly a spěšninami.

### První vlaky bez bariér

V letech 1987 a 1988 byla dodána celá stovka moderních vozů a státní dráhy je rozdělily do domovských stanic Praha hl. n., Bohumín, Košice, Bratislava hl. st., Bratislava Nové mesto, Prešov, Zvolen, Děčín, Ústí nad Labem, Plzeň, Přerov. Konceptně navazovaly na tehdejší řadu BDms (dnes BDs). Disponovaly oddílem pro vlakvedoucího, zavazadlovým oddílem s dvojicí širokých posuvných dveří, na něj však navazovala bezbariérová toaleta a oddíl pro dva cestující na vozíku. Zbytek vyplňovalo pět oddílů po osmi místech s polohovatelnými sedačkami s textilním potahem. Dvacet šest vozů bylo navíc vybaveno zvedací plošinou pro nástup osob na vozíku a od ostatních se lišily výrazným žlutým pruhem.

Zařazeny byly do barevně jednotné řešení souprav s novými vozy 1. a 2. třídy na meziměstských expresech ČSD, jakési tehdejší československé obdoby západoněmeckých vlaků InterCity nebo východoněmeckých oranžových Städtexpressů, na linkách Praha – Bratislava (Slovenská strela a Vyšehrad), Praha – Košice (Košičan a Gerlach), Praha – Bohumín (Ostravan) a Bratislava – Košice (Tatran a Kriváň). Ostatní vozy bez plošiny sloužily v rychlících a osobních vlacích.

I když v mnoha parametrech stále zůstávaly za úrovní západoevropských vozidel té doby, neměly třeba klimatizaci, v oddílech bylo stále osm míst k sezení a maximální rychlost byla jen 160 km/h oproti stále běžnější dvoustovce za západní hranicí, přesto byly ČSD ve zpřístupnění železniční dopravy pro handicapované spoluobčany na evropské špičce. Kupříkladu západoněmecká DB zařadila svých



Vůz BDmeer na výstavě v tehdejší NDR v roce 1988



Oddíl pro imobilní cestující ve voze Bbdgmee<sup>236</sup> po rekonstrukci a jeho původní podoba před modernizací v řadě BDmeer

prvních 118 bezbariérových vozů řady Bdmpz do vlaků InterCity jen o tři roky dříve a rakouská ÖBB zavedla bezbariérové BDmsz pro změnu o tři roky později.

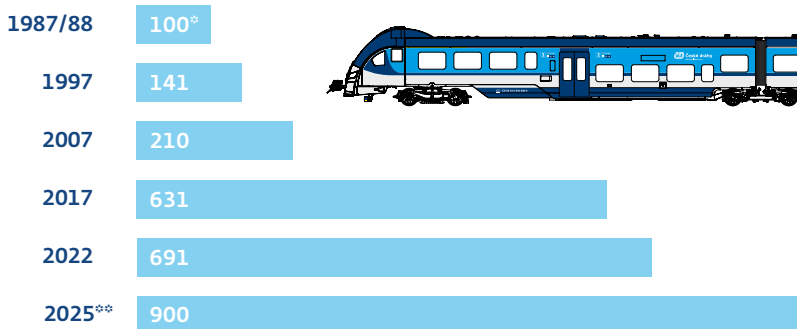
Stejně jako vozy DB nebo ÖBB jsou po modernizacích stále v provozu a cestujícím dnes nabízejí komfortní cestování na evropské úrovni. Všechny jsou vy-

bavené zvedací plošinou, klimatizací, palubní wi-fi sítí nebo zásuvkami pro dobíjení cestovní elektroniky.

### Zájem o cestování vzrostl 25x

Deset let po nasazení prvních bezbariérových vozů do provozu prezentoval železniční jízdní řád bezbariérové vozy ani

### Počet bezbariérových vozů a jednotek



\* Československo \*\* výhled





V 90. letech 20. století se u ČD objevila další bezbariérová vozidla a první informační materiály pro vozíčkáře.

dem, zatímco evropské nařízení stanovuje 36 hodin. Pokud zákazník plánuje cestu bezbariérovým vlakem a má svůj doprovod, nevyžaduje asistenci od dopravce, umožňují ČD dokonce cestování bez předchozí objednávky.

Díky tomu a hlavně díky velkému rozšíření nabídky bezbariérových spojů znamenávají České dráhy v posledních letech velký zájem o cestování mezi lidmi s postižením. Před pandemií COVID-19 v roce 2019 využilo služeb objednávkového systému Českých drah 8 202 zákazníků s handicapem. Pokud vezmeme v úvahu, že i v minulosti více než polovina těchto cestujících jezdila bez objednávky, lze odhadnout, že v tom roce mohlo být přepraveno dokonce kolem 16 tisíc cestujících s handicapem, především na vozíku. Lze očekávat, že zájem o cestování mezi těmito spoluobčany znovu rychle poroste, například i kvůli rostoucím životním nákladům včetně dopravy (ceny benzínu a nafty). Vždyť v covidem velmi postiženém roce 2021 využilo objednávkový systém pro přepravu handicapovaných osob přes 5 100 zákazníků.

### Bezbariérovost samozřejmostí

V důsledku politických, společenských a ekonomických změn v listopadu 1989 se však zkomplikovala situace s odstraňováním bariér na železnici. Zatímco města se ve velkém vrhla do úpravy chodníků a poté i do nákupu bezbariérových vozidel pro městskou dopravu, železnice v 90. letech stagnovala. Omezené finanční prostředky a dlouhotrvající dis-

kuze nad transformací české železnice téměř zastavily dodávky nových vozidel.

Malé zlepšení nastalo až ve druhé polovině „devadesátek“, kdy ČSD konečně uvedly do provozu nové vozy a jednotky. Nejprve to bylo v letech 1995 až 1997 celkem 31 motorových vozů řady 843 stavených s požadavkem na přepravu vozíčkářů a vybavených zvedací plošinou i bezbariérovým WC. Od roku 2000 je následovaly už skutečně moderně koncipované jednotky 471 CityElefant, které jsou řešené jako nízkopodlažní se všemi výhodami nejen pro osoby na vozíku, ale také všechny další skupiny osob se sníženou schopností pohybu a orientace. A konečně v roce 2003 začala dodávka sedmi jednotek 680 Pendolino, které také nabídl moderní cestování lidem s handicapem.

Díky těmto vozidlům začal počet garantovaných bezbariérových vlaků pomalu růst. Motoráky 843 z Moravskoslezské vagonky ve Studénce zpřístupnily cestování především na neelektrifikovaných tratích na Českolipsku, Chomutovsku nebo na severní Moravě mezi Olomoucí, Opavou a Jeseníkem. CityElefanty zkvalitnily cestování hlavně okolo Prahy, ve středních Čechách a aktuálně i na trati ogo do Ústí nad Labem. V minulosti jezdily také do Letohradu nebo České Třebové. Dvanáct jednotek je dislokováno v Bohumíně, odkud vyráží na osobní a spěšné vlaky v Moravskoslezském kraji. Jezdí mezi Opavou, Ostravou, Českým Těšínem a Mosty u Jablunkova. Postupně do roku 2013 bylo vyrobeno 83 jednotek. V dálkové dopravě přineslo malou revoluci Pendolino, které Čechům ukázalo, jak může vypadat železnice bu-

ne ve dvaceti nejdůležitějších expresech. V ostatních spojích byly bezbariérové vozy pro veřejnost v podstatě utajené. Na druhou stranu tehdejší technologie provozu umožňovala v případě objednávky cesty do mnoha spojů bezbariérový vůz mimořádně zařadit. Systém objednání byl v době předinternetové pro lidi s handicapem o mnoho složitější než dnes. Navíc lhůta pro objednávku byla nejpozději 6 dní před plánovanou cestou. Také proto byl zájem vozíčkářů o cestování vlakem poměrně malý a ti odvážnější často cestovali vytipovanými spoji naslepo. V polovině 90. let tak České dráhy evidovaly zhruba jen 200 objednaných přeprav ročně a celkově registrovaly kolem 600 cestujících na vozíku.

To se do současnosti radikálně změnilo. České dráhy dnes nabízejí u spojů s plánovaným řazením bezbariérových vozů objednávku jen 24 hodin před odjez-



Není-li vůz s oddílem pro imobilní cestující nízkopodlažní a zároveň není vybavený vlastní plošinou, poslouží pro nástup do vlaku staniční plošina.

doucnosti. Pendolina postupně nabídla cestování na spojích Praha – Ostrava/Bohumín, Praha – Brno – Vídeň/Bratislava, Praha – Košice a Bohumín/Ostrava – Františkovy Lázně/Karlovy Vary.

### Od zvedací plošiny k nízké podlaze

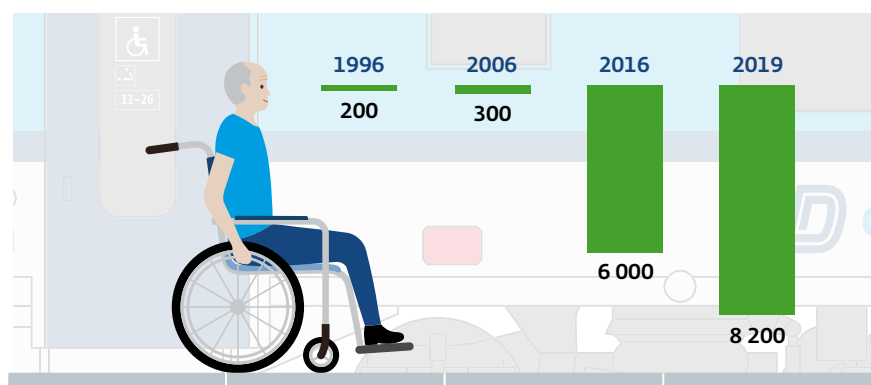
Uvedená vozidla odráží vývoj evropských vlaků. Do 90. let 20. století byste napočítali minimum typů se sníženou úrovní podlahy. Mezi čestné výjimky patřily třeba naše pantografy (451, 452) nebo největší generace patrových vozů z východoněmeckých vagonů. A tak mohly ČD po roce 1989 jen díky drobným úpravám, například madel v nástupním prostoru, zpřístupnit i další spoje. V zahraničí však bylo běžné situaci řešit větší výškou nástupišť, a tak se můžeme v řadě evropských států setkat nejen s nástupišti výšky 550 mm nad TK, ale také 760 mm, a v případě systémů S-Bahn / RER dokonce 960 mm a víc. Příkladem takového chaosu je sousední Německo, kde se běžně používají výšky 550 i 760 mm nad TK a u rychlodrah 960 mm.

Do 90. let tak byla vozidla pro lidi na vozíku vybavována zvedacími plošinami nebo bylo nutné použít mobilní plošiny na nástupišťích. Poslední dekáda minulého století však přinesla nový trend v konstrukci vozidel – nízkopodlažnost. Ta odbourala nutnost instalovat složité zvedací plošiny, které šlo nahradit jednoduchými rampami. Především ale nabídla snadné bezbariérové cestování všem lidem, kteří se i třeba na krátký čas stali kvůli úrazu hůře mobilními.

Během uplynulých tří dekád se stala nízkopodlažnost samozřejmou součástí příměstských a regionálních jednotek v motorové, elektrické i různě kombinovaných trakcích. Díky modularitě a univerzálnosti konstrukce nových vozidel a snižování nákladů dopravců při pořizování a údržbě souprav našla řada jednotek, původně určených pro regionální dopravu, uplatnění také v rychlících. Zmínit lze například patrové jednotky KISS a FLIRT švýcarské společnosti Stadler, patrové vozy Twindexx z portfolia Bombardieru, dnes Alstomu, nebo jednotky z rodiny Coradia posledně jmenovaného výrobce.

Vysokorychlostním vlakům a tradičním konstrukcím vozů pro dálkovou dopravu se však nízkopodlažnost dlouho vyhýbala, vyjma vlaků Talgo, které však mají zcela originální řešení. Ovšem i tady se začíná prosazovat, byť ne zatím v takové míře jako v regionální dopravě. Důvodem je především současná legislativa, která zajišťuje lidem se zdravotním handicapem rovná práva s většinou populace, a to i v případě cestování. Zřejmě

### Přepravení cestujících na vozíku – objednané přepravy\*



\*zaokrouhleno





3x  
jinak 

*Cestující s kočárkem nebo na invalidním vozíku čelí při nástupu podobným úskalím. U starších vozidel na ně čeká velký výškový rozdíl, u nových už jen malá mezera mezi hranou nástupiště a vozem. Nejnovější soupravy pak mají i výsuvný stupínek a skládací rampy pro dokonale komfortní nástup.*

nejpřísnější pravidla dnes platí ve Švýcarsku, proto se nelze divit, že prvním nízkopodlažním vlakem je Giruno SBB od domácího výrobce Stadler.

Rychlovlak o 11 vozech a délce 200 metrů má dva bezbariérové vozy. Pro Itálii, Švýcarsko, Rakousko a část Německa je v obou vozech jedna nástupní plošina určena pro nástupiště o výšce 550 mm nad TK a kvůli některým německým nádražím je v nich i druhá plocha pro nástupiště s výškou 760 mm. Dalším bezbariérovým dálkovým vlakem pak bude Railjet 2 rakouských ÖBB, jehož vývoj a výrobu na platformě Viaggio Comfort zajišťuje Siemens Transportation.

### Od desítek k tisícům bezbariérových vlaků

Zpočátku byly informace o provozu vozíčkářům přístupných vozů a zmínka o prvních vlacích ve všeobecné textové části JŘ. Během 90. let se pak začal používat mezinárodní symbol bezbariérovosti pří-

mo ve sloupci vlaku vedle dalších informací. S postupným nasazením dalších bezbariérových vozidel, např. jednotek RegioPanter (řady 440, 640, 650), RegioShark (844) nebo RegioSpider (840, 841), ale především díky rozsáhlé přestavbě motoráků řady 810 na jednotky 814 RegioNova, kterých bylo vyrobeno celkem 236 kusů, se podařilo Českým drahám nabízet stále více přístupných spojů.

Zatímco v roce 1997 bylo v jízdních řádech uvedeno jen 12 bezbariérových vlaků, v současném jízdním řádu je to 5 385 bezbariérových spojů. Tomu odpovídá rostoucí počet vozidel, která jsou upravena pro cestování osob na vozíku. ČD začaly s desítkami vozů BDmee/BDmeer, v roce 1997 disponovaly celkem 141 bezbariérovými vozy nebo jednotkami a nyní je to už 691.

Dlouhodobý trend bude díky rozsáhlé obnově vozidel pokračovat i v příštích letech, kdy budou dodávány nové jednotky RegioPanter (objednáno celkem 110 kusů),

motorové jednotky PESA (objednáno 66 kusů) nebo netrakovní soupravy ComfortJet (20 kusů). ČD připravují i další obnovu vozidlového parku, která počítá samozřejmě s bezbariérovými vozidly, ať už jde o vysokokapacitní jednotky pro příměstskou dopravu v aglomeracích, regionální bateriové vlaky nebo elektrické jednotky pro dálkovou dopravu s rychlostí 200 km/h.

Stejný trend ve zpřístupňování železniční dopravy osobám se sníženou schopností pohybu a orientace můžeme sledovat i v dalších zemích Evropy. Je potěšitelné, že České dráhy v tomto směru nezaostávají za mnohem bohatšími a silnějšími dopravci v západní Evropě, u kterých probíhala kontinuální výměna a modernizace vozidlového parku po celá uplynulá tři desetiletí, přesto plně bezbariérovosti dosud nedosáhli. Stačí se podívat přes hranici do Rakouska nebo Německa, kde se lze stále setkat s klasicky konstruovanými jednotkami 4020 nebo motorovými vozy 5047. ○



# Měření rušení kolejových obvodů

Zkouška rušení kolejových obvodů je jednou ze tří akreditovaných zkoušek patřících do oboru elektromagnetické kompatibility, kterou provádějí specialisté Zkušební laboratoře Výzkumného Ústavu Železničního (ZL VUZ). Nejen pro tyto testy je Zkušební laboratoř VUZ vybavená nejmodernější měřicí technikou, aby byly beze zbytku splněny požadavky normativních dokumentů, předpisů a vyhlášek.

Alexandr Galbavý | Foto: VUZ

**N**ejdříve si pojdme ve zkratce vysvětlit, co je to vlastně kolejový obvod. Je to zařízení sloužící ke zjišťování, zda je úsek železniční tratě nebo koleje ve stanici obsazen železničním vozidlem. Každý kolejový obvod je tvořen vysílačem, který do kolejového obvodu pošle elektrický signál o definované velikosti napětí a frekvence, z kolejového vedení (kolejnicové pásy) a přijímače, vyhodnocujícího obsazenost kolejového obvodu.

Základním principem činnosti přijímače kolejového obvodu je, že elektrický proud, protékající od vysílače přes kolejnicové pásy a dvojkolí železničního vozidla, které kolejnicové pásy svou jízdou propojí, se po obsazení kolejového obvodu tímto vozidlem změní.

Vzhledem k tomu, že přijímače kolejových obvodů pracují s určitými elektrickými parametry, nesmějí v kolejovém ob-

vodu vznikat jiné rušivé proudy, které by nevhodně ovlivnily tyto elektrické parametry a tím i činnost přijímače daného kolejového obvodu a bezpečnost železničního provozu. Tyto rušivé proudy mohou vytvářet elektrická hnací vozidla, elektrické jednotky a osobní vozy napájené topným kabelem z hnacích vozidel, které využívají kolejnice jako zpětný vodič, svou elektrickou výzbrojí, jako jsou různé měniče, spínací prvky a pohony.

## Měření rušivého proudu

Velikost rušivého proudu, který by mohl nepříznivě ovlivnit správnou činnost kolejového obvodu, se určuje u nových železničních vozidel před schválením do provozu a vozidel, u kterých byla provedena změna jejich elektrické výstroje, která by mohla zapříčinit vznik rušivého proudu.

Hlavní měřenou veličinou, pro určení rušivého proudu železničních vozidel, je zpětný trakční/napájecí proud IReturn vracející se přes železniční vozidlo zpět ke zdroji (napájecí stanice apod.). Tento zpětný proud se přednostně měří ve zpětném přívodu energie v bodě, který je nejbližší přílehlý k místu rozdělení ke dvojkolím vozidla a před jeho spojením s rámem vozidla.

Z důvodu konstrukce železničních vozidel lze zpětný proud měřit také na vstupním přívodu energie. U hnacích vozidel to bývá na vodičích za sběračem proudu (pantografem) a u osobních vozů na přívodním kabelu, tzv. topné spojce.

Pro analýzu a vyhodnocení rušivého proudu, a zda je vozidlo kompatibilní s danými kolejovými obvody, je dostačující měření zpětného proudu IReturn. Určené velikosti rušivého proudu se porovnávají s limity stanovenými v normovaných dokumentech, předpisech a vyhláškách nebo v národních notifikovaných technických podmínkách (NNTP).

Pro potřeby podrobnější analýzy rušení vozidel se mohou dále měřit pomocné veličiny, jako jsou například napětí napájecí stanice USource, trakční napětí na sběrači UPanto, napětí měniče vozidla U4qc, proudy trakčních motorů ITM, rychlost v, zrychlení a poloha vozidla, které mohou pomoci zjistit případnou příčinu překročení limitů rušivých proudů.



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

← Měřicí cívka proudu na topné spojně



Měřicí cívka na střeše vozidla

← Měřicí zařízení v testovaném vozidle

Pro analýzu a vyhodnocení rušivého proudu se používají dvě metody. Jednou z metod je analýza ve frekvenční oblasti, kde se ze změřeného signálu zpětného proudu pomocí okénkové Fourierovy transformace vytváří spektrum tohoto signálu (graf vlevo dole).

Druhou metodou je metoda analýzy v časové oblasti, kde se na měřený signál zpětného proudu aplikují různé úzkopásmové nebo širokopásmové filtry podle typu kolejového obvodu, který se hodnotí. Na grafu vpravo dole je příklad takové analýzy pro kolejový obvod pracující na střední frekvenci 75 Hz.

Obě metody se spolu porovnávají. Analýza ve frekvenční oblasti ukazuje, jaké frekvence ve zpětném proudu vznikají a čím by mohly být způsobeny. Analýza v časové oblasti slouží pro určení velikosti rušivého proudu.

### Zkušební laboratoř VUZ

Zkušební laboratoř Výzkumného Ústavu Železničního (ZL VUZ) je jednou z má-

la akreditovaných laboratoř oprávněných provádět měření zpětných proudů a provádět jejich analýzu a posouzení s příslušnými normami a předpisy. Tato zkouška je povinná pro homologaci drážních vozidel, která využívají kolejnice k vedení zpětných proudů, tedy například elektrické lokomotivy a jednotky, osobní vozy.

ZL VUZ tyto zkoušky provádí za téměř ideálních podmínek ve Zkušebním centru Velim. Zkoušky měření rušivého proudu se odehrávají v režimu tzv. výhradního napájení, při kterém se minimalizuje vliv dalších železničních vozidel. Napájecí stanice v tomto režimu zásobuje energií pouze zkoušené vozidlo.

Následnou analýzu provádí ZL VUZ podle parametrů daných Evropskými předpisy TSI a také normami a národními technickými podmínkami pro stát, kde bude zkoušené železniční vozidlo provozováno. Pro samotnou analýzu a vyhodnocení ZL VUZ používá software s matematickým aparátem pro zpracování a analýzu signálů.

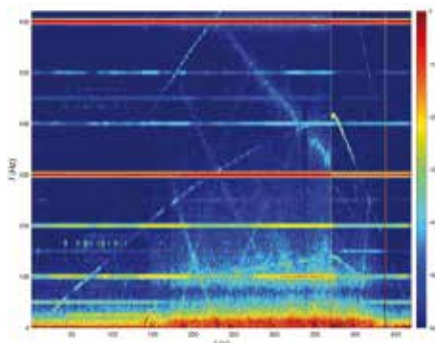
Jedním z hlavních dokumentů, podle kterých ZL VUZ provádí zkoušku rušení kolejových obvodů a určuje velikost rušivého proudu, je dokument ERA/ERTMS/033281. Tento dokument je platný v Evropské unii pro interoperabilní železniční síť a stanovuje limity pro určená frekvenční pásma, včetně použitého typu analýzy a parametrů filtrace.

Dalšími dokumenty, podle kterých ZL VUZ provádí analýzu a vyhodnocování rušivého proudu, jsou již zmíněná evropská norma ČSN CLC/TS 50238-2, ve které jsou uvedené limity a parametry filtrů pro perspektivní kolejové obvody

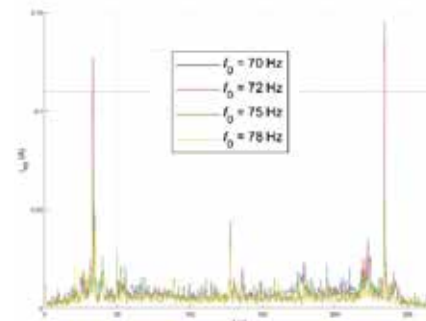
používané v evropských státech, a norma ČSN 34 2613, ed. 3, s limity kolejových obvodů používaných na železniční síti České a Slovenské republiky.

Navíc je ZL VUZ schopná provést analýzu rušení podle NNTP, vyhlášek a předpisů jednotlivých států, které nejsou v normovaných dokumentech uvedené. ZL VUZ má například zkušenosti s analýzou a vyhodnocováním rušení kolejových obvodů železničních vozidel dle předpisů Německa, Rakouska a Slovenské republiky.

Zkouška rušení kolejových obvodů je jednou ze tří akreditovaných zkoušek patřících do oboru elektromagnetické kompatibility, kterou zkušení specialisté ZL VUZ provádějí. Těmito dalšími akreditovanými zkouškami je zkouška ovlivnění detektorů kol a zkouška rušení systému liniového vlakového zabezpečovače. Pro všechny uvedené zkoušky je ZL VUZ vybavená nejmodernější měřicí technikou, aby byly splněny požadavky normativních dokumentů, předpisů a vyhlášek. ○



Příklad amplitudového spektra zpětného proudu



Příklad analýzy v časové oblasti pro kolejový obvod s pracovním kmitočtem 75 Hz



Informace o pohybu železničních vozů měli zákazníci dlouhodobě k dispozici prostřednictvím zákaznického portálu EROZA, portletu Data a dotazy.

# Nové možnosti sledování přeprav pro zákazníky ČD Cargo

Digitalizaci a elektronizaci věnuje akciová společnost ČD Cargo značnou pozornost. Jednou z oblastí, na kterou se v současnosti zaměřujeme, je zkvalitňování komunikace se zákazníky a zlepšování jejich informovanosti. V letošním roce jsme tak pro naše zákazníky připravili několik novinek, které, jak doufáme, přinesou kvalitnější informace v oblasti sledování přeprav a objednávek prázdných vozů.

Luděk Ehrenberger | Foto: Tomáš Ságner

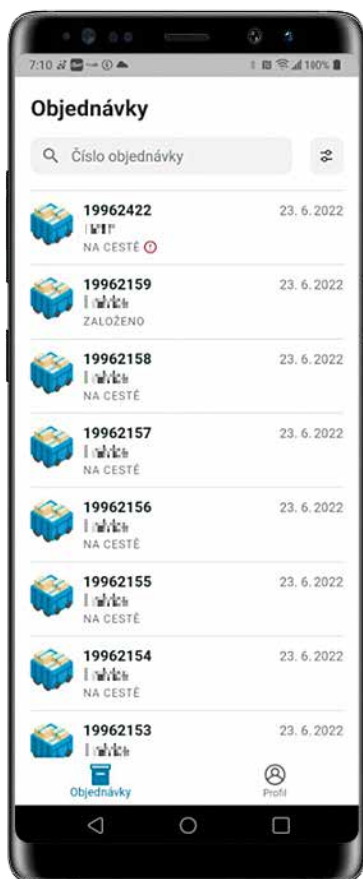
Ne snad, že by zákazníci využívající portlet Data a dotazy v rámci našeho zákaznického portálu EROZA tyto informace neměli k dispozici, nový portlet Sledování je však přehlednější a jeho obsluha jednodušší.

Od 1. června 2022 jsme pro všechny registrované zákazníky spustili portlet Sledování, jehož prostřednictvím se mohou jednoduchým způsobem dozvědět, kde je jejich zásilka nebo prázdný vůz k nakládce, zjednodušeně jak se realizuje objednávka. Novinkou je informace o předpokládaném příjezdu do cílové



Portlet Sledování – přehled zásilek na mapě

stanice. Zobrazení daných informací je vázáno na roli daného zákazníka (objednatel, odesílatel, příjemce, plátce), informace jsou dostupné buď v mapě, či v přehledné tabulce. V obou pohledech je možné používat filtry s širokou škálou parametrů, které umožňují vyhledávání konkrétní objednávky. Vyhledávat lze samozřejmě i přes konkrétní číslo železničního nákladního vozu. Všechny údaje je rovněž možné exportovat napří-



Aplikace CDCgo – přehled objednávek

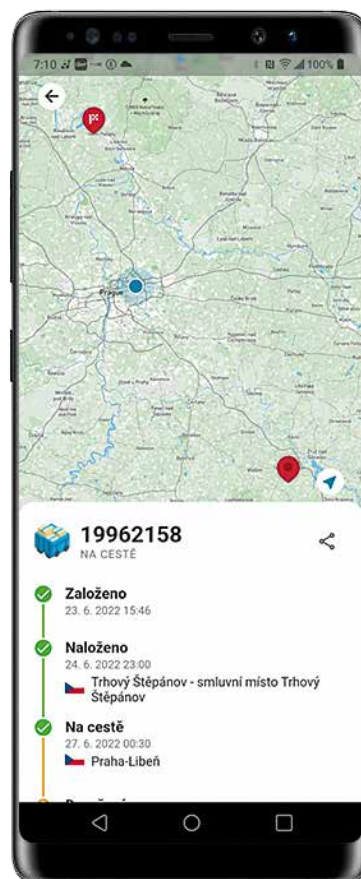
klad do excelu. Ke každé konkrétní objednávce pak jsou k dispozici detailní informace. Ty jsou členěné do pěti logických celků (Souhrn, Vozy, Adresy, Sta-

nice, Zboží). K dispozici jsou tak úplné informace o dané objednávce. Nutno dodat, že informace v rámci tohoto portletu jsou poskytovány zdarma.

### Mobilní aplikace ČDCgo

To ale není vše. Jako jeden z prvních železničních nákladních dopravců jsme pro naše zákazníky připravili další revoluční možnost, jak sledovat objednávky. A to prostřednictvím mobilní aplikace ČDCgo. Přihlášení do aplikace je stejné jako do zákaznického portálu EROZA. Zákazníci zde doslova za několik sekund získají přehled o svých objednávkách. Uvidí stav konkrétní objednávky a její přesnou polohu na mapě. Konkrétní Objednávku mohou registrovaní zákazníci navíc jednoduše sdílet s kolegy či zákazníky, kteří nemají přihlašovací údaje. Samozřejmostí je podpora jazykových mutací. Aktuálně je aplikace lokalizovaná kromě češtiny do angličtiny a němčiny. Veškeré informace o nové aplikaci jsou dostupné na [www.cdcargo.cz/cdcgo](http://www.cdcargo.cz/cdcgo). Aplikace je ke stažení zdarma od začátku července 2022 na Apple Store a Google Play.

Abychom se však jen nechlubili, je nutné zmínit, že data poskytovaná portletem Sledování a mobilní aplikací ČDCgo mají v tuto chvíli některá drobná omezení týkající se dovozových zásilek. Aktuálně jsme totiž bohužel závislí na partnerech, kteří nám zásilky a vozy předávají, a v některých případech nemáme k dispozici taková data v takové kvalitě, abychom je zákazníkům poskytl. Ale jedna z oblastí, na kterou se



Aplikace CDCgo – detail objednávky

v průběhu roku 2022 zaměříme, je kromě dalšího zvýšení uživatelského komfortu i kvalita dat, takže předpokládáme postupné zlepšení. ○



## V polské Bydhošti vznikají moderní jednotky pro Pardubický kraj

Modernizace vozidel pro České dráhy a Pardubický kraj byla hlavním cílem návštěvy hejtmána Martina Netolického, náměstka hejtmána pro oblast dopravy Michala Kortyše a zástupců Českých drah ve společnosti PESA v polské Bydhošti.

„V souvislosti s naší podepsanou desetiletou smlouvou s Českými drahami řešíme postupné nasazování moderních vozidel na naše regionální tratě. Jedná se především o vozy typu RegioShark, které naši cestující dobře znají. Zajímalo nás také, jakým způsobem společnost v rámci vývoje připravuje svá vozidla na alternativní pohony, jako jsou například vodíkové vlaky,“ uvedl hejtmán Martin Netolický. „České dráhy mají s výrobcem podepsanou rámcovou smlouvu na odběr 160 vozů, z čehož již 66 je objednáno, a to včetně vozidel pro náš region, což opět rozšíří počet moderních nízkopodlažních vozidel pro cestující v Pardubickém kraji,“ dodal.

Podle náměstka hejtmána pro oblast dopravy Michala Kortyše se jedná o prostorná a nízkopodlažní vozidla. „Postupně je budeme nasazovat na další regionální tratě tak, abychom opouštěli vozidla řady RegioNova,“ řekl Michal Kortyš.

Výrobce železničních vozidel PESA pro České dráhy vyrábí nejmodernější diesellové jednotky v Evropě, které budou již z výroby vybavené systémem ETCS. „Kromě toho, že se jedná o jednotky nízkopodlažní se schop-



ností převážet cyklisty s koly, imobilní občany na vozíku a maminky s kočárky, jsou též vybavené účinnou klimatizací, zásuvkami na dobíjení drobné elektroniky, nejmodernějším informačním systémem a dalšími vylepšeními, která zpříjemní cestování ve veřejné dopravě,“ uvedl zástupce obchodního ředitele Českých drah Roman Tesař.

Jednotky jsou poháněny motory Rols Royce, které kromě toho, že splňují nejvyšší emisní limity pro nesilniční vozidla Stage V, jsou již připravené pro spalování biodieselu druhé generace - HVO.

Pro společnost PESA patří ČR mezi jednu z cílových zemí pro dodávky vozidel. Do země například dodala motorové vozy RegioShark. Jedním z cílů společnosti je vyrábět modulární kolejová vozidla, která budou přizpůsobena jednotlivým typům traktů. Ambicí je také zapojení do vývoje vozidel na vysokorychlostní tratě. (red)

Vít Čepický | Foto: autor

Pana Štulce potkávám na deštěm zmáčeném rakovnickém nádraží. Přijíždí od Berouna se dvěma spřaženými vozy řady 814, tedy pro naše vedlejší tratě typickými RegioNovami. Zpět do Rakovníka a dále do Berouna pojedeme až za pár desítek minut, takže máme čas na povídání.

„V šedesátém devátém roce jsem se vyučil pro dráhu jako elektromechanik. Na jaře 1970 jsem šel k vozmistrům, kde jsem dělal zácvik jako topič. Pak jsem se dostal jako záloha na Kremáka, tedy řadu 534, na kterém jsem topil,“ nastiňuje v odpočívajícím motoráku značně vousaté začátky na dráze. „A říkal jsem si – když už jsem se ‚otopil‘, udělám si zkoušky na páru. Ty jsem absolvoval 6. 1. 1971. A od března 1971 jezdím jako strojvedoucí.“

„Začínal jsem na řadě 556, to byly převážně náklady, ale taky jsme s ní vozili rychlík – z Karlových Varů do Vojtanova. Říkali jsme mu ‚banánový expres‘, snad proto, že s ním jezdili Němci hodně pro banány. Ale tam jsem byl jen letmo,“ vzpomíná na parní začátky. Svě oblíbené stroje si pamatuje dodnes. „Na páře to byla sto sedmdesát šestka, Štokr (556.0176). Ta byla jedinečná.“

V první polovině sedmdesátých let ovšem už bylo jasné, že se parní éra chýlí ke svému definitivnímu konci. „Pára je pára. Ale musel jsem jít dopředu, to bylo jasné, takže jsem si hned udělal zkoušky i na diesely. A tuším v sedmdesátém čtvrtém roce jsem si dodělal elektriky.“ Jeho revírem tedy byly tratě na severozápadě Čech. „Začal jsem na trati Cheb – Chomutov – Most, jsem původně vyučený v Chebu.“

Zatímco na páře fungoval převážně v záloze, po přechodu do turnusu zakotvil na dieselové řadě 781, mohutných šestnácti pravových sovětských lokomotivách pro vozbu těžkých nákladních vlaků. „Byli jsme mladí, tak toho využili, jezdili jsme nexáky (nákladní expresy) na Sergejích převážně z Chebu do Lovosic.“

### „Já mám mourů dost!“

Ale to už vyrazíme do Berouna. Nejprve odbavujeme cestující opět v Rakovníku, pak už nám výpravčí dává odjezd a motorák se rozjíždí na půvabnou trať vinoucí se křivoklátskými lesy a podél dolního toku Berounky. Pan strojvůdce se cestou plně soustředí, na hovor zbývá čas převážně ve stanicích. A jak postupně ubíhá trať a hexametrovníky, ubíhají i léta.

Nyní se ve vyprávění dostáváme do osmdesátých let a do středoevropských Zdic, kam se dostal v rámci reorganiza-

# Po tratích jezdí už přes půlstoletí

Práci měňte jednou za pět let, radí v současné době personalisté. Když však Jiří Štulec před více než padesáti lety nastupoval k tehdejší ČSD, podobné doporučení zjevně nedostal. Skvělým strojům na kolejích totiž zůstal věrný dodnes. Stále činnému strojvůdci za jeho obdivuhodnou kariéru prošly rukama parní lokomotivy i elektriky. Nyní jezdí převážně s motoráky kolem Berounky. „Jsem tady moc spokojený,“ tvrdí. A při pohledu na jeho pracovní nasazení mu nejde nevěřit.



ce. Převážně na postrky, kterých si už dříve užil dost a dost. „Říkal jsem panu vedoucímu provozu: ‚Já tam nechci, já mám mourů dost!‘ Ale musel jsem. Tehdy tam kolega udělal průšvih a odešel, tak jsem tam zapadl za něj. Takže jsem dalšího tři čtvrtě roku jezdil postrky na Sergejích (řada 781) a Pilštykách (řada 735) do Kařízku. To bylo klidně devět, deset postrků za noc, za den.“

Zanedlouho se ale přeče jen dostal na osobní dopravu. „Ta je pravidelnější. Víte, kdy nastupujete a končíte. Naopak u nákladů jste na začátku kolikrát nevě-

děl, kde skončíte. Takže jste dojel třeba do Prahy – ‚Zamkni to tam a jeď domů‘. Já, venkovan, jsem tam pak naháněl tramvaje,“ směje se. „Takže když se naskytla šance jít na osobáky, šel jsem. A jsem tu prakticky pořád.“

Ačkoliv byl zdický, jeho drážní pole působnosti bylo široké. „Jezdili jsme všude možné, dostal jsem se s Bezdrevem do Chomutova, dále na Domažlice, Klatovy, Prahu, Plzeň, nakonec také na osobáky ze Zdic do Protivína. Ty jsem jezdil s řadou 810, také jsem jezdil spěšné vlaky z Prahy do Volar s řadou 830,“ vyjmenovává.



Trať, po které jedeme, projíždí v Křivoklátu několika tunely, pak překonává Berouňku a k řece se přimyká. Stále je kolem trati na co koukat. Tedy alespoň pro mě. „Člověk z toho ve výsledku ani moc nemá, stále sleduje trať. Já třeba ani nevím, že se tu postaví nějaký nový dům u trati. Koukám hlavně na stromy, jestli mi nějaký nepadl na trať,“ říká pan Štulc. „To už se mi párkrát stalo. Naštěstí jsem většinou stihl zastavit.“

Divoké uměly být zejména cesty jihočeskými lesy. „Hlavně na Volarce a Protivínce. Tam když to padalo... Jednou jsem jel spěšňák do Volar celou noc. Z Vráže u Písku do Čížové šli přede mnou traťováci s hasiči, přede mnou to prožezávali a za mnou to padalo znova. Ale abych včas nezastavil motor, to se mi za celou dobu stalo naštěstí jen jednou. Zrovna tady na rakovnické trati.“ Naštěstí i v tomto případě všechno dopadlo dobře a škoda nebyla velká.

### Chvála RegioNovám

Že nyní zakotvil na malých motorácích a vedlejší trati, jej ale nijak nermoutí. „Já jezdím všude rád. Kdyby mě to nebavilo, tak už to dávno nedělám,“ usmívá se. „Na regínkách jezdíme už přes deset let, jsou to skvělé motůrky. Je tady ticho, teplo, já jsem tady moc spokojený. Řekl bych, že to jsou jedny z nejlepších mašin, na kterých jsem jezdil. Musí se počítat s tím, že to má jen jednu hnací nápravu, ale na to si člověk zvykne. Třeba M 262 (nynější řada 830) měla dvě hnací nápravy, ale to se nedá srovnat s tím, jak je RegioNova živá,“ pochvaluje si.

„Je tady jeden motor – šestiválec – a utáhne to. Oproti 810 s vlečným vozem je to velký rozdíl.“ Ale i pro nesmrtelné orchestriony má pár dobrých slov. „Jezdil jsem na 810 prakticky celý život. Když přišly v roce 1974 první do Chebu, tak jsem se na ně ve škole ani pořádně nechtěl koukat. ‚Takový krámy, já na tom jezdit nebudu,‘ říkal jsem si. A pak jsem na nich jezdil celý život. A jezdilo se mi na nich dobře,“ tvrdí.

Za své výkony se malé krabičky na kolejích stydět nemusí. „Do Protivína to máte 102 kilometrů, jezdili jsme to se dvěma vozy. A to bylo lidí, co s tím jezdilo. A to samé jsou RegioNovy, jezdí to pořád, ale spolehlivě. Já tady mám nepatrně závad. Kromě jednoho případu si nepamatuju, že bych zůstal někde viset.“

Drážní kariéru měl promyšlenou už od mala. „Otec jezdil jako strojvedoucí na páře a já jsem od dvanácti let měl svoje montérky a cestoval s ním. Takže se dá říct, že s párami umím od dvanácti. Táta mě bral s sebou furt, jezdil tehdy



sokolovské manipuláky, tak jsem s ním jel do Sokolova, tam jsem sednul na osobák a jel zpátky domů.“

U Štulců navíc rodinná tradice nadále utěšeně pokračuje. „Mám tři kluky a všichni

taky jezdí. Zrovna mi ten nejmladší volal, že ho vybrali a bude dělat instruktora. Jeden jezdí se mnou tady na trati a druhý na Elefantech,“ říká.

### Normálně vstanu a jdu

„Jsem optimista, já dělám každou práci rád. Když jsem byl na vojně, tak jsem třeba dělal elektrikaře v dílnách. A taky mě to bavilo. Ale stejně jsem chtěl vždycky jezdit. Taky jsem šel hned po učení, v osmnácti letech jsem vlastně už jezdil.“ Od mládí tak prakticky nezná pravidelný denní režim. Ale ani to mu nevádí. Brzké vstávání, řehole pracovníků v nepřetržitém provozu, zvládá bez problémů.

„Normálně vstanu a jdu,“ konstatuje. Je si totiž vědom, že kolem kolejí existují mnohem náročnější profese. Třeba na dílně a v depu. „Ti kluci se tam fest namakají. A je to nekončící přívál práce. Já je obdivuju. A bez nich jezdit nemůžeme,“ uvědomuje si nezbytnost dobré součinnosti s mechaniky.

Přestože je panu Štulcovi už přes sedmdesát let, plné provozní nasazení zvládá. A dokud to půjde, do důchodu se nechystá. „Jsme v kontaktu s vedoucím strojmistrem i přednostou. Záleží na nich a na doktorce. Když mi řeknou, tak samozřejmě skončím. Ale zatím se zdá, že žádný problém naštěstí není. A tak jezdím dál. Mě to pořád baví. Kdybych se podruhé narodil, tak to budu dělat zase,“ uzavírá naše povídání těsně před Berounem. Tak mnoho dalších šťastných cest! ☺



### Jiří Štulc

Narodil se v roce 1951 do drážní rodiny, už v mládí jezdil s otcem na parní lokomotivě. Vyučil se elektromechanikem pro Československé státní dráhy, u kterých pracuje od 18 let. Postupem času prošel dílnou jako kandidát strojvedoucího, poté jezdil jako pomocník strojvůdce (topič). Strojvedoucím se stal v roce 1971 – ještě v devatenácti letech, kdy nastoupil do depa Cheb. Rukama mu prošly parní, dieselové i elektrické lokomotivy a motorové vozy. Aktuálně vozí osobní vlaky převážně mezi Rakovníkem, Berounem a Prahou (přes Rudnou). Ve volných chvílích rád rybaří a věnuje se ochotnickému divadlu. Stále prý má co dělat.

# Na koleje v Nizozemsku vyrazí moderní jednotky ICNG

Na začátku července představily nizozemské dráhy (NS) na rotterdamském hlavním nádraží očekávané jednotky Intercity Next Generation (ICNG) od francouzské společnosti Alstom. Stalo se tak šest let od objednávky 79 souprav s maximální rychlostí 200 km/h, později NS využily opci na dalších 20 vlaků. Celkem tedy zamíří na nizozemské koleje 99 nových jednotek.



Vít Čepický | Foto: Alstom

Jednotky ICNG vycházejí ze širší rodiny vlaků Coradia Stream, které evropští cestující již dobře znají. Na kontinentu jich prozatím bylo objednáno přes 900 – například v Dánsku, Německu, Itálii, Španělsku, Lucembursku a Rumunsku. Nizozemsko by se společně s Belgií, kam budou jednotky též zajíždět, měly stát jejich další domovinou.


„Coradia Stream jsou úspěšné, protože nabízejí vysoce spolehlivou, energeticky úspornou, bezpečnou a pohodlnou přepravu pro cestující. Snadno se také udržují. Velice nás potěšilo, že si NS vybrala skupinu Alstom, aby jí pomohla transformovat železniční dopravu v Nizozemsku. Nepochybujeme o tom, že naše vlaky budou mít pro cestující v této zemi velký význam,“ prohlásil generální ředitel Alstom Benelux Bernard Belvaux.

Původně se plánovalo, že Nederlandse Spoorwegen jednotky zařadí do provozu již v loňském roce. Očekávané dodávky se však zpozdily ještě před vypuknutím pandemie nemoci COVID-19, ta navíc způsobila další problémy s výrobou a testováním jednotek. Nakonec by se tedy měly soupravy v tradičním žluto-modrém nátěru objevit v provozu s cestujícími na konci letošního roku.

Nástupní hrana je v rovině s nástupišťem, samozřejmostí jsou místa pro vozíčkáře a jízdni kola nebo bezbariérová toaleta. Nechybí klimatizace, wi-fi i možnost nabíjení drobné příruční elektroniky. Jednotky jsou rovněž vybavené nejmodernějším vlakovým zabezpečovačem. Padesát z celkových 99 souprav bude osmivozových, zbytek bude sestaven z pěti vozů.

## Důraz na ekologii

Společnost Alstom při výrobě kladla vysoký důraz na ekologickou stopu nových jednotek. Více než 95 procent dílů by mělo být recyklovatelných. Rekuperační elektrické energie při brzdění by měla ušetřit až 35 % spotřeby, konstrukce soupravy snižuje vnitřní i vnější hlučnost. Vlaky ICNG splňují nejvyšší standardy interoperability a jsou vybavené evropskými signalizačními systémy (ERTMS).

Dvousystémové jednotky budou schopné provozu nejen na konvenční nizozemské síti, ale též na vysokorychlostních tratích. Poprvé by měly být nasazeny na trase Amsterdam – Rotterdam – Breda, později Haag – Eindhoven. Vyrábějí se v polském závodě Alstomu v Chořově, jejich testování se odehrávalo také na okruzích Výzkumného ústavu železničního ve Velimi. 

## Němci řeší, jak nahradit jízdenku za 9 eur

Měsíční jízdenka za devět eur na regionální a městskou dopravu se v Německu těší velké oblibě. Na konci srpna ale výhodná nabídka dotovaná spolkovou vládou skončí. Už nyní se proto stále častěji ozývají hlasy na pokračování této slevy, případně na zavedení jiné podoby levného jízdného.

Jízdenku, která za měsíční paušál devět eur umožňuje cestovat regionální dopravou po celé zemi, vláda zavedla v červnu na čtvrt roku, aby obyvatelům kompenzovala vysoké ceny energií a pohonných hmot. Lidé tak mohou celý měsíc bez omezení cestovat regionální a městskou dopravou, výhoda neplatí jen v rychlících, rychlovlacích ICE a dálkových autobusech.

Podle statistik Svazu německých dopravních podniků (VDV) si jen během června tu-

to jízdenku v Německu zakoupilo asi 31 milionů lidí. Fakt, že se myšlenka levného jízdného Němcům líbí, dokládá nejen prodej devítieurového lístku, ale také výsledky průzkumu agentury Ipsos. Podle něj by 85 % Němců přivítalo dlouhodobou státní podporu hromadné dopravy.

### Nově za 69 eur?

VDV proto nyní vládu vyzval, aby v celoněmeckém tarifu pro regionální dopravu pokračovala. Cenu jízdného navrhuje 69 eur (v přepočtu asi 1 690 Kč), což je sice výrazně víc než původní devítieurová jízdenka, zároveň by ale cestující zaplatili méně, než kolik stojí třeba měsíční předplatné na hromadnou dopravu v Berlíně. Takový návrh VDV se zamlouvá spolupředsedkyni vládních Zele-

ných Ricardě Langové. Tvrdí, že je nezbytné v celoněmeckém jízdném za výhodnou cenu pokračovat.

Na dorovnání výpadků příjmů za devítieurové jízdné vyčlenil Scholzův kabinet 2,5 miliardy eur (61,2 miliardy Kč). Podle propočtů VDV by 69eurová jízdenka přišla rozpočet na dvě miliardy (48,9 miliardy Kč) ročně.

VDV není jediný, kdo celoněmecké jízdné navrhuje. Spolkový svaz spotřebitelských centrál by chtěl měsíční jízdenku za 29 eur (710 Kč). Sociální demokracie zase hovořila o jízdném za 365 eur (8 933 Kč) na rok, 29eurový lístek by pak ročně vyšel na 348 eur (8 517 Kč).

Nevýhodou devítieurového lístku je to, že neplatí pro dálkovou dopravu. Zatímco přímé rychlovlaky ICE zvládnou jízdu z Berlína do Mnichova zhruba za čtyři hodiny, regionální dopravou by takový výlet trval s několika přestupy minimálně devět hodin. (pes)



# ÖBB představily nové lehátkové vozy Nightjet

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) společně s Německou spolkovou dráhou (DB) představily modernizované lehátkové vozy, které naznačují další vývoj konceptu nočních vlaků Nightjet. Rakušané jsou v tomto ohledu průkopníky: standardní představu o lůžkových a lehátkových vozech posouvají na novou designovou a kvalitativní úroveň, jejímž cílem je přetáhnout cestující na středních vzdálenostech z letadel a ideálně také ze silnic do vlaků.

Vít Čepický | Foto: ÖBB

Modernizované multifunkční lehátkové vagony, jichž by po skončení přestavby z původně běžných vozů druhé třídy mělo být dvaadvacet, se již objevují na trase Vídeň – Hamburk. A právě u ústí Labe byla vzorová rekonstrukce symbolicky představena. „Hamburk je pro Rakušany jednou z nejoblíbenějších německých destinací. Nightjet jeho atraktivitu ještě zvyšuje, možnost cestovat klimaticky a časově úsporně je pro cestující dalším lákadlem,“ řekl Michael Otremba ze společnosti Hamburg Tourismus.

Kromě Hamburku by měly multifunkční lehátkové vozy zamířit v nejbližších měsících také na trasy z Cury-

chu do Berlína a Hamburku, případně na spojení Innsbrucku s Mnichovem, Kolínem nad Rýnem a Amsterdamem. Dočkají se však i cestující mezi Vídní a Amsterdamem.

„Vlak Nightjet je nejen výrazným symbolem cestování šetrného ke klimatu, ale také symbolem propojené Evropy bez hranic. Společně s ÖBB a dalšími evropskými partnerskými železnicemi spojíme nočními vlaky v příštích letech 13 evropských metropolí s miliony obyvatel. Jsme rádi, že naši cestující mohou v nových vozech poznávat Evropu ještě pohodlněji,“ pochvalovala si marketingová ředitelka DB Fernverkehr Stefanie Berková.

## Nový interiér

Lehátkové vozy jsou rekonstruovány do podoby, která cestující seznamuje s konceptem nových ucelených souprav Nightjet nové generace. Ty konstrukčně vycházejí z railjetů, nabídnou však zcela nově pojatý interiér. Soupravy se aktuálně již vyrábí, do provozu by měly být nasazeny v průběhu příštího roku. A mají být výrazným impulsem dalšího rozvoje již tak rostoucí noční vlakové dopravy. ÖBB chtějí počet cestujících v Nightjetech do roku 2026 zdvojnásobit na tři miliony ročně.

Celkově ÖBB objednaly 33 sedmivozových souprav Nightjet nové generace. Skládat se budou ze tří lehátkových, dvou lůžkových a dvou běžných vagonů k sezení, které nabídnou daleko vyšší míru komfortu a soukromí, než na jakou jsou nyní cestující v nočních vlacích zvyklí. V každé soupravě navíc bude bezbariérový vstup. ○

## Nová řada ÖBB Bbcmvz

- Rekonstruováno 22 původně běžných vozů
- Řešení interiéru odkazuje na jednotky Nightjet nové generace
- Čtyřmístné oddíly pro rodiny včetně úložného prostoru pro kočárky
- Každý vagon má stojany na kola
- Cestující mají k dispozici wi-fi či zásuvky a nabíjecí USB konektory u každého lehátka
- Vybaveny jsou elektronickým přístupovým systémem využívajícím NFC karty

# Přílišný klid v krušnohorském podhůří

Nádražka v severočeském Chlumci působí téměř idylicky. Přesně takhle byste si totiž restauraci u turisticky atraktivní dráhy představili – poté, co se navrátíte z hor, ještě na chvíli posedíte ve stínu košatých stromů u dobrého čepovaného piva. Vždyť do odjezdu vlaku zbývá ještě pěkných pár desítek minut a není nadto uplynulý výlet ještě s přáteli v klidu zhodnotit a nechat usadit. Jenže. Přestože zahrádka chlumecké nádražky přechází prakticky plynule v kolejisti, vlaku se zde nedočkáte...



Vít Čepický | Foto: autor

**P**okud chcete do Hostince Nádraží, jak se oficiálně chlumecká nádražka jmenuje, dorazit vlakem, musíte přibalit turistické boty či bicykl. Trať číslo 139 mezi Děčínem a Oldřichovem u Duchcova, v jejímž přibližném prostředku se Chlumec nachází, je aktuálně sjízdná z Děčína pouze po stanici Telnice. Dále je vyhlášena dlouhodobá výluka a trať podle Správy železnic není sjízdná.

Ačkoliv Ústecký kraj deklaruje zájem provozovat turistickou linku T11 v celé trase dráhy, aby obsloužila například lanovku z Krupky na vrcholky Krušných hor, či aby se turisté vlakem dostali za hornickými památkami UNESCO, nyní nezbývá než vystoupit ve výše zmíněné Telnici, kam o víkendech a svátcích až do 30. října jezdí čtyři páry vlaků.

Dále je třeba ujet přibližně pět kilometrů po převážně neznačených pěšinách podél dráhy (cestou ovšem potkáte pomník generála Vandamma), nebo se můžete vyvézt na vlak navazujícím autobusem linky 451 na vrcholky hor a do ná-

dražky sejít nebo sjet po příjemných stezkách, které protkávají nejvýhodnější výběžek Krušných hor. A doufat, že to brzy již půjde plnohodnotně po dráze.

Samotná nádražka se nachází přímo v budově nádraží s poněkud úsměvným oficiálním názvem Chlumec u Chabařovic. Úsměvným proto, že Chlumec má oproti Chabařovicím téměř dvojnásobný počet obyvatel. Na čepu je v kraji obvyklé pivo Březňák, o které je dobře postaráno. Usednout můžete v poněkud omšelém interiéru bývalé a snad i budoucí železniční stanice, při hezkém počasí je ale mnohem lákavější rozlehlá a půvabná zahrádka rozkládající se v bezprostřední blízkosti nevyužívaného kolejistiště.

K snědku jsou k dispozici pouze drobné pochutiny, čili nezbývá než se občerstvovat zejména tekutou stravou. Pokud vyrazíte s dětmi, je k dispozici pěkné hřiště, jdete-li spíše s přáteli, počítejte s tím, že je zde možno zakořenit do pozdního večera. A dost hrozí, že se vám to i stane, vlak totiž nejede a nejede a na zahrádce se posedává opravdu dobře. Pokud se čas přesto definitivně



## Hodnocení

Příjemná a poklidná putyka na úpatí krušnohorských lesů, které chybí opravdu jen houkající mašinka v pravidelných intervalech...

## Otevírací doba

Od středy do neděle od 16:00 do 22:00, v pátek a sobotu otevírací doba protažena až do 2:00.



nachýlí, dvacetiminutovou procházkou – pokud je vaše chůze pevná a jistá – dojdete do centra obce, odkud se rozjíždí autobusy do širého okolí, z krajského Ústí nad Labem sem pak pravidelně zájždí linka městské dopravy.

A nezbývá než doufat, že časem odsud opět odjedeme vlakem... ○



# Milovická nádražka malých forem

Svíčkovou si zde nedáte. Deset piv na čepu nečkejte. Vrchní se zástěrou a tužkou za uchem nepřijde. Ale přesto se zde budete mít krásně... Milovická nádražka není přesně tím, co si pod slovem „nádražka“ představíte. Je spíše kavárnou. To ale vůbec není na škodu, naopak. Čím menší zdejší zařízení je, tím koncentrovanější zážitek nabízí.



Milovice pravděpodobně v turistických průvodcích standardního ražení nenajdete. Středočeské město leží od všeho dění trochu bokem. Opodál je řeka Labe i Jizera, poblíž hlavní železniční trať či dálnice. Dějiny se však Milovicím přesto nevyhnuly. Po sovětské okupaci v roce 1968 se zde uhníždilo odhadem až sto tisíc nikým nezvaných sovětských vojáků a jejich rodinných příslušníků, což obec s původně několika málo tisíci obyvatel převrátilo vzhůru nohama.

Po odsunu sovětských vojsk, který se podařilo dokonat v roce 1991, zbylo v Milovicích lehce přes tisíc obyvatel, hromada opuštěných domů a mocná ekologická

zátěž. Nezní to jako zrovna dobré výchozí podmínky, Milovice však další dějinný veletoč dokázaly plnohodnotně využít. Obec získala statut města, vybydlené bytové domy začalo město rekonstruovat, díky čemuž počet obyvatel strmě rostl.

Nyní jsou Milovice dvanáctitisícovým městem (počet obyvatel se zdesetinásobil!) s mladou populací a dobrým napojením na hlavní město. To se ještě zlepšilo rekonstrukcí a elektrizací odbočné trati z Lysé nad Labem – Milovice tím získaly přímé vlakové spojení s Prahou. A právě na místním nádraží může náhodný pocestný natrefit na nádražku, která se běžnému pojetí vymyká.

Milovickou nádražku nemůžete při výstupu z osobních vlaků linky S22, která zde společně s kolejem končí, minout. V zimě se do ní dostanete průchodem z čekárny, do které společně s vůní kávy přetéká z vedlejší místnosti, v létě vybízí k posezení útulná zahrádka bezprostředně před nádražní budovou s obsluhou formou výdejového okénka.

Ochotný personál vás pohostí aktuálně dobrým poličským pivem, v sezoně čepovaným, k chuti může přijít i točená limonáda. Ve zdejším podniku se klasickým způsobem nevaří; něco dobrého si zde ale rozhodně dáte. Hlad zažene třeba sendvič se sekanou nebo hutná polévka, chuť dle toho, co je zrovna napečeno. Mohou to být kynuté buchtý, bábovka nebo kremrole – určitě to ale bude stát za to.

Speciální kapitola je káva. Skutečnost, že podnik je spíše kavárnou, rozhodně nezapírá, naopak. Za takhle dobrou kávu by mnozí kavárnašti povalečí byli ochotni vyskládat poslední úspory. A ani by nemusely být příliš vysoké, tak je cena příznivá. Ostatně – přesvědčte se sami. Vedle pražské kavárny směle může být pojmem i kavárna milovická. ☉



## Hodnocení

Výpočet nám sice příliš nevychází, ale čistá matematika těžko vystihne velmi příznivý dojem celého podniku. Tady by se dalo zakořenit.

## Otevírací doba

Pondělí až pátek 6:00 až 18:00,  
sobota 10:00 až 18:00,  
neděle: zavřeno.





# Před 20 lety řádily v Čechách ničivé povodně

Přesně před dvaceti lety, v srpnu 2002, postihly Českou republiku katastrofální záplavy, které si vyžádaly 17 lidských životů a škody v hodnotě zhruba 73 miliard korun, z toho jen na pražském metru sedm miliard. Zasažená byla více než třetina území země, nejvíce živel řádil v jižních, středních a severních Čechách. Velká voda se však nevyhnula ani Moravě, která se tehdy vzpamatovávala z povodní, jež ji zasáhly v roce 1997.

Petr Slonek | Foto: Petr Polák, Ondřej Řepka, Wikipedia

Vydatně pršet začalo už začátkem srpna, kdy vytrvalé silné srážky naplnily většinu jihočeských a západočeských řek. Ve čtvrtek 8. srpna už na některých místech dosáhla povodeň svým rozsahem 50leté vody, především na jihu Čech. Rozvodněné vodní toky na Česko-budějovicku zaplavily část trati České Velenice – České Budějovice. Zasaženo bylo i toto krajské město, pod vodou se ocitly některé jeho níže položené části. Například Malše zalila plochy v těsné blízkosti depa České Budějovice a problémy měly i rakouské dráhy. Vlaky nejezdily až do Summerau a kousek za hranicemi je musely nahradit autobusy. Pak se situace dočasně zklidnila, přestalo pršet a začalo se s odklizením škod.

## Druhá ničivá vlna

To pravé peklo ale mělo teprve přijít za několik dní. Znovu se na jihu Čech rozpršelo 11. srpna. A to poměrně vydatně. Vodohospodáři odpouštěli přehrady, ale slíbili, že Vltava v Praze nepřesáhne první vlnu záplav. V Českých Budějovicích se stavěly hráze z pytlů s pískem. Zatímco v první vlně nadprůměrné srážky zasáhly hlavně jih země, ve druhé se vyskytovaly prakticky na celém území.

Kromě značného nasycení půdy a koryt po prvních srážkách situaci ovlivnila i vodní díla, a to zejména Vltavské kaskády. Ta zachytila poměrně velkou část povodňové vlny z první srážkové epizody. Na druhou srážkovou epizodu již přehrady ale nestačily a povodeň postupovala směrem do údolí. Povodňová vlna Vltavy, respektive Labe se snížila až

díky rozlivům v Polabské nížině. Nicméně ani to nestačilo a velká voda zasáhla i města dále na severu Čech a později i na německém úseku Labe.

Brzy se ukázalo se, že druhá vlna bude mnohem silnější než první. Pod vodou se ocitla všechna velká jihočeská a západočeská města. Ve většině českých krajů včetně Prahy byl 12. srpna postupně vyhlášen stav nebezpečí. Déšť se rozšířil i na sever Čech. Vltavu v Praze protékalo 1 790 m<sup>3</sup>/s a začala evakuace ohrožených oblastí s tím, že dorazí padesátiletá voda. Nejhorší situace byla ve městech Sušice, Strakonice, Klatovy, Písek, Plzeň, Český Krumlov, České Budějovice, Beroun a Praha. Na německé stanici Zinnwald-Georgenfeld v Krušných horách nedaleko českých hranic za tento den spadlo 312 mm srážek, což byl německý rekord. Na české straně Krušných hor byly nejvyšší srážky za tento den naměřeny u vodní přehrady Fláje (226,8 mm).

## Drtivý dopad povodní

A 13. srpna začal stav nouze platit i v Ústeckém kraji. Evakovaly se celé vesnice v řadě krajů, historické centrum Českých Budějovic a voda začala strhávat první mosty. Na mnoha místech v zá-

padních Čechách a v historickém centru Prahy se přerušily dodávky elektrického proudu. Voda se začala objevovat také na Znojemsku, kde začala evakuace. V Ústeckém kraji se připravili na stolec vodu, vypnula se elektřina, evakovaly stovky lidí a pomalu se zastavila výroba velkých chemických podniků.

O den později Vltava v Praze dosáhla ve Velké Chuchli ve 12 hodin průtoků 5 160 m<sup>3</sup>/s při výšce hladiny 782 cm, zaplaven byl Karlín a pražské metro. Ve středočeském kraji na Mělníku rozvodněná Vltava zvýšila hladinu Labe a rozšířila koryto soutoku. Problémy nastaly v neratovické Spolaně, kde byl 15. srpna její areál zcela zatopen a unikl chlór. V severních Čechách na Podřipsku a Litoměřicku a ve středních Čechách kolem soutoku Labe s Vltavou se povodňová vlna rozlévala do blízkých vesnic. Všechny mosty přes Labe v Ústeckém kraji byly uzavřeny.

Na Litoměřicku v okolí soutoku Labe s Ohří se 16. srpna povodňová vlna v některých místech rozlila do šíře 10 km, zatopeno bylo na 30 vesnic a několik



### Co povodně způsobily

- 17 lidí přišlo o život
- 134 zvířat v pražské zoo přišlo o život
- v 6 krajích byl vyhlášen nouzový stav
- 753 postižených obcí
- 225 000 evakuovaných lidí
- 73,3 mld. Kč škod, z toho 7 mld. Kč pražské metro
- nejvyšší průtok na Vltavě v Praze 5 300 m<sup>3</sup>/s

menších měst, včetně historického Tezína. Labe v Ústí nad Labem kulminovalo na 11,96 metru při průtoku 4 700 m<sup>3</sup>/s (přičemž normální stav zde činí 2,48 m a 296 m<sup>3</sup>/s) a v Děčíně na 12,30 metru při průtoku 4 770 m<sup>3</sup>/s.

Rozbouřené Labe odřízlo Střekov od zbylé části města. Jediným spojením byl železniční most, a tak se České dráhy společně se samosprávou rozhodly, že zavedou kyvadlovou dopravu Ústí n. Labem sever - západ - hl. n. - Střekov. Ze západu na Střekov jezdily zvláštní vlaky jako záchranná služba, rozvoz pečiva a sloužily dokonce jako porodnice. Podobnou kyvadlovou dopravu zavedly ČD také v Děčíně (hl. n. - východ), v Plzni (Jižní předměstí - Plzeň hl. n. - Doubravka), Veselí nad Lužnicí (Veselí n. L. - Veselí n. L. zastávka) a v Praze, kde fungovalo hned několik linek. Ty jezdily například na trase Smíchov - Praha hl. n., Smíchov - Vršovice - Horní Počernice, Praha hl. nádraží - Zličín či Masarykovo n. - Běchovice. V Ústí nad Labem byly mimořádně vytvořeny zastávky Vaňov a Brná.



Pohled na zatopený Negrelliho viadukt v pražském Karlíně. Povodně přitahovaly pozornost řady „čumilů“.

## Kde vlaky pomáhaly

### Doprava v Praze

Zdarma se jezdilo ve všech pravidelných osobních vlacích v úsecích:

- Praha Běchovice – Praha Masarykovo nádraží
- Praha Smíchov – Praha hl. n.
- Praha Vysočany – Praha Masarykovo nádraží / Praha hl. n.

Kromě pravidelných vlaků ČD byla v Praze zavedena kyvadlová doprava zdarma zvláštními vlaky, které jezdily vždy od 4 do 24 hodin na trasách:

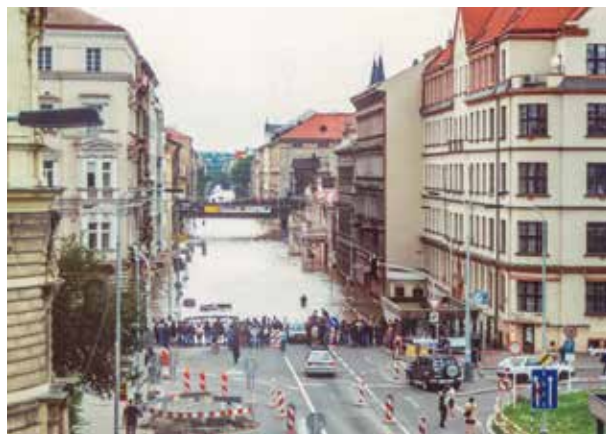
- Praha hl. n. – Praha Smíchov (interval 20 minut)
- Praha Masarykovo nádraží – Praha-Běchovice
- Praha hl. n. – Praha Smíchov – Praha Zličín
- Praha Smíchov – Praha Vršovice – Praha Libeň – Praha Vysočany – Praha Horní Počernice (interval 30 minut)

### 072 trať Ústí n. L. západ – Lysá nad Labem:

- Pravidelné vlaky zastavovaly na provizorní zastávce Brná nad Labem.
- V Ústí nad Labem jezdila kyvadlová doprava zdarma prostřednictvím zvláštních vlaků na trasách Ústí nad Labem západ – Ústí n. L. sever - Povrly (interval 30 minut), Ústí nad Labem západ – Vaňov (interval 30 minut) a Ústí nad Labem západ – Střekov (interval 20 minut)

### 073 Děčín – Ústí nad Labem-Střekov:

V Děčíně jezdila kyvadlová doprava zdarma prostřednictvím zvláštních vlaků na trasách Děčín hl. n. – Děčín východní nádraží a také Děčín hl. n. – Červený Vrch.



## Kyvadlo místo metra

Ve středu 14. srpna přestalo jezdit metro i mezi centrem Prahy a Smíchovem. ČD proto operativně zavedly od sedmé hodiny ranní vlakové „pendly“ mezi pražským hlavním nádražím a stanicí Praha Smíchov. V kyvadlové dopravě byly zhruba v patnáctiminutových intervalech nasazeny pantografové jednotky, které cestující vozily bezplatně, podobně jako celá pražská MHD.

Záplavy v roce 2002 způsobily na železnici škody ve výši 2,781 miliardy korun. Na opravy poškozeného majetku tehdy šlo 1,364 miliardy a na nové investice do zcela zničených staveb či zařízení 1,417 miliardy korun. Většinu peněz získaly dráhy jako půjčku od Evropské investiční banky. Část poskytl Evropská unie z fondu Phare, zbytek hradil Státní fond dopravní infrastruktury a dráhy z vlastních zdrojů.

V těchto číslech je však zahrnuta obnova tratí, budov i vlaků, zároveň i ztráty na tržbách, které České dráhy postihly. V roce 2002 ještě spadl celý provoz i sítě kolejí pod ČD. Dnes jsou již tratě odděleny a jsou majetkem Správy železnice. ○





# Ústecko: kraj mnohem zajímavější, než si myslíte



Severní Čechy stále poněkud doplácují na svou nelichotivou pověst. Zkušenější turisté ale vědí, že málokterý kus naší země nabízí tolik rozmanitosti, přírodních krás a technických památek. A to samé platí i o jejich přirozeném centru – Ústí nad Labem. Město ležícím v hlubokém říčním kaňonu uprostřed Českého středohoří a na dohled Krušným horám. Tentokrát vyrazíme do jeho bezprostředního okolí. Nechte se překvapit jeho půvabem!



Ústí nad Labem



Pozůstatky po odstřelené kapli u Mirkova



I v nejbližším okolí Ústí nad Labem lze nalézt půvabné příklady vesnické architektury.

Vít Čepický | Foto: autor

Ústí nad Labem má skvělé železniční spojení – natolik vynikající, že město prakticky nepotřebuje dálkové autobusové linky. Z Prahy trvá cesta půvabnou krajinou lehce přes hodinu, která na palubě InterJetu nebo v jídelním voze vlaků EuroCity uteče opravdu promptně. Pohodlně se sem dostanete ale též z Podkrušnohoří nebo třeba středního Polabí.

Pokud se z centra Ústí vydáte jakýmkoliv směrem, půjdete do kopce. Ale vždy to bude stát za to. My ale tentokrát zamíříme na nedaleké Mírové náměstí, odkud se přírodě přiblížíme trolejbusem linky 51. Trolejbusy v krajském městě jezdí od roku 1988, kdy po osmnáctiletém

ryze autobusovém provozu vystřídaly tramvaje. Ve zdejší kopcovitém terénu odvádí skvělou službu, což pochopíme při výjezdu na konečnou Skalka, začátek naší cesty. V dynamice jízdy se s nimi ani moderní autobusy nemohou měřit.

### Vzhůru na hrad Blansko

Naším prvním velkým cílem je hrad Blansko. Turistické značení sice začíná už u předposlední zastávky Ryjická, ale pokud bychom zde vystoupili, připravili bychom se o několik zajímavostí od cesty. Žel bohu, jedna z nich, dříve se tyčící na dohled od konečné trolejbusu, již vzala za své. Přímo přes sídliště Skalka totiž v minulosti vedla nákladní lanovka z nedaleké továrny TONASO (továrna

na sodu, za jejímž založením stojí významný chemik Ernest Solvay) na skládku v kopcích u vrchu Radešín.

Lanovka fungovala v letech 1969 až 1990, měřila úctyhodných šest kilometrů a za hodinu převezla až 100 tun sodárenských kalů a škváry do lůna Českého středohoří. Právě pod sídlištěm Skalka se do roku 2020 nacházely dvě vysoké podpěry lanovky, nyní v oblasti najdeme již jen betonové patky.

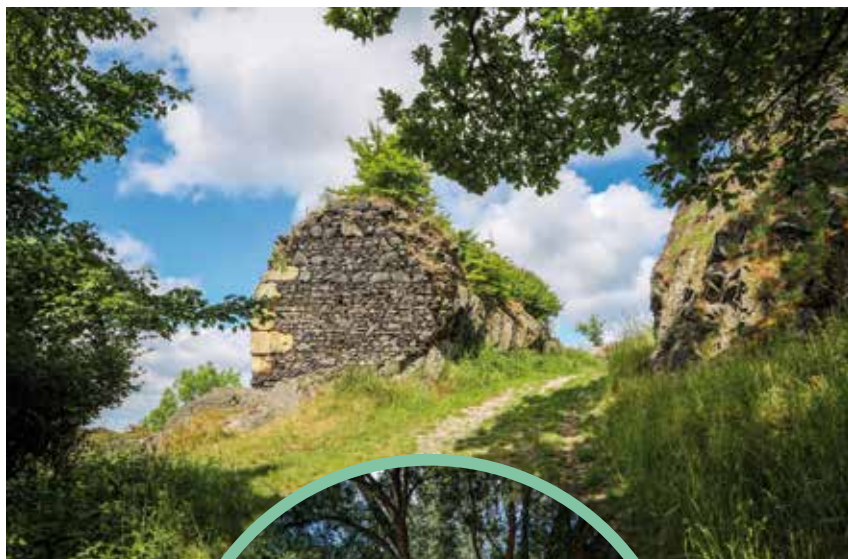
My však neotálíme a rovnou se zostra pouštíme do výstupu po místní silničce ve směru na obec Mirkov. Prvotní stoupání sice není příliš dlouhé, nohy ale nešetří, takže po prvním kilometru uvítáme výdech na vyhlídce pojmenované po Antonínovi Nydrlovi, významném místním představiteli Klubu českých turistů. Cesta k vyhlídce sice není, stejně jako celá první část trasy, značená, ale trefíme ji jednoduše – poté, co silnička po ostré zatáčce vystoupí z lesa a zarovná se, stačí odbočit doprava přes pole, přes které vede viditelná pěšina. Případně pomůže mapa. Vyhlídku by byla škoda minout, poprvé nás totiž seznámí s hlavním cílem – Kozím vrchem.

Po návratu z vyhlídky dále pokračujeme po silničce na obec Mirkov. Před ostrou zákrutou vlevo bychom neměli minout zvláštní skalní útvar po levé straně. Co vypadá jako počátek nedoraženého tunelu, je ve skutečnosti pozůstatek po kapli Navštívení Panny Marie. Půvabná pseudorománská kaple zde stávala od roku 1859 a mezi místními se těšila značné popularitě. Tedy mezi původními místními, nutno dodat.

Po 2. světové válce chátrala, aby byla její věž v roce 1975 barbarsky odstřelena.



Ústí nad Labem je ze všech směrů příkladně dostupné vlakovou dopravou.



Četné pozůstatky hradu Blansko doplňuje krásný výhled.



← Labe u Velkého Března stráží linie lehkého opevnění vzor 37.

Zkázu dokonala demolice lodě kaple o dva roky později. Dnes na místě najdeme vydlabanou jeskyni pamatující chrámovou loď, vzrostlé kaštiny, které místo stále němě stráží, a lezeckou ferratu, která si z duchovního rozměru místa příliš nedělá a vede nadsařbůh přes okolní skály.

### Rozhledy do krajiny

Přímo za kaplí se napojujeme na zelenou turistickou značku. Cestu směrem na Kozí vrch bychom si nyní mohli výrazně zkrátit, ale byla by to škoda. Minuli bychom totiž zříceninu hradu Blansko. Odbočka na 545 metrů vysoký vrch a nej-

vyšší bod trasy totiž stojí za to. Zajímavý je nejen samotný hrad ze 13. století, po němž se zachovala řada výrazných stavebních prvků a který je místními nadšenci s láskou opečováván, ale zejména výhled do širého okolí.

Poloha Blanska je totiž doslova dechberoucí. Kruhový výhled nám představí masiv Krušných hor, dramatickou středohorskou krajinu, vidět je město Ústí s dohlížející Milešovkou a Kletečnou, tušíme kaňon řeky Labe, vrcholek Sedla a zdraví nás i Děčínský sněžník. Na místě je i pěkné ohniště, půvabnější místo k opečení buřtů byste těžko hledali.



### Victor Cibich Pivně nesmrtelný železničář

Pivo může do lidského života promluvit mnoha způsoby, málokdy ale tak výrazně, jako se to stalo Victoru Cibichovi. Rodáka z Hustopečí u Brna (\*1856) kariéra na železnici zavála přes Prahu či Velký Osek až na sever Čech, kde v pětatřiceti letech zakotvil ve stanici Velké Březno. Což se mu ve všech ohledech stalo osudným. Postupem času se zde stal nejen přednostou stanice, ale též oblíbeným společníkem v pohostinstvích. Tak oblíbeným, že mu místní pivovar nabídl pivní rentu 30 pint týdně – pokud se nechá zobrazit na etiketě piva. Těžko pohrdnout tak lákavou nabídkou. A tak se Victor Cibich, jehož tvář dodnes zdobí etiketu piva Březňák, stal postupem času nejportrétovanějším Čechem. Přestože německy mluvícím. Ale i v tom se symbolicky zrcadlí historie českých zemí. Victor Cibich zemřel ještě za Rakouska-Uherska v roce 1916 ve věku 59 let. Pokud byste jej chtěli při svých toulkách severem pozdravit, spočívá jen jednu stanici dráhou od Velkého Března – pohřben je ve Valtířově, kde se mu dodnes u náhrobku tu a tam objeví lahev jeho oblíbeného moku spolu s nezbytným doutníkem...

Čeká nás ovšem ještě jedna výrazná vyhlídka, a tak se vracíme po zelené až k odstřelené kapli a pokračujeme lesní pěšinou k malé osadě Mašovice. Příjemný, rovinatý úsek a krátký sestup nám dobijí síly na závěrečné stoupání na špicí Kozího vrchu, kam vede značená odbočka.

← Chátrající průmyslový areál u vlakové zastávky Neštědice je zapomenutým unikátem. Jednalo se totiž o nejstarší celulózku v Rakousku-Uhersku, vyrábělo se zde od roku 1882. Další její osud je ovšem stále nejistý.







Ačkoliv jeho 380 metrů nad mořem horala příliš nenadchne, příchod na vrchol vezme dech i zkušenějším harcovníkům. Skalnatý znělcový vrch totiž dramaticky vystupuje přímo od hladiny Labe, nad kterou ční ve výšce plných 250 metrů. Počítejte s tím, že se tady nějakou dobu zdržíte, vynadávat se zde poměrně trvá.

Z vrcholu je to již co by kamenem dohodil, možná i doslova, na vlakovou zastávku Neštětice, odkud je to pár minut na ústecké hlavní nádraží. Ale pokud zbývá ještě trocha času, byla by škoda neprozkoumat blízké okolí.



Varna velkobřezenského pivovaru

### Do Března nejen za pivem

Nejvíce zajímavostí nabízí Velké Březno na protějším břehu Labe. Naštěstí se na něj dostanete pohodlně přívozem. Pokud vám název obce je povědomý, nebude to náhoda. A je vám povědomé jméno Victor Cibich? Že ne? Tvář bývalého nádražáka ale stoprocentně znát budete. Je totiž nejportrétovanějším Čechem na světě! Aby také ne, když zdobí etiketu piva Březňák, které se zde vaří.

Pivovar ale není jedinou zajímavostí, kterou Velké Březno nabízí. Nachází se zde dva zámky, ten novější, horní, sídlo rodu Chotků, jednoznačně stojí za návštěvu. Kolem obce také vede linie lehkého pohraničního opevnění s několika opravenými řopíky. Na tamějším nádraží pak zaplesá srdce železničářovo, a to zejména o sezonních víkendech. Začíná zde totiž zubrnická lokálka, jedna z nejpůvabnějších českých tratí. Ale o té až někdy příště... ○



Původní sladovna ve Velkém Březně již svému účelu neslouží.

← Ústecká sídliště v lůně Středohoří, v dále hřeben Krušných hor

## Napsali o nás...

### Modernizace depa Českých drah v Michli je v procesu EIA

ČD udělaly další krok k zamýšlenému vylepšení depa v pražské Michli, které je známé jako Odstavné nádraží Jih. Plán modernizace poslali k posouzení ministerstvu životního prostředí (proces EIA), zatím do zjišťovacího řízení. Podle dokumentace by se mělo stavět od dubna 2024 do října 2025. Zatím není jasné, kolik modernizace bude stát. Projekt připravují firmy AFRY CZ a AF-Infrastructure, které vyhrály tendr s cenou 50 milionů korun. Předpokládaná cena byla 85 milionů. Plán má název „Zdvoukolejnění odjezdu z SÚ Jih a vybavení sanitárních kolejí“. Zahrne zdvoukolejnění odjezdu z SÚ Jih, výstavbu nových sanitárních kolejí v odjezdové části včetně dodání technologií a vybudování nového zhlaví kolejí skupiny 600. Ty jsou nyní kusé. Jedná se o výstavbu propojovací koleje k hale a odstavným kolejím ve střední skupině. **zdopravy.cz 13. 7. 2022**



### ČD počítají s opětovným zprovozněním Esmeraldy

Na českých kolejích by se znovu měla objevit Esmeralda. České dráhy sice stále řeší další osud tohoto unikátního vozu, nově ale počítají s jeho zprovozněním. „Aktuálně je nepojízdná a nachází se v depu v Libni. Zatím není rozhodnuto o jejím dalším osudu, ale počítá se s jejím opětovným zprovozněním,“ sdělil mluvčí Českých drah Lukáš Kubát. Motorový vůz číslo 812.613 (Esmeralda) je v současnosti ve správě Centra historických vozidel ČD. Esmeralda je jediná svého druhu. Vznikla v roce 2001 v šumperských dílnách Pars nova přestavbou klasické červené lokálky poničené nehodou. Jde o prototyp. Esmeralda, ač se tak běžně říkalo celé soupravě, byla pouze první tažný vůz. Na druhé straně vlaku byl rovněž unikátní a o rok mladší prototyp řídicího vozu zvaný Kasandra, uprostřed byl vložený vagon. Esmeralda původně jezdila na tratích kolem Rakovníka. V letech 2014 až 2018 ji ČD využívaly na výletním vlaku Cyklohráček, před sezónou 2019 byla ale jako nevyhovující nahrazena lokomotivou 714 a je vedena jako neprovozní. **zdopravy.cz 15. 7. 2022**

### Středočeský kraj jedná s Českými drahami o pořízení RegioPanterů

Na tratích z Prahy do Ústí nad Labem a z Prahy do Čáslavi by se mohly během dvou let objevit nové třívozové jednotky RegioPanter. O jejich nasazení jedná Česká dráha se Středočeským krajem. Vyplývá to z materiálu Plán rozvoje a zajištění financování veřejné dopravy ve Středočeském kraji v budoucím období. Kromě nákupu 22 elektrických jednotek řeší kraj i nasazení dvouvozových jednotek DMU 120. Ty mají jezdit už od prosince příštího roku z Prahy do Berouna přes Rudnou a z Berouna do Rakovníka. Podle materiálu by RegioPantery měly být nasazeny na linku S4 Praha – Ústí n. L. a R41 Praha – Kolín (– Čáslav) od prosince 2024. Materiál upozorňuje, že pořízení nových vozidel přinese vyšší cenu za kilometr a současně otevírá možnost prodloužení smlouvy s ČD až do roku 2033 na určité výkony. **zdopravy.cz 12. 7. 2022**

### Část poškozeného Pendolina převezly České dráhy do Prahy

České dráhy převezly pět ze sedmi vozů Pendolina poškozeného při nehodě v Bohumíně. O budoucnosti jednotky není jasno, čeká se na stanovisko techniků z Alstomu. Dva nejvíce poškozené vozy zůstávají v Bohumíně. Přeprava má proběhnout během příštích 2–3 týdnů. „Pro jejich přepravu je třeba připravit náhradní podvozky, protože původní byly při nehodě poškozeny,“ řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. O budoucnosti jednotky rozhodne vedení dopravce poté, co se k možnostem opravy vyjádří Alstom. ČD mluví o nákladech zhruba 150 milionů korun. Prohlídka jednotky ze strany výrobce se ještě neuskutečnila. Nebyl tak stanoven ani rozsah a hodnota opravy. ČD už jednou nechaly v Alstomu opravit Pendolino poškozené po nehodě. Oprava jednotky po nehodě ve Studénce v roce 2015 vyšla na 210 milionů korun. **zdopravy.cz 22. 7. 2022**

### České železniční staveniště frustruje cestující. Zpoždění patří k nejhorším

Přes 12 % spojů Českých drah se loni opozdilo na svém příjezdu. V porovnání se sousedními státy je to nejhorší výsledek, třeba v Rakousku nepřijela na čas jen tři procenta vlaků. Podle expertů jsou zpoždění vlaků v tuzemsku daní za obrovský rozsah oprav na železnici. Když ale pomínou nedochvilností, vlaková doprava v Česku se podle nich zlepšuje, třeba nabídkou moderních vozů. Podíl zpožděných vlaků ČD se oproti roku 2020 mírně zvýšil, o 0,4 %. Neboli předloni činila dochvilnost spojů 87,7 % oproti ložským 87,3 %. „Zhruba čtvrtina všech zpoždění spadá na železniční infrastrukturu a zbytek jsou ostatní a sekundární příčiny, například čekání přípoje, křížování vlaků či vliv bouřek,“ doplnila mluvčí ČD Vanda Rajnochová. „Pokud bychom vzali v úvahu pouze zpoždění na naší straně, jelo by 98,8 % všech vlaků včas.“ **aktualne.cz 13. 7. 2022**

## Železničář

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

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



Vážení klienti,

dotace byly již vyčerpány, ale zájezdy máme stále k dispozici.  
V září navíc za příznivé ceny:

**Turecko, Alanya**

Září, cena od 14 900 Kč/osoba, Kleopatra Ada Beach\*\*\*\*  
All inclusive, letecky z Prahy, teplé moře, příjemná atmosféra.

**Chorvatsko, Drvenik**

Září, cena od 11 200 Kč/osoba, penziony Aroma Botanika a Plaža Polopenze, autobusem z Prahy a Brna. Léty prověřená destinace a vysoce kvalitní služby.

**Řecko, Zakynthos**

Září, cena 15 700 Kč/osoba, Denis Beach\*\*\*\*  
Polopenze, letecky z Prahy, vstup na pláž přímo z hotelové terasy.

**Řecko, Kréta**

Září/říjen, cena od 16 200Kč/osoba, Palm Bay  
Polopenze, letecky z Prahy, Pohodová dovolená v klidném prostředí za příznivou cenu.



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



**Využijte volné místo  
v dětské skupině**

Mimořádně se nám v naší  
dětské skupině uvolnilo  
místo na letní prázdniny.  
Pokud máte zájem umístit  
vaše dítě právě k nám,  
neváhejte se ozvat!

Kontaktujte nás na e-mailu: [sovicka@dvi.cz](mailto:sovicka@dvi.cz)  
nebo na telefonním čísle: 724 828 147.



27. srpna 2022

## Párou Posázavím aneb projed'te se s nostalgií po legendární trati

Vydejte se s námi v sobotu 27. srpna na okružní jízdu parním vlakem do oblasti dolního Posázaví a Ladova kraje s návštěvou Týnce nad Sázavou. Pojedete s námi po jedné z našich nejkrásnějších lokálek z Prahy přes Davli do Čerčan. Trati, která vede romantickým krajem kolem řeky Vltavy a Sázavy, dali za první republiky trampové název Posázavský pacifik a ten jí zůstal dodnes. Parní vlak odjíždí v 9:54 z pražského smíchovského nádraží a přes Davli, Jílové u Prahy a Krhanice vás doveze do Týnce nad Sázavou. Než se vlak vydá na další cestu, budete mít dostatek času prohlédnout si město a jeho památky anebo se jen tak projít podél řeky Sázavy. Na cestu do Prahy po trase přes Čerčany a Senohraby se vlak vydá ve 14:22. Ve vlaku je po celou dobu zajištěno občerstvení v historickém bufetovém voze. A kolik stojí jízdné? Základní globální cena na celý okruh Praha-Smíchov – Praha-Smíchov činí 440 Kč, pro trasu Praha-Smíchov – Týnec nad Sázavou 340 Kč a na úsek Týnec nad Sázavou – Praha-Smíchov pak 240 korun. Snížená globální cena na celý okruh je 340 Kč, Praha-Smíchov – Týnec nad Sázavou 240 Kč a Týnec nad Sázavou – Praha-Smíchov 140 Kč.

**Nejbližší železniční stanice:** Praha-Smíchov



13. srpna 2022

## Historické slavnosti v Kolíně si nenechá ujít ani golem

Vypravte se s námi do Kolína, kde se konají Historické slavnosti. Tentokrát slibují návrat do časů císaře Rudolfa II. Těšit se můžete nejen na dobové tržiště, šermíře, renesanční střelce, kejklíře nebo třeba dobové tance. Na kolínském Kmochově ostrově potkáte i opravdového Golema. Letos uplyne 470 let od narození a 410 let od úmrtí Rudolfa II., a tak slavnosti budou věnovány právě tomuto císaři a jeho době. Největší atrakcí se nespíš stane opravdový golem. Objevíte tu i tábor landsknechtů, alchymistickou dílnu nebo třeba dílnu svičkaře.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Kolín zastávka



12. až 13. srpna 2022

## Mikulovské pivobraní nabídne dva dny pohodové zábavy

Mikulovské pivobraní začíná v pátek 12. srpna v 16 hodin, v sobotu se brány otevrou v pravé poledne. O zábavu bude po oba dny postaráno až do půlnoci. Domácí minipivovary budou nabízet desítky druhů piv. Ta si můžete dopřávat ze speciálních malých krýglů (0,2 l), které budou i k zakoupení. Čekají na vás různé soutěže. Na velkém pivním jarmarku budou lákat k ochutnávce grilované dobrůtky všeho druhu. Ve fotokoutku se můžete nechat zvětšit s maskotem Pivoušem. Letos zahrají třeba kapely Gate Crasher, Černá, Forrest Jump nebo slovenští Guns n' Roses Tribute.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Mikulov na Moravě



10. až 24. srpna 2022

## Letní výlet s Cyklohráčkem do Lužné a na Křivoklát

O letošních prázdninách nejedí Cyklohráček jen o víkendech a svátcích. Až do 24. 8. se můžete tímto vlakem svézt každou středu z Prahy do turisticky zajímavých míst ve středních Čechách. Vydejte se proto 10. 8. do Kácova, 17. 8. do Vraného nad Vltavou a Dobříše nebo 24. 8. na Křivoklát a do Lužné u Rakovníka. Cyklohráček má čtyři vozy – tři ke hraní a jeden cyklistický. Soupravu veze motorová lokomotiva 714 (Veselá kráva). Na palubě vlaku čekají hrajevodoucí, kteří mají pro děti připravené upomínkové předměty nebo hry, a funguje služba ČD Minibar.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha hl. n.