

# Železničář

7. ŘÍJNA 2021 | ROČNÍK 28 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



10



## Z OBSAHU

- 4–6 **Kaleidoskop**  
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
S ředitelem Odboru bezpečnosti Českých drah Martinem Strakou
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–17 **Téma**  
ČD neustále zdokonalují systém ochrany svého majetku i bezpečnosti cestujících. Na co vše se zaměřují?
- 18–19 **Dceřiné společnosti**  
ČD Cargo se podílí na odvozu odpadu z tornádem postižené oblasti.
- 22–23 **Provoz a technika**  
Veřejnost si v Ostravě mohla první prohlédnout nové push-pully.
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
Po padesáti letech služby odešel do důchodu vlakvedoucí František Savkov.
- 27 **Zahraničí**  
Do Španělska dorazila na testy nová vysokorychlostní jednotka ETR 1000.
- 28–29 **Recenze**  
Které zajímavé tituly s železniční tematikou se objevily v knihkupectví?
- 30–32 **Historie**  
Od jízdy Vlaku svobody, rychlíku, kterým se podařilo projet z komunisty ovládaného Československa na Západ, uplynulo 70 let.
- 33–37 **Cestopis**  
Vydali jsme se tentokrát po cyklostezce z Příbyslavi do Žďáru nad Sázavou. Ne však na kole, ale na bruslích.
- 40 **Tip na výlet**  
Kam vyrazit vlakem za zážitky

## TITULNÍ FOTO

Autor: Jiří Štembírek

Podzimní romantika v podobě krásně zbarvených stromů láká na výlety do přírody. Nejlépe některým z našich spojů.

## ČÍM JEZDÍME



## Netrakční jednotka railjet

Jedná se o netrakční ucelenou jednotku s maximální provozní rychlostí 230 km/h, kterou pohání elektrická lokomotiva Taurus. Railjet je obchodní označení používané Rakouskými spolkovými drahami (ÖBB) pro moderní vysokorychlostní soupravy Viaggio Comfort, jež vyrábí společnosti Siemens. Vlak tvoří sedm klimatizovaných velkoprostorových vozů se třemi cestovními třídami (Business, 1. a 2. třída) a má celkem 442 míst v sérii pro ČD. Nabízí rychlé a pohodlné cestování mezi Brnem a Prahou, přímé spojení do Vídně a Grazu v Rakousku a také jednou denně spojení do Berlína. Spoje zastavují jen v nejvýznamnějších stanicích. Nejmenší cestující se mohou zabavit v oddíle s malým kinem, občerstvení si lze zakoupit v restauračním voze nebo u roznáškové služby.

**ČD railjet**





Libor Lochman

Poradce pro záležitosti EU  
Evropský manažer projektu CEE

Vážení čtenáři,

po třech týdnech křižování Evropou, přesněji 23. září odpoledne v Ostravě, jsme mohli Connecting Europe Express (CEE) uvítat v Česku. A nebylo to u nás jediné zastavení vlaku, který má za cíl prezentovat výhody železnice jako páteřního systému bezemisní mobility a zdůrazňovat potřebu masivních investic do jejího dalšího rozvoje.

Vlak CEE se pohyboval na našem území až do neděle 26. září a na své cestě poskytl možnost setkávání jak s politiky, tak i s širokou veřejností, která měla možnost soupravy, složenou z vozů šesti různých železnic, nejen vidět zvenku, ale také navštívit.

Vrcholem však samozřejmě byla setkání s regionální a státní politickou reprezentací. Při zastaveních v Brně a Plzni zazněla od krajských zástupců slova jasně podpory železniční dopravě a volání po dalších masivních investicích do infrastruktury.

Ve vlaku z Brna do Prahy se uskutečnilo jednání mezi zástupci Evropské komise, koordinátory TEN-T, ministerstva dopravy, Správy železnic a Českých drah na téma výstavby vysokorychlostních tratí v České republice. Náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta při této příležitosti prezentoval připravenost Českých drah a zájem o zajištění dopravy na nových tratích.

V Praze pak vlak přivítal místopředseda vlády, ministr průmyslu a obchodu a ministr dopravy Karel Havlíček v doprovodu Ivana Bednářika, předsedy představenstva a generálního ředitele ČD a dalších hostů. Ministr si zde vyměnil vlajky Evropské unie a České republiky se šéfem kabinetu komisařky pro dopravu Evropské komise, Walterem Goetzem.

Jízda Connecting Europe Express Českou republikou by ovšem nebyla možná bez významné podpory řady pracovníků na všech úrovních naší firmy. Počínaje přípravou trasy ve spolupráci se Správou železnic po zajištění kompletní dopravy od hranice s Polskem v Zebzydowicích přes Břeclav až do předání vlaku německé straně ve Furth im Wald.

Velké díky patří též všem pracovníkům, kteří se v Brně a v Praze postarali o nazbrojení vlaku. Otáčení jednotlivých vozů ve Vršovicích pro zajištění jejich správné orientace v soupravě pak bylo velmi speciální akcí, na kterou zúčastnění zajistě dlouho nezapomenou.

Vlak CEE je bezpochyby úspěšným projektem, který zviditelnil železnici a propojil reálný svět železnice s politikou a jejími ekonomickými strategiemi. Přejme si nejen, aby zanechal nesmazatelnou stopu u všech těch, kteří o budoucnosti železnice rozhodují.



*předchůdce...*

## Vozy řady Aee, Bee

Vůz 1. třídy řady Aee<sup>140</sup>, resp. Aee<sup>142</sup>, vznikl další modernizací vagonů Aee<sup>147</sup>. Jedná se o oddílový vagon určený pro dálkovou dopravu. Původní vůz vyrobila v letech 1965–1974 Raba Győr v Maďarsku. Maximální rychlost je 160 km/h.

Vůz druhé třídy Bee<sup>238</sup> spolu se sesterskými řadami Bee<sup>240</sup> a Bee<sup>246</sup> též prošly v letech 1997–2011 kompletní rekonstrukcí, spočívající v odhlučnění, tepelné izolaci původních vozových skříní a modernizaci podvozků, které umožňují rychlost 160 km/h. Později přibyla klimatizace či vakuová WC.





## Lidem slouží nová stanice i podchod

Cestující mohou od 24. září využívat novou stanici Praha-Zahradní Město. Ta je součástí vybudovaného přestupního terminálu. Stanice se stejně jako zastávka Praha-Eden nachází na traťové přeložce, kterou Správa železnic vybuďovala v rámci modernizace úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. Vlaky zde nyní mohou využívat kapacitnější čtyřkolejnou trať. Přínosem je rovněž zkrácení trasy o 232 metrů a traťová rychlost až 120 km/h, což se pozitivně projeví na zkrácení jízdních dob. Výstavba Koridoru Hostivař začala v květnu 2018. Kompletní rekonstrukcí prošla stanice Praha-Vršovice, která byla rozšířena o nové nástupiště a má bezbariérový přístup. Ve st. Praha-Vršovice a Praha-Zahradní Město bylo vybudováno nové zabezpečovací zařízení. Celkové náklady činí 5,36 miliardy Kč bez DPH. Správa železnic zároveň ve stejný den otevřela i prodloužený severní podchod na pražském hlavním nádraží, díky němuž se zkrátí cesta z centra města do přílehlých městských částí. Stavební práce trvaly přibližně 16 měsíců a přišly na 219,5 milionu korun.



## Salonek hostil setkání dopravců zemí V4 a ÖBB

Výměna zkušeností s implementací systému údržby ECM podle IV. železničního balíčku, instalací ETCS a se schvalováním modernizovaných vozidel byla hlavním tématem setkání vedení Českých drah se svými protějšky z rakouských ÖBB, maďarských MÁV-START, polských PKP-IC a slovenských ZSSK. Jednání se uskutečnilo ve vládním salonku pražského hlavního nádraží. Hodně se hovořilo o údržbě ECM. V tomto směru jsou nejdále Rakušané. Certifikační ECM disponují také ZSSK. V případě ETCS ČD informovaly o zavedení výhradního provozu od 1. ledna 2025 na většině koridorových tratí. Velkou část diskuze na téma ETCS tvořila debata o dodacích lhůtách technologie, ceně i míře podpory instalace ze strany států a EU. Projednávalo se též schvalování nových nebo modernizovaných vozidel podle předpisů EU. Dopravci řešili, jak nastavit proces tak, aby se realizace zakázek a schvalování odehrávala bez zpoždění. ČD informovaly i o procesu předběžných tržních konzultací na vozidla s alternativním pohonem.



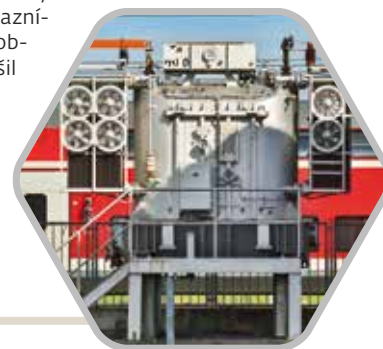
## Do Hamburku v budoucnu pojedou Taurusy

Do roku 2025 hodlají České dráhy pořídit další tři vícesystémové lokomotivy Siemens Taurus. Dvě už firma ve svém vozidlovém parku má, další čtyři zakoupila před pár týdny od společnosti Wiener Lokalbahnen Cargo. Stroje řady 1216 mohou běžně jezdit rychlostí až 230 kilometrů za hodinu. Cílem dopravce je vybudovat flotilu devíti lokomotiv, které budou kompletně pokrývat linku z Prahy do Hamburku. Německá strana totiž hodlá do roku 2025 zvýšit rychlost právě na 230 km/h. Nyní do Berlína, Hamburku a Kielu České dráhy vypravují soupravy s lokomotivami Vectron, umějí však vyvinout rychlost 200 km/h. Na lince by se měly v budoucnu objevit i nedávno objednané soupravy od konsorcia Siemens Mobility – Škoda Transportation, taktéž umožňující jízdu rychlostí 230 km/h. Lokomotivy Taurus se již kvůli novým normám TSI nevyrobí, přesto patří mezi kvalitní a spolehlivé stroje.



## Elektrina pro provoz VUZ i provádění zkoušek je ekologická

Výzkumný Ústav Železniční dokončil první etapu dekarbonizace své činnosti. V rámci ní byl zajištěn nákup 100% elektrické energie pro účely nejenom vlastní spotřeby, ale i spotřeby energií pro zkoušky zákazníků společnosti. Od května veškerá elektrická energie pochází z obnovitelných zdrojů. Současně VUZ úspěšně v letošním roce završil již druhé měření uhlíkové stopy prostřednictvím nezávislé odborné autority a podal žádost o ověření stavu dekarbonizace a přijímaných opatření prostřednictvím CDP score. Vlastní měření uhlíkové stopy bylo opakovaně zaměřeno nejenom na emise způsobené vlastní činností, ale i na oblasti nepřímých emisí v rámci tzv. scope 3, kde právě zajištění dodávek elektrické energie z obnovitelných zdrojů výrazně snižuje celkové emise a je plně ve prospěch zákazníků VUZ.



## RegioSpider vyjel na trať z Postoloprty do České Lípy

Na lince U11 Postoloprty – Louny – Česká Lípa nově nasazují České dráhy čtyři motorové vozy řady 841.2 Stadler Regio-Shuttle RS1. Celkem 22 vozů zakoupily ČD na konci loňského roku od německého dopravce SWEG. Vlaky projdou modernizací, při níž bude instalována klimatizace, el. zásuvky a wi-fi. Nové soupravy díky nízkopodlažnosti umožňují lepší přístup cestujícím se zdravotním handicapem. S vozy Stadler RS1 se už cestující na lince U11 setkávali v úseku z Postoloprty do Louny.

Po ukončení letní výluky mezi Louny a Libochovicemi pojedou soupravy v celé délce linky z Postoloprty až do Č. Lípy. Provoz linky zajistí celkem čtyři vozy řady 841.2 Stadler RS1 společně se čtyřmi soupravami řady 814 RegioNova. Vozidla zatím zůstanou v původním laku německého dopravce. Počet Stadlerů na této lince by se měl zvyšovat a v budoucnu by vozidla měla zcela nahradit zbývající RegioNovy.



## Cestování v Olomouckém kraji usnadní vyhledávač CestujOK.cz

Už jste vyzkoušeli webový vyhledávač spojení integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK) nazvaný cestujOK.cz, který vám vypočte i cenu jízdního dokladu? Cestujete autobusem, vlakem nebo městskou hromadnou dopravu na území tohoto regionu? S pomocí online vyhledávače pro cestující CestujOK.cz můžete snadno najít spojení veřejnou dopravou v kraji, informovat se o ceně jízdného, zjistit případnou dobu zpoždění aktuálně jedoucích spojů, sledovat online polohu autobusů i vlaků a najít si další užitečné informace o jednotlivých linkách.

cestuj  
OK



## Pocta parním lokomotivám

Na Dni železnice měl premiéru krátký film Parní fascinace autorů Václava Rubeše a Jana Chaloupky. Oba jsou zaměstnanci odboru komunikace ČD. Dvojice natočila snímek, ve kterém na rozdíl od jiných dokumentů neukazují jen samotnou techniku, ale i lidi, kteří se kolem parních lokomotiv ještě pohybují. Myšlenka vznikla v říjnu 2020, kdy Jan Chaloupka poslal Václavu Rubešovi video ze zatápní Šlechtičny 475.179 a vznesl dotaz, jestli by tomu neslušel komentář. Václava Rubeše tedy napadlo zkusit vytvořit něco jako filmový remake knihy Parní symfonie. Film pánové tvořili jako „multispektrální“ se dvěma cíli – připomenout zapomínaný fakt, že vynálezci, které změnilý svět, jsou stovky, možná tisíce, ale jen jeden, který dal světu mobilitu a pohyb v masovém měřítku – parní lokomotiva. Druhým cílem bylo upozornit, že parní lokomotiva by byla jen mrtvým kusem železa bez lidí, kteří jí věnovali a věnují kus sebe. Film je k dispozici zdarma na youtube kanále Redakce ČD.



## Handicapované převezl InterPanter



Speciální vlak vypravily koncem září České dráhy z Prahy do Ostravy na předávání cen Národní rady osob se zdravotním postižením (NRZP) Mosty. V nízkopodlažním speciálu, vedeným elektrickou jednotkou InterPanter, se na akci svezli nejen cestující mířící na předávání cen v čele s Václavem Krásou, předsedou NRZP, ale i generální ředitel a předseda představenstva ČD Ivan Bednárik, náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Jiří Jeřeta a další významní hosté. Ceny Mosty uděluje NRZP v zájmu podpory aktivit přispívajících významným způsobem ke zlepšení postavení osob se zdravotním postižením a jejich participace, za mimořádnou aktivitu nebo čin ve prospěch těchto lidí. Ivan Bednárik pak předával ceny v kategorii Instituce veřejné zprávy.

## Zástupci dopravy si prohlédli vyráběnou techniku

Management Českých drah si byl v plzeňské Škodě Transportation prohlédnout výrobu nové techniky. Během kontrolního dne, konaného na konci září, zástupci obou subjektů řešili produkci nových elektrických jednotek RegioPanter pro regionální dopravu, push-pullů pro Moravskoslezský kraj a nové osobní vozy, jež Škoda Transportation vyrobila v konsorciu se společností Siemens Mobility a které ČD v prosinci nasadí na rychlíky Krušnohor a Západní expresy (Praha – Cheb přes Plzeň i Ústí nad Labem). Dále v Plzni řešili výrobu elektrických jednotek pro Olomoucký kraj. ČD na kontrolním dnu zastupovali místopředseda představenstva Václav Nebeský, náměstek generálního ředitele pro servis Michal Kraus a další ředitelé dotčených odborů. Výrobce pak viceprezident pro strategický rozvoj a místopředseda představenstva Tomáš Ignáčák a další.



## Do modernizace vozidlového parku ČD investují miliardy

Budoucnost regionální dopravy. To bylo téma, které na zasedání Komise dopravy Asociace krajů ČR, konaném ve Zkušebním centru VUZ u Cerhenic, prezentoval náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Na tuto oblast se zaměřil zejména z pohledu obnovy kolejových vozidel, ať již probíhající, či budoucí. Připomněl, že ČD už ve spolupráci s kraji objednaly nebo objednájí až dvě stovky nových vlaků. Ty vyjedou na tratě v letech 2021 až 2026. ČD dojednaly výrobu 66 motorových jednotek (rámcová smlouva počítá až se 160 vlaky) u polské Pesy nebo desítek dvou- a třívozových elektrických jednotek RegioPanter u Škody Transportation. Celkově bude obnova vozidlového parku regionální dopravy stát pětadvacet miliard korun. Do ceny jsou započítány náklady na pořízení nových vlaků i modernizace starších. Dopravce připravuje vypsání soutěží na dodání nové techniky, např. elektrických dvoupatrových jednotek pro čtyři stovky cestujících.



## Evropský vlak připomněl význam železniční dopravy

Do Česka na konci září dorazil Evropský vlak, který prezentoval význam a budoucnost železniční dopravy v Evropské unii. Postupně zamířil do Ostravy, Břeclavi, Brna, Prahy a Plzně. Soupravu si veřejnost mohla prohlédnout na jednotlivých nádražích. Na projektu Connecting Europe Express (CEE) spolupracovala většina evropských železničních společností včetně Českých drah. Expres při průjezdu ČR zastavil ve čtvrtek 23. 9. v Ostravě, o den později v Brně, v sobotu přijel na pražské hlavní nádraží a poslední zastávku měl v Plzni. Souprava nazvaná Connecting Europe Express měla šest vagonů různých evropských dopravců. V nich byly pro návštěvníky informace o železničních technologiích a inovacích nebo o tom, jak Evropská unie podporuje infrastrukturní projekty. Svou pouť ukončil 7. října v Paříži. Při své cestě zavítal do všech hlavních měst EU, jimiž prochází evropská železniční síť.



# Na bezpečnostní rizika nás cestující upozorňují

Především na kybernetickou bezpečnost, ale i na ochranu majetku a osob, krizové řízení či požární ochranu se zaměřuje činnost Odboru bezpečnosti Českých drah. Například jen kybernetických útoků společnost každý měsíc zaznamená několik tisíc. Podle ředitele tohoto odboru Martina Straky se jim ale ve většině případů daří zabránit. Jaká další opatření společnost chystá či naopak hodlá ještě zdokonalit?

Redakce | Foto: Michal Málek

**Bezpečnost je široké téma. Můžete ve zkratce popsat, co všechno odbor bezpečnosti dělá?**

Naše činnost se promítá do několika oblastí, primárně jde o kybernetickou bezpečnost, ochranu majetku a osob, vnitřní bezpečnost, krizové řízení, ochranu utajovaných informací a požární ochranu. Dále máme na starosti činnosti, kte-

ré slouží k ochraně zájmů Českých drah. Ty však nechci detailněji komentovat, protože jde z podstaty věci o velmi citlivé informace.

**Jedním z hlavních témat současnosti je pro řadu firem kybernetická bezpečnost. Jak jsou na tom v této oblasti České dráhy? Jsou ČD v hledáčku hackerů?** Ano, je, a jde o nemalé číslo. Každý měsíc evidujeme 5 až 10 tisíc kybernetic-

kých útoků. Daří se nám je odrážet, ovšem úspěšnost obrany je přímo úměrná znalostem a dovednostem uživatelů. Protože jde často o útoky, které se tváří jako běžná a relevantní e-mailová korespondence, snažíme se zvyšovat kybernetickou gramotnost zaměstnanců, realizujeme intenzivní osvětu a snažíme se zaměstnancům vštípit, jak se chovat a co rozhodně nedělat. Tuto obrannou schopnost uživatelů mohou využít



i doma v soukromí. Zároveň míru bezpečnosti neustále zvyšujeme. Je to dokonce naše povinnost, protože nás Národní úřad pro kybernetickou bezpečnost (NÚKIB) určil jako provozovatele základní služby. Tím pádem spadáme pod zákon o kybernetické bezpečnosti.

#### **Jak může vypadat takový útok?**

Jedním z příkladů jsou výzvy k zaplacení faktur nebo k vydání přihlašovacích údajů pod hlavičkou banky. Velmi nebezpečné jsou různé přílohy nebo odkazy, které mohou obsahovat viry, a otevřít tak útočníkům cestu.

#### **Často se mluví i o prodeji přístupových údajů a hesel...**

Ano, na černém internetovém trhu, takzvaném darknetu, hackeři skutečně prodávají zcizené přístupové údaje a hesla. A musím říci, že lidé jim to velmi ulehčují, protože často využívají jedno heslo pro více webů a e-shopů. Pak je velmi jednoduché, když hacker prolomí jeden účet, odvodit přístupy k dalším. Proto jsou firmní aplikace a účty Českých drah chráněny politikou dlouhých a silných hesel. Chápeme, že je to do jisté míry nekomfortní, ale věřte, že to má smysl. Čtyřznakové heslo typu 1234 hacker prolomí za pár sekund. Ale prolomení silného hesla trvá hackerům roky.

#### **Do ochrany osob a majetku spadá také zajišťování doprovodu vlaků členy bezpečnostní agentury. Podle jakého klíče určujete, na které spoje budou nasazeni?**

Hlídky vlakových doprovodů fungují po celé republice a nasazení určujeme podle počtu incidentů na konkrétních vlcích. Data z bezpečnostních incidentů vyhodnocujeme každý den. Nasazení vlakového doprovodu je v rozsahu 2 500 spojů měsíčně. Vlakové čtyři musí mít jistotu pomoci, a pokud není k dispozici naše hlídka, pak se volá policie. Kolegové z řad vlakových čet vědí, že se zabýváme každým jejich podnětem. Proto bych jim chtěl velmi poděkovat, že nejsou lhostejní a informují nás.

#### **Pokud jde o vlakové zloděje, spolupracujete s policií?**

My už z praxe víme, kteří to jsou. Nejezdí s námi poprvé, mnohdy jde o „staré firmy“. Tím se nám daří je velmi dobře eliminovat.

#### **Podněty berete od zaměstnanců?**

Také. Sbíráme je a vyhodnocujeme každý den. Plus máme informace od bezpečnostní agentury. Díky tomu můžeme nasazování obměňo-

vat. Pokud se někde koná rizikový sportovní zápas, nasazujeme ochranku automaticky.

#### **Jednou z možností, jak zvýšit bezpečnost, jsou kamerové systémy ve vlcích. Je tato problematika u ČD v řešení?**

Je. Nasazení kamer řešíme nejen s ohledem na zabezpečení osob a majetku, ale i z preventivních důvodů. Chceme mít možnost zpětně dohledat pachatele a předat je policii. Prevence tkví v tom, že pachatel ví, že může být zaznamenán a může být vcelku rychle polapen. Záznamy z kamer budeme stahovat jen pro účely objasnění nebo pro potřeby policie. Nebudeme nic archivovat, záznamy se budou přemazávat a úložiště dat budou šifrovaná. Přístup budou mít jen autorizované osoby.

#### **Policisté často dohledávají různé záběry z bezpečnostních kamer. Obraceli se na ČD už v minulosti, zda například nemáte kameru ve vlaku?**

Jistě. Dožádání od policie chodí každý měsíc desítky. Aktuálně České dráhy mají 650 kamer umístěných jen v objektech. O spuštění projektu kamer ve vlcích jednáme.

#### **Do jakých vozidel budou kamery instalovány?**

Hlavním parametrem je technická možnost instalace. Kamery v pilotním provozu nejprve spustíme tam, kde už jsou kamery nainstalované z výroby. V případě, že budeme nakupovat nové vozy, budeme kamery požadovat ve výbavě. S obnovou vozidlového parku se tedy bude množství kamer rozšiřovat. Neznamená to tedy, že bychom najednou nakoupili tisíce kamer, půjde o dlouhodobý proces.

#### **Inspirovali jste se u zahraničních dopravců?**

Kamery nejsou v hromadných dopravních prostředcích ničím novým. Všimnout si jich můžete v MHD v řadě měst, třeba v nových tramvajích v Praze, ale často i v zahraničí. Kamery jsou běžným bezpečnostním prvkem i na nádražích či v metru. Instalace i snímání je vždy v souladu s platnou legislativou.

#### **V nedávné minulosti České dráhy čelily masivnímu poškozování hlavně vozidlových skříní sprejery. Jaká je situace aktuálně?**

V posledních letech se nám daří škody napáchané vandalstvím, zejména pak sprejery, snižovat. Je to zejména proto, že jejich výtvary mnohem rychleji odstraňujeme, a tím jim bereme jeden z benefitů – mobilní platformu, která jejich „dílo“ šíří po velkém území.

Hlídky vlakových doprovodů fungují po celé republice a nasazení určujeme podle počtu incidentů na konkrétních vlcích. Data z bezpečnostních incidentů vyhodnocujeme každý den. Nasazení vlakového doprovodu je v rozsahu 2 500 spojů měsíčně.







V roce 2019 poškodili sprejeři majetek za 6,5 milionu korun, loni za 6 milionů a letos, za období od ledna do srpna včetně, za 3,8 milionu korun. Celkově jsme loni zaznamenali 451 případů sprejství, o rok dříve to bylo 522 případů.

V době největšího rozmachu tohoto fenoménu od boomu v devadesátých letech, v období 2005–2010, České dráhy evidovaly tisíce případů se škodami vysoko přes 10 milionů korun ročně.

Tímto bych rád poděkoval našim zaměstnancům, kteří poškozený majetek evidují, fotografují a oznamují na policii. Pokud je pachatel dopaden, dokážeme určit, díky „rukopisu“, které soupravy poškodil a výše trestu narůstá. Nedávno se nám takový případ stal a postupně jsme zjistili, že jedna paní takto řadí nejen u nás, ale i na Slovensku, ve Slovinsku a dalších zemích EU. Trest tedy bude velmi vysoký a my budeme vyvíjet náhrady škod. Letos už jsme podali dvě trestní oznámení na konkrétní osoby. Často nám pomáhají i cestující. Není jim lhostejné, že se ničí vlaky, které mají sloužit všem. ○

### **Martin Straka**

Vystudoval Policejní Akademii ČR. Pracoval devatenáct let na různých pozicích ve státní službě. Problematice bezpečnosti se dále pět let věnoval i v soukromém sektoru. Pracoval pro významné domácí i zahraniční společnosti včetně pozice bezpečnostního ředitele dceřiné společnosti ČD-IS. Od března 2020 vede jako ředitel Odbor bezpečnosti Českých drah.



Česká Třebová



Trutnov



Praha



Aš



Olomouc

## ČD při oslavách předvedly historickou i moderní techniku

Česká Třebová, Trutnov, Aš, Praha, Olomouc a Ostrava. To byla města, která letos hostila Regionální dny železnice. České dráhy na nich spolu s partnery přivítaly tisíce lidí, předvedly historickou i moderní techniku a uspořádaly řadu vyjížděk a vyhlídkových jízd. V Aši a Olomouci si navíc návštěvníci připomněli zajímavá výročí. Akce si nenechaly ujít tisíce lidí.

Josef Holec | Foto: autor, Jan Chaloupka a Petr Slonek

Oslavy odstartovala Česká Třebová. Organizátoři připravili jízdy historických vlaků po tratích v okolí, projíždky po zdejším železničním uzlu včetně průjezdu kontejnerovým překladištěm a doprovodný program v depu. Prezentovaly se zde moderní lokomotivy řad 383 Vectron, 388 Traxx a 742 v barvách ČD Cargo anebo motorový vůz RegioSpider. Na bohatou historii dopravy odkazovaly stroje 310.922, 464.202, T 466.0007, 754.044, 749.250, E 479.0027 anebo pantograf EM 475.1045. Nostalgické jízdy byly korunovány souběžnou jízdou pantografu a historického vlaku s parní Rosničkou a motorovým Pilštykem do Svitav.

### Oslavy v depozitáři

Rosnička se stala hvězdou programu i v Trutnově. Nejdříve přivezla návštěvníky

z Hradce Králové a zajistila vyhlídkové jízdy do Vrchlabí a do Svobody nad Úpou. Během oslav Dne železnice byla navíc podepsána dlouhodobá smlouva mezi Českými drahami a Královéhradeckým krajem na zajištění regionální vlakové dopravy.

Oslavy ve znamení výročí 180 let od příjezdu prvního vlaku do Olomouce po Severní dráze císaře Ferdinanda se konaly o druhém zářijovém víkendu v Olomouci. Stejně jako v předešlých případech byla obdivována hlavně prezentovaná technika. Už dopoledne přijela historická souprava v čele se Zamračenou T 478.1002, naopak parní vlak s Rosničkou postupně vyjel do Šternberka, Přerova, Hluboček a Olomouce-Řepčína. O spojení s hlavním nádražím a zastávkou v Řepčíně se postaraly motorové vozy Hurvínek M 131.101 s Věžákem M 120.417. Vítaným zpestřením pak byly jízdy retro vlaků s Bardotkou a Pilštykem do Hluboček a Prostějova.

### Do Kralup InterPanterem

Masarykovo nádraží hostilo pražský Regionální den železnice, a co se nasazení techniky týče, byl mezi ostatními nejbohatší. Stovky fanoušků se svezly retro vlakem v čele s parní Šlechtičnou 475.179, který během dne postupně vyjel do Hostovic, Neratovic a Českého Brodu. Další historická souprava, tentokrát tažená parním Heligonem, spojovala Masaryčku s nádražím v Dejvicích, kde se konal Rodinný den se Správou železnic. Na vybraných pravidelných vlacích do Českého Brodu ČD nasadily pantograf EM 475.1045, historická souprava sestavená ze Singrovky a Kredence pendlovala mezi Dejvicemi, Masaryčkou a stanicí Praha-Bubny. Letošní novinkou byly jízdy historické patrové soupravy s vozy řady Bpjo tažené Břejlovcem a Zamračenou po okružní trase z Masarykova nádraží přes Malešice, Vršovice, Vyšehrad a Libeň zpět na Masarykovo nádraží. Moderní vozidla zastupovala jednotka řady 660 InterPanter, nasazená na pravidelných spojích do Kralup nad Vltavou. K vidění byla i nová push-pull jednotka pro Moravskoslezský kraj.

V sobotu 11. září uplynulo 70 let od jízdy Vlaku svobody, rychlíku, kterým se podařilo projet z komunistického Československa na Západ. Připomínka příběhu byla nosným tématem Regionálního dne železnice v Aši. U příležitosti tohoto výročí byly z Chebu a Aše vypraveny historické vlaky, které vyjely do Karlových Varů nebo Hranic v Čechách. V čele parního vlaku stála lokomotiva 534.0323 Kremák, do Hranic vyjel motorový Hurvínek M 131.1515. Více o Vlaku svobody se dočtěte na stranách 30–32. ○



# Na Dni železnice měl premiéru InterJet

Zářijové oslavy svátku železničářů vyvrcholily Dnem železnice. České dráhy v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka představily historickou i supermoderní techniku v barvách národního dopravce. Jejich dceřiná společnost Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) tu navíc oslavila padesáté narozeniny. Nechyběla ani tradiční noční show, tentokrát okořeněná závěrečným ohňostrojem, nebo premiéra dokumentu Parní fascinace.

Josef Holek | Foto: autor, Michal Málek

Pohoda, výlety vlakem a spousta železniční techniky. To byly základní znaky letošního Dne železnice, který hostilo ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka. České dráhy vsadily na osvědčený model a areál včetně nádraží rozdělily do tří Světů – historie, změny a zábavy. K vidění byla moderní i historická technika. Dvoudenní akci si nenechalo ujít přes pět tisíc milovníků železnice.

„Jsem velice rád, že po loňské přestávce způsobené pandemií koronaviru jsme opět mohli společně se všemi fanoušky vlakové dopravy oslavit v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka Den železnice. Ten se zároveň stal vyvrcholením regionálních oslav na železnici, které se uskutečnily v minulých dnech na řadě míst v republice a setkaly se s velkým zájmem veřejnosti,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik, který celovíkendový program zahájil.

## Na okruh s 3D brýlemi

Velmi pestrý program byl přichystán hlavně v areálu muzea. Na točně se pyšnila historická vozidla parní i motorové trakce, VUZ tu pak oslavil padesáté narozeniny. Pro návštěvníky přichystal prostřednictvím virtuálních 3D brýlí prezentaci svého okruhu, dnes jedinou vysokorychlostní trať v ČR, k vidění byla rovněž muzejní drezína Tatra prvního generálního inspektora ČSD.

Z nádraží pravidelně vyjížděly výletní vlaky do Žatce, Řevničova anebo Krupé. Speciály pak byly vypraveny i z Prahy. V čelech vlaků se blýskly lokomotivy 475.179 Šlechtična, 434.2168 Čtyřkolák, 534.0323 Kremák anebo T 478.1008 Bartotka. Lužnou s Krupou pak spojoval historický vůz M 120.417 Věžák.

## Tečka ve formě ohňostroje

Zájemci měli také první možnost prohlédnout si úplně novou soupravu InterJet určenou pro dálkové linky z Prahy do Chebu. Pětivozový InterJet, disponující nejmodernější komfortní výbavou, již dominují



speciální okna lépe propouštějící mobilní signál anebo indukční nabíječky chytrých telefonů v první třídě, doplnily lokomotivy TRAXX MS3 od ČD Cargo anebo stroj 193.902 Siemens Vectron v barvách VUZ.

Sobotní večer tradičně patřil exkluzivní světelné show plné historických železničních skvostů. Akce na točně nabídla

více než desítku nejen historických exponátů ve scénickém osvětlení a s hudebním doprovodem. Kromě Stříbrného šípu, zmíněných parních lokomotiv a Vectronu se tu zatočil i salonní vůz prezidenta T. G. Masaryka řady Aza o80. Večer plný světla a hudby korunoval několikaminutový ohňostroj. ○



## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc říjen zní: **Kdo navrhl výstavbu koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Lince?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. října** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář říjen“. Tentokrát se hraje o knihu Příběhy z dějin našich drah.

*Správná odpověď z č. 9: Budovy nádraží v Českých Budějovicích navrhl architekt Gustav Kulhavý ze společnosti Císařsko-královské státní dráhy (kkStB). Publikaci Železnice Českobudějovicka od počátku až po současnost získává Pavel Veselý, Ostrava.*



# ČD hledají výrobce vozidel s alternativním pohonem

České dráhy zůstávají v ČR lídrem v zavádění moderních technologií v konstrukci železničních vozidel. To je v současnosti spojeno také s Green Deal a snižováním uhlíkové stopy a zároveň pořízením nových vozidel s alternativním pohonem. Nedávno vypsalý předběžné tržní konzultace a staly se jedním ze sedmi zakládajících členů nového spolku Zelená železnice.



Josef Holec | Foto: Siemens, Michal Málek

ČD hledají pro budoucí provoz na neelektrifikovaných tratích vozidla s alternativním pohonem. Potvrzují tak svou pozici lídra v zavádění těchto vlaků v tuzemsku. Dopravce již oslovil všechny významné evropské výrobce.

„Abychom získali aktuální podrobný přehled o nabídce vozidel a trendu jejich dalšího vývoje a využití, vypsalí jsme tržní konzultace zaměřené na budoucí pořízení vozidel s alternativními pohony v osobní dopravě pro neelektrifikované

tratě. Zajímají nás všechny směry vývoje,“ potvrdil Ivan Bednárik, předseda představenstva a generální ředitel ČD. Jako příklad uvedl duální vozidla diesel/trolej – baterie anebo vozidla čistě na baterie, vodík a další alternativy a kombinace.

## Tržní konzultace výhodou

„Díky tržním konzultacím chceme získat dostatek informací ke konstrukci vlaků, ale také k zajištění potřebné infrastruktury, k pořizovacím a provozním nákladům a k trendům dalšího vývoje tak, abychom mohli vyhodnotit nejvýhodnější směr ná-

kupu a informovat objednatele,“ doplnil Bednárik. Tržní konzultace je možné vnímat jako předstupeň budoucího výběrového řízení na jejich nákup v příštích letech.

Ve střednědobém horizontu si dopravce hodlá pořídit sto až dvě stě kusů techniky. Zajímá se o celé jednotky se 120 až 240 sedadly, ale i o menší vozy s 50 až 70 místy. Menší vozy však nikdo v Evropě zatím nevyrábí. ČD tedy chtějí identifikovat podmínky, za nichž bude možné vozidlo vyvinout a dodat.

Téma však není u ČD novinkou. Specialisté dopravce se již nedávno seznamovali s provozem hybridního vlaku Desiro ML / City Jet ÖBB na principu trakce – baterie. Sami pak provozují 28 dvouzdrojových (spalovací motor a baterie) malých lokomotiv řady 799 pro posun v depech nebo jednoduchá posunovačla na dálkové ovládání, která jsou také poháněná z baterií.

V rámci Green Dealu Evropské unie také nedávno vznikl spolek Zelená železnice, kde se ČD staly jedním ze sedmi zakládajících členů. Dalšími jsou společnosti ČD Cargo, Čepro, Siemens, CZ LOKO, Škoda a Vysoká škola logistiky. Spolek hodlá prosazovat promyšlený a efektivní rozvoj bezemisní dopravy tak, aby investice do vývoje, výroby vozidel, ale také do budování související infrastruktury byly efektivní a pro dopravce i objednatele finančně dostupné. „Jako největší železniční dopravce v zemi chceme přispět k tomu, aby byl celý proces koordinovaný, abychom neztráceli čas a peníze tím, že budeme některé kroky dělat duplicitně nebo se vydáme do slepé uličky. Investice do vývoje a nákupu vozidel, výroby alternativních paliv i do budování infrastruktury, ať už půjde o dobíjecí elektrické stanice nebo vodíkové čerpací stanice, budou obrovské,“ řekl Václav Nebeský, místopředseda představenstva ČD. ○

## Drážní úřad informuje

### Při zavádění ETCS je nutné projít procesem schvalování vozidel

Začátkem září se uskutečnilo tradiční setkání Drážního úřadu s železničními dopravci a výrobcí kolejových vozidel. O své zkušenosti se zaváděním evropské legislativy i ETCS se s účastníky podělili zástupci Evropské železniční agentury, polského drážního úřadu i slovenského Dopravného úřadu.

„Zkušenosti z okolních států nám potvrzují, že se jedná o komplexní téma a Česká republika drží při zavádění ETCS krok se sousedními zeměmi. Shodujeme se v zásadních tématech, která je třeba s Evropskou železniční agenturou řešit,“ říká Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu.

Implementace moderního zabezpečovače se prolíná všemi procesy od vybavování tratí přes dovybavení vozidel palubní částí ETCS až po nutnost připravit strojvedoucí tak, aby byli schopni bezpečně novou technologii zvládnout.

„V návaznosti na zavádění ETCS je potřeba také proškolení strojvedoucí. Doposud byla proškolená a s ETCS se setkala jen malá část z nich. V této souvislosti se uvažuje o využití simulátorů, na kterých by měli všichni strojvedoucí povinnost se s novým zabezpečovacím systémem seznámit,“ dodává Jiří Kolář.





# Jízdní řád 2022: nová vozidla i větší komfort

Především ve znamení nových moderních vozidel se ponese jízdní řád Českých drah pro rok 2022. Například na spoje Západní expres a Krušnohor nasadí dopravce nejmodernější soupravy InterJet, na regionální spoje z Ostravy do Frenštátu pod Radhoštěm vyjedou patrové soupravy push-pull a dvě desítky zbrusu nových bezbariérových RegioPanterů obslouží regionální linky v Plzeňském, Středočeském a Jihočeském kraji.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

**N**ový jízdní řád 2022 zákazníkům nabídne opět o něco komfortnější cestování. „Čeká nás největší revoluce v kvalitě, komfortu a rozsahu nabízených služeb od nasazení railjetů před sedmi lety. Do provozu nasadíme nové vlaky v hodnotě zhruba 9 miliard korun. Velká část z nich začne jezdit od začátku nového jízdního řádu a další podle plánu nasadíme v průběhu roku 2022,“ řekl Ivan Bednárik, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

Největší novinkou se stanou moderní soupravy InterJet. „Po éře Pendolina a railjetů, které znamenaly zlomové okamžiky v komfortu a službách v dálkové dopravě, nyní přichází era InterJetů, které jsou ještě lepší než jejich populární předchůdci. Nasadíme je na linky Západní expres a Krušnohor,“ zdůraznil Bednárik. Vlaky budou vybaveny speciálními okny, která lépe propouští mobilní signál. V první třídě jsou bezdrátové nabíječky a novinkou pak i zásuvky na dobíjení elektrických vozíků a elektrokol. ČD v těchto spojích nabídne drobné občerstvení přímo na místech cestujících prostřednictvím mobilního minibusu.

## Koženky definitivně skončí

Dalším výrazným posunem je vyřazení starších vozů s koženými sedačkami, jež dosud jezdí na obyčejných rychlících. „Koženky zmizí z plánovaných oběhů v mnoha vlacích a nahradíme je klimatizovanými vagony s řadou služeb, jako je wi-fi nebo zásuvky na dobíjení cestovatelské elektroniky. Většina našich rychlíků tak nabídne komfort vlaků EC/IC,“ dodal Bednárik.

Podle člena představenstva a náměstka pro osobní dopravu Jiřího Ješety kvalitativní skok zaznamenají cestující v rychlících Vltava a Lužnice z Prahy přes Tábor do Českých Budějovic a Českých Velenic a v rychlících Vysočina z Prahy přes Havlíčkův Brod do Brna. „Tam odstavíme nejvíce koženek a nahradíme je moderními vagony. Jednotlivé komfortní vozy pak doplníme také do rychlíků Hradečan a Krakonoš z Prahy do Hradce Králové a Trutnova a do rychlíků Bouzov z Brna do Olomouce a Šumperka. Starší vozy pak budeme používat jako zálohu,“ upřesnil.



## Nové push-pully i Panteri

Moderní soupravy zamíří i na regionální linky. „S novým jízdním řádem a během roku 2022 nasadíme na linku Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm nové patrové jednotky push-pull a RegioPantery zamíří na linku P2 z Klatov přes Plzeň a Rokycany do Berouna a na regionální linky v Jihočeském kraji. Díky tomu vyřadíme z každodenního provozu desítky velko-prostorových vozů z přelomu 80. a 90. let,“ doplňuje Jiří Ješeta. Nové jednotky nahradí vozy typu Bdtmee z bývalé NDR

## Co se také změní

### Ex 6 Západní expres

Praha – Plzeň – Cheb

Spoje během JŘ 2022 zajistí moderní jednotka InterJet.

### R9 Vysočina

Praha – Havlíčkův Brod – Brno

V soupravě bude zařazen větší počet klimatizovaných vozů, řazených původně na spojích EC/IC. Jedná se o vozy řad Bee<sup>238</sup> a Bpee<sup>237</sup>.

### R 10 Hradečan a Krakonoš

Praha – Hradec Králové – Trutnov

Z kmenové soupravy bude vyřazen poslední vůz starší konstrukce (BDs). Souprava nabídne přepravu jízdních kol formou spoluzavazadla.

### R12 Bouzov

Brno – Olomouc – Šumperk

Do soupravy budou zařazeny klimatizované kombinované vozy 1. a 2. třídy vybavené wi-fi a zásuvkami pro napájení elektroniky (ABpee). Wi-fi nabídne více vozů v soupravě.

### R 15 Krušnohor

Praha – Ústí nad Labem – Cheb

Spoje během JŘ 2022 zajistí moderní jednotka InterJet.

a především vagony řad Bdt, Bdtee nebo vozy se služebním oddílem BDs.

Moderní regionální soupravy nabídnou cestujícím služby na úrovni dálkových expresů. Jsou klimatizované, plně bezbariérové, vybavené zásuvkami a USB konektory pro dobíjení cestovní elektroniky a nově i výkonnými zásuvkami 230 V pro dobíjení elektrických vozíků handicapovaných cestujících a elektrokol. Soupravy push-pull na Ostravsku budou mít i speciální okna umožňující lepší průchod mobilního signálu, podobně jako InterJet.

ČD hodlají během jízdního řádu 2022 uvádět do provozu také další modernizovaná vozidla. V Olomouckém kraji jde o motorové jednotky Stadler GTW, a v dalších soupravách budou rozšiřovány služby, například v motorových soupravách v Královéhradeckém kraji.

U dálkových vlaků výrazné změny nastanou. Na všech linkách v režii ČD zůstává zachován současný rozsah provozu a jen minimálně, v rozsahu jednotlivých minut, se upravují cestovní doby a časy odjezdů a příjezdů. ○

# DVI přešel na online výuku

Dopravní vzdělávací institut (DVI) musel kvůli pandemii Covidu-19 na několik týdnů zavřít brány. Neznamenalo to však, že by se zcela výuka zastavila. Naopak. Lektoři připravili své přednášky do elektronické podoby, vedení zajistilo nákup audiovizuální techniky a přichystalo školení online formou.

Josef Holek | Foto: Pexels

Pandemie nemoci Covid-19 změnila zažité zvyklosti ve většině odvětví lidské činnosti. Nejinak tomu bylo v případě vzdělávání. Přizpůsobit výuku musely nejen školy, ale i DVI, dceřiná společnost Českých drah. Prezenční styl výuky vzal rychle za své, DVI se musel rychle přizpůsobit epidemické situaci a většinu výuky i zkoušek převést do prostoru internetu. Kromě rychlého rozšíření online výuky bylo přínosem kvapné propojení potřebných informačních systémů v rámci Skupiny ČD.

„DVI byl sice fyzicky zavřený, přesto jsme pracovali. Řada školení se řešila distanční formou přes počítač, a to pro všechny zaměstnance Skupiny ČD i další klienty,“ potvrdila předsedkyně představenstva DVI Blanka Havelková. „Jednalo se o náročné období, ale zvládli jsme to. Byli jsme velmi operativní,“ zhodnotila. Lektoři častěji vyráželi i do firem. Se zaměstnanci se však fyzicky nesetkali, usedli do jiné místnosti a výuka probíhala pomocí videokonferencí. „Další va-



riantou bylo, že lektor zůstal u nás v učebně, stál před kamerou, měl náhlavní soupravu s mikrofonom, s lidmi komunikoval přes počítač nebo interaktivní tabuli,“ doplnil Jerzy Kubeczka, vedoucí oddělení produktů DVI.

## Školení i v tabletech

Přístup posluchačů byl většinou velmi pozitivní. Brali to jako hotovou věc. Navíc měli výuku leckdy povinnou a byli

rádi, že mohou být na školení online formou a mají vše za sebou. Některá školení si mohli udělat i v časech, které jim vyhovují, nic je nerozptylovalo.

Výrazně tedy vzrostl i význam e-learningového způsobu výuky. Aby však byl lehce vstřebatelný, museli lektori své přednášky výrazně modifikovat. „Měli například prezentaci, ale v ní jen základní body. Výklad byl obvykle naživo. Nově tedy museli výklad doplnit. Zároveň jsme museli myslet na to, aby byla náplň záživná a vešla se do časové dotace. Pro strojvedoucí jsme připravili i verze školení tak, aby si ji mohli otevřít ve svých tabletech,“ zmínil Kubeczka.

## Technika stále v kurzu

Kromě převedení přednášek do elektronické formy bylo nutné nakoupit i nejmodernější audiovizuální techniku. Tou jsou nově vybavena nejen ředitelství DVI, ale i regionální centra vzdělávání. Základ tvoří náhlavní soupravy a interaktivní tabule s kamerami. Tato nemalá investice bude využívána i po opadnutí pandemie, slouží nejčastěji k poradám a jednáním. Pokud je potřeba, běží na ní i distanční výuka. „Díky nové výbavě jsme schopni poskytovat i velmi kvalitní výuku, nemusíme nutně zastavovat činnost. Elektronika však nikdy nenahradí živou interakci s otázkami a odpověďmi, tu práci s kolektivem,“ podotkl Kubeczka.

DVI se nyní vrací k normálu, nicméně fundament školení a zkoušek v elektronické formě zůstal a mnohé tedy zůstane u elektronické formy, například vstupní školení včetně provozního minima, elektrotechnické kvalifikace a udržovacích školení pro zaměstnance Skupiny ČD. ○

## České dráhy jsou připraveny pořídit si rychlovlaky

České dráhy jednoznačně podporují výstavbu vysokorychlostních tratí a každý zprovozněný úsek vnímají jako přínos pro dálkovou dopravu z hlediska rychlosti i stability jízdního řádu. To jsou základní argumenty v rámci pozice dopravce k chystané síti vysokorychlostních tratí (VRT). Zazněly na zářijové Železniční konferenci v Pardubicích. Dále se řešilo pořízení nových vozidel, provozní koncept i možná rizika. ČD na akci zastupoval Ivan Bednárik, generální ředitel a předseda představenstva společnosti.

Výstavba rychlejší a kapacitnější infrastruktury umožňuje – podle ČD – řešit řadu stávajících problémů. Zvýší se kapacita pro regionální a nákladní dopravu tím, že rychlovlaky budou mít svou trať. Ruku v ruce s tím jde i stabilita jízdního řádu na konvenční infrastruktuře.

„Každý nově otevřený úsek by měl být neprodleně dostupný pro provoz. Nesmí se zapomenout ani na zvýšení kapacity uzlů. Podporujeme tedy rozhodnutí prioritně začít s výstavbou úseků, které přispějí k řešení kapacitních problémů na síti,“ uvedl Bednárik.

ČD již pořizují vozidla použitelná pro provoz na VRT (objednané soupravy pro rychlost 230 km/h, railjetly atd.) a jsou připraveny pořizovat a provozovat další, včetně těch, které dosahují rychlosti vyšší než 300 km/h. Připomínají však nutné vysoké investice v počátku projektu a jejich návratnost ve vztahu k zadlužení firmy. „Pravděpodobně bude žádoucí podpora ze strany státu, zejména pro vlaky s rychlostí 300 km/h a více,“ nastínil generální ředitel ČD. „Potřebujeme znát přesné podmínky přístupu na novou infrastrukturu, te-

dy nápravové tlaky, minimální měrný výkon, organizaci i režim provozu anebo systém oprav ECM,“ doplnil. V případě objednávky nebo koncese se zajížděním na konvenční tratě je třeba vzít v potaz i snížení denních proběhů a s tím spojené vyšší pořizovací i provozní náklady. Jinak řečeno – rychlovlaky musí jezdit často a co nejrychleji.

Aktuální provozní koncept zvažuje časté zajíždění na konvenční síť tak, aby rychlovlaky obsloužily významná regionální sídla. Pak je však nutné si uvědomit, že každý takový „zájezd“ bude mít neblahý vliv na ekonomiku provozu i stabilitu řádu. „Je tedy z ekonomického hlediska žádoucí, aby se vlaky pohybovaly mimo VRT jen minimálně. Mluvíme například o prvních či posledních spojích v okrajových časech,“ řekl Ivan Bednárik. (hol)



# Bezpečnost ČD: Pod drobnohledem ochranky i kamer



Chránit život a zdraví svých zákazníků, zaměstnanců i svůj majetek patří k důležitým úkolům všech velkých firem. Pozadu nezůstávají v tomto ohledu ani České dráhy, úroveň bezpečnosti v poslední dekádě u firmy výrazně rostla. Dopravce si objednává služby bezpečnostní agentury. Od chvíle, kdy začali „muži v černém“ působit ve vlacích či objektech ČD, se intenzita trestné činnosti postupně snižuje. Bezpečnostní politika se v posledních letech zaměřila i na kybernetickou bezpečnost a nově zacílí na konkrétní vlaky prostřednictvím kamer.

Josef Holec | Foto: autor, Shutterstock, Pixmac, 2M

Při cestování vlakem ČD se cestující mohou už několik let potkat s minimálně dvoučlennou ochrankou, oblečenou do černých oděvů, připomínající policijní těžkooděnce. Bezpečnostní pracovníci působí ve všech typech vlaků po celém Česku. Pohybují se i v depech a okolí budov v majetku ČD. Úkoly jsou pro tyto muže jasné: působit preventivně a už jen svou přítomností odradit různé pochybné existence od páchání protiprávního jednání.

Tato spolupráce s bezpečností agenturou se vyplácí. Nasazení pracovníků na vybrané objekty se projevuje například na případech sprejování vlaků. Zatímco v roce 2013 bylo evidováno 9 375 těchto případů, o celkové škodě 13 492 516, v roce 2016 odbor bezpečnosti evidoval 681 případů vandalizmu o celkové škodě ve výši 6 460 844 Kč a minulý rok bylo evidováno 471 případů graffiti o celkové škodě 5 680 201 Kč.

### Dohled ve vlacích podle plánu

Cestující se mohou nejčastěji setkat s ochrankou, která dohlíží na pořádek ve vybraných vlacích. Bezpečnostní pracovníci dostávají přesný plán vlaků, ve kterých, kdy a v jakém úseku pojedou. Tento plán vytváří odbor bezpečnosti. Chodí v jakémkoliv denní i noční době, objevují se na jakékoli trase a v jakémkoliv typu vlaku. Velká pozornost se věnuje nočním vlakům, hlavně těm, které jsou lůžkové a lehátkové. Členové ostrahy působí preventivně a v případě potřeby asistují vlakovým četám při řešení bezpečnostních incidentů. Nejčastěji asistují při vypisování hlášenek, nebo při vylučování z přepravy. V posledních měsících velmi často pomáhají řešit konflikty s cestujícími, kteří si odmítají nasadit respirátor. Na nočních vlacích se nejvíce zaměřují na opilce a v nočních lůžkových a lehátkových vozech svou pozornost upínají ke zlodějům. Jejich aktivita je oproti minulým letům nyní mnohem menší. Většinou si hlídka vystačí pouze svou přítomností a slovem. Staly se však i případy, kdy zasahovala proti cestujícímu, který ostatní ohrožoval nožem.

ČD využívají také služeb běžných bezpečnostních pracovníků, tedy strážných v uniformě s reflexní vestou. Tito pracovníci mají na starost ostrahu objektů anebo odstavených vlaků. Každá budova, kterou střeží agentura, je specifická.



Ochranka se v noci zaměřuje i na ostrahu mezinárodních spojů

Na některých jsou problémem graffiti, to se týká například objektů v Praze nebo v Brně. V Plzni je například problém s lidmi, kteří nocují v odstavených soupravách. Jde především o agenturní zaměstnance, kteří přes den pracují v místních montovnách a v noci spí v odstavených vozech. U objektů, v nichž naopak nejsou odstavené soupravy, ale jsou tam sklady a garáže, je zase velká pravděpodobnost, že cílem se pro zloděje stane uskladněný materiál. V neposlední řadě střeží samotné soupravy, které jsou téměř vždy cílem sprejů. Bezpečnostní pracovníci denně vykazují z objektů bezdomovce, narkomany, či dokonce děti, které utíkají z diagnostických ústavů.

Nedílnou součástí ochrany osob a majetku jsou technické prostředky, mezi které patří i kamerové systémy. Tyto systémy jsou napojené na pult centrální ochrany a v případě narušení střeženého prostoru vyjede agenturní zásahová jednotka. Znovu ovšem platí, že odbor bezpečnosti ve spolupráci s agenturou dokáže vytipovat místa s bezpečnostními riziky a podle toho systém ostrahy okamžitě

pozměnit dle aktuální situace nebo požadavků. Bezpečnostní systémy a kamery působí především preventivně.

Nejen jako prevenci proti řádění pochybných existencí, ale i pro šetření bezpečnostních incidentů ČD chystají výrazné rozšíření kamerových systémů do vlaků. Neočekávejte však, že by se kamery okamžitě objevily ve všech soupravách. Montovány budou jen do nových vozidel a systém se bude dále rozšiřovat do techniky postupně v dalších 15 až 20 letech. Přístup k nim budou mít jen autorizované osoby, a pokud ČD nezaevidují trestnou činnost, záznam se automaticky po uplynutí časové smyčky přemaže.





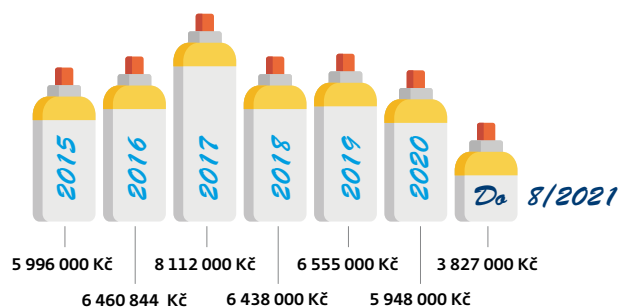


### Celkové škody na majetku Českých drah

2015	12 743 784 Kč
2016	19 528 167 Kč
2017	12 741 046 Kč
2018	12 636 641 Kč
2019	10 239 286 Kč
2020	9 143 457 Kč
Do 8/2021	5 597 933 Kč



### Škody způsobené graffiti (zaokrouhleno)



Kamera na stanovišti strojvedoucího u jednotky ř. 680. Postupně by se měla objevit i na dalších hnacích vozidlech pro případné zajištění důkazních materiálů během mimořádných událostí

### Spolupráce s policií

Proč ale v rozlehlých areálech nehlídkuje i policie? ČD jsou z pohledu zákona soukromou organizací, byť stoprocentně vlastněnou státem, a policie nemá v tomto smyslu k soukromníkům žádnou povinnost. V případě, že bezpečnostní agentura zjistí přestupek nebo trestný čin, policii zavolá. Kromě toho může případného pachatele zadržet, a pokud je to nutné zakročit proti němu v mezích zákona. Konečné slovo ale má vždy policie, kterou agentura povolává. Nezřídka pak v rukou mužů zákona uvízne pohřešovaný anebo osoba v celostátním pátrání.

S policií má dopravce velmi dobré vztahy. Pořádá akce, kterých se účastní vždy zástupce ČD, člen bezpečnostní agentury a Policie ČR. Často se při nich podaří chytit hledané osoby. Navíc České dráhy policistům po-

skytují vozy a prostory, ve kterých mohou cvičit a trénovat zákroky. Policie i městští strážníci také velmi často pomáhají při řešení incidentů přímo ve vlacích. Nejčastěji si asistenci policie vlakvedoucí žádá k agresivním osobám, které již sami nezvládnou, nebo ke zjištění totožnosti u osob, jež se rozhodly využívat služeb ČD zdarma.

### Nikdo nic nepoví

U ochrany osob a majetku ale rozhodně nekončíme. Oblast bezpečnosti má u ČD daleko širší záběr: od krizového řízení, požární ochrany, přes kybernetickou bezpečnost, vnitřní bezpečnost až po ochranu utajovaných informací. Dále mají specialisté na starosti činnosti, které slouží k ochraně zájmů Skupiny ČD. Požární ochranu musí mít povinně zažitou každý zaměstnanec a není nutné ji extra připomínat. Utajované informace jsou už z povahy věci tajné, nemluvě o zájmech ČD. Jenže co stojí za kybernetickou bezpečností? Ani v tomto případě nesmíme být konkrétnější. Ochranný systém je však maximální. Aby ne, každý měsíc České dráhy evidují 5 až 10 tisíc kybernetických útoků. Zároveň míru bezpečnosti dopravy neustále zvyšuje. „Je to naše povinnost, protože nás Národní úřad pro kybernetickou bezpečnost (NÚKIB) určil jako provozovatele základní služby. Tím pádem spadáme pod zákon o kybernetické bezpečnosti a na základě toho musíme splňovat povinnosti a mít ochranu podle jasně dané úrovně,“ vysvětlil Martin Straka, ředitel Odboru bezpečnosti ČD v rozhovoru na str. 7–9.

O organizaci bezpečnostních opatření v rámci Českých drah se stará odbor bezpečnosti na generálním ředitelství. Ne všechna přijatá opatření je možné zveřejnit. Nicméně můžeme říci, že ČD se umí trestné činnosti bránit a předcházet jí a dokážou své zákazníky a majetek chránit. Pro potřeby dopravy je vyčleněno několik stovek pracovníků agentury. Počty se mění podle situace. ○

# ČD Cargo odváží odpad z tornádem postižené oblasti

Oblast Hodonínska a Břeclavska zasáhlo ve čtvrtek 24. června v podvečerních hodinách ničivé tornádo. Prošlo úsekem dlouhým 26 kilometrů a širokým zhruba půl kilometru. Živel kriticky zasáhl sedm obcí, nejvíce pak Hrušky, Lužice, Mikulčice, Moravskou Novou Ves a některé části Hodonína. Poničeno bylo asi 1 200 staveb, přičemž škody se odhadují na 15 miliard Kč. Ničivému tornádu samozřejmě neunikla ani železniční infrastruktura.

Michal Roh | Foto: autor, Michal Roh ml.

Oblastí prochází 2. tranzitní železniční koridor, na kterém musela být zcela zastavena doprava a ještě nyní musí být vlaky mezi Břeclaví a Hodonínem vedeny lokomotivami motorové trakce kvůli poničenému trakčnímu vedení.

Při likvidačních a demoličních pracích vzniklo velké množství odpadu, jak stavebního, tak samozřejmě i objemného směsného. Společnost Purum zahájila jeho zpracování v areálu bývalého lignitového Dolu Mír v Mikulčicích.

Příprava k odvozu zahrnuje mechanické třídění, při kterém jsou separovány především železo, dřevo, či nebezpečné azbesty. „V postižených Mikulčicích máme naši provozovnu. V areálu dolu Mikulčice zajišťujeme deponii pro třídění a využití stavebních sutí a dalších odpadů, které po sobě živel zanechal. Jsme rádi, že pomůžeme odstranit následky tornáda do úspěšného konce,“ řekl jednatel společnosti Purum Daniel Kraft. Souběžně se zpracováním odpadu byl připraven projekt na jeho odvoz po železnici do severních Čech. Porovnávány byly sa-

mozřejmě varianty odvozu po silnici i po železnici.

## Vybrána technologie Innofreight

Nakonec zvítězila varianta přepravy po železnici s využitím technologie Innofreight. „Jedna vlaková souprava se 72 nástavbami Innofreight pojme asi 1 200 tun odpadu, což odpovídá jízdě sedmdesáti plně naložených vozidel s odpadem,“ konstatoval Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo. „To při stávajícím objemu odpadu znamená odklonění více než 2 000 nákladních vozidel





a úsporu téměř 1 000 tun CO<sub>2</sub>," dodal. Pro úplnost uvedme, že ucelený vlak je sestaven z 24 vozů řady Sgns ložených 72 nástavbami XXL s odpadem. Obsluha důlní vlečky je zajišťována lokomotivami ČD Cargo, které kromě posunu u nakládky zajišťují i odvoz soupravy do Břeclavi. Nakládka trvá přibližně osm hodin a zajišťuje ji společnost Thermoservis. Nakladače mají na lžících váhu, je tak zajištěno, že nedojde k přetížení nástaveb. K převážení celého vlaku byla zpočátku využívána kolejová váha v Brně-Maloměřicích, od 22. září pak opravená kolejová váha v Břeclavi.

Z Břeclavi je vlak lokomotivou řady 388 dopraven až do cílové stanice Most nové nádraží. Zde se soupravy ujme opět motorová lokomotiva, která vozy po částech přistaví na vlečku Podkrušnohorského technického muzea, v jehož areálu se odehrává vykládka. Tu zabezpečují zaměstnanci ČD Cargo speciálním vozíkem, který dokáže nástavby otočit a vysypat do přistavených nákladních automobilů. Ty odpad odváží ke konečnému zpracování na nedalekou skládku CELIO. Vykládka všech kontejnerů se musí stihnout do 18 hodin, aby se přes noc mohla prázdná souprava vrátit zpět do Břeclavi, respektive Lužice. Pokud



Vykládka nástaveb Innofreight je rychlá a jednoduchá



## ČD Cargo pomáhalo od počátku

Už v noci z 24. na 25. června 2021 zajistilo ČD Cargo ve spolupráci s Albertem Fikáčkem přepravu osobních vozů azylového vlaku. Vlak mířil z Brna přes Břeclav do Hrušek. Operátor kombinované dopravy METRANS poskytl bezplatně námořní kontejnery vhodné na uskladnění různých movitých věcí obyvatel zasažených oblastí a ČD Cargo zajistilo bezplatnou železniční přepravu kontejnerů z Prahy-Uhřetěves do Terminálu Brno (společnost s majetkovou účastí ČD Cargo) a odtud po silnici až do místa určení, do konkrétních postižených obcí. Bezproblémová vykládka kontejnerů na místě určení v postižených oblastech proběhla za pomoci Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje.

vše klape, jízda vlaku napříč Českou republikou trvá jen 6 hodin. Vozbu vlaků Tornádo zajišťují v celé elektrické trase strojvedoucí PJ Ústí nad Labem.

### Tři páry vlaků týdně

První vlak odjel z Lužic 6. září 2021, následující den proběhla jeho vykládka. Celkem jsou trasovány tři páry vlaků týdně s odjezdy vždy v pondělí, středu a pátek z Moravy a v úterý, čtvrtek a sobotu ze severních Čech. Minimální množství, které by takto mělo být převezeno, je 35 tisíc tun. Obě vlečky musely být před zahájením přeprav prohlédnuty a opraveny. Spousta problémů také musela být ře-

šena, jak se říká „za pochodu“, například úklid vykládací plochy, aby nedošlo k poškození pneumatik jak vykládacího vozíku, tak nákladních automobilů.

Pro ČD Cargo se jedná o nový obchodní případ, při jehož realizaci musíme denně prokazovat, že umíme odvést kvalitní a spolehlivou práci. Za prozatím úspěšnou realizaci přeprav patří díky především zaměstnancům PJ Brno, PJ Ústí nad Labem a také PJ České Budějovice. Posledně jmenovaná jednotka zajistila na první přepravy zkušeného zaměstnance na obsluhu vykládacího vozíku. Obchodně vše zastřešila naše 100% dceřiná společnost ČD Cargo Logistics, která také realizaci přeprav nepřetržitě monitoruje. ○



Josef Holec | Foto: autor, archiv Lukáše Hejzlara

Představte si, že je vám šest let, jednoho dne se probudíte a s pratetou se vydáte na nádraží, abyste vlakem dojeli z Opočna do Ústí nad Labem. Pro malého Lukáše Hejzlara to byl den zlomový. Zažil krásný výlet. Ten den, v dobách, kdy elektrické lokomotivy řady 163 Peršing čerstvě opanovaly stejnosměrnou polovinu republiky, si totiž umínil, že bude mít co do dočinění s železnicí. Tolik byl výletem nadšen. Po maturitě na gymnáziu nastoupil na Dopravní fakultu Jana Pernera v Pardubicích a vystudoval obor Kolejová vozidla. Že by vyměnil několik zaměstnání, než se déle usadí, ho ani nenapadlo. Po státnicích zavola do VUZ, zda nehledají posilu. Poštěstilo se a pan Hejzlar dnes v pozici seniorního specialisty zkoušek slaví dvacetileté výročí nástupu. Na starosti má dva druhy zkoušek. Hygienické, při kterých se měří hluk, vibrace a osvětlení železničních kolejových vozidel, a dále zkoušky bezpečnosti proti vykolejení.

„V případě hygienických zkoušek se zabýváme hlukovými emisemi. Hluk měříme stacionárně, při jízdě, rozjezdu či brzdění vozidla. Měříme i uvnitř souprav včetně různých výstražných signálů na palubě osobních vozů i na stanovištích strojvedoucích,“ vyjmenoval Lukáš Hejzlar. „Měříme vše, co vydává nějaký zvuk, a musíme se vejít do norem. Nic těžkého.“

### Ctí přání zákazníka

Lukáše Hejzlara pak najdete ve společnosti speciálních měřicích mikrofonů. Ty musí umět rozestavět přesně podle předpisů, třeba ve vzdálenosti od trati. „Měříme podle Technických specifikací pro interoperabilitu (TSI), konkrétně podle TSI Hluk, TSI Loc&Pas i TSI PRM,“ upřesnil. Zákazník si ale může specifikovat i další zkoušky. Možnosti jsou velmi široké. „Měřili jsme například i hluk detonátorů na kolejnicích, které upozorní strojvedoucí, že se něco děje. Někdy měříme i hluk při splachování toalet. Celý průběh se nahraje a já vyhodnotím tzv. impulzní zvuk, tedy maximum.“ Testování pak obvykle nezabere více než dva dny a většina činností se odehrává přímo ve Zkušebním centru VUZ u Cerhenic.

Neznamená to však, že by specialisté nevyjeli do terénu. Běžně měří i za běžného provozu, na síti Správy železnic. Bodem zájmu jsou obvykle protihluková opatření (stěny, absorbery) před a po instalaci a jejich vliv na okolí. Jednoduše změří stav před a po instalaci



# Když se hlučnost musí vejít do norem

Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) poskytuje odborné služby a komplexní řešení mimo jiné v oblasti zkušebnictví. Jeho zákazníky jsou přední výrobci železničních kolejových vozidel a o ně se stará velký tým odborníků. Mezi nimi je i Lukáš Hejzlar, seniorní specialista zkoušek hygienických a bezpečnosti proti vykolejení. Co je jeho denním chlebem a jak náročné jsou zkoušky? A proč musí kolejová vozidla „kroutit“?

a rozdíl zapíšou. „Celý den sedíte u trati a měříte každý průjezd vlaku. Pak si výsledky vyhodnotíte, rozdělíte si, jak jsou různá opatření efektivní pro nákladní a osobní vlaky. Rozdíl mezi průjezdem vlaku po trati bez kolejnicových absorberů a s nimi může být 2 až 3 decibely nebo v případě kolejových absorberů 5 až 6 dB, což je dost. Nejvíce však dokáže průjezd vlaku odhlučnit vysoká protihluková stěna. Umí to v rozmezí od 8 do 12 decibelů,“ konstatuje Lukáš Hejzlar.

Druhou polovinu pracovní náplně tvoří zkouška bezpečnosti proti vykolejení, která se dělí na jízdní a kvazistatickou.

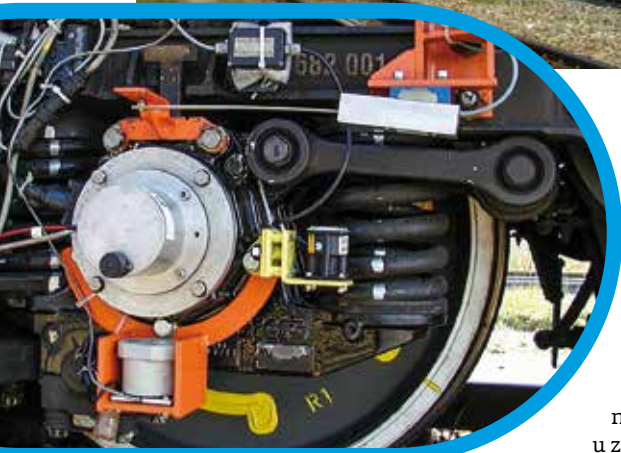
### Vyjedou i mimo okruh

Pokud se zaměříme na kvazistatickou bezpečnost proti vykolejení, pak si musíme umět představit pomalé „kroucení“ vozidla včetně rámu podvozku. Jde o okamžik, kdy se začne vozidlo zkrucovat pomocí hydraulických válců a kdy odborníci měří míru odlehčení kol, respektive svislých kolových sil. „Měříme poměr





Jednotka Pendolino při zkouškách jízdní bezpečnosti v Rakousku



Podvozek jednotky Pendolino vystrojený pro zkoušky jízdní bezpečnosti

příčné síly ku svislé. Tu svislou zjišťujeme kroucením a příčnou pak pomalým průjezdem nepřevýšeným obloukem o poloměru 150 m. K tomu využíváme speciální měřicí kolejnice polepené tenzometry. K měření zkroucení používáme siloměry, umístěné pod koly vozidla. Právě ty měří odlehčení a přitížení a my zjišťujeme minimální kolovou sílu,“ vysvětluje. „Vykoľejenj je nejpravděpodobnější při nízkých rychlostech, kdy může okolek kola vyšplhat na temeno kolejnice.“

V případě jízdních zkoušek se měří svislé a příčné síly mezi kolem a kolejnicí. Tenzometry je pak polepeno celé dvojkolí. Dále se na rámu podvozku a ve skřínj vozidla měří příčné a svislé zrychlení. Co se týče jízdní bezpečnosti, musí zkoušené vozidlo opustit zázemí Zkušebního centra, protože norma vyžaduje najet větší počet zkušebních úseků. Jezdíváme na ob-



loukovité tratě s širokou škálou poloměrů. „Nejčastěji jezdváme z Kutné Hory do Brna anebo ze Svitav do Brna. Měříváme i na rovných úsecích, třeba z Brna do Břeclavi nebo z Kolína do Pardubic,“ říká Lukáš Hejzlar. Málodky se stane, že by nové vozidlo zkouškami neprošlo. Snad jednou starší lokomotiva z Balkánu u zkoušek neprospěla a musela podstoupit úpravu vedení dvojkolí. Problémy nová vozidla většinou nemívají ani s hygienickými zkouškami. Vše se samozřejmě děje pod kuratelou TSI.

### Členem komisi

A jen tak mimochodem sám Lukáš Hejzlar svými bohatými zkušenostmi přispívá k rozvoji norem. „Nejvíce jsem přispěl do normy EN 14 363, která se zabývá právě bezpečností proti vykoľejenj,“ zmínil. Dále spolupracoval na mezinárodním projektu D-Rail, jehož cílem bylo definovat příčiny vykoľejenj nákladních vozů a následně systémové změny a nová bezpečnostní opatření za účelem redukce počtu vykoľejenj a zmírnění jejich následků. Za tímto účelem vagon i uměle vykoľejili. Dále byl členem týmu projektu Innowag (inovovaná konstrukční řešení nákladních vozů), je členem české normotvorné skupiny TNK 141, hlučkové expertní skupiny při UIC (Network Noise) v Paříži a technické komise TC 256, pracovní skupiny WG10 při normotvorné organizaci CEN. ○

## Řekli o Lukášj Hejzlarovi



### Miloš Klofanda

provozní ředitel  
zkušebnictví, VUZ

Lukáš Hejzlar pracuje ve VUZ akreditované zkušební laboratoři již 20 roků. V současné době je odborným garantem a vedoucím několika akreditovaných zkoušek, které se provádějí na vozidlech našich zákazníků. Lukáš je velkým odborníkem ve svém oboru, velice odpovědně přistupuje k plnění úkolů. Lukáše si velmi považují za jeho vystupování, ochotu poskytovat odborné znalosti mladším kolegům a přístup k zákazníkům. Jsem opravdu rád, že Lukáš Hejzlar má ve svém týmu.



### Petr Chlum

vedoucí Zkušební laboratoře VUZ

Lukáš Hejzlar je uznávaným odborníkem na několik druhů zkoušek. Jeho hlavní doménou jsou zkoušky jízdní bezpečnosti a hlučkové zkoušky. Na tomto poli působí i v evropských normalizačních skupinách a má tak dokonalý přehled o nejnovějších trendech. Lukáš je díky své odbornosti, klidné povaze a prozákaznickému přístupu jedním z klíčových odborníků zkušební laboratoře.



### Jaromír Zelenka

Dopravní fakulta Jana Pernera  
Univerzita Pardubice

Lukáš Hejzlar byl našim studentem v letech 1996–2001. Po nástupu do VUZ jistě uplatnil všechny nabyté vědomosti. Dokladuje to i velký zájem o spolupráci s oddělením kolejových vozidel naší fakulty. Spolupracovali jsme spolu na řadě výzkumných projektech, např. jízdní zkoušky Pendolina v roce 2004, kdy jako jedině akademické pracoviště v ČR jsme se podíleli při vývoji, zkouškách a zavádění této jednotky do provozu. Spolupracovali jsme spolu i v rámci technologické platformy Interoperabilita železniční infrastruktury, kde zastával funkci zástupce expertní skupiny Výzkum. Jsem přesvědčen, že Lukáš je velmi dobrý odborník ve svém oboru a je velkou oporou výzkumného týmu VUZ.





Zástupci Českých drah a Moravskoslezského kraje v Ostravě představili novou netrakovní jednotku, kterou od letošního prosince nasadí na linku do Frenštátu pod Radhoštěm. Cestující se díky ní dočkají nejvyššího komfortu cestování. Mnozí si jej už vyzkoušeli, byť zatím jen při stacionární prezentaci. ČD pro kraj objednaly u Škody Transportation pět jednotek.

## Cestující se seznámili s push-pully pro Moravskoslezský kraj

Josef Holec | Foto: Jan Chaloupka

Vysoký cestovní komfort a bohatou výbavu nabídnou České dráhy a samospráva cestujícím v Moravskoslezském kraji. Na linku z Ostravy do Frenštátu pod Radhoštěm začnou nasazovat pětici nových, moderních netrakovních jednotek. Lidé už si mohli novinku doslova osahat při nedávné prezentaci, konané v Ostravě. Vlaky s celkovou kapacitou až 356 míst k sezení nabídnou cestujícím pohodlný interiér, bezbariérový přístup a moderní prvky výbavy včetně wi-fi, elektrických

zásuvek a samoobslužného zařízení pro nákup jízdenek přes kartu ODISku. Zároveň v nich bude dostatek místa pro dětské kočárky, jízdní kola a nechybí ani speciální držáky na lyže. Velká okna v horním podlaží vlaku, vybavená fólií umožňující lepší propustnost mobilního signálu, cestujícím také umožní jedinečné panoramatické výhledy na Beskydy.

„Push-pully budou v základní sestavě složené z jednoho řídicího a dvou vložných vozů. Díky tomu mohou v cílové stanici rychle změnit směr jízdy bez objížďení soupravou lokomotivou. To přispěje

ke zrychlení dopravy a zkrácení jízdních dob. Navíc je díky tomu můžeme bez komplikací provozovat na elektrifikovaných i neelektrifikovaných tratích. V případě těch druhých při elektrifikaci stačí rychle vyměnit jen lokomotivu a nemusíme nakupovat po pár letech celé nové soupravy,“ uvedl Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu. Push-pully budou nejprve jezdit s upravenými motorovými lokomotivami řady 750.7, po modernizaci a elektrizaci podbeskydské magistrály je nahradí elektrické stroje.



## S alternativním pohonem

„Máme zájem obnovit a modernizovat vlaky, očekáváme vyšší komfort cestování na železnici, rozvoj chytrých služeb a rychlý, ekologický provoz. To vše samozřejmě stojí velké peníze. I proto jsme uzavírali smlouvy s Českými drahami o zajišťování regionální železniční dopravy tak, aby to umožňovalo národnímu dopravci dosáhnout na evropské peníze. S jejich pomocí pak mohl nakoupit i tyto nové vlakové soupravy,“ uvedl hejtman Moravskoslezského kraje Ivo Vondrák. „V následujících letech bychom však chtěli všechny vozy na elektřinu a ideálně i na baterky a vodík, kterému já osobně věřím ze všech alternativních technologií nejvíce,“ doplnil náměstek hejmana Jakub Unucka.

Nové vlaky budou vybaveny i palubní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS a mají i elektronicky ovládané dveře s tlačítkem a bezpečnostním systémem, který zaručí jejich blokování proti otevření již před rozjezdem vlaku. Díky tomu se také podstatně zvýší bezpečnost cestování.

Kontrakt na pořízení nových vlaků v hodnotě zhruba jedné miliardy korun uzavřely České dráhy v březnu 2019. Moravskoslezský kraj ročně dotuje veřejnou dopravu v regionu stamiliony korun. V rozpočtu na rok 2021 je vyčleněno 950 milionů Kč na linkovou autobusovou dopravu a 700 milionů na drážní dopravu, na kterou ještě přispívá také stát zhruba 300 miliony korun. ○



### Co nové vlaky nabízejí

Jednotky může tvořit 2 až 7 vozů  
Maximální rychlost je 160 km/h  
Kapacita je až 356 míst k sezení  
Poskytují bezbariérový přístup a moderní prvky výbavy včetně wi-fi a elektrických zásuvek  
Samozřejmostí je místo pro dětské kočárky, jízdní kola a nechybí ani speciální drážky na lyže  
ČD objednaly pro Moravskoslezský kraj 5 třívozových souprav



## Středisko údržby v Olomouci čeká rozsáhlá modernizace

České dráhy připravují kompletní přeměnu svého depa v Olomouci. Modernizace tamního Střediska údržby (SÚ) je součástí plánu dopravce na rozvoj technické základny pro provozní údržbu, opravy železničních vozidel a zlepšení pracovních a sociálních podmínek zaměstnanců tohoto úseku.

„V případě Olomouce je tento rozvoj navíc spojený s pořízením 27 nových ucelených jednotek RegioPanter, údržbou motorových jednotek Stadler GTW a také souprav dálkové dopravy. Tato vozidla jsou deponována právě v Olomouci, kam zamíří i nově pořízená,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

Plánovaná investice se uskuteční na ploše současného Střediska údržby Olomouc a zahrnuje jak modernizaci stávajících objektů, tak stavbu zcela nových, například pro nové ucelené jednotky. Areál bude určen pro technicko-hygienickou údržbu všech vozidel deponovaných ve Středisku údržby Olomouc, což představuje především zajištění regionální dopravy v Olomouckém kraji s přesahy do sousedních regionů, konkrétně do Vyškova v Jihomoravském a Vsetína ve Zlínském kraji a rovněž pro část dálkové dopravy.

Moderní areál po dokončení umožní všechny stupně údržby od provozního ošetření po velké prohlídky a také veškeré typy úklidu vlaků. Proto bude vybaven stacionární strojní myčkou, která v současnosti v místě není. Předpokládaný finanční rozsah investice převyšuje jednu miliardu korun a realizace projektu je předpokládána v několika etapách v letech 2022 až 2025.



Obdobná rozestavěná hala v Plzni

České dráhy se v Olomouckém kraji zaměřují především na investice do nových vlaků, neboť začátkem ledna 2021 získaly v tomto regionu novou desetiletou smlouvu na provoz elektrických vlaků. Aktuálně se pracuje na modernizaci článkových motorových jednotek Stadler GTW pro neelektrifikované tratě a objednáno je rovněž 27 třívozových bezbariérových elektrických jednotek RegioPanter pro regionální spoje na elektrifikovaných tratích. Investice do těchto moderních elektrických souprav představuje více než 4 miliardy korun.

Chystaná modernizace olomouckého Střediska údržby není jedinou velkou akcí ČD v tomto ohledu. Do konce roku 2024 by měla vyrůst zbrusu nová hala v Českých Budějovicích a investice by měly činit řádově stovky milionů korun. Moderní opravárenské centrum za zhruba 200 milionů se od loňského září staví v Plzni. Naopak již hotová je hala v Brně-Maloměřicích, kterou České dráhy otevřely letos na jaře. (pes)



Josef Holek | Foto: autor

Padesát let a dva dny. Tak dlouho byl dnes už senior František Savkov zaměstnancem Československých státních a Českých drah. Za tu dobu odbavil miliony cestujících a coby skvělý vypravěč a vtipálek odvyprávěl tisíce historek. Každá pohádka ale má svůj konec a osobní vlak Os 27821 z Příkonic do Rokycan byl ve čtvrtek 9. září posledním spojem, který odbavil. Ze dveří žluté RegioNovy vyšel na třetí nástupiště rokycanského nádraží, v pozici vlakvedoucího, naposledy. Přestoupil do vlaku s názvem Důchod. S aktivním životem se ale rozhodně neloučí. Hodlá cestovat a užívat si vnučat. Ostatně, má jich pět.

„Na železnici sloužím od 7. září 1971. Začínal jsem v nedalekém Mírošově a končím tady, v Rokycanech. V Mírošově jsem pracoval do roku 1990 a poté jsem šel na osm let do Chrástu a vrátil jsem se do Mírošova,“ prošel ve stručnosti pan Savkov svůj životopis. K železnici se ale dostal vlastně náhodou. Tak trochu za to může jeho otec, komunisty pronásledovaný za politické názory. Byť byl malý

## Ve službě strávil 50 let a vše bral s humorem

Na Rokycansku těžko najdete známějšího vlakvedoucího Českých drah než Františka Savkova. V září ale tento vtipálek a skvělý kolega odešel do důchodu. Po padesáti letech a dvou dnech. Teď se chce věnovat šachům, své největší vášni. Naplánované má i výlety po republice. Na život na dráze ale bude vzpomínat moc rád. Ostatně i jeho vzpomínky, které přinášíme, jsou toho jasným důkazem.

František na základní škole premiantem, jinam než k horníkům na Ostravsko ho ale strana a vláda pustit nechtěly. Otec naštěstí využil konexí a domluvil mu studium opraváře zemědělských strojů. To se ale Františkovi nezamlouvalo a nakonec se vyučil karosářem při holýšovské Karose. Jenže fabrika jej nepotřebovala.

„Po škole jsem zůstal volný. Měl jsem ale blízko k hospodám v rámci RaJ, a tak jsem se rozhodl, že budu mít restauraci. Když jsem pak jednou čekal na nádraží, potkal jsem ajzboňáky, kteří mi řekli, že než dostanu hospodu, mohu si nějakou korunu vydělat u drah.“ Byl to zlomový okamžik. Do železnice se totiž zamiloval a zů-





Na poslední den služby Františku Savkovovi kolegové přichystali překvapení. Kromě dárků ho při výstupu z RegioNovy čekalo i přestřížení „poslední pásky“

stal jí věrný dodnes. „Dokonce chtěli, abych dělal výpravčího, ale život je krátký na to, abych byl zavřený mezi čtyřmi stěnami. Chci mít kolem sebe lidi a těšit se na nové věci. Kancelář nebyla mým cílem,“ mává dnes Savkov rukou.

### S mladými si tyká

Na začátku sedmdesátých let začínal v pozici průvodčího nákladních i osobních vlaků. Poté si dodělal zkoušky a začal jezdit jako vlakvedoucí. „Nejvíce jsem jezdil mezi Rokycany a Příkopsicemi, na vedlejšák jsem ještě ale pendloval mezi Prahou, Buštěhradem a Berounem. V Chrástu jsem pak strávil osm let. Dráhy odtud začaly vypravovat manipulační vlaky do Hořovic a Plzně a potřebovali lidi, tak jsem se přihlásil. Posledních dvaadvacet let jsem ale opět v Rokycanech,“ vzpomíná.

„Miluji práci s lidmi, bavil jsem se s mladými slečnami i seniory, děti mi tykají. Jednou přišel revizor a ptal se, jak je možné, že mi malí cestující tykají. Odpověděl jsem, že je to tady normální, že si na mě nic nedovolují a že se ke mně lidé chovají slušně. Nejsem hogo fogo, takže jsem se nepovyšoval, ale ani neponižoval. Když mě někdo rozzlobil, tak jsem si to s ním vyřídil. Ale je pravda, že několikrát jsem měl máslo na hlavě i já. Zažil jsem tu však krásný život,“ směje se. „Těžko se vzpomíná, spousta historek se nedá ani publikovat.“

### Odvozil generace

Práci na dráze prý vnímá jako poslání a bere ji zásadně s humorem. I náš rozhovor se nese ve velmi žertovném duchu. Podle všeho se pan Savkov stal v okolí Rokycan symbolem železnice. Tvrdí také, že za těch dlouhých padesát let ani jednou neměl pocit, že by jeho práce připomínala rutinu. „Každá směna je jiná.

Ostatní kroutil hlavou, třináct kilometrů tam a třináct zase zpět. Ale není to tak. Snažil jsem se, abych si s každým povídal o něčem jiném, abych říkal zase nějaké nové historky. Cestující na ně už čekali. Vždycky jsem je musel něčím obohatit,“ vzpomíná s přátelským úsměvem. „Dneska už mi mladý holky říkají, že se mnou jezdila babička, pak maminka a teď zase ony,“ doplňuje a naráží tak na dobu setrvání u dopravce.

Vůbec na lidi má pan Savkov skvělou pa-

měť. Začínal na motorovém Hurvínkovi a většinu cestujících tvořili dělníci z továren v Plzni nebo Hrádku. „Když jsem vypisoval jízdenky, ani mi nemuseli nic hlásit. Údaje už jsem si dávno pamatoval. I čísla průkazek. Jen si to představte, 50 až 60 lidí. Vůbec to byla zajímavá doba. Ráno, když byla zima, tak si cestující zvedli šachtu k motoru a hráli se.“

### Se synem v truhlárně

Celoživotním koníčkem Františka Savkova jsou šachy. Hrával první ligu za Škodu Plzeň a díky tomu se dostal do drážní reprezentace.

Několikrát se účastnil mistrovství světa železničářů a díky tomu procestoval celou Evropu. „S kolegy železničáři jsme vyhráli řadu turnajů v Německu nebo Švýcarsku. Dnes už profesionálně nehrají, stále mám rád bleskovky, ale raději v klidu posedím.“ Hře se ale bude prý v důchodu věnovat více. Stejně jako oblíbenému bowlingu. „Dostal jsem nabídku, že budu moci jít občas do služby, že mě určitě nevyhazují, ale už se mi nechce. Jednou jsem řekl dost a to platí. Padesát let. To už je opravdu vrchol,“ konstatuje. A co tedy plánuje v důchodu? Výlety, výpomoc v synově truhlárně a více času vnučatům. „Doma mám modelové kolejiště přes celý obývací, jezdí mi tam tři vlaky v měřítku Ho. Když přijdou vnučata, tak neustále. Já sám už si ale jezdim málokdy. Důležité je, aby děti měly radost.“

Na závěr si pak František Savkov nechal krátké poselství. „Dráha si musí uvědomit, že jsme tu pro lidi, že jsme tu od toho, aby s námi rádi cestovali a abychom jim cestování usnadnili,“ uzavřel. ○



### František Savkov

Pochází z Karlových Varů, ale prakticky celý život strávil v Rokycanech. Jeho otec byl komunisty pronásledován, a byť byl mladý František premiant, mohl se prý vyučit jen v Ostrově horníkem. Naštěstí se však otec znal s ředitelem traktorové stanice a podařilo se mu nastoupit do učení při holýšovské Karose. Po vyučení chtěl být hospodským. Nakonec jej ale osud zavedl k železnicím, kterou si zamiloval. V životě se dvakrát oženil a dvakrát rozvedl, vychoval čtyři děti. Nyní má přítelkyni a radost mu dělá už pět vnučat.

# Ukrajinci zrychlí modernizace vlaků. Pomohou Švýcaři

Ukrajinské železnice (UŽ) postupně modernizují svůj vozidlový park. Rekonstrukcemi chtějí své vlaky zpřístupnit i cestujícím se sníženou pohyblivostí. První vozy osobní příměstské a dálkové dopravy už dopravce prezentoval na nádraží v Kyjevě. Chystá však i další investice ze švýcarským výrobcem Stadler.

Josef Holek | Foto: UŽ, Wikipedia, Škoda Transportation

Ukrajinské železnice potvrdily zrychlení modernizace svého vozidlového parku. V případě vlaků pro příměstské spoje se hodlají zaměřit především na vylepšení služeb pro hendikepované. Dosud byly v rámci celého projektu rekonstruovány tři vlaky, další čtyři se do provozu dostanou ještě do konce roku. Dopravce za projekt zaplatí v přepočtu více než 190 milionů korun.

Ukrajinci navíc pracují na komplexní strategii rozvoje zcela bezbariérových stanic, ve kterých by neměly chybět veškeré prvky usnadňující pohyb a orientaci osob se zdravotním postižením. Tomu by měly být postupně uzpůsobovány i samotné vlaky. Práce mají na starosti technici UŽ v závodě na opravu elektrických, železničních, kolejových vozidel v Kyjevě.

První plně bezbariérové vlaky Ukrajinské železnice nasazují na trase z Kyjeva do Fastivu. V osobních vozech nechybí rampy, SOS tlačítka pro volání vlakových čet a popisky v Braillově písmu.



Interiér jednoho z modernizovaných vozů. Ukrajinci jich takto chtějí opravit rovnou stovku

## Další stovka vozů

V Kyjevě Ukrajinské železnice na konci srpna prezentovaly první dva vozy z velké zakázky na modernizaci stovky vagonů pro osobní dopravu. O modernizaci se v tomto případě stará společnost Kryukiv Carriage Plant a zakázka je financována z ukrajinského státního rozpočtu. Prvních deset kusů by mělo být dodáno ještě do konce letošního roku, dalších 90 do července 2022. Dvojice nových vozidel je nasazena na trasu z Mariupolu do Lvova.

Všechny budou po dokončení vybavené kamerami, klimatizací, elektrickými



Dvoustupňová jednotka řady 675



Motorová jednotka DPK3 od ukrajinské společnosti Kryukiv Railway Car Building Works ve stanici Kyjev Pasazhyrskiyi

zásuvkami se dvěma porty USB, přihrádkami s alarmem (a zámek) a SOS tlačítkem. Dvacet z nich bude navíc zcela bezbariérových.

Ukrajinské železnice také plánují provoz 50 repasovaných osobních vagonů. Dosud bylo opraveno šestnáct vozů s kupé, které už jezdí na trase Záporoží – Kyjev. Opět cestujícím nabídnou klimatizaci, zásuvky a nová okna s dvojitým zasklením. Další devítka vyjede v průběhu podzimu. Jsou vybavené střešní klimatizací, novými okny s dvojitým zasklením, USB zásuvkami pro dobíjení telefonů a policemi, přičemž každá přihrádka má individuální klimatizační systém.

## Do hry vstupují Švýcaři

Ukrajinská vláda vyčlenila na obnovu flotily národního dopravce v přepočtu necelých 24 miliard korun a zároveň se dohodla se švýcarským výrobcem Stadler na výstavbě nové továrny a objednavce devadesáti zcela nových souprav. Vláda si od investic slibuje celkový rozvoj ukrajinského železničního systému. Pod dohledem prezidenta Volodymyra Zelenského bylo podepsáno memorandum o porozumění mezi Ministerstvem infrastruktury Ukrajiny, Ukrajinskými drahami, Stadlerem a Švýcarskou pojišťovací agenturou pro exportní riziko.

Finanční prostředky plánuje Ukrajina použít na obnovu vozidlového parku v zemi, přičemž na rozvoj sektoru půjde až 12,7 miliardy korun. Ukrajinský ministr infrastruktury Oleksandr Kubakov potvrdil, že v tomto případě je plánován nákup 30 příměstských elektrických jednotek pro kyjevské příměstské spoje, další třicítka bude rozdělena mezi Charkov a Dněpropetrovsk.

Kromě toho Stadler vyrobí 20 nových elektrických vlaků pro regionální dopravu a 10 pro dálkovou. Termíny dodávek nicméně zatím známé nejsou. ○



# Španěle testují nejtišší a nejrychlejší rychlovlak

Do Španělska dorazila nová vysokorychlostní jednotka ETR 1000. Společnost Intermodalidad de Levante (ILSA) zahájila testování vlaku s maximální rychlostí 360 km/h. Příští rok by měla začít nabízet své služby a stát se tak třetím dopravcem v zemi s vysokorychlostními spoji a zároveň prvním soukromníkem v tomto segmentu dopravy.



Petr Slonek | Foto: ILSA

První rychlovlak ETR 1000 opustil továrnu v italském městě Pistoia. V průběhu září se začalo s jeho testy na přeshraniční lince Figueras – Perpignan v Pyreneích o délce 44,4 km. Cílem prováděných zkoušek je homologace nezbytná pro všechna vozidla provozovaná na španělské železniční síti. „Odjezd prvního vlaku z továrny je pro naši společnost velkým milníkem, protože

začíná důležitý proces jejich schvalování a spuštění,“ řekl prezident společnosti ILSA Carlos Bartomeu.

Po dokončení prvních testů vlak zamíří na tratě Barcelona – Madrid, Madrid – Valencia a Madrid – Sevilla. Celkem si dopravce objednal 23 souprav.

## Nákup nových vozidel

ILSA se v rámci vstupu na železniční síť ve Španělsku rozhodla na rozdíl od francouzských drah pořídit zcela nová vozi-

dla. Vedení firmy vybralo nakonec vlaky ETR 1000 pro jejich maximální spolehlivost a vysoký komfort. Veřejnost je velmi dobře zná z Itálie, kde už dlouhá léta úspěšně jezdí pod značkou Frecciarossa.

Do nových vlaků vyvinutých společností Hitachi Rail ve spolupráci s Bombardier Transportation (nyní skupina Alstom) dopravce investoval jednu miliardu eur. Vyrábí se v Itálii a Španělsku, nicméně finální montáž se odehrává v italském městě Pistoia. Pohonné systémy se naopak vyrábí v Bombardieru ve španělském městě Trápaga.

ETR 1000 je nejrychlejší, nejduržitelnější a nejtišší vlak v Evropě. Jedná se o interoperabilní model, jenž má kapacitu až 467 cestujících a může dosáhnout komerční rychlosti až 360 km/h. Jedná se rovněž o první vysokorychlostní vlak na světě, který získal prohlášení o ochraně životního prostředí s kvantifikovatelnými a ověřitelnými informacemi o jeho dopadu na životní prostředí. Na kilometr jízdy připadá pouhých 28 gramů emisí CO<sub>2</sub> na cestujícího, 95 % materiálů použitých při jeho výrobě je plně recyklovatelných. Tyto dvě vlastnosti z něj činí nejduržitelnější vlak na železničním trhu. Z hlediska bezpečnosti navíc obsahuje nejpokročilejší systém řízení ERTMS/ETCS. Interiér je navržený tak, aby poskytoval cestujícím maximální pohodlí. Nabízí široké uličky, ergonomická a prostorná sedadla, odhlučnění, utlumení vibrací a připojení k internetu prostřednictvím sítě 5G.

ILSA je vlastněna společnostmi Air Nostrum (55 %) a Trenitalia (45 %) a jejím cílem je zajištění 30% podílu na vysokorychlostním trhu ve Španělsku. V budoucnu by dopravce chtěl expandovat i mimo Španělsko. ○

## ZSSK si pořídí 9 nových RegioPanterů, dalších 11 může následovat

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) podepsala na začátku září smlouvu s konsorciem firem Škoda Transportation a ŽOS Trnava na nákup nových elektrických jednotek. Předmětem kontraktu je dodání devíti elektrických jednotek s možnou opcí na dalších 11 kusů. Prvních devět nových čtyřvozových RegioPanterů se objeví na tratích v Košickém a Prešovském kraji. Flotila těchto jednotek se na Slovensku rozroste až na 34 a v případě uplatnění opce až na 45. Prvních devět jednotek výrobce dodá do konce roku 2023 a další dle objednávky. Hodnota zakázky včetně opce je téměř 170 milionů eur, tedy zhruba 4,3 miliardy korun.

Elektrické jednotky RegioPanter, které navazují na již úspěšně provozované jednotky, jsou určeny pro regionální provoz elektrifiko-

vaných tratí v Košickém a Prešovském kraji pro rychlosti 160 km/h a napětí 3 kV a 25 kV. Nové čtyřvozové jednotky mají kapacitu 343 sedadel. Na základě požadavků zákazníka a zkušeností z provozu byly zapracovány změny, které ještě zvýší pohodlí cestujících. Jedná se například o přípravu na montáž automatu na občerstvení, jízdenkového automatu, či



úpravu interiéru tak, aby jednotka měla více prostoru na kola, lyže a další sportovní náčiní.

Rychlý a plynulý pohyb cestujících umožní široké nástupní dveře spolu s plně průchozím moderním interiérem bez vnitřních dveří.

Stejně jako na minulých zakázce, na celkem 25 elektrických jednotek, se uskuteční část výroby v ŽOS Trnava. Firma se na tomto projektu podílí výrobou vložených vozů a za účasti expertů ze Škoda Transportation i na finálním spojování vozidel, ožívování celých jednotek, zkouškách a přípravě na předání zákazníkovi.

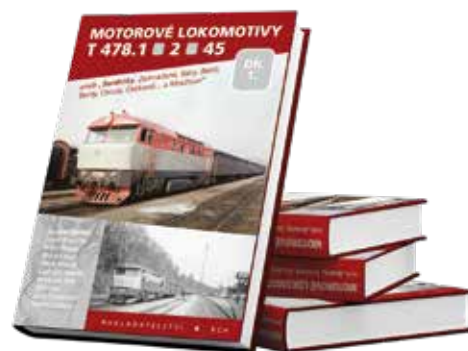
Nyní jezdí na Slovensku již 20 nízkopodlažních jednotek RegioPanter a další zamíří do provozu ještě do konce letošního roku. S novou objednávkou tak bude mít ZSSK k dispozici až 45 jednotek tohoto typu. (pes)

# Knižní novinky

Redakce Železničáře opět přináší anotace několika zajímavých knih s železniční tematikou, které se nedávno objevily na tuzemském trhu. Podíváme se jejich prostřednictvím do Česka za jednou z nejpopulárnějších tuzemských lokomotiv, na místní dráhu zvanou Liteňka či do sousedního Rakouska za tramvajemi.

## Motorové lokomotivy T 478.1-2-45 aneb „Bardotky, Zamračené, Báry, Barči, Berty, Ceculy, Ceckaně... a Mračoun“ (1. díl)

Letos vyšla objemná kniha u pražského nakladatelství Růžolící chrochtík (RCH), která nese velmi dlouhý název. Jedná se o legendární motorovou řadu T 478.1, resp. 2 nebo 45, která dostala krajově v českých zemích i na Slovensku řadu specifických označení. Asi nejvíce jsou tyto lokomotivy, kterých je v současnosti v provozu jen pár kusů, známé jako Bardotky či Zamračené. Zkušený autorský kolektiv ve složení Jaromír Bittner, Josef Bosáček, Josef Buček, Martin Hejl, Pavel Marek, Ladislav Novák, Jiří Pohl, Leoš Tomančák a Martin Žabka se na 568 (!) stranách prvního dílu obsáhlé monografie rozepsali o vzniku a vývoje těchto „dělníků“ motorové železniční trakce na bývalých ČSD, později ČD a ZSSK. Tento výrobní typ se stal legendou, a to i díky zdařilému technickému konceptu a kombinaci solidních jízdních vlastností, provozní spolehlivosti a relativně nenáročné údržbě. Nasazení strojů řady T 478.1 přicházelo v době velké poptávky po přepravních výkonech, kdy pomalu končila parní trakce a motorová ji začala úspěšně nahrazovat. Bardotky se osvědčily nejen na vlacích osobní dopravy, ale i v nákladní dopravě či na posunu. Kniha, která seznamuje čtenáře ve dvanácti strukturovaných kapitolách s historií této řady, obsahuje množství kvalitních černobílých a barevných fotografií či faksimile dobových dokumentů. Specifický a nezaměnitelný ráz této knihy formátu A4 dodal známý železniční grafik Bohumír Golda. Knihu si lze objednat přímo u nakladatele RCH či je možné ji zakoupit ve vybraných obchodech s dopravní literaturou.

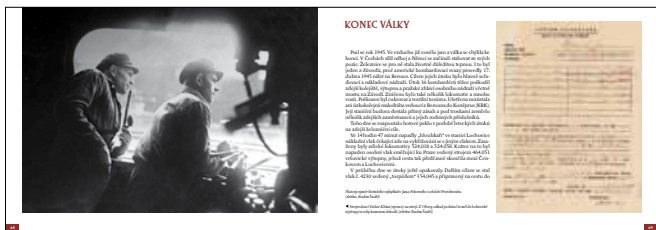


## Die Type G der Wiener Verkehrsbetriebe – 1952 bis 1961



Vídeňské nakladatelství Bahnmedien, zaměřující se na historii kolejové dopravy, vydalo letos v obrazové edici „Tramvajové a lokální dráhy“ fotografickou knihu, která se věnuje vídeňským tramvajím typové řady G v provozním období let 1952 až 1961. Tyto elektrické motorové vozy byly společností Wiener Verkehrsbetriebe uvedeny do provozu v letech 1900 až 1903. Počtem patřily k nejčastěji vyráběným vozům vídeňské tramvajové společnosti. Během šedesáti let života prošly řadou rekonstrukcí. Původní tramvaje s otevřenými plošinami byly přeměněny na vozy s typickým sešikmeným zasklením předních (resp. zadních) oken. Bohatě ilustrovaná kniha nabízí na 132 stranách podélného formátu 240 x 205 mm průřez různorodým vzhledem motorového vozu a odráží historii vozidel používaných na mnoha tratích a trasách v hlavním městě Rakouska. Unikátní černobílé záběry pořídili známí železniční fotografové – Harald Navé a Alfred Luft, textově knihu zasvěceně doprovodil historik Josef Pospichal z Vídně. Knihu si lze pořídit přímo u vydavatele na [www.bahnmedien.at](http://www.bahnmedien.at) nebo si ji zamluvit například v pražské prodejně nakladatelství Corona v pasáži Hyberská centrum.





## Místní dráha Zadní Třebaň – Lochovice (1901–2021)

O historii Podbrdské železnice a jejího okolí pojednává nová publikace s pořadovým číslem sedm z edice Krokodýl ze stejnojmenného nakladatelství. Liteňka – nenápadná železniční trať táhnoucí se po severním úbočí Brd, která spojuje dráhu vedoucí údolím Berounky ze stanice Zadní Třebaň přes Liteň do Lochovic na původní Rakovnicko-protivínské dráze, byla postavena již před 120 lety. Stejně jako u mnoha jiných místech v Česku, tak i zde přinesla hospodářsky i průmyslově nepřilíživě významnému kraji možnosti uplatnění a rozvoje. Kniha z pera znalců historie Martina Žabky a Radima Šnábla pojednává nejen o historii železné dráhy, ale také o celém kraji, trampingu či zajímavostech Podbrdí, bohatou historií tamních pivovarů nevyjímaje. V publikaci netradičního ležatého formátu B5 lze na 496 stranách najít více než tisíc fotografií, map, pláneků, dobových reklam a dalších vyobrazení. Knihu si lze pořídit buď přímo u nakladatele na webové adrese [www.krokodyl-dopravni-nakladatelstvi.eu](http://www.krokodyl-dopravni-nakladatelstvi.eu), nebo ve smluvních prodejnách s dopravní literaturou.



## Literáti na trati VIII aneb Poezie vlakových cest, Příběhy vlakových cest



Na knižním trhu se objevil již osmý díl antologie železničních autorů a autorů písničků o železnici. Jedná se o dvě knihy s názvem Literáti na trati VIII aneb Poezie vlakových cest a Příběhy vlakových cest. První přináší pestrou směs básní více než šesti desítek autorů. Někteří z nich jsou slavní, jiní své místo v literárním světě teprve hledají. Na zhruba 250 stranách se čtenáři ve verších dozvědí mnohé zajímavosti o našich lokálkách, koridorech i zahraničních tratích. Ve druhé knize najdou přes sedm desítek nových příběhů opět od známých i méně známých autorů. Provedou vás po tuzemských a zahraničních tratích, historií i současností. Obě publikace vydalo nakladatelství Epika, použity byly ilustrace Bohumila Fultnera. Použity jsou fotografie autorů a členů ČZS FISAIC.



## Vozidla a tratě úzkorozchodných elektrických drah v České a Slovenské republice

Nakladatelský dům Grada Publishing připravil na podzimní trh novou dopravní publikaci novináře a spisovatele Martina Haráka, která se na více než 200 stranách věnuje především historii, ale částečně i současnosti úzkorozchodných elektrických drah na území celého bývalého Československa. Úzkorozchodným železnicím a tramvajím byla věnována v minulosti řada populárně-naučných publikací, nikoli však v ucelené encyklopedické podobě, kterou předkládá tato kniha. Popsány zde jsou všechny dohledatelné elektrické úzkorozchodné provozy jak železničního charakteru v průmyslu a lesnictví, tak všechny místní malodráhy tramvajového charakteru, resp. přímo městské tramvajové provozy. Kniha se zabývá primárně hnacími vozidly, neboť přívesné vozy pro osobní a nákladní dopravu by vydaly na samostatnou publikaci. Do současnosti se na území bývalého Československa zachoval pouze jeden úzkorozchodný městský kolejový systém v Bratislavě včetně dvou regionálních drah v Tatrách a v Trenčínském regionu. Své místo v publikaci mají různé důlní, lesní a průmyslové dráhy, které na obou stranách bývalé republiky už zanikly. Na české straně zůstaly v pravidelném provozu pouze úzkorozchodné karlovarské pozemní kolejové lanové dráhy poháněné elektrickým proudem. Mapkami sítě od Ivo Mahela je doplněna stručná historie místních veřejných drah, neschází ani bohatá obrazová a výkresová dokumentace a tabulky s technickými údaji vozidel. Knihu zakoupíte v každém běžném knihkupectví a odborných prodejnách s dopravní literaturou.

# Nevídaný útěk: Hranici prorazili vlakem

Nedávno jsme oslavili sedmdesáté výročí průjezdu Vlakem svobody. Vlakem, který urychlil vznik železné opony. Připomeňme si příběh železničářů a jejich přátel, kteří se postavili režimu, ke svému útěku použili vlak ČSD a přes západní hranici mezi Aší a Selbem vcelku bez problémů převezli přes stovku lidí. Kromě iniciátorů akce a jejich rodin zůstaly ve svobodném Bavorsku další obyvatelé naší země.



Josef Holec | Foto: město Aš, archiv ČD

Datum 11. září 1951 se do pomyslné železniční kroniky zapsalo výrazným písmem. Československo, tehdy již obehnané základy neprodyšné železné opony, opustily desítky lidí vlakem původně mířícím z Chebu do Aše. Útěk „za kopečky“ připravili odbojář František Šilhart spolu se strojvedoucím Jaroslavem Konvalinkou, přednostou Karlem Truksou a lékařem Jaroslavem Švecem. Od té doby se parnímu vlaku, který projel konečnou stanicí a neohroženě pokračoval dále ke státní hranici a do západního Německa, říká Vlak svobody.

Všichni hlavní aktéři se zapojovali do protikomunistického odboje, Konvalinka dokonce převážel emigranty v tend-

ru, šla po nich Státní bezpečnost (StB) a útěk ze země byl jediným řešením tíživé životní situace. Naplánovali tedy, spolu s dalšími komplici, únos vlaku. Způsob v sobě skrýval jednu obrovskou výhodu. Železniční dopravní cesta totiž ještě nebyla důsledně uzavřena těžkými zátorasy, ale jen dřevěnou závorou. Do hospodářsky zničeného Německa totiž z Československa proudily nákladní vlaky s dřívím a uhlím. Mimo jiné i do teplárny, která zásobovala i příhraniční Aš. Jedinou faktickou překážkou by tak mohla být špatně postavená výhybka. Do vlaku bylo možné naložit velké množství materiálu, tajně dohodnutí emigranti se navíc mohli pohodlně maskovat coby cestující. Plánovači počítali i s jistým momentem překvapení a bezchybnou předodjezdovou přípravou



Jedni z organizátorů útěku, Karel Truksa a Jaroslav Konvalinka

celé soupravy. Riziko bylo vysoké, jakékoliv zaváhání by mělo fatální následky. Aby se dostal Konvalinka do práce, musel si ještě přehodit služby s kolegou.

**Emigranti nastupovali postupně**  
Na tom dni nebylo vlastně nic zvláštního. Osobní vlak 3717 ČSD měl vyrážet



z chebského nádraží včas, tedy ve 14:12. Soupravu tvořily také osobní vozy odvěšené z rychlíku, který před odjezdem osobního vlaku dorazil z Prahy. V čele soupravy stála parní lokomotiva 365.011, na stanovišti parní mašiny pracovali strojvedoucí Konvalinka s topičem a přesvědčeným komunistou Josefem Kalabzou. Jen lokomotiva byla ten den netradičně otočená a do Aše vyrazila kotlem vpřed. To však nikoho příliš nezajímalo.

Vlak vyjel včas a situace ve vlaku se vyvíjela v naprostém klidu. Do Aše mířila zhruba stovka cestujících včetně několika uniformovaných příslušníků Sboru národní bezpečnosti (SNB), resp. StB. Pozice u ručních brzd nenápadně obsadili komplici, v posledním voze stál například Karel Ruml. Rozepl si kabát a ruku zasunul pro pistoli. To kdyby někoho napadlo použít brzdu v případě prozrazení. Ve Františkových Lázních přistoupili další budoucí emigranti včetně rodin Karla Truksy a doktora Švece. Když vlak dojel do Hazlova, nastoupil i samotný Švec. Právě tady dal Konvalinkovi znamení, že cesta je volná. Těsně před odjezdem si totiž byl hraniční bod u Aše obhlédnout a zkontrolovat, zda dřevěná hraniční závora není přes trať a výhybka je postavená správným směrem. Vše bylo v naprostém pořádku.

### Příslušníci raději utekli

Při zastávce u Hazlova vystoupili Konvalinka s Truksou. Kalabzu odmítli s tím, že jdou jen zkontrolovat brzdy. Ve skutečnosti ale odpojili potrubí brzd od lokomotivy a zkontrolovali, zda jsou zdrže na všech vozech povolené. Nefunkční byla i záchranná brzda.

Teď anebo nikdy. Truksa nenastoupil zpět do osobního vozu, ale naskočil na stanoviště za Konvalinkou, aby ve správný čas zpacifikoval Kalabzu. Strojvedoucí se rozjel a za pár minut prolétl Aší více než sedmdesátikilometrovou rychlostí. Truksa vytáhl pistoli a Kalabzovi pohrozil, že pokud bude dělat problémy, bude zneškodněn. Obdobná situace nastala i ve vlaku. Tady Ruml spolu s dalšími pistolemi odstrašili příslušníky SNB a StB. Hodiny ukazovaly čtyři minuty po patnácté hodině, když vlak zastavil tři sta metrů za státní hranicí, u strážního domku č. 30 u Wildenau. Bez jediného výstřelu...

Všichni esenbáci i estábáci krátce po zastavení vyskočili a se vším hrdinstvím prchali zpět do vlasti. „Tito hrdinové jistě věděli, že jsme za hranicemi, a zřejmě věřili, dle každodenní komunistické propa-



Čekající Vlak svobody na nádraží Selb-Plössberg. Pro místní obyvatele poklidného pohraničního města byla celá událost vítaným zpestřením

### Definitivně spadla klec

Důsledky však Vlak svobody přinesl i železnici jako takové. Komunisté si totiž uvědomili, že na hranicích představuje slabinu. I stalo se, že nejslavnější únos vlaku podpořil myšlenku proměnit československé železniční přechody v pevnosti. „A také se v roce 1951 začaly budovat ženijně technické zátarasy (ŽTZ) podél celé západní hranice,“ psali jsme před časem v Železničáři. Na mnohých tratích, kde byl provoz přerušen, nechali komunisté pro jistotu vytrhat celé kolejové pole. Do pojižděných traťových úseků byly instalovány výkolejky uzamykatelné nikoli železničáři, ale pohraničníky. Protože i to se strážcům socialistických pořádků zdálo málo, namontovaly se k tomu ještě zábrany vysunované z masivních betonových bloků. Údajně se přes koleje natahovala i tzv. signálka – slabý drátek, jenž při dotyku aktivoval světlice. V těchto místech měla stanoviště Pohraniční stráž a nad kolejemi se tyčila prohlídková lávka. Každý spoj čekala důkladná kontrola pohraničníků.

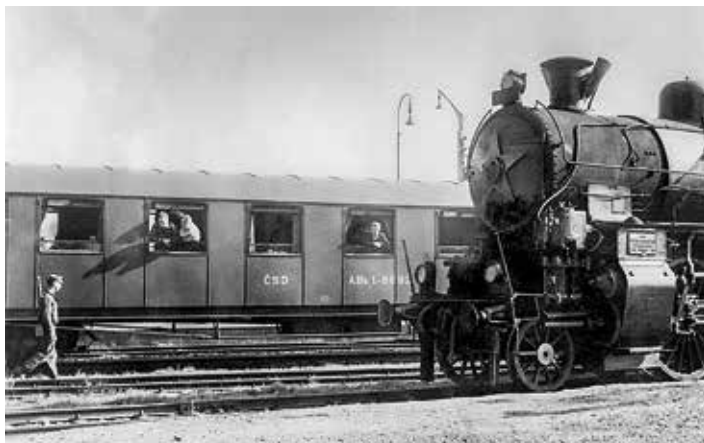


gandy, že jim bude na Západě ublíženo,“ vzpomínal pro americká média později Ruml.

### Dál do vnitrozemí nechtěl

Po chvíli přijel džíp s překvapenými vojáky americké a německé armády. Personál jim oznámil, že hranici právě překročilo 110 lidí. Truksa ještě vysvětlil, proč nejel dál – bál se vést vlak na neznámém území, navíc s odpojenými brzdami, a ze strážního domku zavolal německému výpravčímu. Ten povolil pomalou jízdu vlaku do stanice Selb-Plössberg, kde už na vlak čekali narychlo povolaní důstojníci US Army. Ještě odšud stačil zatelefonovat zpět do země zdrčený Alois Bém, vlakvedoucí. Ze svědectví několika cestujících vyplynulo, že měl strach z vězení. Před nadřizenými se už při telefonátu kál, že mu nebylo podezřelé, že výpravčí Truksa se strojvůdcem Konvalinkou během cesty několikrát kontrolují brzdy.

V dalších hodinách a dnech se cestující svobodně rozdělili na dvě skupiny – na ty, kteří chtějí zůstat ve svobodném Německu, a ty, kteří se by se raději vrátili zpět. Nakonec si rychle nabytou volnost zvolilo přes třicet lidí. Byli mezi nimi studenti chebského gymnázia, kteří původně jeli za rodiči do Aše, další rodiny jedoucí se rekreovat anebo lidé, kteří se vraceli z práce. Po administrativě a výsleších na americké základně v Gafenwöhr se po čtyřech dnech vydalo zpět do Československa sedmdesát cestujících. Autobus pro ně vypravil hlavní stan americké zpravodajské služby sídlící ve Straubingu.



### Rozzlobený Stalin

Když se komunisté o relativně jednoduchém způsobu útěku dozvěděli, byli v šoku. Své rozhořčení vyjádřil dopisem prezidentu Gottwaldovi i sovětský vůdce Stalin a žádal potrestání odpovědného ministra národní bezpečnosti Ladislava Kopřivy. Dobový tisk událost připsal na vrub amerických tajných služeb a neváhal vypouštět i řadu dezinformací. Rudé právo psalo o únosu občanů teroristickou bandou, z důstojníků v Selbu se stali po zuby ozbrojení imperialisté, krvežízniví hlídači, a dokonce příslušníci SS (že poslední esesák svlékl uniformu před šesti lety, propagandisty nevzrušovalo). Média se nebránila ani frázím teror, gangsterský únos anebo gangsterské metody.

V Československu se však rozjelo velkolepé pátrání s názvem Akce Selb. Bezpečnost šla po odbojové činnosti obyvatel, kteří měli být se bemenší vazbu na kvarteto Truksa, Konvalinka, Švec, Šilhart. Ten zůstal doma a zatčen byl krátce po incidentu.

Strana a vláda zahájily obří soudní proces, rozdělený do tří částí. Souzeno při něm bylo sedmdesát osob. Tresty byly mimořádně kruté, Šilhart byl nejdříve odsouzen k smrti, později mu byl trest zmírněn na doživotí. Další odbojáři nakonec odešli s tresty v délce od 15 do 25 let, ostatní dostali nižší tresty. Ani cestující navrátilivší se z Vlaků svobody neměli lehký život. Prošli si tvrdými výslechy StB, mnoho z nich mělo potíže ve škole i v zaměstnání. Komunisté jim neuvěřili, že nebyli při svém krátkém pobytu za hranicemi zverbováni americkou výzvědnou službou CIA.

Trať z Aše do Selbu byla později vytrhána. Provoz železničáři obnovili až dlouho po sametové revoluci, na podzim roku 2015, kdy se po obnovené trati projel první protokolární, osobní vlak. ○



Soupravu po celou dobu pobytu na území SRN střežila americká armáda

### Kdo byl kdo

#### František Šilhart

Odbojář, někdejší majitel inzertní kanceláře a iniciátor celé operace. Po komunistickém puči v únoru 1948 obdržel dopis od Jaroslava Pavlů, vedoucího francouzské zpravodajské centrály v NSR, ve kterém byl vyzván ke špionáži. Nakonec souhlasil a vybudoval protistátní skupinu, do níž zapojil 12 osob včetně dvou příslušníků SNB. Špionážní zprávy vojenského, politického i hospodářského charakteru vyměňoval prostřednictvím agentů chodců francouzské a americké rozvědky v západním Německu. V roce 1953 byli členové odboje odsouzeni za vyzvědačství a vlastizrady. Šilhart měl dostat provaz, nakonec mu byl trest zmírněn na doživotí.

#### Karel Truksa

Přednosta stanice Cheb, odbojář a svůdník. Dříve vězněn za protistátní činnost spolu s Jaroslavem Konvalinkou – poskytl útočiště dvěma mužům, kteří se skrývali před StB, později sami pronásledováni. Než utekl, stačil tento ženatý muž prožít milostný románek s výpravčí Jiřinou Zelenou. Ze vztahu vzešlo i miminko. Zelená byla zároveň obeznámena s akcemi odbojové skupiny, jezdila s Truksou do Prahy za Šilhartem. Zelená byla však kvůli vztahu osm let vězněná, holčička se narodila za mřížemi a matce ji odebrali.

#### Jaroslav Konvalinka

Odbojář a strojvedoucí. Spíše tichý jedinec, krátce i členem vládnoucí KSČ a stejně jako všichni ostatní chtěl sobě i blízkým zajistit svobodnou budoucnost v zahraničí. Byl vězněn spolu s Truksou. Zároveň byl zkušeným převaděčem – emigranty převážel v tendru. On se Švecem vymyslel plán útěku, který měl za hranice dostat co nejvíce lidí, a to bez jediného výstřelu. Spolu s Truksou pracovali v americké továrně na dětské vláčky Lionel, později se však jejich cesty rozdělily.

#### Karel Ruml

Odbojová spojka, již k akci přivedla snoubenka Lada Šilhartová, příbuzná Františka Šilharta. Třiadvacetiletý skaut Ruml byl komunisty vyhozen ze studií kvůli svému buržoaznímu původu – tatínek i dědeček byli advokáti. Později se zapojil do protikomunistického odboje. Po tajném výcviku v sebeobraně se stal kurýrem zpráv došlých z Polska. Ze zříceniny na hranicích převážel v duté tužce mikrofilm do lavičky na Petříně. Pronásledován StB. Vydal knihu Z deníku vlaku svobody. Nakonec zakotvil v Torontu, kde se oženil.

#### Jaroslav Švec

Zubař a lékař, který pomohl dostat Konvalinku a Truksu z vězení. Zprotivil se především odmítnutím spolupráce s StB a byl spoluautorem plánu. Napoprvé americké vízum nedostal a podle některých zdrojů působil jako lékař i v Etiopii či Velké Británii. Později se přece jen v USA usadil.



# Bruslení, bruslení, konce tomu není...



Přibyslav



Cyklostezka z Přibyslavi do Sázavy u Žďáru nad Sázavou se kolem železniční trati Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou vine jak pomyslný had. Aby také ne, když jde o původní těleso trati. Letošní rok stezka oslavila již 10 let své existence a stále je hojně navštěvovaným cílem všech sportuchtivých návštěvníků. Když na to ale přijde, klidně si po ní můžete stříhnout i poklidnou pěší procházku. Já ale zvolil brusle...



Michal Málek | Foto: autor

Proč na vás tentokrát vytahují nějakou asfaltovou stezku kdesi na Vysočině? Hned z několika důvodů. Předně je vedena krásnou přírodou horního toku řeky Sázavy. Současně se slavnou řekou se kolem ní vine i trať č. 250 z Havlíčkova Brodu do Brna, která tento i příští rok nabyla díky odklonům z prvního tranzitního koridoru na důležitosti, a z pohledu drážního fandy tedy i na atraktivitě. No a v neposlední řadě i proto, že samotná stezka je vedena po části tělesa původní trati, kterou v roce 1955 nahradila aktuální elektrifikovaná dvojkolejka. Nevím jak pro vás, ale pro mě to byly dostatečně pádné důvody, abych konečně sbalil své téměř netknuté in-line brusle a vydal se jedné srpnové soboty rychlíkem Vysočina do Přibyslavi.

### Přestupní stanice Přibyslav

Povědomí o existenci města Přibyslav má díky vyjmenovaným slovům každý gramotný Čech. Malebná obec, kterou již z dálky jednoznačně identifikuje gotická věž kostela sv. Jana Křtitele, určitě stojí za samostatnou návštěvu. Ale až někdy jindy. Po průchodu nádražím, hned za parčíkem s ukrytou sochou akademického sochaře Jaroslava Brože (též autora sochy Jana Pernera před pardubickým nádražím), začíná u malého parkoviště trasa cyklostezky.

Na již poněkud omšelé lavičce měním tenisky za brusle a lehce vrávoravým krokem klopýtám k začátku hladkého asfaltu. Nebudu zastírat, nejsem žádný zkušený bruslař, spíše ten typ, který se tak nějak dokáže rozjet a udržet tempo, zato brzdění je jeden velký otazník. Jistotě během jízdy mně navíc nepřidává těžký fotobatoň na zádech a velká zrcadlovka, kymácející se mi na krku ze strany na stranu.

Ale jinak si nemůžu stěžovat, povrch je po celou dobu krásně hladký, bez záluďných klesání a místy doplněný

o zábradlí, usnadňující brzdění neumětelům, jako jsem já. Jediné místo, kde je třeba dbát zvýšené pozornosti, je kousek od nádraží. Trasu cyklostezky zde přetíná silnice do Nížkova a auta pochopitelně mají přednost.

Kousek za kritickým místem míjím další parkoviště s lavičkami, využívané především návštěvníky s auty. A pak už následuje první mostek, jehož povrch tvoří dřevěná prkna. Říkám si, škoda že během snášení původní trati byly zlikvidovány i původní mosty a v průběhu stavby pak musely být všechny znova postaveny. Možná by pak byly též pokryté asfaltem. První most nedůvěřivě přehopsávám, přidržuje se zábradlí. Postupně se však díky ostříleným bruslařům přejíždějícím mosty bez jediného zaváhání během cesty otkávám.

### Pestrá plejáda dálkových spojů

Ačkoliv zdejší stezka je pro bruslaře jako stvořená, neméně často se potkáte i s cyklisty (pochtivě šlapajícími i elektrifikovanými), odfukujícími běžci i poklidně vykračujícími pěšimi. Co mě po celou dobu mile překvapovalo, byla vzájemná ohleduplnost všech účastníků provozu. Možná jsem měl jen štěstí, ale přišlo mi, že pomyslné kouzlo nikam nespěchající lokálky, navzdory faktu, že poslední vlak tudy projel 23. dubna 2006, zde stále přetrvává.

Po zhruba dvou kilometrech, kdy už brusle začínám mít trochu pod kontrolou, podjíždím první železniční most,



Na trase cyklostezky je plno míst, která skutečnost, že ještě relativně nedávno zde projížděly vlakové soupravy, prostě nezapřou







Odpočívky i stánek s občerstvením jsou od sebe rozmístěny v ideálních rozestupech



za kterým následuje i první odpočívka. Tu tvoří několik přístřešků se stoly a posezením, doplněných o nezbytné stojany na kola. Ani ne tak z únavy jako spíše kvůli kochání se vlaky usedám na krajní lavici a po chvíli už se na mostě střídají modrý railjet, Plecháč s osobním vlakem a žlutá souprava Regiojetu. Zatímco pro railjet je tato trať díky jeho stáří pole neorané, většina vozů soukromého dopravce zde již v devadesátých letech v barvách ÖBB a DB pravidelně jezdila na tehdejších spojích EuroCity. Navzdory jinému zbarvení tedy nelze při pohledu na vozy Amz či Apmz (dnes Bmpvz) nepodlehnout lehkému sentimentu.

Když už sedím, dám si zároveň z vlastních zásob něco malého na zub a poté vyrazím dál. Stezka se vine pod zastávkou Ronov nad Sázavou a po necelém kilometru následuje křížení řeky Sázavy se stezkou i hlavní tratí. Z pohledu železničního fanfy asi nejhezčí místo na celém úseku. Metropolitan, který bych si zde rád vyfotil, je podle Babbitronu teprve před Žďárem, a tak si čekání krátím pokračováním v cestě s plánovaným návra-

tem zpět. Následuje příjemně chladivý les a další most přes Sázavu, pod kterým se nachází tábořiště s velkou vatrou, evidentně nachystanou na večerní potlach. Tradiční trampskou romantiku zde ale trochu kalí vrčící elektrocentrála a množství aut ve svahu opodál.

To stánek s občerstvením, stojící o ani ne dvě minuty bruslení dále, je překvapivě tichý a hlavně ideálně přizpůsobený pro pohyb návštěvníků na bruslích. Jeho návštěvu si ale nechávám pro zpáteční cestu a vracím se zpátky cvaknout zmiňovaný Metropolitan.

### Záludné stoupání

Expres směr Praha projíždí a já se opět vydávám směr Sázava. Cesta z tohoto místa začíná nenápadně stoupat a kromě několika krátkých úseků v kladném sklonu setrvává už na pomyslnou konečnou stanici. Jedná se samozřejmě o mírný sklon, vždyť vlastně jedu po železniční trati, ale cítit to trochu je a mé post-covidové plíce už nestačí s dechem tak jako dříve.

Trasa lemovaná tradičními hektometrovníky místy prochází malými skalními zářezy, takže chvílemi si s trochou fantazie připadám jak strojvedoucí malého motoráku. Míjím víkendovou chatku, evidentně přestavěnou z původního strážního domku, a dochází i na pomalou jízdu, kdy zde dvojice lesníků odklízí kmen, padlý na původní propustek. Následuje druhá odpočívka a odbočka k zastávce Nížkov. Já ale s jistou strojovou zarputilostí pokračuji dál. V pravidelném rytmu se přede mnou střídají louky s lesním porostem, tu a tam je třeba překonat další most. Krásnou, leč časem už i trochu monotónní cestu náhle oživuje monumentální sázavský viadukt, jasně to znamená blížící se odpočívky na konečné. Marná sláva, sil už není tolik co na začátku a ani předjíždějící pohledné bruslařky v těsném sportovním oblečení mě k rychlejšímu tempu nevybíjejí :-).

### Stezka v číslech

Cyklostezka vedoucí po tělese zrušené železniční trati z Příbyslavi do Sázavy u Žďáru nad Sázavou je dlouhá 8 855 metrů, s převýšením 56,1 m. Celkem je na ní 9 lávek, 17 přejezdů (polních a lesních cest), téměř dva kilometry zábradlí, dvě odpočívadla a jedno sezonní občerstvení. Určena je pro in-line bruslaře, cyklisty, vozíčkáře a pěší turisty. Vítání zde naopak z důvodu bezpečnosti provozu nejsou pejskaři. V zimním období za příznivých podmínek je zde udržována stopa pro běžkaře.











### S větrem o závod

S úlevou a pocitem z dobře odvedené práce usedám v Dolní Sázavě na lavici a dávám si deset minut pauzu. Za zdejší odpočívkou a silnicí je dochovaná ještě další část původní trati včetně kolejí. S nazutými bruslemi by ale nebyl nejlepší nápad vydávat se na průzkum. Výlet po bývalé trati je zde možné ukončit a po zhruba dalších dvou kilometrech nasednout na osobní vlak na sázavském nádraží. Většina návštěvníků ale volí cestu zpět, už jen proto, aby zhodnotila vyšlapané převýšení. I já naskakuji zpět na stezku a brusle se po pár odrazení pěkně rozjíždějí. Po chvíli ale zjišťuji, že jednu nespornou výhodu bruslení do stoupání má – nebolí v něm má plochá chodidla. Cesta teď příjemně ubíhá, až mám chvílemi výčitky z absence přilby i jakýchkoliv chráničů. Vyrazil jsem holt na lehkou, v duchu hesla „za nás nic takového nebylo“, ale ono to místy fakt docela uhání...



Konečná stanice Sázava. Pokud se do Přibyslavi vydáte vlakem, můžete po silnici pokračovat na místní nádraží

Jak jsem již naznačil cestou na konečnou, tentokrát služeb stánku s občerstvením nepohrdám a vychlazený ledový čaj ve mně jen zasyčí. Babičkon naznačuje, že railjet do Berlína už na svém oblíbeném dvojmostí nestihnu, a tak se jen odevzdaně zařadím zpět na stezku a pokračuji dále v „sestupu“ do Přibyslavi.

Poslední metry před nádražím už netréované nohy začínají regulérně bolet. Zastavuji řízeným nárazem do automatu na pamětní mince, doseďám na nejbližší lavičku a s úlevou sundávám brusle z nohou. S pocitem chůze po měsíci se přesouvám na nástupiště, kam za necelou půlhodinu přijíždí můj rychlík.

### Nenechte se odradit

Možná to teď skrze můj autentický zážitek trochu vyznívá, že po návštěvě zdejší cyklostezky skončíte strhaní jak borůvky, ale ve skutečnosti to zas taková dřina není. Naopak. Myslím, že v rozumném tempu se cesta tam i zpět dá bez problému zvládnout i s malými dětmi. V mém případě mi bylo k tíži kompletní fotovybavení, pár kilometrů navíc kvůli focení vlaků, to vše korunované naprostou netréovaností. Určitě stojí za zvážení vydat se sem i teď na podzim, kdy bude na stezce menší provoz. A v případě zimy jako té minulé pak klidně i na běžkách. ◉





## EUROPEAN YEAR OF RAIL 2021



**Železnice spojuje Evropu**

**#EUYearofRail**

### Železničář

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

stále máme v nabídce mnoho pobytů u moře – Egypt, Turecko, Kréta. Ceny se pohybují do 10 000 Kč po dotaci s all inclusive stravou. Očkovaných cestovatelů se netýká žádné omezení při návratu.

**Kréta, 7 nocí, 3\* hotel, all inclusive**

Odlet 10. 10. za 8 100 Kč po dotaci

**Egypt, 7 nocí, 5\* hotel, all inclusive**

Odlety říjen/listopad za 6 600 Kč po dotaci

**Turecko, 7 nocí, 4\* hotel, all inclusive**

Odlet 23. 10. za 5 700 Kč po dotaci

Další nabídky posíláme zájemcům e-mailem (můžete si vyžádat na jisova@cdtravel.cz). Vybrané hotely můžete najít i na našich webových stránkách.

Vaše ČD travel – cestovní kancelář, na kterou se můžete spolehnout.



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

## Hledáme nové kolegy!



**Staňte se součástí týmu Drážního úřadu!**

**Podílíme se na fungování kompletního drážního systému v ČR!**

[www.ducr.cz](http://www.ducr.cz)

- **Odborný rada oddělení MHD, interoperability a ECM**

Shoda drážních vozidel v rámci mezinárodní železniční dopravy, technická způsobilost vozidel, posuzování bezpečnosti drah

- **Odborný rada oddělení železničních vozidel**

Typová a technická způsobilost drážních vozidel, vydávání průkazů způsobilosti

- **Odborný rada dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení**

Podmínky shody UTZ v rámci mezinárodní dopravy, typová technická způsobilost UTZ tlakových.

- **Odborný rada oddělení elektrických zařízení drážních vozidel**

Technická způsobilost určených technických zařízení, odborná způsobilost osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky

- **Odborný rada - oddělení ostatních drah a vleček, Územní odbor Praha**

Výkon činnosti stavebního úřadu na dráhách, výkon státního dozoru.

**Kontakt:**

**PhDr. Lenka Němečková**

**+420 602 686 790**

**nemeckova@ducr.cz**



celoročně

## Romantickou telčskou lokálkou až k cyklostezce do Rakouska

Projeďte se s námi po romantické lokálce, která je pro výletníky jako stvořená. Na trati mezi Kostelcem u Jihlavy a Slavonicemi projíždí vlak turisticky atraktivní částí Vysočiny a jižních Čech. Kochat se můžete pohledem na krajinu Jihlavských vrchů i řadu zajímavých památek. Například v bývalé sýpce u nádraží v Třešti se nachází muzeum Tesla se zajímavými expozicemi historické radiotechniky. Prohlédnout si v něm můžete výstavu různých typů funkčních televizorů. V Třešti stojí za návštěvu původní středověká tvrz postavená okolo roku 1513. U zámku je patnáctihektarový anglický park, který láká k procházkám. Nejkrásnější nádraží na trati se nachází v Hodicích. Kromě pečlivě udržovaného domku zaujme výstava železničních exponátů na nádražním dvorku. Jde o sbírku drážních předmětů, které shromáždil bývalý výpravčí Jiří Holoubek. Na Telči je pěkný výhled z 60 metrů vysoké věže kostela sv. Jakuba. Do věže, v níž jsou umístěné dva vzácné zvony, vede 40 kamenných a 105 dřevěných schodů. V objektu železničního depa u telčského nádraží najdete unikátní expozici historie světa na kolejích, která přibližuje vývoj železniční dopravy od jejího počátku až do 60. let minulého století.

**Nejbližší železniční stanice:** Telč/Slavonice/Kostelec u Jihlavy/ Dačice



15. až 16. října 2021

## Havlíčkův Brod znovu hostí svátek knih

Po loňské pauze se v polovině října do Havlíčkova Brodu vrací Podzimní knižní veletrh. Kromě pestré nabídky literatury patří k hlavním lákadlům autogramiády známých spisovatelů a autorská čtení. Letošní havlíckobrodský svátek knih, který hostí kulturní dům Ostrov, má motto Země skrytých úsměvů a část programu bude věnována Karlu Havlíčku Borovskému, od jehož narození letos uplyne 200 let, a také tématu svoboda slova v 21. století. Mezi hosty se objeví Martin Hilský, Alena Mornštajnová, Michael Kocáb, Irena Obermannová, Miloš Doležal či Radka Denemarková.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Havlíčkův Brod



14. až 17. října 2021

## Praha se opět ocitne pod palbou světél

Poznejte Prahu v novém světle a přijďte na Signal Festival, který se letos koná v metropoli od 14. do 17. října. Jeho devátý ročník začne 14. října a těšit se můžete na 15 uměleckých instalací na třech festivalových trasách – Karlín, Staré Město a Holešovice. Novinkou je pět instalací v rozšířené realitě. Tato virtuální přehlídka uměleckých děl tvoří vlastní trasu nazvanou Signal AR. Autorem jedné z virtuálních instalací je Jan Kaláb. K dalším jménům patří umělkyně Milena Dopitová, Jiří Černický nebo designérské duo Vrtiška & Žák. A dílem přispějí i slavná zahraniční studia.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha hl. n./Masarykovo nádraží



6. až 7. listopadu 2021

## Zavítejte na Hustopečko na Festival otevřených sklepů

Festival otevřených sklepů se vrací. Na návštěvníky bude o víkendu 6. a 7. listopadu čekat třicátka sklepů v Hustopečích, Rakvicích, Zaječích a Přitlukách, kde se uskuteční degustace vín přímo z rukou vinařů. V ceně dvou denní vstupenky získáte ochutnávku všech festivalových vzorků, vstup do sklepů či vstup na vybrané akce doprovodného programu zdarma. Návštěvníci mohou získat po předložení jízdenky ČD slevu 20% z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanicí Šakvice nebo Hustopeče u Brna s platností 5. 11., 6. 11. nebo 7. 11. 2021.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Šakvice/Hustopeče u Brna