

# Železničář

3. PROSINCE 2020 | ROČNÍK 27 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



12



- 4–6 **Kaleidoskop**  
Děni na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
S ředitelem VOŠ a SŠ technická v České Třebové Janem Kovářem
- 11–14 **Zpravodajství**  
Aktuální děni nejen na ČD
- 15–19 **Téma**  
ČD do obnovy vozidlového parku investují další miliardy. Co nového pořídí?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**  
Generální ředitel VUZ Martin Bělčík zhodnotil uplynulý rok v naší dceřince.
- 22–23 **Provoz a technika**  
ČD Cargo se zapojilo do projektu zelené elektřiny. O co se jedná?
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
Síťový dispečer ČD Martin Kubín se stal úspěšným dálkovým běžcem.
- 26 **Zahraničí**  
Němci a Švýcaři zavádějí od jízdního řádu pro rok 2021 nové spoje.
- 28–29 **Recenze**  
Které zajímavé tituly s železniční tematikou se objevily v knihkupectví?
- 30–32 **Historie**  
Čeští a českoslovenští prezidenti využívali služeb železnice často. Vlakem do nově vzniklé republiky dorazil i T. G. Masaryk.
- 33–37 **Cestopis**  
Valašsko není jen místem frgálů a slivovice. Je to tak trochu krajina snů.
- 38 **Napsali o nás**  
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**  
Kam vyrazit vlakem za zážitky

**TITULNÍ FOTO**

Autor: Michal Málek

Odpolední spoj EuroCity projíždí stanicí Úvaly a pomalu uzavírá svou osmihodinovou cestu z polské Varšavy.

Foto: Kalendář Českých drah 2020 – Lucie Vysloužilová



## Obsluhovala jsem českého krále

stevardka JLV

Nikdy nevíte, koho potkáte. Co když to bude někdo důležitý, či dokonce aristokrat? Dobře, český král to asi nebude, ale jinak můžete v jídelním voze narazit prakticky na kohokoli. Správný stevard tohle ví a ke každému přistupuje jako v té nejluxusnější restauraci. Poznává, jestli host spěchá a očekává maximální nasazení, nebo se přišel jen pokochat pohledem z okna u šálku kávy nebo čaje a prohodit u toho pár slov. Dobře ví, kdy si může dovolit rozvíjet milou konverzaci, a kdy je naopak na místě naprostá korektnost a stoprocentní etiketa. Rozpozná člověka, který si přišel čas v jídelním voze užít, od toho, kdo přišel jen kvůli hladu nebo žizni. Se stevardem si cestující buduje zdaleka nejintimnější vztah ze všech členů palubního personálu a u některých hostů jídelních vozů vědí stevardi a stevardky, co si objednájí, ještě dříve, než to vědí oni sami. A kdyby se na cestu vlakem vydal český král s chotí jako v našem obraze, určitě by byl obslužen s nejvyšší kvalitou. Otázkou je, co by si asi dal.

## SLOVO ÚVODEM



**Jiří Jeřeta**

člen představenstva ČD  
a náměstek pro obchod

Vážení čtenáři,

prosinec je na železnici v posledních letech již tradičně důležitým obdobím. Začíná v něm platit nový jízdní řád. Ani letošek není v tomto ohledu výjimkou. Oproti předchozímu roku však grafikon vlakové dopravy pro rok 2021 nepřináší tolik dramatických a pro cestující významných změn.

Tento jízdní řád silně poznamenala nejen na tuzemské železnici epidemie koronaviru. Nejprve na jaře, kdy jsme museli přistoupit k výraznému omezení regionální a dálkové dopravy a i k úplnému zastavení dopravy mezistátní. Jen co se epidemiologická situace trochu zlepšila, tak jsme řadu spojů opět obnovili a provoz se vrátil téměř k normálu. Bohužel na podzim se situace opakuje a škrty na sebe opět nenechaly dlouho čekat.

I přes tento mimořádný stav počítá zatím jízdní řád pro rok 2021 se standardním rozsahem výkonů i počtem denně vypravených spojů. Na co se tedy cestující mají připravit? V dálkové dopravě dojde od prosince jen k menším úpravám a většina spojů ze současného jízdního řádu zůstane v provozu v nezměněné podobě. Výraznější úpravy chystáme až v souvislosti s rozsáhlou výlukou v úsecích Choceň – Ústí nad Orlicí a Pečky – Velim od začátku dubna příštího roku. U mezinárodních spojení upravíme nabídku vlaků do Polska. Přibude přímý spoj z Bohumína do polského Lublinu a vlaky EC Cracovia Praha – Krakov budou prodloužené až do Přemysle nedaleko polsko-ukrajinské hranice.

Regionální vlaky vyjedou na základě objednávek příslušných krajů rovněž zhruba ve stejném rozsahu, jako tomu bylo v uplynulém roce. Nemění se ani tarifní podmínky či způsob odbavení cestujících. Změnou k lepšímu například v hlavním městě bude otevření nově vybudované zastávky Praha-Eden. Zprovoznění další stanice, Praha-Zahradní Město, se předpokládá o letních prázdninách v roce 2021.

Zlepšení zákazníci čeká také v Královéhradeckém kraji, kde mezi Náchodem a Chocní vzroste počet spěšných vlaků o víkendech. V Chocni tak vzniknou přípoje na linky R 19 do a z Brna a R 18 do a z Prahy. V polovině příštího roku bude zahájen společný projekt Plzeňského a Karlovarského kraje. Jedná se o zavedení spěšných vlaků Plzeň hl. n. – Cheb – Karlovy Vary. Ty pojedou ve dvouhodinovém intervalu a objeví se na nich další nové elektrické jednotky RegioPanter.

Kromě toho pokračujeme i v postupné významné obnově vozidlového parku. Nejnověji jsme například uzavřeli rámcovou smlouvu na dodání až 60 kusů moderních elektrických jednotek. Půjde o jednopodlažní a částečně nízkopodlažní třívozové elektrické jednotky pro regionální dopravu s kapacitou téměř 240 sedících cestujících.

Věříme, že také v nadcházejícím roce se vlak stane vašim společníkem nejen při cestách do škol a zaměstnání, ale i při výletech po republice.



**NIKOL BABISZOVÁ**  
stewardka  
JLV



V týmu JLV jsem od roku 2016. Už jako malá jsem obdivovala uniformy a měla kolem sebe lidi, kteří měli s vlaky hodně společného. Po maturitě jsem si potvrdila, že potřebuji pracovat ve větším kolektivu, menším stereotypu a poznávat nová místa. A to mi práce stewardky v Pendolinu dává. Navíc máme skvělou partu a držíme spolu. Radost mi udělá spokojený zákazník, a největší takový, který má pořád úsměv na rtech. Jinou práci bych si časem představit dokázala, jsem multifunkční žena. Obsluha královského dvora? Proč ne, tajně ochutnávání lahůdek v zákoutí zní lákavě...



## V Šumperku vyrůstá cyklověž

V těsném sousedství šumperského nádraží vyrůstá další biketower neboli věž pro úschovu jízdních kol. Samotná stavba, kterou schválilo zastupitelstvo města Šumperk, začala na konci loňského roku v rámci přestavby nedalekého autobusového nádraží. Investorem je město, nicméně České dráhy, které mimochodem zabezpečují kompletní železniční dopravu na celém Šumpersku, se budou podílet na samotném provozu věže. Podobně jako u jiných biketowerů, i v tomto případě ČD nabízejí slevu pro zákazníky bezkontaktních čipových In Karet ČD. V Šumperku tak bude možné na zákaznickou kartu „zaparkovat“ kolo za pouhých pět korun s tím, že prvních 24 hodin je úschova zcela bezplatná. Dokončení stavby se plánuje ještě během prosince a zprovoznění počátkem roku 2021. Pilotním projektem „automatické kolárny“ se stal Hradec Králové v roce 2015 a v prosinci téhož roku byla otevřena první cyklověž v Přerově, která umožnila bezplatnou úschovu kol pro držitele In Karet.



## Lidé mohou v Olomouckém kraji využít celosíťové jízdenky IDSOK

Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK) je projekt zahrnující všechny druhy veřejné dopravy objednávané samosprávou. Tvoří jej regionální železniční doprava, linková doprava a MHD. Integrace vedla k odstranění souběhu linek, vybudování návazností a zavedení společných dokladů. Systém je podporován elektronizací jízdních dokladů, má vlastní vyhledávač spojení i tarifní kalkulačtor CestujOK. Přes aplikaci MobilOK lze zakoupit v e-shopu IDSOK elektronické časové jízdenky, které jsou platné v rámci Olomouckého kraje, a to i ve vlacích ČD. Od ledna 2021 zavádí koordinátor dopravy také celosíťové jízdenky IDSOK. S nimi půjde neomezeně cestovat po celém regionu. V elektronické formě budou cestujícím k dispozici v sedmidenní, měsíční, čtvrtletní a roční variantě. Jednodenní doklady zůstanou papírové. Od 1. 1. 2021 se také rozšíří nabídka standardních jízdních dokladů IDSOK. Nově se v e-shopu na adrese eshop.idsok.cz objeví kromě sedmidenních a měsíčních i čtvrtletní a roční elektronické jízdenky.



## V Rajhradě vznikne nová odbočka

Na prvním železničním koridoru se v úseku Brno – Břeclav chystá příští rok významná novinka. V zastávce Rajhrad bude vybudována nová odbočka. Zdánilivě banální záležitost, která se bude skládat z vložení čtyř výhybek do současné dvojkolejné tratě, umožní operativní řešení mimořádných či kolizních situací v silně využívaném úseku, kde jezdí nejen regionální spoje linky S3, ale i rychlíková linka R13 a celá řada mezinárodních vlaků směřujících do Rakouska, na Slovensko a do Maďarska. Kromě vlaků osobní dopravy je trať vytížená i velkým množstvím nákladních vlaků. Díky čtveřici výhybek budou umožněny i případné paralelní jízdy, které dovolí vlakům vyšší kvality operativní předjetí pomalejších nákladních vlaků či regionálních spojů. Pro zvýšení kapacity trati bude rekonstruován železniční svršek a spodek v délce dosahující takřka jednoho kilometru, modernizace se dotkne i trakčního vedení a samotná rajhradská nádražní budova bude vybavena novým informačním zařízením.





## Nová vjezdová vrata zvýší bezpečnost

Středisko údržby v pražské Libni, které patří pod Oblastní centrum údržby Střed Českých drah, se dočká výměny šesti vjezdových vrat do dvou částí opravárenské haly. Dopravce k této změně přistupuje především kvůli zvýšení bezpečnostních standardů. Nová vrata budou lehčí a usnadní častou manipulaci, dále se v budoucnu zjednoduší jejich případná údržba, a to díky výrazně lepší dostupnosti náhradních dílů či dalšího servisu od renomovaného výrobce vrat i součástí. V hale, která je rozdělená na dvě části, se provádí složitější opravy například i s nutností vyvazování podvozků. Nová vrata včetně dalších prací na budově by měly být hotové v první polovině příštího roku.



## Připravuje se nová trať pro rychlost 200 km/h

Z Plzně do Stodu by měly vlaky jezdit rychlostí 200 km/h. Správa železnic už vyhlásila tendr na projektanta, který vytvoří dokumentaci pro stavební povolení novostavby dvoukolejné trati. Předpokládaná hodnota zakázky činí 219 290 000 korun. Dokončení elektrizované trati, plánované na závěr roku 2026, přinese rychlejší a kapacitnější přeshraniční spojení z Plzně do Mnichova a dalších důležitých center Bavorska. Celkové investiční náklady této stavby se předpokládají ve výši 9 miliard korun. Délka úseku je 18,5 km a trať bude vedena v nové stopě. Dvousetkilometrové rychlosti budou moci vlaky dosáhnout v téměř celém úseku. V rámci prací se vybuduje nová zastávka Líně a zmodernizují se zastávky Zbůch a Chotěšov u Stoda. Komplexní modernizací projde i železniční stanice Stod.



## Kalendáře ČD jsou v prodeji

Kalendáře Českých drah pro rok 2021 jsou v prodeji. Milovníky neotřelých pohledů potěší nástěnný kalendář s leteckými snímky vozidel z flotily ČD, příznivce historie pak zase nástěnný kalendář z produkce Centra historických vozidel. Ve stolním najdete více než padesátku fotografií železniční techniky. Kalendáře vytiskla tiskárna ČD v Olomouci a jsou v prodeji za 99 Kč, nostalgický kalendář pak za 159 Kč. Dále jsou v nabídce tematické kalendáře od pana Ulricha. Nástěnný vyjde na 199 Kč. V případě, že si vyberete verzi s parními lokomotivami, pak na 219 Kč. Stolní je v nabídce za 109 Kč a diář za 69 korun. Kalendáře a diáře jsou v prodeji ve většině ČD Center a pokladen s prodejem zboží.



## Nádraží v Plzni i přilehlou trať čeká obnova

Rekonstrukce památkově chráněné výpravní budovy plzeňského hlavního nádraží a trati mezi městskými částmi Lobzy a Koterov. To jsou dva projekty, které má v plánu Správa železnic v západočeské metropoli. Na zhotovitele už správa vypsal výběrové řízení. Zahájení prací je plánováno na březen 2021, trvat by měly dva a půl roku. Rekonstrukce bude zahrnovat opravu střešního a obvodového pláště, rozvody, horní halu, veřejná WC, hlavní hala bude mít nové osvětlení aj. Předpokládané celkové náklady dosahují 721 milionů korun. V případě zhruba čtyřkilometrové spojnice Lobzy a Koterova obnovou projde nejen úsek, ale také stanice Plzeň-Koterov, která se však po rekonstrukci pro cestující uzavře. Nově jim bude sloužit zastávka Plzeň-Slovany s lepším přestupem na MHD. Dokončení prací je plánováno v lednu 2024.



## Výpravní budova v Klatovech projde rekonstrukcí



Do dvou let by měla být zahájena rekonstrukce výpravní budovy klatovského nádraží. Správa železnic nyní hledá projektanta, který vypracuje dokumentaci pro stavební povolení pro památkově chráněný objekt. Správa opraví odbavovací haly a severního křídla nádraží, veřejná WC, současně budou upraveny prostory pro dopravce a pro komerční využití. Ve druhém podlaží vznikne v rámci připravovaného autobusového terminálu zázemí pro řidiče autobusů. Ze severního křídla budovy sem budou přesunuty lékařské ordinace, které budou z haly přístupné nově navrženým schodištěm a výtahem. Práce budou rovněž zahrnovat rekonstrukci povrchů na 1. nástupišti a instalaci jednotného informačního a orientačního systému. Hotovo by mělo být za dva roky od zahájení modernizace. Náklady se předpokládají ve výši 458 milionů korun.



## Na přestavbě žilinské stanice se podílí i české firmy

Žilina, jeden z nejdůležitějších železničních uzlů na sousedním Slovensku, projde v příštích několika letech kompletní rekonstrukcí. V rámci rozsáhlé obnovy se zrekonstruuje nejen šestnáct kilometrů tratí, ale i samotná žilinská železniční stanice. Cílem modernizace technické infrastruktury celého žilinského uzlu je jeho plnohodnotného zapojení do evropského železničního koridoru sítě TEN-T, který vede z Bratislavy přes Žilinu do Čierné nad Tisou na slovensko-ukrajinské hranici. Mimo vedoucí slovenské stavební sdružení Pod Dubňom se této náročné akce zúčastní i české společnosti AŽD Praha, Eurovia CS a Subterra. Stavební práce navíc počítají s dostavbou seřadovacího nádraží v Žilině-Teplici. Po rekonstrukci bude možné jezdit na většině úseků mezi Bratislavou a Žilinou rychlostí až 160 kilometrů za hodinu, což využijí i mezinárodní expresy Českých drah a Železniční společnosti Slovensko, které jezdí mezi Žilinou a Prahou.



## Královopolské nádraží změní tvář

Druhé největší nádraží v jihomoravské metropoli, Brno-Královo Pole, projde za několik let velkou proměnou. Odměnou pro cestující, kteří denně využívají dnes již morálně zastaralou výpravní budovu postavenou v roce 1952, bude zbrusu nové nádraží. Dnešní nádražní budova se zboří a na jejím místě vyroste moderní objekt, který bude současně plnit úlohu přestupního terminálu na linky městské a regionální hromadné dopravy, jež k nádraží zajíždějí. Součástí stavby bude i parkoviště typu Park+Ride. Novinkou nebude jen supermoderní budova, ale i nová ostrovní nástupiště a také nový traťový svršek a spodek. Stavba nového nádraží má začít na počátku roku 2023, tedy v době, kdy již bude hotová plánovaná celková rekonstrukce koridorového úseku Brno – Blansko. Do té doby budou přes Královo Pole směřovány vedle regionální dopravy i veškeré mezinárodní spoje spojující Prahu s Rakouskem, Bratislavou a Budapeští.



## V krajích začala postupná obnova regionální dopravy

Vzhledem k částečnému uvolnění některých vládních opatření proti šíření epidemie COVID-19, zejména postupnému obnovování prezenční formy výuky ve školách, zahájily České dráhy postupnou obnovu regionální dopravy. Od 30. listopadu 2020 ČD v koordinaci s Pardubickým a Královéhradeckým krajem obnovily plný provoz všech regionálních vlaků na území těchto dvou samosprávných celků, a to podle platného jízdního řádu pro rok 2020. V Moravskoslezském kraji jsou v pracovní dny doplněné další „školní“ vlaky, které nyní jedou nad rámec nedělního provozu. V ostatních krajích (hlavním městě Praze, Středočeském kraji, Kraji Vysočina a v Libereckém kraji) zatím zůstávají v platnosti aktuální omezení. Cestujícím doporučujeme, aby sledovali informace o omezeních dopravy na webových stránkách [www.cd.cz/omezeniprovozu](http://www.cd.cz/omezeniprovozu). Změny v jízdním řádu průběžně doplňujeme do vyhledávačů spojení a aktuální informace najdou cestující i v aplikaci Můj vlak.





# Prioritou je spolupráce školy s reálným provozem

Patrně jedna z neznámějších a nejstarších českých železničních průmyslovek oslavila letos v září pětasedmdesát let od svého založení. Vznikla v roce 1945 jako Státní mistrovská škola strojnická a od září 1948 byla přejmenována na Průmyslovou školu železniční. Za doby existence ještě mnohokrát změnila svůj název a ve vedení školy se vystřídala celá řada ředitelů. Od srpna 2017 nese název Vyšší odborná škola a Střední škola technická Česká Třebová a vede ji ředitel Jan Kovář, se kterým přinášíme rozhovor.

Martin Harák | Foto: autor

## Můžete ve zkratce připomenout bohatou historii vaší školy?

Asi by se hodilo připomenout, že Vyšší odborná škola a Střední škola technická Česká Třebová vznikla 1. července 2011 sloučením Střední odborné školy a Středního odborného učiliště technických oborů a Vyšší odborné školy a Střední odborné školy Gustava Habrmana, kde jsem

mimochodem začínal pedagogickou kariéru. Základ naší, troufám si říci vyhlášené střední školy byl položen hned po druhé světové válce. Konkrétně 29. září 1945 vznikla Státní mistrovská škola strojnická, v jejím čele stanul první ředitel Josef Sedláček. Rokem 1948 byl náš vzdělávací ústav pojmenován jako Průmyslová škola železniční a od té doby vychováváme dorost především pro potřeby železniční dopravy. Jak šel čas, tak škola mnohokrát

změnila název, ale náplň zůstala ve své podstatě stejná. Nejdéle se udržel název Střední průmyslová škola železniční, a to celých pětadvacet let až do roku 1996, kdy byla přejmenována na Vyšší dopravní akademii. Zásadním milníkem se pak stal rok 2000, kdy se Akademie sloučila s Vyšší odbornou školou sociální a Střední odbornou školou. Možná to vypadá trochu komplikovaně, ale přes všechny změny názvů a personálu si škola za ce-



lou dobu existence uchovala silný genius loci a vychovala řadu vynikajících odborníků i později vysoce postavených manažerů české a evropské železniční dopravy.

#### **Jaké nabízíte v současné době maturitní obory?**

Naše škola disponuje nabídkou pěti maturitních oborů. Konkrétně jsou to informační technologie, provoz a ekonomika dopravy, elektrotechnika, mechanik elektrotechnik a operátor dřevařské a nábytkářské výroby. Dnes můžeme říct, že téměř všechny naše obory se nějakou svou částí dotýkají problematiky železnice. Tak třeba informační technologie jsou naprostou součástí moderní dopravy i společnosti a bez elektrotechniků by se dnes na dráze nehnulo ani kolo. Nejvíce se k železnici blížíme ve speciálním zaměření Výkonové a trakční systémy, kde studují také budoucí strojevodoucí, a v zaměření dopravního oboru Železniční provoz, kde je prostor pro budoucí vlakvedoucí, průvodčí nebo vlakové dispečery.

#### **Českotřebovská „průmyslovka“ disponuje i učebními obory, což většina středních škol nemá. To je trochu specifické...**

Uvedu zase malý příklad z historie. Do roku 2011, kdy se učební obory včlenily pod naši školu, fungovalo v našem městě jak samostatné střední odborné, tak rovněž učňovské školství. Příprava železničních učňů pro praxi na dráze ale začala v České Třebové již kolem roku 1883! Čili navazujeme na tradici přesahující dvě století. Po druhé světové válce vznikla v učňovském školství v České Třebové mezera, neboť zanikla prvorepubliková Habrmanova škola práce a tato pomyslná mezera byla zacelelena až v polovině padesátých let minulého století. Zásadním zlomem byl školní rok 1962–1963, kdy se z původní Učňovské školy stalo Odborné učiliště pro elektrotechniku a strojaře se zaměřením na železniční dopravu. Dnes naše škola umožňuje vyučení v oborech truhlář, strojní mechanik a elektrikář. Především elektrikáři a zámečníci jsou poptáváni v železničním provozu, opravárenství a údržbě. Snažíme se absolventy připravovat k širokému záběru možných profesí, a pokud se dostanou k inspirativní práci, tak věřím, že zaměstnavatele překvapí svými znalostmi. Máme totiž vysoce kvalifikované učitele, kteří naše žáky látku nejen naučí, ale dovednosti i prakticky předvedou.

#### **Může se vaše škola, jejíž učebny sídlí většinou v historických budovách, pochlubit moderními učebními?**

Snažíme se o rovnoměrnou podporu všech našich oborů a pracovišť, ale pokud mohu vyzdvihnout úspěšné projekty posledních let, tak je to především moderní Centrum síťových technologií a hardwaru, nové modelové kolejíště s řízením provozu a také železniční trenažer. Ten je mimochodem postaven z reálného ovládacího pultu elektrických lokomotiv řad 162, respektive 362 a na jeho stavbě se podíleli sami studenti v rámci školního kroužku v součinnosti s odborníky z českotřebovského depa Českých drah. Pozadu nezůstaly ani prostory pro učební obo-

ry. Rekonstruovali jsme kovářnu a zámečnické dílny a modernizovali jak laboratoře elektrických měření, tak i pneumatiky a hydrauliky.

#### **Jak je oblíbený u vašich studentů stále existující stipendijní program ČÉDÉS, kterým si České dráhy „pojišťují“ absolventy pro svá nedostatková zaměstnání?**

Program ČÉDÉS je hodně oblíbený a řada našich studentů ho využívá. Nicméně takový program není jediný na trhu a postoj mládeže k závazkové práci po studiu se také značně změnil. Škola je hodně orientovaná na praktickou výuku a má silné vazby na regionální zaměstnavatele, a tak je o naše absolventy na trhu práce poměrně velký boj.

#### **Škola nabízí i domov mládeže. Jaké ubytování nabízíte?**

Z našich sedmi set žáků využívá ubytovací kapacity přibližně dvacet procent, ale kapacita domova mládeže je téměř dvojnásobná, takže stále máme rezervy i pro případné další zájemce. V posledních třech letech jsme modernizovali pokoje, společné prostory i sociální zařízení. Odpolední program žákům zpestřují sportovní, kulturní i technické kroužky. V blízkosti areálu domova mládeže je možné využít okolní sportoviště, jako atletický stadion, sportovní halu nebo zimní stadion, což řadu našich frekventantů kladně oslovuje.

#### **Jak úzce spolupracujete s Českými drahami – nejen vedením, ale i konkrétními provozními pracovišti? Na jaké úrovni je tato spolupráce?**

Spolupráce s Českými drahami je dlouhodobá a stabilní především v oblasti praktické výuky našich žáků. Odehrává se v jednotlivých provozních jednotkách Oblastních center údržby, tedy postaru lokomotivních dep, ale i na stanovištích strojevodoucích nebo například v rámci Zákaznického personálu v osobních pokladnách na jednotlivých nádražích. Spolupráce naší školy s vedením ČD probíhá především na úrovni vedení personálního oddělení a letos byla díky významné podpoře úspěšně zahájena výstavba modelového kolejíště, kde se bude vyučovat praktické řízení provozu. Je to nejnázornější ukázka výuky, a navíc pro řadu našich studentů velmi atraktivní. Dalo by se přeneseně říci, že jde o výuku hrou. To se nám zatím hodně osvědčilo. Při výuce klademe velký důraz na to, aby naši frekventanti byli co nejvíce spjatí s vlastním provozem, pro který je vychováváme. To je naší prioritou.

#### **Loni v září jste oslavili poměrně s hojnou účastí 75 let existence školy. Máte nějaké významné absolventy? Jak osobně hodnotíte nejen oslavy, ale i samotnou historii školy?**

Během přípravy výročního sborníku jsme byli v kontaktu s řadou našich významných absolventů, z nichž řada působí nebo působila v železniční dopravě nebo příbuzných oborech, a jejich medailonky jsme také ve sborníku otiskli. Pokud mohu někoho jmenovat, tak za všechny je to například František Palík, významný konstruktér lokomotiv z plzeňské Škodovky (pozn. red. Rozhovor s Ing. Palíkem jsme přinesli v Železničáři v lednu 2015), nebo napří-

Spolupráce s ČD je dlouhodobá a stabilní především v oblasti praktické výuky našich žáků. Odehrává se v jednotlivých provozních jednotkách OCÚ, ale i na stanovištích strojevodoucích nebo například v rámci ZAP v osobních pokladnách na jednotlivých nádražích.







klad Jiří Svoboda, současný generální ředitel Správy železnic. Významné výročí školy a oslavy byly bohužel poznamenány epidemií spojenou s Covid-19. Původní termín v červnu byl přeložený na září, ale ani ten nebyl podle našich představ. Přesto se podařilo uspořádat zajímavou dopravní konferenci a atraktivní den otevřených dveří a zcela mimořádný rozměr mělo setkání s absolventy, kteří na podobnou akci čekali dlouhých pětadvacet let.

**Výuku ve školách letos výrazně poznamenalo opatření spojené s epidemií Covid-19. Již podruhé jste museli zavřít. Co byste před Vánoci a s nadcházejícím novým rokem vzkázal studentům?**

Studentům i učitelům bych s koncem roku přál bezproblémový návrat do školy, klid a prostor věnovat se ve zdraví tomu, co je baví a naplňuje. Celá společnost dnes vnímá klíčový význam vzdělání a školství, a to je pro nás ředitele velká výzva. Situace na jaře i na podzim nebyla jednoduchá pro nikoho z nás. Přestože jsme ihned od uzavření škol aktivovali vzdělávání na dálku, tak především v prakticky zaměřených předmětech máme co dohánět. Ve škole jsme v tuto chvíli připraveni poskytnout žákům širokou nabídku možností doučít se témata, která se v online výuce nepodařilo realizovat. Připravujeme speciální doučování i odpolední kroužky s odbornými učiteli. Na druhou stranu musí žáci sami chápat, že bez jejich přispění a aktivity to nepůjde. Podle jejich pozitivních reakcí dnes věřím, že vše úspěšně zvládnou. S postupným návratem žáků se totiž do tříd, laboratoří a dílen vrací sympatický každodenní ruch, a to je pro nás učitele velkým povzbuzením do zbytku školního roku. ○

### JAN KOVÁŘ

Je absolventem Univerzity Palackého v Olomouci. Profesionální kariéru začal v roce 2004 jako učitel všeobecně vzdělávacích předmětů na VOŠ a SOŠ Gustava Habrmana v České Třebové. Od roku 2017 působí jako ředitel Vyšší odborné školy a Střední školy technické Česká Třebová. Současně je odborným poradcem pro oblast školství například v segmentech železniční interoperability nebo nákladní dopravy a radním města Česká Třebová. Ve svém volném čase se aktivně věnuje řadě sportovních odvětví.



Nadační fond Skupiny ČD  
**ŽELEZNICE SRDCEM**

# Pomoc železničářům v nesnázích

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

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

Přispějte společně s námi  
na transparentní účet  
2402887002/5500



 **Cargo**

 **České dráhy**  
Národní dopravec



# Návštěvnost ČD Muzea pandemie nesnížila

Letošní sezona v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka sice skončila před pár týdny, nicméně vedení už spřádá plány na příští rok. Nostalgií vonící akce budou připravovány s odkazem na 150. výročí železnice v Lužné. Nezahálí ani místní správkaři. V péči mají několik historických skvostů, mnohé z nich se blýsknou v čele zvláštních vlaků.



Josef Holek | Foto: Michal Málek

Koronavirová pandemie se na návštěvnosti ČD Muzea v Lužné u Rakovníka příliš nepodepsala. Vrásky však provozujícímu Centru historických vozidel Českých drah udělalo nutné zrušení většiny akcí spojených s železniční nostalgií. Naštěstí se nezastavila správkárenská činnost a návštěvníci muzea se mohou v příštím roce těšit na řadu opravených historických vozidel či novou pokladnu s obchodem.

„Za normálního stavu otevíráme v období Velikonoc. Letos to bylo až v polovině května. Denně jsme fungovali až do konce prázdnin, v září jen o víkendech a v říjnu sezona skončila kvůli zhoršující se epidemické situaci,“ řekl Marek Plochý, ředitel Centra historických vozidel ČD (CHV). Počet návštěvníků muzea se letos zastavil na čísle 32 367. Návštěvnost muzea byla každý den velmi dobrá. „Počet jízd zvláštních vlaků a akcí spojených s železniční nostalgií byl ale výrazně omezen.“

## Albatros jen vystaven

Kus práce odvedli i technici CHV. Dokončili opravu parní lokomotivy 434.2186 a v říjnu ji poslali do domovského depa v pražských Vršovcích. Na začátku listopadu bránu haly opustil i stroj 433.001. Rozsáhlé opravy se dočkal tendr k parní lokomo-

tivě 475.101, jehož rekonstrukci finančně podpořilo Ministerstvo dopravy ČR. Zapomenout nesmíme ani na postupnou renovaci salonního vozu řady Aza o80 prezidenta Masaryka. „Aktuálně ještě běží projekt renovace parní lokomotivy 365.024 v dílnách Deutsche Bahn v německém Meiningenu. Dále pracujeme na opravě lokomotiv 310.072 v Plzni, 464.202 v Olomouci a 423.009 v Lužné. S většinou strojů by se měli návštěvníci setkat v příštím roce

při jízdách zvláštních vlaků,“ připomněl Plochý. Začátkem listopadu byl z Loun do deponie v České Lípě přetažen Albatros 498.112. Stroj tu parta nadšenců upraví do vystavovatelného stavu.

Drobných oprav se dočkal vůz 830.076, který se již předvedl v září v Praze. V Lounech čeká na zavázání opravený motor vozu M 131.105, pracuje se i na opravě vozu 831.043 a na motorových lokomotivách 742.103, 749.250 a 735.286. Do konce roku bude dokončena kompletní renovace nákladní Zetky. „V plánu máme opravu laku přípojného vozu Blm v Šumperku a služebního vozu Dsd v Lužné. Aktuálně připravujeme opravy parních lokomotiv 313.413, 354.195 a 464.008. Z osobních vozů připravujeme opravu řady C1 a do provozu bychom rádi vrátili jeden vůz řady C1. Práce budou pokračovat i na Masarykově salonním vozu,“ nastínil Plochý další plány.

## Více komerčních prostor

„Sezona 2021 by se měla nést v duchu 150. výročí železnice v Lužné. Konkrétní akce jsou ale zatím ve fázi plánování. Návštěvníky přivítá nový vstup, jehož součástí budou nejen nové pokladny, ale i úschovny boxy na zavazadla, anebo stojany na kola a elektrokola s možností nabíjení. Připravujeme i novinky týkající se interaktivní prohlídky muzea,“ vyjmenoval Plochý.

Vedení CHV se bude snažit získávat více externích finančních zdrojů. Pomoci by měla i možná nabídka prostor ke komerčnímu využití. „Chceme rozvíjet i depozitář v Olomouci, tedy renovovat stávající prostory a upravit zázemí pro návštěvníky i zaměstnance a připravit místo i ke komerčnímu využití. Budeme hledat i řešení k uzavření areálu – dnes není možné bezpečně odstavit vozidla na venkovních stanicích,“ uzavřel Marek Plochý. ○

## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc prosinec zní:

**Kdy a kde se odehrála Velká vlaková loupež, označovaná jako jeden z nejproslulejších zločinů 20. století?**

Své odpovědi nám zasílejte do **30. prosince** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Tentokrát se hraje o trojici knih Petra Študenta *Vlaková loupež po česku*.

*Správná odpověď z č. 11: Samočinnou tlakovou brzdu vynalezl George Westinghouse ve Spojených státech roku 1869 speciálně pro drážní provoz. Trojici knih fejetonů Františka Tylšara získávají Pavel Bilík, Příbor, Alena Hrdinová, Tišnov a Pavel Lorenc, Praha 9.*



# SJT: Na jednu jízdenku po celé republice

Se změnou jízdního řádu 13. prosince začne na území celé ČR fungovat státní Systém jednotného tarifu. Díky němu bude při cestě po železnici s více dopravci stačit jen jeden doklad – jízdenka OneTicket. Doposud si museli lidé kupovat jízdenky pro každého dopravce zvlášť. Celý systém má za sebou zhruba půlroční pilotní provoz na tratích mezi Českou Lípou a Rumburkem či Plzní a Mostem.

Josef Holec | Foto: archiv ČD

České dráhy se zapojily již do zmíněného pilotního provozu a budou jízdenku OneTicket Systému jednotného tarifu (SJT) prodávat s novým jízdním řádem. Platná však bude i u ostatních dopravců, kteří jezdí v závazku veřejné služby, ať už v dálkové, či regionální dopravě. Jinak řečeno: na jeden lístek se dostanete kamkoliv a je jedno, s jakým dopravcem budete cestovat. Papírové jízdenky OneTicket si bude možné zakoupit na pokladnách ČD i ve vlaku, stejně jako u ostatních dopravců. V prodejích budou i elektronické verze.

## Jak SJT funguje

### Papírová jízdenka

- Anonymní papírový doklad pro jednosměrné/zpáteční jízdenky
- Doklad vázaný na cestujícího v případě časových jízdenek
- Dostupná u pokladních přepážek všech dopravců
- Dostupná ve vybraných prodejních automatech
- Dostupná přímo ve vlaku (v určitých případech za příplatek)

### Elektronická jízdenka

- Elektronický doklad vázaný na cestujícího
- Dostupná v e-shopu oneticket.cz a v mobilní aplikaci OneTicket
- Dostupná v e-shopech a aplikacích vybraných dopravců
- Jízdenku stačí ukázat na displeji telefonu nebo vytisknout

Na dálkových linkách i v regionech dnes provozuje kromě ČD osobní, železniční dopravu 12 společností. Síťovost ale musí zůstat pro občany zachována. Flexibilní OneTicket jízdenka se tedy neváže na konkrétní spoj, ale můžete si libo-

volně vybrat spoj v den platnosti tak, jako je to v případě cestování vlakem největšího tuzemského dopravce, tedy ČD – s OneTicket navíc z nabídky všech dopravců, kteří jezdí v závazku veřejné služby. Celý systém zajišťuje státní podnik CENDIS. Samozřejmostí má být kromě pořízení i vrácení na všech prodejních místech zapojených dopravců. V síti prodejních míst také vyřešíte případné mimořádné situace. Jízdenky bude možné zakoupit i v elektronické podobě na e-shopech [www.oneticket.cz](http://www.oneticket.cz), [www.cd.cz](http://www.cd.cz) nebo v mobilních aplikacích (OneTicket a Můj vlak).

Od poloviny června letošního roku běžel pilotní provoz.

Tvůrci systému vybrali dvě trati. Konkrétně šlo o úseky Plzeň – Most a Česká Lípa – Rumburk, kde

dohromady jezdí 146 vlaků pěti různých dopravců včetně ČD. „Pilotní provoz není pouhé testování, provázejí jej reálné finanční transakce. Jeho podstatou je ladění systému a oprava případných chyb tak, aby bylo vše připraveno na spuštění do rutinního provozu. Pevně věřím, že OneTicket lidem přinese jednoduché a přehledné cestování po českých železnicích,“ uvedl mluvčí CENDIS Martin Opatrný. Pilotní provoz zahrnuje i testování elektronických jízdenek z e-shopu a mobilní aplikace. ○



## Drážní úřad informuje

### Audit dopravců

Během léta se událo několik mimořádných událostí s velkým dopadem na bezpečnost a plynulost drážního provozu. Nejen těmito otázkami souvisejícími s danými událostmi se zabývá bezpečnostní komise při Ministerstvu dopravy ČR, jejímiž jsme členy. Jedním z mnoha prvků bylo uskutečnění důsledného preventivního dozoru Drážního úřadu na plnění požadavků na systém zajišťování bezpečnosti se zaměřením na provozní zaměstnance, zejména pak strojvedoucí. „Výsledky auditu neprokázaly žádná systémová pochybení, zaznamenali jsme pouze drobné administrativní nedostatky, které ovšem neměly vliv na bezpečnost drážního provozu,“ uvedl k auditu ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář.

### Soutěž o kalendář

V rámci kampaně „Na dráze bezpečně“ můžete v předvánoční soutěži získat unikátní nástěnný kalendář na rok 2021 s kresbami známého kreslíře Petra Urbana. Celkem 12 situací zobrazuje nebezpečí na dráze či v jejím okolí, která hrozí, pokud někdo nerespektuje zákazy a doporučení. Soutěž bude probíhat na Facebooku Drážního úřadu, proto doporučujeme sledovat [www.facebook.com/drazni.urad](http://www.facebook.com/drazni.urad), případně web [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz), kde najdete potřebné informace k soutěži.







# Panteři se vypravili na Bechyňku a Lipenku

České dráhy otestovaly na Lipence a Bechyňce jednotku RegioPanter. Na jihočeských tratích dopravce zkušel přechodnost a jízdy v obloucích menších než 150 m. ČD po dohodě s Jihočeským krajem zajistí nasazení na obě lokální tratě. Záleží však na výsledcích zkoušek. Ty budou známé za několik měsíců, teprve pak může správce infrastruktury vydat povolení.

Josef Holek | Foto: Jan Chaloupka

František Křížík by byl jistě překvapený, že se po 117 letech provozu na spojnici Tábora a Bechyně vypravila moderní elektrická jednotka a dokázala projet oblouky s poloměrem menším než 150 metrů. Pravda, kvůli napájení 1,5 kV ne vlastní silou, ale v doprovodu lokomotiv řad 113 a 704. ČD tu zkoušely přechodnost elektrických jednotek a průjezd oblouky. Testování provedli odborníci Výzkumného ústavu kolejových vozidel (VÚKV). RegioPantery byly otestovány i na Lipence, trati mezi Rybníkem a Lipenem nad Vltavou.

Dopravce hledá cestu, jak modernizovat vozidlový park na všech tratích. Modernizace ČD přislíbily i Jihočeskému kraji. Letos na jaře byly, ve spolupráci s VÚKV a Správou železnic, povoleny jízdy podle metodiky ČSN EN 14363. „Při jednáních se přišlo s další revoluční myšlenkou. Pokud bude jednotka vybavená měrným dvojkolím a s ohledem na shodnost infrastruktury trati Tábora – Bechyňe, provede se zkouška i zde,“ doplnil Jiří Kafka, ředitel českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD (ROC).

## Ostrá Bechyňka

Při jízdách se měřily především svíslé a příčné síly působící mezi koly vozidla a kolejnicemi v obloucích. Velké příčné síly v obloucích způsobují rychlejší opotřebení kolejnic i kol. Na poměru příčné a svíslé síly na vnějším kole v oblouku závisí bezpečnost vozidla proti vykolejení. Zjednodušeně řečeno, čím vyšší je příčná síla ve vztahu ke svíslé, tím snáze by mohlo kolo vozidla vyšplhat po boku kolejnice a vykolejit. Vzhledem k tomu, že na obou tratích jsou oblouky velmi malých poloměrů (na Bechyňce až 120 m), muselo se nezřídká testovat rychlosti nepřesahující 10 km/h. Běžné poloměry mají hodnotu 250m, a to většinou jen na místních tratích.



Než se však jednotka 650.001 vypravila na testování, musel jí VÚKV nainstalovat speciální měrné dvojkolí se systémem pro snímání sil na prvním podvozku ve směru jízdy. Zkoušky byly zahájeny na konci října na Lipence. „Nejdříve jsme jeli v prázdném vlaku a následně se závažím, které mělo za úkol simulovat přítomnost cestujících. Jeli jsme třikrát v každém směru za podmínek stanovených VÚKV,“ zmínil Kafka.

## Nejdříve zkušebně

ČD nyní čekají na analýzu výsledků VÚKV, které bude konzultovat i se Správou železnic. Právě pouze manažer infrastruktury může vydat rozhodnutí o nasazení vozidel na tyto tratě s jinými parametry. „Předpokládáme, že do čtvrt roku budou výsledky známé. Pokud vše dobře dopadne, zahájíme až tříletý zkušební provoz i s cestujícími, a poté požádáme o povolení pro rutinní provoz,“ nastínil Kafka. ČD jsou schopny zajistit nasazení Panterů. Otázkou zůstává nasazení na Bechyňce, kde je napájení 1,5 kV DC. „Jedná se o konverzi napájení na 25kV AC nebo rekonstrukci a zachování stávajícího napájení 1,5 kV DC. Pokud bude Panter pro Bechyňku schválen, a provede se konverze, může jednotka vyjet prakticky ihned, bez vynaložení dalších finančních prostředků. V opačném případě bude nutná úprava vozidla na napájení 1,5kV DC. Toto si vyžádá další zkoušky a finanční náročnost pro jednotky, které by jezdily pouze po této specifické trati.“ ◉

# Začíná platit nový jízdní řád

Podobně jako v předchozích letech i letos začne v prosinci platit na železnici nový jízdní řád. Podle grafikonu pro rok 2021 vlaky budou jezdit od neděle 13. 12. A zatímco stávající JŘ 2020 obsahoval proti minulým letům zásadní změny, ten následující žádné větší úpravy nepřináší. Zachován vesměs zůstává i rozsah dopravy. Nový jízdní řád bude platit až do 11. prosince 2021.

Petr Slonek | Foto: archiv

V dálkové dopravě dojde jen k menším úpravám a většina spojů ze současného JŘ opět vyjede. Výraznější změny se chystají až v souvislosti s výlukami v úsecích Choceň – Ústí nad Orlicí a Pečky – Velim od začátku dubna 2021.

Ve vnitrostátní dopravě se zavádí nový vlak Ex 551 v trase Plzeň hl. n. – Praha hl. n. s odjezdem z Plzně ve 4.57 a příjezdem do Prahy v 6.21 h. Na lince Ex7 Praha – České Budějovice (– Lince) je nově řazen bistrovůz u většiny spojů, a tyto vlaky tak budou vedeny v kategorii InterCity. Spoje pak jezdou do/z Lince v kategorii EuroCity.

Od 1. 4. 2021 je plánována rozsáhlá výluka v úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí – Choceň a v úseku Velim – Pečky. Proto se na začátku dubna 2021 předpokládá změna jízdního řádu, která se dotkne všech vlaků trasovaných těmito úseky. Obsahovat bude i odklonové trasy vybraných vlaků linky Ex3 přes Havlíčkův Brod.

## Mezistátní dálková doprava

V mezistátní dopravě se zavádí vlak R 311 Bohumín – Lublin (PKP), odjezd z Bohumína ve 4.18, příjezd do Lublinu ve 12.43.



V opačném směru bude R 310 odjíždět z Lublinu v 15.35 h a přijede do Bohumína ve 23.58 h. Prodlouží se i spoj EC 114/115 Cracovia do stanice Przemysl Glówny.

Vlak R 300/301 Ostrava-Svinov – Krakow – Przemysl vyrazí od prosince v nových časových polohách, a to s odjezdem z Ostravy-Svinova v 8.38 h a zpět přijede do Ostravy-Svinova v 19.26 h.

Se změnami musejí počítat cestující i v regionální dopravě. Začne provoz na nové zastávce Praha-Eden a skončí obsluha zastávky ve Strašnicích. Otevře-

ní nové stanice Praha-Zahradní Město se předpokládá v létě 2021.

Na Pardubicku regionální dopravu podobně jako dálkovou ovlivní přestavba úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí. Na jaře začnou práce na zdvojkolejnění úseku Pardubice – Stěblová. To si vyžádá dlouhodobé výluky spojené s náhradní autobusovou dopravou. Od června by mělo začít omezení mezi hlavním a rosickým nádražím v Pardubicích a mezi Pardubicemi a Chrudimí. Kromě toho se od prosince navýší počet vlaků mezi Českou Třebovou a Březovou nad Svitavou a mezi Letohradem a Doudleby nad Orlicí.

V Královéhradeckém kraji mezi Náchodem a Chocní přibude spěšných vlaků o víkendech. V Chocni vzniknou přípoje na linky R 19 do / z Brna a R 18 do / z Prahy. Vybrané vlaky zamíří v sezoně až do Teplíc n. M. s návazností do Adršpachu.

V Plzeňském a Karlovarském kraji se v polovině roku plánuje zahájení společného projektu obou krajů na tratích 178 a 140. Zavedeny budou nové spěšné vlaky Plzeň hl. n. – Cheb – Karlovy Vary. Pojedou ve dvouhodinovém intervalu a ČD na ně nasadí nové elektrické jednotky RegioPanter.

Na Vysočině se na trati 225 v úseku Jindřichův Hradec – Počátky-Žirovnice ruší regionální doprava. Nově regionální vlaky už neobslouží úsek Jindřichův Hradec – Počátky-Žirovnice – Horní Cerekev. Ve stanicích Počátky-Žirovnice a Horní Cerekev zastaví rychlíkové spoje.

V Olomouckém kraji se zavádí nový model dopravy v úseku (Šumperk-) Petrov nad Desnou – Sobotín, kdy víkendové spoje jezdou celoročně. Ve druhé polovině roku 2021 by se v provozu měly objevit modernizované jednotky Stadler řady 646. V regionu budou pokračovat stavební práce s omezeními provozu v úsecích Olomouc – Uničov a Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě. ○

## České dráhy zvažují zavedení bezpečnostního zařízení Crash Call

Automaticky vyslat informaci v případě nehody – to bude úkolem nového bezpečnostního prvku s názvem Crash Call. Unikátní projekt Českých drah je ve fázi předběžných tržních konzultací, jejichž cílem je zjistit situaci na trhu v této oblasti. Zařízení bude umístěné v čelním vozidle vlaku a při kolizi pošle automaticky signál na příslušné dispečerské pracoviště. Podobné zařízení se u vozidel na evropské železniční síti dosud nevyužívá.

Zařízení bude fungovat na podobném principu jako hlášení o nehodě eCall v nových autech. „Hledáme vhodné dodavatele, který nabídne nejlepší technické a zároveň ekonomické řešení. Navržené zařízení musí také od-

povídat všem normám provozu železničních kolejových vozidel,“ uvedl Michal Kraus, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro provoz. „Zařízení Crash Call má v případě nebezpečné kolize vedoucího vozidla vlaku automaticky vygenerovat nezávisle na strojvedoucím nebo ostatních členech vlakového doprovodu zprávu o neočekávané události a ohlásit ji na dispečink.“

### Řada vlastních opatření

ČD přizvaly ke konzultacím o technologii Crash Call pro kolejová vozidla přes desítku firem. Přihlásit se ale můžou i společnosti, které nebyly osloveny přímo. Mezi hlavní faktory

úspěšného fungování nové technologie patří určení vhodného místa pro umístění zařízení, odolnost vůči otřesům a dalším nežádoucím vlivům v železničním provozu a v neposlední řadě také finanční náročnost projektu.

Po sérii nehod ČD letos přijaly řadu opatření k minimalizaci rizika jejich vzniku. V červnu byla představena aplikace pro doplňkové zabezpečení lokálních tratí, která upozorní strojvedoucího díky sdílení polohy z GPS na to, že se v protisměru blíží jiná souprava. Dopravce zároveň spolupracuje na zavádění systému jednotného evropského zabezpečovače a postupně vybavují svá vozidla mobilní částí ETCS. (hol)



# Vozidlový park Českých drah ve znamení obnovy

Vozidlový park Českých drah čeká v nadcházejících letech další postupná obměna. Na jeho obnovu chystá dopravnice vynaložit v nejbližších pěti letech miliardy korun.

S prvními vyráběnými vozy či jednotkami se cestující setkají již brzy. Například pět push-pull jednotek zamíří na sever Moravy, jedenatřicet RegioPanterů bude jezdit ve středních, západních, jižních Čechách a na Vysočině. Padesát nových vozů od konsorcia Siemens Mobility – Škoda Transportation se objeví na Západních expresech z Prahy do Chebu přes Plzeň a na rychlících Krušnohor z Prahy do Chebu přes Ústí nad Labem. České dráhy nedávno uzavřely rámcový kontrakt na dodávku až 60 elektrických jednotek. ČD navíc nechávají modernizovat 16 vozů pro regionální dopravu a soutěží dodavatele na 182 osobních vozů, 160 motorových jednotek pro 120 cestujících, či 90 třísystemových lokomotiv pro rychlost až 200 km/h a další stroje pro mezinárodní linky s rychlostí až 230 km/h.



Petr Slonek | Foto: Škoda Transportation, archiv ČD

V případě nově vypsané rámcové smlouvy půjde o jednopodlažní a částečně nízkopodlažní třívozové elektrické jednotky pro regionální dopravu s kapacitou téměř 240 sedících cestujících. Výrobce je konsorcium Škoda Transportation a Škoda Vagonka.

Cestující se jimi svezou nejdříve v Moravskoslezském, a pokud záměr definitivně posvěti nové krajské vedení, také v Olomouckém kraji. Až 60 nových elektrických vlaků za téměř 9,6 miliardy korun zajistí cestujícím vyšší komfort, bezbariérovost i bezpečnost. Dodání prvních kusů ČD očekávají v průběhu roku 2023, z rámcového kontraktu budou objednávat vždy jen tolik jednotek, na kolik bude dopravce mít zajištěno financování formou smluv s objednateli.

„Půjde o moderní klimatizované jednopodlažní a částečně nízkopodlažní, třívozové, elektrické jednotky pro regionální dopravu s kapacitou téměř 240 sedících cestujících. V první fázi bychom chtěli z rámcového kontraktu závazně objednat až 29 kusů. Z nich jsou první dvě jednotky, jejichž nákup je podpořen i dotací z OPD2, určené pro Moravskoslezský kraj. Další 27 vlaků by mělo po dohodě s krajskou samosprávou v letech 2023 a 2024 postupně vyjet na regionální tratě v Olomouckém kraji,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Jiří Jeřeta.

V takovém případě by nejmodernější elektrické jednotky nahradily více než 40 let staré jednotky 460 i soupravy sestavené z klasických osobních vozů na tratích Kouty nad Desnou – Zábřeh na Moravě – Olomouc – Nezamyslice – Vyškov na Moravě, z Olomouce přes Přerov do Vsetína. Jezdit by měly i na nově elektrifikované trati z Olomouce přes Uničov do Šumperka.

Konsorcium společnosti Škoda Transportation a Škoda Vagonka bylo jedním ze dvou uchazečů, kteří předložili nabídky na výrobu moderních vlaků. Vítěz soutěže dodá elektrické jednotky z rodiny Panterů.

ČD v současnosti provozují 12 jednosystémových ednotek RegioPanter řady 440, jež budou postupně technicky doplněny tak, aby je bylo možné provozovat i na střídavém napájecím systému. Dále 8 jednotek



řady 640, 17 jednotek řady 650, přičemž dalších 31 těchto jednotek je již aktuálně ve výrobě, a 14 jednotek pro dálkovou dopravu InterPanter řady 660 a 661.

### Až 160 motorových jednotek

Již v průběhu roku vypsal ČD také soutěž na dodavatele 160 bezbariérových motorových jednotek pro neelektrifikované tratě, interně označované jako DMU 120. S vítězným uchazečem uzavřou rámcový kontrakt, ze kterého hned objednájí výrobu minimálně 33 vozidel. Další soupravy budou objednávány podle požadavků jednotlivých objednatelů dopravy.



### Motorové vozy řady 811 vozí cestující

Do pravidelného provozu byly na konci léta zařazeny první dva modernizované motorové vozy řady 811 včetně přívněsných vozů řady 012. Vozidla jsou určena pro Moravskoslezský kraj a poprvé se objevila na trati ze Suchdola nad Odrou do Budišova nad Budišovkou. Dceřiná společnost Českých drah DPOV dodá do poloviny příštího roku dalších dvanáct motoráků a ještě osm přívněsných vozů, které se nejprve objeví na trati ze Studénky do Kopřivnice, Štramberku a Veřovic. Po Novém roce budou vozidla postupně zařazována i na trase z Opavy přes Krnov a Bruntál do Rýmařova. Modernizované vlaky zaujmou na první pohled zvenku skříňovými polepy, v interiéru pak potahy sedaček s logem Moravskoslezského kraje.





### Místa pro cestující i zavazadla

Moderní motorové jednotky budou mít maximální rychlost 120 km/h a dostatečně vysoký výkon, který umožní zkrácení cestovních časů na neelektrifikovaných tratích oproti starším typům vozidel.

Jednotky nabídnou přibližně 120 míst k sezení, místa pro osoby na vozíku a také dostatek prostoru pro umístění kočárků, jízdních kol a dalších objemných zavazadel. U frekventovaných vlaků bude možné spojit až tři jednotky do jednoho vlaku. Vysokou bezpečnost provozu zajistí vybavení nejmodernějším evropským zabezpečovačem ETCS a komunikačním zařízením GSM-R.

„Poptáváme motorové jednotky, protože naši zákazníci v současnosti žádají obnovu starších souprav moderními, ale stále ještě motorovými jednotkami. Už nyní se ale připravujeme na možnost pořízení bezemisních vlaků. Sledujeme především vývoj a zkušenosti s bateriovými vlaky, které jsou vhodným řešením pro naši železniční síť. Tyto informace využíváme při interní diskuzi o parametrech a přípravě podmínek pro provoz těchto nízkoemisních a bezemisních vlaků v Česku. Jakmile budou naši zákazníci připraveni objednat dopravní obslužnost na neelektrifikovaných tratích prostřednictvím bateriových jednotek, vypíšeme soutěž i na pořízení těchto vlaků budoucnosti,“ upozornil na trendy ve vývoji obnovy vlaků Michal Kraus, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro provoz.

### Brejlovci pro push-pull soupravy v provozu

Během září byly do pravidelné dopravy v Moravskoslezském kraji zařazeny první dvě speciálně upravené motorové lokomotivy řady 750.7. Stroje 750.715 a 750.719 patří mezi šestici těch, které jsou připravovány na provoz patrových souprav push-pull, jež pro ČD vyrábí ostravská Škoda Vagon-



ka společně se Škodou Transportation. Půjde o první vlaky tohoto typu na území ČR, které budou v základní sestavě složené z jednoho řídicího a dvou vložených vozů s kapacitou až 356 míst k sezení, a stroje řady 750.7. Dokončení souprav zdržela situace v souvislosti s pandemií Covid-19 a požár v podniku, který dodává podlahy vozů. První nový vlak chtějí České dráhy nasadit do zkušebního provozu ještě v průběhu příštího roku. Pak začne běžný provoz pěti souprav na trati z Ostravy do Frenštátu pod Radhoštěm.



Firma tak hodlá pokrýt případné požadavky objednatelů na obnovu motorových jednotek s kapacitou kolem 120 osob, a to s nasazením postupně od konce roku 2022. „Zákazníkům chceme nabídnout možnost obnovy vlaků v rámci uzavíraných dlouhodobých kontrak-

tů, a cestujícím tak poskytnout vysoký komfort cestování. Vlaky nabídnou klimatizaci, budou bezbariérové a snadno do nich nastoupí lidé na vozíku, rodiče s kočárky a s malými dětmi nebo cyklisté,“ vyjmenovali přednosti nových vlaků zástupci Českých drah.

### Dodávka až 90 lokomotiv

Nezapomnělo se ani na obnovu hnacích vozidel. ČD letos vypsal soutěž na dodávku až 90 moderních elektrických lokomotiv pro rychlost 200 km/h a provoz v Česku a ve střední Evropě. Národní dopravce uzavře s vítězem výběrového řízení rámcový kontrakt, z něhož hned objedná v 1. etapě dodávku 40 strojů. Ty budou využívány ve vnitrostátní i mezinárodní dálkové dopravě. Součástí soutěže je i zajištění desetiletého full service.

Firma soutěží dodávku moderních elektrických lokomotiv, které zajistí dlouhodobou konkurenceschopnost dopravce na středoevropském železničním trhu a nahradí dosluhující stroje ze 70. let. „Ty už nemá cenu modernizovat, ani vybavovat systémem ETCS, na kte-

## Obnova řady Bdmtee

V červenci byl zástupcům Pardubického kraje představen modernizovaný prototyp osobního vozu řady Bdmtee, který je vybaven novým interiérem s pohodlnějšími sedačkami, infosystémem, technologií wi-fi, zásuvkami či vakuovými toaletami. Prototyp ČD nasadily do zkušebního provozu s cestujícími poprvé 27. srpna. Podle nově uzavřené smlouvy s dodavatelem projde postupnou modernizací celkem 16 vagonů Bdmtee určených právě k nasazení v rámci Pardubického kraje. Celkem by obdobná modernizace měla proběhnout až u 52 vozů tohoto typu. „Uzavřeli jsme rámcový kontrakt na revitalizaci vozů řady Bdmtee se společností TRATEC – CS v souhrnné hodnotě až 700 milionů korun. Prototyp tohoto vagonu od srpna úspěšně najezdil přes 14 tisíc kilometrů na lince Česká Třebová – Kolín, pro kterou je určený,“ řekl Jiří Jeřeta. „Vítěz tendru získal zakázku na modernizaci 16 vozů pro Pardubický kraj, které plánujeme po jejich dokončení postupně nasazovat v průběhu roku 2021. Dále je součástí smlouvy opce na modernizaci dalších 36 vozů. Ty by mohly v budoucnu vozit cestující například ve Středocheském nebo Zlínském kraji, pokud budou mít i další objednatelé o takto modernizované vozy zájem,“ doplnil.



ry v blízké době přejde naše železnice na hlavních koridorech. Nové lokomotivy vyjedou na tratě nejdříve za tři roky,“ doplnili zástupci firmy.

Lokomotivy budou vícesystémové, takže je můžeme bez omezení používat nejen na mezinárodních výkonech, ale především po konverzi trakčního napájení ze 3 kV na 25 kV 50 Hz, které už začalo na Slovensku a v brzké době začne také v České republice. Stroje budou z výroby vybavené vlakovou částí zabezpečova-

če ETCS, což řeší zavádění tohoto systému na našich tratích. Navíc je pořízení moderní techniky hospodárnější než instalovat ETCS do starých dosluhujících vozidel.

Nové lokomotivy budou třísystemové (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC, 15 kV 16,7 Hz AC), vybavené evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS i národními systémy



## Jednotky Stadler míří na modernizaci

České dráhy nedávno podepsaly smlouvu se slovenskou firmou ŽOS Zvolen, která provede kompletní modernizaci dvanácti motorových jednotek řady 646 (jedná se zatím o označení podle německého schématu) výrobce Stadler Pankow. Ty jsou určeny pro regionální dopravu v Olomouckém kraji. Výběr firmy na modernizaci vlaků trval o několik měsíců déle, než byl původní předpoklad. Nyní už ale všechny jednotky postupně projdou opravou, která přinese výrazné zvýšení komfortu v regionální dopravě. První modernizované Stadlery se na kolejích objeví ve druhé polovině příštího roku. Veřejná zakázka na dodavatele modernizace jednotek řady 646 byla začátkem listopadu završena podpisem smlouvy. „Jsm rádi, že je hledání dodavateléské firmy zdárné u konce a za necelý rok se cestující svezou modernizovanými komfortními regionálními vlaky. Smlouva s vítězem soutěže byla podepsána a již postupně dochází k přesunu prvních jednotek na Slovensko,“ řekl Jiří Jeřeta. První modernizované jednotky by měly začít vozit cestující ve druhé polovině příštího roku. Opravy budou probíhat postupně, první jednotka bude dokončena za zhruba 10 měsíců. Hodnota zakázky je 270 milionů korun.

pro provoz v České republice, Německu, Rakousku, na Slovensku, v Maďarsku a Polsku. Jejich výkon bude nejméně 6 000 kW, což umožní dopravit zhruba desetivagonový rychlík o hmotnosti až 450 tun na stoupání 6 promile stálou rychlostí 200 km/h. Elektrodynamická brzda umožní fungovat v režimu rekupepace. Řídicí systém umožní komunikaci více lokomotiv a lokomotiv s řídicími vozy navzájem tak, aby mohly být využívány i u souprav typu push-pull.

České dráhy poprvé poptávají s pořízením moderních vozidel také zajištění full service od dodavatele. Postupují tak i jiné velké železnice a dopravci v zahraničí. „V případě těchto moderních interoperabilních lokomotiv má pro nás full service řadu výhod. Především je to velmi vysoká dostupnost náhradních dílů a rychlé odstranění závad, které se mohou při in-

teroperabilních lokomotiv má pro nás full service řadu výhod. Především je to velmi vysoká dostupnost náhradních dílů a rychlé odstranění závad, které se mohou při in-

teroperabilních lokomotiv má pro nás full service řadu výhod. Především je to velmi vysoká dostupnost náhradních dílů a rychlé odstranění závad, které se mohou při in-

teroperabilních lokomotiv má pro nás full service řadu výhod. Především je to velmi vysoká dostupnost náhradních dílů a rychlé odstranění závad, které se mohou při in-

teroperabilních lokomotiv má pro nás full service řadu výhod. Především je to velmi vysoká dostupnost náhradních dílů a rychlé odstranění závad, které se mohou při in-



## Soutěž i na stroje na 230 km/h

V případě hnacích vozidel se počítá i s pořízením lokomotiv na 230 km/h. Jedná se o rychlost, která je využívána na některých zahraničních úsecích, které obsluhují stroje provozované Českými drahami. Jedná se především o úsek Berlín – Hamburk. Zavedení rychlosti až 230 km/h lze ovšem očekávat i na některých nově budovaných tratích v Rakousku. ČD před několika dny vypsal tendr na dodávku až 50 takto rychlých strojů. ČD hodlají garantovat odběr 20 kusů a dodány by měly být nejpozději do konce roku 2025. Dopravce plánuje jejich nasazení na trasu Hamburk – Berlín – Drážďany – Praha – Brno – Vídeň – Graz / Bratislava – Budapešť.

ČD mají nyní na rychlost 230 km/h dva Tauruse, které koupily loni v Rakousku. Stroje řady 1216 (Siemens ES64U4) jezdí mezi Bohumínem, Břeclaví a Vídní.

## Rodí se projekt CD50

V příštím roce se uskuteční také dodávka padesáti moderních osobních vozů pro České dráhy od konsorcia Siemens Mobility – Škoda Transportation. První čtveřice v září zamířila na testovací okruh VUZ v Cerhenicích, další vagony jsou ve fázi rozpracování ve vagonkách obou firem ve Vídní a Ostravě. ČD počítají, že soupravy nasadí především na obě linky z Prahy do Chebu.

Dokončené jsou ze zakázky interně označované jak CD50 vozy Ampz, Bbmpz, Bdmzp a dva řady Bmpz. ČD by měly být dodávány postupně v průběhu roku 2021 jako ucelené soupravy. Těch bude deset, vždy po pěti vozech. Dopravce chce vozy vycházející z netrakových jednotek Viaggio Comfort, známé jako railjet, nasadit v prosinci příštího roku na Západní expres z Prahy do Chebu i na rychlík Krušnohoří mířící z Prahy do Ústí nad Labem, Karlových Varů a Chebu.

Soupravy nabídnou moderně řešený interiér s pohodlnými sedačkami české provenience, wi-fi připojení, elektrické zásuvky a porty USB pro dobíjení přenosné elektroniky a nejmodernější audiovizuální informační systém. Novinkami se stane i bezdrátové nabíjení mobilních telefonů pro cestující v 1. třídě, počítá se rovněž s lepší propustností oken pro signál mobilních telefonů (díky speciální folii ve sklech) či vyšší nosností plošiny pro nástup/výstup osob na vozíku. Vozidla zvládnou rychlost 200 km/h, soupravy bude navíc možné běžně posilovat o další vozy.

## Omlazené bistro i lůžkový vůz

Společnost DPOV dokončila v polovině srpna v závodě v Nymburce první prototypovou přestavbu bistro vozu řady ARmpee<sup>832</sup>. Modernizace navazuje na dokončené přestavby osmnácti původních restauračních vozů WRmee<sup>816</sup> na bistro vozy řady ARmpee<sup>829</sup>. Tyto vozy slouží především v dálkové mezinárodní i vnitrostátní přepravě. Modernizace vozů řady ARmpee<sup>832</sup> spočívá v kompletní úpravě interiéru, jejíž součástí je dosažení nové toalety pro obsluhu bistra či revitalizace stávající toalety pro cestující. Nasazení prototypu modernizovaného vozu ARmpee<sup>832</sup> do ostrého provozu se uskutečnilo v září. Modernizaci zbývajících pěti vozů plánujeme zabezpečit tak, aby poslední hotový kus byl předán v první polovině roku 2022. Poté bude u Českých drah v provozu celkem 24 modernizovaných bistro vozů řady ARmpee<sup>829</sup> a ARmpee<sup>832</sup>.



Modernizací projdou také lůžkové vozy WLABme<sup>823</sup>. Zakázka na modernizaci části flotily celkem devíti lůžkových vozů pro ČD získala šumperská společnost Pars nova, která je součástí skupiny Škoda Transportation. První vůz by se měl dostat zpátky do provozu zhruba na konci příštího roku. U šesti z devíti vozů firma navíc zajistí periodické hlavní opravy. Modernizace zahrne zejména zásadní úpravy interiéru včetně výměny lůžek nebo dosažení hygienických koutů s umyvadly. V rámci modernizace budou také dosazeny nové nástupní dveře odpovídající současným bezpečnostním standardům, vozy budou nově vybavené bezdrátovým systémem wi-fi, novým LED osvětlením a informačním systémem. Oddíl pro průvodčí bude osazen novým komunikačním zařízením a dalším vybavením, jako je lůžko, pracovní deska se stolem a lednička.

## Až 182 vozů pro expresní spoje

Pro rychlost 230 km/h dopravce loni vypsal soutěž na dodavatele až 182 moderních osobních vozů pro expresní spoje. Tato rychlost je nezbytná pro plánované nasazení souprav na mezinárodní linky, především pak pro provoz v Německu. Nové vlaky nabídnou cestujícím špičkový komfort, a to včetně restauračních vozů, speciálních míst pro cestující na vozíku nebo s malými dětmi, s wi-fi připojením k internetu nebo vylepšenými parametry pro příjem signálu mobilních telefonů.

Půjde o 20 devítivozových netrakových jednotek a dva vozy pro Správu železnic. Vozy musejí být schválené k provozu v Česku, na Slovensku, v Maďarsku, Rakousku, Polsku a Německu. Dopravce uzavře s vítězem soutěže rámcový kontrakt, který bude čerpat podle provozních a obchodních zájmů společnosti. První minimální odběr se předpokládá alespoň 92 ks, při dobré výsledné jednotkové ceně předpokládáme odběr všech 182 ks v nejkratším možném čase po uzavření kupní smlouvy.

ČD požadují moderní vozy, které půjde sestavit do dvaceti pevně spojených, devítivozových netrakových souprav, podobně jako je tomu u railjetu. To cestujícím přináší řadu výhod v podobě jednotného řazení vlaků, snadného průchodu soupravou nebo snížení prašnosti a hlučnosti uvnitř soupravy. Provozovatel pak získá moderní typ vozidel s vysokou spolehlivostí zajištěnou mimo jiné pevným spojením.

Pořízení nových vagonů bude znamenat i vyřazení starších vozů z poloviny 80. let vyráběných ještě v bývalé NDR na některých rychlíkových spojích. Do rychlíků budou namísťto starších vozů zařazeny komfortní vozy ze současných vlaků EC/IC.

## Dodávka až 50 jednotek pro regiony

Novinky se chystají rovněž v případě regionální dopravy. ČD loni uzavřely s konsorciem společností Škoda Transportation a Škoda Vagonka rámcový kontrakt na dodávku až 50 nízkopodlažních dvouvozových elektrických jednotek typu RegioPanter se 140 místy k sezení. Z rámcového kontraktu byla hned po podpisu zadána výroba 31 vlaků.

Díky tomu bude dopravce moci první jednotky z tohoto kontraktu nasadit už v roce 2021. Aktuálně se pracuje na 31 jednotkách pro linku spěšných vlaků P1 Západ na relaci Plzeň – Cheb – Karlovy Vary (4 kusy), pro linku P2 Klatovy – Plzeň – Beroun (11 kusů), pro Kraj Vysočina (6 kusů) a Jihočeský kraj (10 kusů) v hodnotě 3,6 miliardy korun. ○

Redakce | Foto: VUZ, archiv redakce

### Jak vnímáte rok 2020?

Jako rok covidu. Celkově však jako rok, který asi každého z nás stál obrovské množství energie a vyžadoval velkou míru invence, odvahy a pokory současně. Od března v podstatě neplatilo vůbec nic, na co jsme doposud byli běžně zvyklí. A od té doby je to neustálé hledání toho možného a reálného. Pro celou firmu je rok 2020 obrovským testem, kdy jsme na jedné straně přišli o část plánovaných tržeb, na straně druhé nás pandemie naučila větší flexibilitě, jinak vše předvídat a plánovat s pokorou. Férově je potřeba si přiznat, že v mnoha případech nám ukázala i nepříjemné stránky. Důležité bylo se z celé situace nezhroutit a udržet tah na branku. Zvolili jsme maximálně otevřenou komunikaci se všemi zaměstnanci a jsem přesvědčen, že právě toto nám umožnilo minimalizovat negativní dopady.

### Co jste z hlediska pandemie řešili jako nejhorší?

Největší problém bylo neprediktivní jednání ve státech našich zákazníků a v ČR. Naše podnikání je založené na mobilitě zákazníků i našich zaměstnanců – jsme tak trochu jako letiště nebo nádraží, kde se potkávají různé skupiny osob z různých koutů světa. V podstatě jsme celou dobu pracovali se scénářem, že celá společnost půjde do karantény, nebo že všichni zákazníci odejdou. To, že jsme v situaci, kdy jsme stále v provozu a poskytujeme služby zákazníkům, aniž bychom museli propouštět, považuji za výhru. Je to výsledek pochopení našich zaměstnanců, ale i zákazníků k přijímání bezpečnostních opatření k ochraně zdraví. Kdyby to bylo jinak, velmi rychle bychom narazili do zdi. Například roušky jsme opětovně zavedli v červenci, od léta pravidelně provádíme polymerovou dezinfekci všech místností, po každém jednání také ozonovou dezinfekci v jednacích místnostech, všichni zaměstnanci dostávají nezbytné ochranné pomůcky.

### Chápu to dobře, že jste dělali nepopulární kroky, které nakonec vedly k úspěchu?

Ano, i ne. Podnikáme v oblasti služeb a zaměstnanci jsou alfa omega našeho úspěchu. Pokud tedy najdete odvalu a stoupnete si před zaměstnance s jasnou vizí, ti budou zřetelně vidět, že jste schopni jako vedení na sebe vzít odpovědnost a současně že jste na tom bojišti reálně s nimi, pak máte velkou šanci na úspěch i v situaci, kdy jim budete říkat nepopulární věci. V březnu jsme se shodli na tom, že náš cíl pro rok 2020 zůstává stejný, tedy dosáhnout plánovaného EBIT, a tomu jsme pak podřídili všechna opatření – zaměstnanci věděli, že náš cíl není jenom „přežít“ nebo spoléhat na pomoc.

### Jaké ekonomické dopady měl COVID-19?

Když řeknu fatální, tak mi nikdo nebude věřit, protože výsledky jsou z hlediska plánu excelentní. Přestože uzavřené hranice na jaře pro nás znamenaly výpadek cca 1,5 měsíčního obrátu. A věříme, že poslední dva měsíce v roce udržíme, byť některé za-



# Do budoucnosti hledíme s optimismem

Rok 2020 byl kvůli pandemii koronaviru v České republice plný zvrátů. Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) se ale dokázal nepříjemné situaci postavit a s nepříjemnostmi se vypořádat tak, aby neztratil zákazníky. Černý scénář se naštěstí nenaplnil. Generální ředitel Martin Bělčík zhodnotil uplynulý rok, připomněl vysoké investice a prozradil novinky, které hodlá zavést nejen v rámci zkušebnictví.

hraniční centrály nařídily stažení svých zaměstnanců z ČR. Nicméně z hlediska nákladů jsme zatáhli za brzdu již v únoru, dělaly se jenom nutné a nezbytné věci. Jedinou věcí, na kterou jsme nesahali, byly osobní náklady, protože bez kvalitních lidí nelze poskytovat kvalitní službu. Po dobu omezené poptávky jsme využili program Antivirus, ale od června jsme jej přestali postupně využívat.

### Změnil COVID-19 způsob práce, nebo stačilo jenom hledat úspory?

Pokud by stačily pouze škrty, pak by to bylo poměrně jednoduché a vše by mohly řídit jenom algoritmy. Jenže tak jednoduché to ne-

ní. Pravda podnikání je na trhu, nikoliv uvnitř firem. Pravdu vám vyjadřuje zákazník, že si vaši službu koupí nebo nekoupí, a je to jediný objektivní indikátor vašeho úspěchu. Nic jiného není. My jsme ve prospěch poskytování služeb pro zákazníky podřídili všechna opatření, neboť bez tržeb se EBIT lidově řečeno nedá natočit. V podstatě od března není nic svatě směrem dovnitř firmy, pokud to nemá přidanou hodnotu.

### Co bylo z hlediska roku 2020 pro VUZ to, co lze označit jako TOP?

Překvapím vás – TOP byli jednoznačně zákazníci a naši zaměstnanci. Zákazníci, že v nás neztratili důvěru, a zaměstnanci,





Výzkumný  
Ústav  
Železniční, a.s.  
Člen Skupiny ČD

že se byli schopni situaci přizpůsobit. Ale asi jste se ptal na obchod...

### Ano. O kterou službu byl letos největší zájem? Máte v plánu rozvoj stávajících služeb? A plánujete rozjet nové?

Letošní rok z hlediska produktů kopíroval roky minulé. Co je však podstatné, pokud se nic zásadního nestane, tak obě produktové vertikály budou kladné. Nicméně tento rok natvrdo ukázal, že pokud chceme podobným situacím čelit, musíme najít produkty, které budou méně závislé na infrastruktuře, nebo které budou směřovat do zcela nového segmentu trhu. Rozšiřujeme spektrum zkoušek v rámci Zkušební laboratoře, chystáme nabízet nové produkty v oblasti ETCS, zvažujeme nové produkty v oblasti certifikace jakosti atd.

### Kolik jste letos investovali do zázemí a oprav a co se v tomto smyslu událo?

Realizovali jsme všechny klíčové plánované opravy a investice. Ať to byl indikátor plochých kol, nebo oprava Malého železničního okruhu. Vše v řádu více než 100 mil. Kč. Z hlediska kapacit stavebního trhu jsme naopak odložili výstavbu dvou nových odstavných kolejí, které dokončíme na jaře příštího roku. V současné době je rozpracován projekt kamerového systému na ZC Velim a připravujeme například digitální dvojčte DZS a kolejiště.

## Martin Bělčík

Fakultu obrany ekonomiky státu na Vysoké vojenské škole ve Vyškově absolvoval v roce 1994. Po studiu pracoval v ekonomickém úseku Armády České republiky a Ministerstva obrany ČR. V letech 1997 až 2001 absolvoval postgraduální studium na Vysoké škole ekonomické v Praze a Vojenské akademii v Brně se zaměřením na management, marketing a strategické řízení. V letech 2003 až 2006 byl náměstkem ministra obrany. Věnoval se poradenství v oblasti strategického řízení, řízení procesů a řízení velkých změnových projektů v oblasti dopravy, a to i pro ČD a ČD Cargo. Od roku 2013 působí přímo ve skupině ČD. V roce 2016 se stal členem představenstva ČD. Do čela VUZ nastoupil v září 2018. Pochází z Horňácka, je ženatý a má tři syny. Mezi jeho záliby patří historie, architektura a gastronomie. Je nositelem Záslužného kříže ministra obrany III. stupně. Je spoluautorem knihy Společenská odpovědnost organizace.

za splnění zásadní podmínky, a tou je do držení bezpečnosti. V tomto okamžiku všechny projekty pokračují. Naopak se těšíme na dalšího zákazníka, který k nám přijede v roce 2021, a to je polská PESA.

### Jak vidíte rok 2021?

Covid vnímáme nadále jako velkou hrozbu, kterou fakticky nelze řídit, pouze se lze na ni preventivně připravovat. Výhled na rok 2021 tedy vidíme s velkou pokorou, kdy na jedné straně lze očekávat obrovský tlak na pokračování projektů, na straně druhé to bude střet s reálnými omezeními napříč všemi státy našich zákazníků. Ale nelze rok 2021 vnímat bez souvislosti s letošním rokem, který pro nás přinesl poznání obrovského potenciálu jednotlivých zaměstnanců. Naučili jsme se nehledat důvody, proč to či ono nejde, ale hledáme způsoby, jak jednotlivé věci vyřešit, a to je dobrý předpoklad pro budoucnost. Rok 2021 pro nás znamená mít pokoru k realitě, ne strach z hrozeb.

### Budoucnost tedy vidíte pozitivně?

Jednoznačně ano! Zapomeňme na chvíli na čísla, která v podstatě nejsou vůbec důležitá. Pandemie fakticky „přemalovala“ stávající obraz společnosti a jako každá krize nás nutí reagovat na nové potřeby – stojíme na prahu obrovských změn! A ty změny se rozhodně promítnou i do mobility obyvatel, otevřou diskusi nad rozsahem veřejných služeb. EU i jednotlivé vlády uvolňují obrovské finanční prostředky na udržení růstu ekonomik, lidé mění své chování a akcentují odpo-



### Na okruhu bude techniku testovat i nová lokomotiva Siemens Vectron. Co uděláte se stávajícím strojem řady 124?

Samozejmě si ji necháme! Vectron budeme používat pouze pro zkoušky, kdy nám 124 nevyhovuje, jinak je to zcela plnohodnotná lokomotiva, kterou budeme stále využívat. Reálně Vectron v současné době smysluplně užíváme na 20 % jeho kapacity. Právě proto jsme při ekonomické rozvaze dospěli k tomu, že jsme Vectron zprostředkovali pro ČD. Přestože se nám daří, tak si nemůžeme koupit drahou věc a pak zkoumat, jak ji uживíme. Lokomotiva 124 je

ve stavu, kdy nevyžaduje žádnou modernizaci. Možná budeme zvažovat nový polep, ale uvidíme, jak zareaguje odborná veřejnost na Vectron.

### Přišli jste o nějaké zákazníky? Byly zrušeny nějaké projekty?

Nepřišli jsme o žádného zákazníka a podařilo se nám všem zákazníkům ihned poté, co se otevřely hranice, vyhovět i z hlediska kapacit. Některé projekty sice mají zpoždění, ale je to reálný odraz pandemie napříč státy. S každým zákazníkem ladíme veškeré možnosti, jak v projektech pokračovat

vědnost k naší planetě. Digitalizace se tento rok posunula do oblastí, kde byla spíše popelkou, a umožňuje až neuvěřitelné věci. Otevírají se tedy nové příležitosti k ambicióznímu rozhodnutí v socioekonomických oblastech. Pokud se vrátíme do roku 2009, pak vítězem krize byl masivní nástup smart telefonů, který zcela zásadně změnil celý sektor služeb. Pandemie tedy logicky oslabí některé sektory a některé naopak bude akcelarovat. Ale konec filozofování. Každá krize končí růstem a my chceme být u toho. Ve střednědobém výhledu chceme jednoznačně růst všemi směry – v produktech, na trzích i v případných akvizicích. Pandemie je sice hrozba, ale i příležitost a chceme ji využít. Do budoucnosti se tedy díváme s reálným optimismem, konečnou naší misí je autorizovat budoucnost. ○



# Projekt zelené elektřiny pro společnost ŠKO-ENERGO

Michal Roh | Foto: Michal Roh ml., Gabriel Fragner, Shutterstock

Tabule na bocích lokomotivy informovaly o skutečnosti, že pro dopravu nejen tohoto vlaku zajistilo ČD Cargo elektřinu vyrobenou z obnovitelných zdrojů. Jednateli společnosti ŠKO-ENERGO Jaromíru Vorlovi to předáním certifikátu po příjezdu vlaku do železniční stanice Všetaty potvrdil předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik. Ten zdůraznil, že ČD Cargo nabídlo tuto možnost jako první železniční nákladní dopravce v České republice.

„V rámci své strategie má společnost ŠKO-ENERGO za cíl vyrábět teplo a elektřinu, která bude od druhé poloviny tohoto desetiletí CO<sub>2</sub> neutrální,“ potvrdil při předávání certifikátu jednatel společnosti ŠKO-ENERGO Jaromír Vorel. „Postupně se navyšuje podíl spa-

lované biomasy. Dnes je tento podíl cca 70 % uhlí vs. 30 % biomasy. Zahájení realizace železničních přeprav na zelenou energii považuji za jeden z kroků k postupné dekarbonizaci naší činnosti,“ uvedl.

„Tzv. Green deal vnímám z pozice dopravce trochu rozporuplně, neboť v jeho důsledku postupně přijdeme o objemy uhlí,“ komentoval situaci Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD

Cargo. „Ale zároveň je to pro nás velká výzva. Energie bude stále potřeba a my samozřejmě připravujeme řadu projektů týkajících se nových paliv – dřevní štěpky, odpadů apod. Dřevní štěpku již řadu let vozíme do teplárny v Plzni,“ dodal Ivan Bednárik. Zároveň upřesnil, že projekt zelené energie pro ŠKO-ENERGO bude pokračovat i v příštím roce a společnost ČD Cargo jej samozřejmě nabídne i dalším zákazníkům.

„Tzv. Green deal vnímám z pozice dopravce trochu rozporuplně, neboť v jeho důsledku postupně přijdeme o objemy uhlí,“ komentoval situaci Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD



## Až 200 tisíc tun uhlí

V současné době je vlaky ČD Cargo pro ŠKO-ENERGO přepravováno cca 180–200 tisíc tun hnědého uhlí ze severních Čech. Přeprava je uskutečňována ze 74% po elektrizované trati Světec – Ústí nad Labem – Všetaty a z 26% po neelektrizované trati Všetaty – Mladá Boleslav město. ČD Cargo, vědomé si své společenské odpovědnosti, zajistilo pro 4. čtvrtletí roku 2020 nákup 160 MWh elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů. Tato elektřina bude v rámci pilotního projektu použita pro dopravu vlaků s hnědým uhlím právě pro příjemce ŠKO-ENERGO. Jedná se o cca 35 vlaků v období říjen–prosinec 2020. Nákupem 160 MWh zelené energie jsme společně ušetřili více než 36 tun emisí CO<sub>2</sub>.

Vozby vlaku se v závěrečném neelektrizovaném úseku ze Všetat do Mladé Boleslavi ujala dvojice lokomotiv řady 753.6. Mezi železničáři se jim přezdívá Bizoni. U ČD Cargo jsou v provozu od jara roku 2020 a jejich motory Caterpillar typu 3512C HD vyhovují emisní normě škodlivin Evropské unie Stage IIIA. ○





# Zakládající člen dispečerského týmu kombinuje práci s během

Je nejen jedním z prvních dispečerů Českých drah, ale zároveň také dálkovým vytrvalostním běžcem, který se pravidelně účastní různých sportovních klání po celé republice. Martin Kubín v listopadu oslavil padesátiny a s manželkou, jež pracuje jako vlakvedoucí ČD, dělí nezbytnou péči o rodinu rovnoměrně mezi práci, sport a poměrně dlouhé cesty do práce a zpět. Není divu – bydlí v Trutnově a jeho pracoviště se nachází až ve vzdálené Praze.

Martin Harák | Foto: autor

Po maturitě na strojírenské průmyslovce v Hradci Králové nastoupil v roce 1989 do tehdejšího Lokomotivního depa Praha-střed jako kandidát na funkci strojvedoucího a vzápětí odešel „bránit vlast“ v rámci základní vojenské služby. Po vojně se sice do domovského depa vrátil, ale protože v porevoluční době klesal zájem o strojvedoucí, a navíc se rušila i místa pomocníků strojvedoucího, podal žádost o přeložení a absolvoval půlroční kurz na výpravčího. V této funkci setrval až do roku 2000, kdy s „červenou čepicí“ vystřídal celou řadu stanic od Hořic v Podkrkonoší až po Zábouří nad Labem.

Pak se jeho kariéra stočila jiným směrem a začal pracovat na tehdejší Obchodně-provozní ředitelství ČD v Pardubicích jako odborná síla na přípravě jízdního řádu a výlukových opatření. Martin Kubín se později stal jedním ze zakládajících členů dispečerského týmu Českých drah, jenž vznikl na přelomu let 2005 a 2006. Na otázku, zda to nebyl moc velký krok do neznáma, odpovídá, že na dráze pracoval na různých pozicích a nikdy se nebál změny. Ty považuje za velkou výzvu, jak poznat něco nového. „O myšlence na zřízení dispečinku osobní dopravy Českých drah jsem se dozvěděl od královéhradeckého regionálního obchodního ředitele Romana Moravčíka a velice mě to zaujalo. Neváhal jsem a okamžitě kontaktoval dnešního šéfdispečera Lukáše Zástěru, a tím začalo mé působení na dispečinku. I po těch dlouhých letech vzpomínám na úplně první směnu 2. ledna 2006, kdy byl dispečink naší osobní dopravy spuštěn. Na to se nedá jen tak zapomenout,“ vzpomíná na ten den s úsměvem.





## První železničář v rodině

Sítový dispečer Martin Kubín je jediným, kdo z jeho rodiny pracuje přímo v železničním provozu. Martinův táta sice působil jako stavební inženýr u Státního ústavu dopravního projektování (SUDOP) a zabýval se projektovou činností týkající se železnice, ale to byla jediná výjimka. „Asi jako každého kluka, tak i mě fascinoval železniční ruch a později jsem vyhledával každou chvíli, kdy jsem se mohl pohybovat na nádražích a v okolí tratí, kde jsem později fotografoval vlaky. Navíc jsem na základní škole chodil do klubu železničních modelářů a náš tehdejší vedoucí pracoval v Lokomotivním depu v Hradci Králové, kam nás občas brával na exkurzi. Právě v modelářském klubu jsem se utvrdil v tom, že chci pracovat na železnici,“ říká Kubín.

Jako jediný dispečer ČD si měl možnost aktivně vyzkoušet práci na regionálním i sítovém dispečinku. Dokonce si na rok „odskočil“ na Regionální centrum provozu v Hradci Králové, odkud se vrátil zpět na pražský dispečink, kde pracuje jako univerzální střídač pro všechny posty sítového dispečinku. Jde prý o velmi zajímavou činnost, nejvíce ho však baví práce na postu sítového dispečera, který má na starost lokomotivy a strojevedoucí. „Za celou dobu působení na sítovém dispečinku si nejvíce vzpomínám na dvě opravdu náročné směny. Sloužil jsem bohužel při obou tragických nehodách ve Studénce.

U první, kdy se zřítil most před vlakem spoje EC, jsem sice přišel až na noční směnu, která byla i tak hodně náročná, u druhé nehody při střetu Pendolina s kamionem jsem sloužil na denní.“

Protože Martin bydlí v Trutnově, a naopak pracuje v Praze, nabízí se otázka, jak se mu daří sladit práci se soukromým životem. „Nemyslím si, že by bylo až tak náročné zvládnout rodinný život v Trutnově a pracovní v Praze. Od začátku, co pracuji na dispečinku, mi bylo jasné, že se s rodinou do Prahy stěhovat nebudeme. Nikdy jsem vlastně nepracoval v místě bydliště a vždy jsem do práce dojížděl, takže jsem na to vlastně zvyklý. A díky turnusové práci trávím více času v Trutnově, než kdybych se vracel domů pouze na víkendy. Navíc moje žena pracuje na směny jako vlakvedoucí, takže máme jakési turnusové manželství, které nám vyhovuje,“ říká s úsměvem Kubín.

## Sportuje od dětství

Martin od dětství rád sportuje a v rodném Hradci Králové chodil na základní školu se sportovním zaměřením. Běh ho



## MARTIN KUBÍN

Po maturitě na SPŠ strojnické v Hradci Králové v roce 1989 nastoupil k ČSD do Lokomotivního depa Praha-střed jako kandidát na funkci strojevedoucího. V roce 1993 odešel na post výpravčího, kde pracoval v řadě stanic ve východních Čechách až do roku 2000. Poté začal pracovat na nově zřízeném Obchodně-provozním ředitelství ČD v Pardubicích, později transformovaném na Krajské centrum osobní dopravy Pardubice. V říjnu 2005 přišel na GR ČD v Praze na nově vznikající dispečink osobní dopravy ČD a v lednu 2006 se stal dispečerem. V dubnu 2011 na rok odešel na Regionální centrum provozu Hradec Králové, nejprve v rámci ČD, později již SŽDC. Po návratu v roce 2012 pracuje do současnosti jako sítový dispečer Českých drah.

bavil už na základce, ale intenzivněji se mu tehdy ještě nevěnoval. Mnohem více jezdil na kole, což mu vydrželo až do roku 2012, kdy se jeho ženě narodili kluci – dvojčata. „Od té chvíle bylo na sportovní aktivity méně času, a tak jsem se začal intenzivněji věnovat běhu, protože za kratší dobu, než třeba na kole, cítím ten příjemný pocit vyštavení. Běh mě opravdu chytil a od roku 2014 jsem se začal i zúčastňovat amatérských běžeckých závodů a dnes už běhají a závodí i moji synové. Sám upřednostňuji běhy na dlouhých tratích, jelikož mojí silnější stránkou je vytrvalost než rychlost, a běhy do vzdálenosti půlmaratonu, tedy na 21,1 kilometru. Vzhledem k mému věku už na ty mladší vlčáky nemám,“ dodává skromně.

Martinovým nejdelším závodem byla zatím Krakonošova stovka, která se běhá z Vrchlabí po hřebenech Krkonoš zpět do Vrchlabí. Nejlepšího umístění dosáhl v ultramaratonském závodu Krušné hory – long, kde ve smíšené dvojici doběhl na 7. místě. „Přes den mezi dvěma nočními směnami v Praze si vždycky rád vyběhnu, protože je to pro mě vítaná změna. Většinou trénuji v kopcovitém terénu na Trutnovsku, a tak výběh po rovinaté stezce z centra Prahy podél Vltavy přes Klecany do Řeže je příjemné zpestření. Mám už v Praze několik oblíbených běžeckých tras, ale tuto trasu preferuji, jelikož stezka vede v hezkém prostředí okolí řeky. I když je běh u mě sportem číslo jedna, tak se rád projedu i na velké koloběžce či si jdu v zimě zalyžovat, a baví mě i squash nebo tenis. Největší radost mám nicméně z toho, že se synové potatili a začali běhat také,“ říká na závěr Martin Kubín. ○



# Němci a Švýcaři zavádí v jízdním řádu 2021 nové spoje

Navzdory aktuální koronavirové krizi a poklesu poptávky po cestování pokračují Němci a Švýcaři v dlouhodobě plánovaném posilování dopravy. Západoevropské železnice předpokládají, že po překonání pandemie COVID-19 dojde k návratu cestujících do vlaků a k posílení drážního segmentu, například na úkor letecké dopravy.



Petr Štáhlavský | Foto: archiv SBB

Německé dráhy DB směřují k plánovanému zavedení Německého taktu (Deutschlandtakt). V jízdním řádu 2021 nabídnou denně 13 000 míst v nově zavedených spojkách a do provozu uvedou další jednotky ICE 4. Na začátku příštího roku mají disponovat až 19 kratšími sedmivozovými jednotkami ICE 4, které mohou obsluhovat linky s tzv. křídlovými spoji. Od léta 2021 plánují provoz velkých třináctivozových ICE 4, jež pro svou kapacitu až 918 míst k sezení označují jako XXL-ICE.

## Berlín – Hamburk každou půl hodinu

První linkou, kde si cestující vyzkouší Německý takt, je spojení Berlína s Hamburkem. Mezi oběma velkoměsty se zvýší počet spojů ze současných 46 na 60 a zavádí se půlhodinový interval. Vlak zde nabídnou 6 000 nových míst k sezení.

Linku dlouhou 287 kilometrů projedou rychlovlaky ICE za přibližně jednu a tři čtvrtě hodiny cestovní rychlostí 164 km/h. Trať přitom patří mezi nejstarší v Německu, byla otevřena v roce 1846 a prošla sérií modernizací. Při té poslední byla, jako na první konvenční trati v Německu, zavedena maximální rychlost 230 km/h.

Ze 4 na 14 se zvýší také počet přímých vlaků ICE mezi Berlínem a Bonnem. Četnější spojení rychlovlaky ICE získají města Neuss, Mönchengladbach a město Erkelenz v Porýní bude na síť ICE napojeno zcela nově. Na linku Berlín – Porýní/Porúří obsluhovanou křídlovými vlaky budou nově nasazeny sedmivozové jednotky ICE 4. Oproti stávajícím soupravám ICE 2 nabídnou o 17% vyšší kapacitu. Křídlové vlaky představují dvě spojené jednotky mezi Berlínem a okrajem Porúří, kde se rozdělí a každá ze souprav obsluhuje jinou oblast regionu.

## Mnichov – Curych konečně elektricky


DB vylepší také spojení do turistických oblastí. Obnoví se například spojení EC mezi Berlínem a Krakovem, zavedeno bude přímé sezónní spojení ICE Berlín – Tyrolsko a rozšíří se také nabídka spojů do rekreačních oblastí u Severního a Baltského moře.

Dokončení elektrifikace mezi Mnichovem a Lindau u Bodamského jezera umožní návrat a další rozšíření nabídky vlaků EuroCity Mnichov – Curych. SBB na tyto spoje nasadí elektrické jednotky s naklápací skříní RABe 610, známé také jako New Pendolino. Díky tomu se zkrátí cestovní doba mezi oběma metropolemi nejprve na 4 hodiny a o rok později o další půl hodinu. V současnosti trvá cesta vlakem zhruba čtyři a tři čtvrtě hodiny, zatímco konkurenční autobus jede přibližně o hodinu méně. Vlaky budou v Německu provozovány v kategorii EuroCity-Express.

Švýcarské dráhy SBB nabídnou lepší spojení také na jih země a do Itálie. Díky otevření základového tunelu Ceneri dojde ke zrychlení spojení a dalšímu rozšíření nabídky spojů.

## Z Curychu do Milána za 3 a čtvrt hodiny

Cestovní čas mezi Curychem a Luganem v kantonu Ticino se zkrátí pod 2 hodiny a mezi Curychem a Milánem na 3 hodiny a 17 minut. Tato města spojí nově až deset přímých vlaků denně. Více spojů bude jezdit také mezi Basilejí a Milánem a mezistátní dopravu ovládnou nové rychlovlaky Giruno od společnosti Stadler.

SBB nabídnou také vyšší kapacitu spojů na frekventovaných vnitrostátních linkách. Na jih skrze Gotthard a Ceneri budou moci jezdit velkokapacitní patrové jednotky. Nové elektrické jednotky FV-Dosto obsadí více spojů na nejfrekventovanější lince IC1 St. Gallen – Curych – Bern – Ženeva. 





# Z Amsterdamu do Londýna jezdí přímé spoje



Cestování mezi metropolemi Nizozemska a Anglie se výrazně zjednodušilo. Amsterdam s Londýnem spojily přímé rychlovlaky Eurostar. Ve všedních dnech dopravce nabízí vždy dva páry vlaků. Cestující si nově prochází pasovou kontrolou přímo na nádraží. Odpadlo tedy zhruba hodinové zdržení v Bruselu. Další linky do Londýna jsou už naplánovány.

Josef Holec | Foto: Eurostar, Wikipedia

Od konce října mohou cestující využít rychlého železničního spojení nizozemského Amsterdamu a britského Londýna. Obě metropole spojuje přímý rychlovlak společnosti Eurostar. Kvůli opatřením proti šíření nemoci COVID-19 si ale zahajovací jízdu užilo jen pár lidí.

Je pravdou, že elektrické jednotky Eurostar do Nizozemska zajížděly už dva roky před touto novinkou, nicméně při zpáteční cestě museli cestující v belgickém Bruselu projít bezpečnostní a pasovou kontrolou, což cestu zdržovalo a železniční dopravu, v porovnání s tou leteckou, spíše znevýhodňovalo. Ničím nekomplikované jízdy nyní přispěla aktualizovaná, čtyřstranná dohoda mezi Británií, Francií, Belgií a Nizozemskem, podepsaná v červenci letošního roku. Nizozemská ministryně pro infrastrukturu a vodní hospodářství Cora van Nieuwenhuizen zdůraznila, že cestující díky tomu ušetří hodinu času. „Tím se vlak skutečně stane plnohodnotnou alternativou k letadlu.“ Zákazníkům však dopravce doporučuje příchod k vlaku zhruba o hodinu dříve.

## Zrychlení umožnila dohoda

Podle dohody mohou hraniční kontroly provádět policisté ze země odjezdu a příjezdu před nástupem cestujících do vlaku. Nově tedy jsou britské pohraniční síly i v Amsterdamu a Rotterdamu, kde mají mít

na starosti kontroly před nastupováním cestujících, jak to již dělají ve Francii a Belgii. Nizozemské orgány budou odpovědné za bezpečnost vlastních stanic, vlaků, detekční kontroly cestujících a podobně.

Británie tvrdí, že dohoda navíc umožňuje další spolupráci mezi policejními složkami čtyř zemí zapojených do boje proti přeshraniční trestné činnosti. „Tato důležitá smlouva ukazuje, že zatímco jsme opustili Evropskou unii, naše vazby s Evropou jsou silnější než kdy dříve,“ uvedla britská ministryně vnitra Priti Patel. „Umožní v Nizozemsku provádět zásadní bezpečnostní a imigrační kontroly, chrání hranice Spojeného království a cestujícím zajistí rychlejší a efektivnější cestování,“ vysvětlila.

## Nově do Bordeaux

Velká Británie je pátou zemí, do které mohou cestující vlakem cestovat přímo



z Amsterdamu. Denně jezdí také vlaky do Belgie, Německa, Švýcarska a Francie, od prosince začne jezdit noční vlak do Rakouska.

Web dopravce Eurostar nabízí dva páry vlaků. První vyráží ráno z Amsterdamu v 7:47 a do Londýna, na nádraží St. Pancras, přijíždí v 10:57, cesta tedy trvá 4 hodiny a 10 minut, druhý odjíždí v 16:47 a v cíli je ve 20:15, trasu urazí za 4 hodiny a 28 minut (časový posun v Londýně je vždy minus 1 hodina). V opačném směru vyráží rychlovlaky v 8:01 a v 17:16 a na nádraží Amsterdam Centraal přijíždí ve 13:11, resp. 22:11. Eurostar nabízí zmiňované spojení jen ve všedních dnech.

Další přímé spojení ze starého kontinentu na Britské ostrovy je plánované na rok 2022. Tentokrát bude Londýn spojen s francouzským Bordeaux. V tuto chvíli však ještě francouzské město nemá potřebnou infrastrukturu pro provádění pasových kontrol, cestující si tedy musí kvůli „pasovce“ vystoupit v Paříži. ○

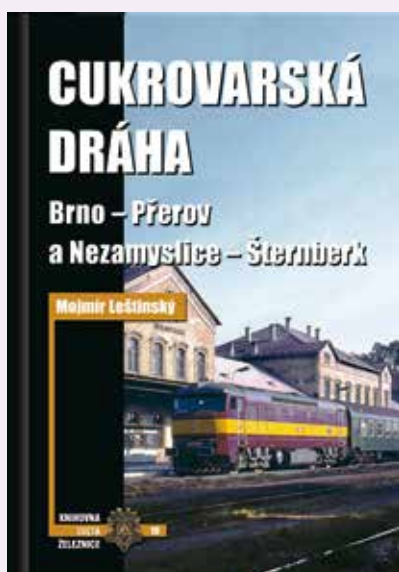
# Knižní novinky

Přinášíme přehled dalších tipů knižních novinek se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné anotace z pera našeho redaktora Martina Haráka.



## Slovensko v duši českého poutníka

Letos na jaře vyšla zajímavá kniha o Slovensku, která osciluje mezi cestopisem, romantickým průvodcem a výpravnou obrazovou publikací. Na 360 stranách přináší 398 černobílých fotek, které se k pojetí díla dobře hodí. Autor Rosta Gregor, který byl pětadvacet let železničním zaměstnancem, procestoval Slovensko na kole křížem krážem. V publikaci popisuje, jak většinou naložil své kolo do nočního rychlíku a ráno se hned po výstupu vydal slovenskou krajinou. Po návratu domů sepisoval své zážitky, třídil fotky, a nakonec z toho vznikla óda na slovenskou zemi. Nevyhýbá se ani neznámým až zapomenutým lokalitám nebo třeba cikánským osadám. Tam je jenom málokomu dovoleno fotit, ale Gregor odtamtud přivezl skvělé autentické záběry. V celkem 22 kapitolách nechybí ani takové, jež se věnují lesním železnicím. Popisuje především železničku Oravskou a Čiernohronskou. Velkou zajímavostí jsou i dva železniční tunely – Slavošovský a Koprášský. Oba jsou pozůstatky projektu gemerské spojky, která byla budována během druhé světové války, ale vzhledem k politickému vývoji nebyla nikdy uvedena do provozu. Knihu je možné objednat u vydavatele v e-shopu [www.rihaknihy.cz](http://www.rihaknihy.cz) nebo ji zakoupit ve většině knihkupectví.



## Cukrovarská dráha Brno – Přerov a Nezamyslice – Šternberk

Pražské nakladatelství Corona vydalo na přelomu léta a podzimu obsáhlou publikaci formátu A4, která se věnuje kompletní historii železniční trati z Brna do Přerova s odbočkou z Nezamyslic přes Prostějov a Olomouc do Šternberka. Na Moravě se od pradávna pěstovala cukrová řepa a se stoupající produkcí začaly v sedmdesátých letech 19. století růst jak houby po dešti i cukrovary. Vznikaly nové vlečky, a tak se rozvíjela nákladní doprava. Nebýt cukrovarů, dráha z Brna do Přerova s odbočkou do Šternberka by byla pravděpodobně jen nevýznamnou lokální železnicí. Výpravné dílo Mojmíra Leštínského obsahuje na 376 stranách celkem 805 fotografií a náčrtů včetně čtyř vkládaných příloh s výkresy výpravních budov, remíz či strážních domků. Kniha je rozdělena do deseti kapitol, kde například jedna z nich se věnuje deseti cukrovarům. Ve zbývajících kapitolách se čtenáři dozvědí vše nejen o vlastní stavbě dráhy, ale i o samotném velmi pestrém provozu s akcentem na hnací vozidla různých řad s mnohdy dosud nepublikovanými záběry. V závěru knihy se autor věnuje i neuskutečněným projektům některých tratí. Publikaci lze zakoupit nejen v podnikové prodejně nakladatelství Corona v Praze v Hybernské ulici, ale prakticky ve všech větších knihkupectvích.



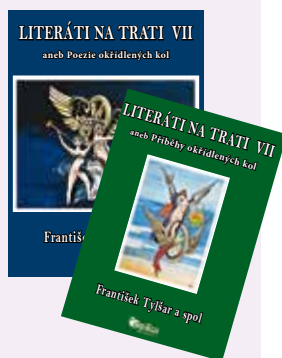


## Jednonárazníkové kolejové autobusy ČSD

Kolejové autobusy? Možná tento název mnohého překvapí, ale i to je poměrně významná historie bývalých Československých státních drah. Obsáhlá kniha historika Radima Šnábla z nakladatelství Corona, která spatřila světlo světa letos v září, mapuje historii motorového provozu na ČSD s akcentem na kolejové autobusy řad M 120.0, M 120.1, M 120.2, M 120.3, M 130.0 a M 11.0. Právě tato vozidla, připomínající spíše silniční autobusy, měla za úkol ve 20. letech minulého století povznést osobní dopravu na místních tratích na odpovídající úroveň a zachránit tratě před jejich zrušením. Autor se v sedmi obsáhlých kapitolách zevrubně věnuje jak technickým aspektům zmíněných vozidel, tak i samotnému provozu. V časové posloupnosti je zmapován provoz těchto vozů po celém bývalém Československu, od západních Čech až po Podkarpatskou Rus a dění kolem nich. Ve válečném období jezdila vozidla pod cizími železničními správami a jejich definitivní konec nastal na počátku 50. let. Kniha formátu A4 dokumentuje na 334 stranách celou řadu továrních fotografií a dobových snímků z provozu, nedílnou součástí je i řada výkresů a náčrty trojrozměrných modelů. V knize je uveřejněno více než pět set černobílých a barevných reprodukcí dokládajících službu těchto jednoduchých a úsporných vozidel ČSD. Publikaci můžete sehnat v prodejně Corona v Hyberská centrum v Praze a v každém větším knihkupectví.

## Literáti na trati VII

Letos vyšla v nakladatelství Epika již sedmá dvojkniha Literátů na trati. První díl, který nese podtitul Příběhy okřídlených kol, přináší na 338 stranách prózu od autorů, z nichž mnozí pracují jako železničáři. Druhý díl sedmé knihy nese podtitul Poezie okřídlených kol. V díle o 200 stranách se básníci opět povětšinou z řad železničářů chtějí pochlubit svou originální tvorbou. Obě publikace lze objednat na adrese [frantisek.tylsar@seznam.cz](mailto:frantisek.tylsar@seznam.cz).



## Následovníci Emila Kolbena

Neobvyklá kniha jak svým rozsahem, tak i obsahem vyšla letos na podzim díky pražské akciové společnosti SKD TRADE, pro kterou publikaci připravilo k tisku nakladatelství Nadatur. Na 328 stranách formátu A4 jsou barvitě popsány osudy celé řady projektantů a konstruktérů, kteří ovlivnili svou prací obor elektrických výzbrojí lokomotiv, ale i tramvají, potažmo trolejbusů vyráběných v bývalých závodech ČKD. Publikace, kterou sepsal Vladimír Pech s řadou spolupracovníků, je věnována nestoru drážní elektrotechniky prof. Františku Jansovi, s nímž jsou v knize uveřejněny dva obsáhlé vzpomínkové rozhovory. Dílo popisuje ve třech kapitolách jak vznik Kolbenovy továrny a jejího dráhového oboru, tak i podnik ČKD, který ve výrobním programu kontinuálně pokračoval. Zásadní část knihy, která je doplněná 254 obrázky, mnohdy publikovanými úplně poprvé, je zaměřená na vzpomínky vybraných následovníků Emila Kolbena. Závěr se věnuje ale nedávne minulosti, kde je představena nejen společnost SKD, ale například i projekt městské dráhy pro Manilu na Filipínách. Publikace je k dostání v nakladatelství Nadatur ([www.nadatur.com](http://www.nadatur.com)), ale případně v řadě knihkupectví, kde prodávají také dopravní literaturu.



## Vlaková loupež po česku

Mladá ČR potřebuje vlastní měnu. Poštovní vlaky ji rozvázejí do všech stran. Pro tři mladé pošťáky z Ostravy a jednoho hornického vysloužilce je to šance. Poštovní vlak vypadá jako snadná kořist... Plán vlakové loupeže začátkem 90. let skutečně existoval. Příběh autora Petra Študenta je sice fikcí, ale na reálném základě. Že se nestala, je jen náhoda. Kniha je v běžné distribuci, při objednávce u autora na [vlakovaloupez.cz](http://vlakovaloupez.cz) ji získáte s podpisem a otiskem historického razítka.



# Prezidenti využívají vlaků už celé století

Železnice představovala v první polovině minulého století jediný komfortní a rychlý způsob dopravy nikoliv jen po vlastech českých a moravských a slovenských, ale i po celé Evropě. Automobily byly příliš drahé a letecká doprava teprve v plenkách. Kromě toho lidé mohli po cestě pracovat anebo odpočívat v luxusních oddílech. A vlaků využívali i českoslovenští a čeští prezidenti.

Josef Holec | Foto: ČTK, Národní archiv, Wikipedia, archiv ČD

## Tomáš Garrigue Masaryk

Jistě nejslavnějším okamžikem, v němž sehrál hlavní roli vlak, byl příjezd československého prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka z exilu zpět do vlasti. V pátek 20. prosince 1918 dorazil krátce po 13. hodině na nádraží jihočeského Horního Dvořiště v sedmnáctivozové soupravě. Za zvuků hymny tu prezidenta osvoboditele vítali i vládní představitelé. Hlavní uvítací řeč přednesl ministr železnic Isidor Zahradník. Poté vlak pokračoval do Českých Budějovic. Po oficialitách a velkolepém uvítání ve městě se odebral na nádraží a přespal v salonním voze. Druhý den ráno pokračoval přes Tábor a Benešov do Prahy.

Neznámou není ani cesta z konce května 1921 z Prahy až do Neapole. Odtud Masaryk odjel na ozdravný pobyt na Capri. Z Itálie se vrátil až o tři měsíce později. Již 16. září téhož roku vyrazil TGM z Lán na týdenní cestu napříč Československou republikou. Součástí zvláštního vlaku byl Masarykův oblíbený salonní vůz č. 10 Buštěhradské dráhy. Zastávkou byla i stanice Praha Bruska (dnes Dejvice), kde nastoupila další část prezidentova doprovodu. Poté navštívil Brno či Olomouc a přes Přerov a Břeclav zamířil do Bratislavy. Odtud v dalších dnech vyrazil přes Trenčín a Žilinu do Martina, Liptovského Mikuláše, Košic

a Užhorodu. V pátek 22. září po návratu do Košic se zvláštní vlak i s prezidentem vydal zpět do Lán.

Často prezident jezdil i na rekreaci do slovenských Topolčianek a dalších koutů milované vlasti. Vlak doprovázel zesnulého Masaryka i na jeho poslední cestě, z Prahy do Lán.

## Edvard Beneš

Stejně jako Masaryk v roce 1918 vracel se z exilu i Edvard Beneš na jaře 1945. Návrat zahájil 11. března 1945 odletem z Velké Británie do SSSR.



Návrat prezidenta Edvarda Beneše z exilu v roce 1945





Z Moskvy se prezident s dalšími členy exilové reprezentace vydali 31. března 1945 vlakem poskytnutým sovětskou vládou. Na již osvobozené československé území vstoupili na východě Slovenska. První zastávkou byly Medzilaborce, jízda vlaku pak musela být ukončena v Humenném, neboť poškození trati neumožnilo další pokračování do Košic, kde byla 4. dubna ustanovena Košická vláda. Prezident i vláda zůstali v městě déle než měsíc. Další cesta na západ následovala až 8. května. Tehdy Beneš vyjel autem přes Poprad do Banské Bystrice, Bratislavy a Brna. Na rozdíl od něj vláda odlétla z Bratislavy do Prahy už 10. května. Jedním z úkolů byla příprava příjezdu prezidenta republiky do Prahy. Zvláštní vlak č. 11554, kterým se prezident vracel, musel být kvůli těžce poškozené trati vypraven až 16. května

z Blanska. Souprava byla těžena lokomotivou 387.032 z výtopny Praha – Masarykovo nádraží, jejíž posádku tvořili strojvedoucí František Laube a topiči Brada a Kubín. V souladu s platnými předpisy pro jízdu představitelů státu jízdu dozoroval přednosta výtopny Ing. Pithart. Na cestě do metropole zastavil v Letovicích, České Třebové, Chocni, Pardubicích a Kolíně. Na pražské Wilsonovo nádraží vlak i s Masarykovým salonním vozem a prezidentem Benešem na palubě dospěl dvě hodiny po polední.

Jen pro zajímavost: lokomotiva byla ověncena československým a sovětským praporem a obrazy sovětského vůdce Josifa V. Stalina a Beneše.

Vlakem Beneš hojně cestoval i před válkou. Například v červnu 1936 navštívil Rumunsko, aby se setkal s králem Carolem II.

O zhruba půl roku později zavítal do Bělehradu, přičemž si nenechal ujít návštěvu prince-regenta Pavla.

I prezident Beneš rád jezdil do letního sídla v Topolčiankách. Novináři jej například zachytili 9. října 1947 na nádraží v Táboře. Slovensko měl vůbec v oblibě. V srpnu 1945 uspořádal cestu napříč touto částí republiky. Vždy využíval služeb Masarykova salonního vozu Aza 80.

## Emil Hácha

V období druhé republiky, tedy po odchodu prezidenta Beneše do exilu, byl zvolen prezidentem Česko-Slovenské republiky Emil Hácha. I on jezdil salonním vozem po T. G. Masarykovi. Na Vánoce 1938 podnikl Hácha návštěvu Slovenska. A 2. 1. 1939, ve vlaku se tu setkal se slovenským ministrem dopravy a veřejných prací Ferdinandem Ďurčanským a předsedou slovenské vlády Jozefem Tisem. Ten den pozdravil i příslušníky Hlinkových gard. Těsně před nacistickou okupací se Hácha vypravil vlakem i do Berlína. Lidové noviny z 15. března 1939 na titulní stránce o odjezdu informovaly takto: „Prezident republiky dr. Emil Hácha odcestoval o 16. hodině z Masarykova nádraží v Praze zvláštním vlakem do Berlína k návštěvě říšského kancléře Adolfa Hitlera. Prezidenta republiky doprovází na jeho cestě ministr zahraničních věcí dr. František Chvalkovský. Na nádraží přišli se s prezidentem republiky a ministrem zahraničních věcí rozloučit předseda vlády Rudolf Beran, ministr dopravy generál Eliáš, provázen vedoucími úředníky ministerstva dopravy...“

Hácha se domníval, že s Hitlerem bude jednat o situaci na Slovensku, nikoliv o okupaci. Hitler však při jednání připomněl údajné zločiny Čechů na německé menšině a hlavně fakt, že okupační jednotky vstoupí na jeho rozkaz na české území již za pár hodin. Hácha se prý snažil o diskuzi a další ústupky, Hitlerovu a Göringovu nátlaku však nakonec podlehl s tím, že „klade osud českého národa a země do rukou vůdce německé Říše“.

## Klement Gottwald

Slovensko bylo vždy oblíbeným cílem vyjížděk i prvního komunistického prezidenta Klementa Gottwalda. Poprvé se na východ vydal již v polovině července 1948. Následoval i výjezd v srpnu 1949, který uskutečnil s předsedou vlády Antonínem Zápotockým a ministrem školství, věd a umění Zdeňkem Nejedlým. S sebou vzal i spolupracovníka, generálního tajemníka ÚV KSČ Rudolfa Slánského, kterého nechal později popravit při zinscenovaných politických procesech. Obvyklým doprovodem mu byla žena Marta.

## Antonín Zápotocký

Masarykův salonní vůz byl k dispozici i prezidentu Antonínu Zápotockému. Ten jej například využil při cestě na oslavu desátého výročí Slovenského národního povstání do Bratislavy v roce 1955 anebo při cestě z Moskvy 2. února 1957. Mimochoodem, přivítání po cestě ze Sovětského svazu bylo na pražském hlav-

Foto: MA, Spřítel Klement Gottwald; ukř. č. 02\_7661\_5\_6



Klement Gottwald často cestoval vlakem v doprovodu ženy Marty. Využíval vůz T. G. M.

ním nádraží bouřlivé. Delegaci, ve které byli prezident Zápotocký, předseda vlády Viliam Široký a první tajemník ÚV KSČ Antonín Novotný, vítal chargé d'affaires SSSR K. I. Alexandrov, členové ostatních diplomatických sborů i zástupci města a vládnoucí strany. Po cestě vlak ještě zastavil v Brestu a Varšavě.

### Antonín Novotný

Nepříliš inteligentní prezident Antonín Novotný podle dobových zdrojů vlakem příliš necestoval. I ke „slavné“ návštěvě Slovenska na konci srpna 1967 využil letadlo, resp. automobil. A čím byla návštěva z historického hlediska zajímavá? Novotný byl proslulý svým nevalným vztahem ke Slovákům. Při návštěvě martinské Matice, považované za vrcholnou instituci národní historie, ho naštvaly požadavky správců na uvolnění styků se slovenskými spoluobčany v zahraničí. Prezident se při debatě naštval, odesel a odmítl přijmout i připravené dary. Přijmout dary tehdy zakázal i manželce.



T. G. Masaryk při návratu do Československa v Táboře 21. 12. 1918. Vpravo dcera Olga

### Ludvík Svoboda

Zřejmě nejzajímavější cestu vlakem si prezident Ludvík Svoboda zapsal 29. října 1968, den po 50. výročí založení samostatného Československa. Dobový tisk připomněl, že ten den odjeli z pražského hlavního nádraží nejvyšší čs. představitelé na oslavy vzniku republiky a k podepsání ústavního zákona o čs. federaci. Zvláštním vlakem s řazeným a tehdy moderním salonním vozem, postaveným na míru státních představitelů ve vagonce ve východoněmeckém Bautzenu, odcestovali do Bratislavy prezident Ludvík Svoboda, první tajemník ÚV KSČ Alexander Dubček, předseda Národního shromáždění Josef Smrkovský a předseda vlády Oldřich Černík. Bratislava tuto vý-

znamnou návštěvu očekávala s netrpělivostí. Už půl hodiny před příjezdem speciálu bylo náměstí před nádražím zcela zaplněno. Ve 13.45 zastavil vlak u prvního peronu. Na nástupišti delegaci vítali Gustáv Husák a další členové ÚV KSS. Poté se všichni odebrali do nádražního salonku. Když jej opustili, dav se k nim seběhl a bouřlivě je vítal. To se nelíbilo hlídkujícím policistům a vojákům a delegaci odvedli zpět do salonku. Až po 10 minutách a téměř legendárním vlídném přijetí Ludvíka Svobody malým děvčátkem se delegace protlačila ven k vozům a pokračovala v dalším programu.

### Gustáv Husák

Když v roce 1975 abdikoval na funkci československého prezidenta válečný hrdina Ludvík Svoboda, stal se Gustáv Husák i československým prezidentem a v této funkci setrval až do roku 1989. O cestování vlakem toho v dostupných archívech mnoho není. Využíval především leteckou dopravu, nejčastějšími destinacemi se staly satelity Sovětského svazu anebo Moskva, nicméně se nám podařilo zjistit, že v únoru 1980 při návštěvě Severní Koreje cestoval po zemi vlakem. Z návštěvy vznikla fotografie Gustáva Husáka s někdejším vůdcem KLDŘ Kim Ir-senem na nádraží. Pochopitelně ale nešlo o československý prezident-ský vlak.



### Václav Havel, Václav Klaus, Miloš Zeman

Již čeští prezidenti Václav Havel, Václav Klaus a Miloš Zeman ke svým cestám nevyužívali služeb salonních vozů, ale automobilů značek Renault, BMW, Mercedes-Benz, Audi a Škoda a do zahraničních destinací létali leteckými armádními letky. Neznamená to však, že by při různých společenských příležitostech do Masarykova vozu neusedli a nesvezli se. Například Václav Havel jel 6. července 1993 v Masarykově salonním vozu spolu s ministrem dopravy Janem Stráským do Posázaví. Několikrát služeb útulného a navýsost elegantního vozu Aza 80 využil při zvláštních jízdách i Václav Klaus s chotí Livíí. Miloš Zeman v létě roku 2018 cestoval spolu se svým slovenským protějškem Andrejem Kiskou salonním vozem z Hodonína do slovenských Topolčianek. ○





# Valašsko: kraj nejen frgálů a slivovice

Frýdlant  
nad Ostravicí

Valašsko je pro většinu Čechů, Moravanů a Slezanů synonymem jak pro frgály – obří koláče plněné různými sladkými náplněmi, tak i pro vynikající slivovici. To je samozřejmě hodně zjednodušující, byť frgály jsou chráněnou pochutinou EU, o slivovici netřeba mluvit. Valašsko je tak trochu krajinou snů, dovede nabídnout úžasnou architekturu a jedinečné horské prostředí Beskyd, které se stalo inspirativní pro řadu spisovatelů či výtvarníků. Vypravme se do jedné z částí Beskyd, jak jinak než vlakem a dále pak po svých nebo třeba na kole. Některé nezbytné přesuny nám mohou ulehčit i linkové autobusy.





Dřevěné sochy na soláňském kopci



Bohatě zásobené informační centrum a galerie umění na Soláni

Martin Harák | Foto: autor

Putování začínáme ve Frenštátu pod Radhoštěm, kam se dostaneme některým z řady regionálních spojů jezdících mezi Valašským Meziříčím a Ostravou. Pokud pojedete z Valašského Meziříčí, tak hlavně železniční nadšenci ocení stoupání horskou tratí přes Mořkov až do Veřovic, které se mohou pochlubit stylově zrenovovanou nádražní budovou. Ve Veřovicích navíc navazují motorové vlaky směřující do Kopřivnice a Studénky. Kvatro, tedy motorový vůz řady 842 s přívěsným vozem, se z Veřovic, ležících 417 metrů nad mořem, začne „spouštět“ pozvolným klesáním až do Frenštátu pod Radhoštěm. Tamní nádraží prochází celkovou modernizací a sjíždějí se na něm vlaky jak od „Valmezu“, tak i od Ostravy – právě řada vlakových spojů z moravskoslezské metropole ve Frenštátu končí či naopak začíná.



### Slavní frenštátští rodáci

Město Frenštát pod Radhoštěm leží uprostřed malebné krajiny Moravskoslezských Beskyd, mezi soutokem Lubiny a Lomné. Můžeme ho pokládat za vstupní bránu do Chráněné krajinné oblasti Beskydy a středisko horské turistiky i díky nedalekým Pustevnám. Ve čtyřicátých letech minulého století obohatil město a jeho okolí několika stavbami dokonce i známý architekt Bohuslav

Fuchs. Pro milovníky horských túr se nachází v nedalekých Trojanevích sedačková lanová dráha o délce 1,6 kilometru, která vede na vrchol Pusteven, odkud jsou při dobrém počasí nádherné rozhledy do krajiny. K dolní stanici lanovky u hotelu Ráztoka se dá od nádraží dojet buď pěšky, nebo tam jezdí z Frenštátu linkové autobusy. S Frenštátem je spjatý slavný český lyžař Jiří Raška – olympijský vítěz ve skocích na lyžích v roce 1968 na Zimních olympijských hrách v Grenoblu ve Francii. Stal

se historicky prvním českým vítězem na zimních olympijských hrách. Frenštát pod Radhoštěm je rodištěm také dalšího slavného sportovce – Karla Lopraise. Dnes již bývalý český automobilový závodník a šestinásobný vítěz automobilových závodů Rallye Dakar v kategorii kamionů a jeden ze světově nejúspěšnějších závodníků je v automobilovém sportu dodnes s úctou nazývaný jako Monsieur Dakar, tedy Pán Dakaru.

Z Frenštátu se vydejme po rekonstruované horské trati směrem na Kunčice pod Ondřejníkem, kde je jedna z výhyben na této jednokolejné dráze. Odtud vlaky dojedou na Čeladnou, proslavenou hlavně golfovým hřištěm, kde se schází profesionálové zvučných jmen, ale také neobvyklou architekturou tamní železniční zastávky. Vzhledem ke špatnému technickému stavu byla původní budova zbourána a na jejím místě vyrostla v roce 2011 architektonicky střídmá stavba, vy-





Stylová zvonice na Soláni pochází teprve z roku 2006

tovatele na první pohled upoutá pěkná výpravní budova, která pochází z roku 1871. Na nádraží se sjíždí Kvatra, Břejlovci či RegioNovy, které zabezpečují provoz na šestikilometrové místní dráze do Ostravice. Na dráze směřující na Ostravu jsou již dnes v očekávání významného zvýšení komfortu cestování. Pravděpodobně již v příštím roce se na trase z Ostravy do Frýdku-Místku a Frýdlantu nad Ostravicí objeví moderní klimatizované patrové soupravy typu push-pull, vedené modernizovanými Břejlovci, později, až bude trať elektrizována, i elektrickými lokomotivami.

### Z Ostravice na Šance a do Bílé

Ve Frenštátu přestupme na některý z integrovaných moravskoslezských spojů linky S6 a vydejme se RegioNovou na desetiminutovou jízdu do nedaleké Ostravice. Milovníky železniční historie určitě zaujme, že tato dráha z Ostravice pokračovala až do roku 1965 ještě o třináct kilometrů dále až do Bílé, kam už se více než padesát let nejezdí. Je to s podivem, ale zrušená trať se dá leckde ještě najít, včetně poměrně zachovalé koncové stanice v obci Bílá. Část původní tratě

## ŠOTOBOX

Trať SŽ 323 je spojnicí Valašského Meziříčí, Veřovic (zde navazuje odbočná trať 325 do Studénky), Frenštátu pod Radhoštěm Frýdlantu nad Ostravicí a Ostravy. V celé trase jezdí vlaky zpravidla ve dvouhodinovém intervalu, v úseku Frenštát pod Radhoštěm – Ostrava jsou řazeny v intervalu 30 až 60 minut. Celá trať je vedena jako linka S6 moravskoslezské dopravní integrace ODIS. Průběžné vlaky jezdí zpravidla vedené motorovými vozy řady 842, vložené pak v čele s Břejlovci řady 754.

Ve Frýdlantu nad Ostravicí na ně navazují přípojné spoje linky S6, které jezdí každou hodinu do Ostravice. Jsou vedeny jednotkami RegioNova.



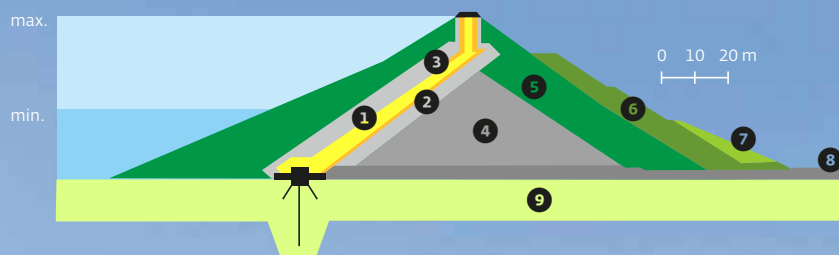
užívající základní stavební materiály, jako dřevo, kámen a cihly. A z Čeladné pak už čeká vlakové soupravy devítiminutový „sešup“ do Frýdlantu nad Ostravicí, který je důležitou regionální železniční křižovatkou. Frýdlant nad Ostravicí býval průmyslovým centrem oblasti proslulým hutní výrobou, dnes se však orientuje především na cestovní ruch. Jméno města má původ v němčině a vzniklo složením ze dvou slov – Frieden, což je pokoj nebo klid, a Land, což znamená zemi. Ve Frýdlantu určitě každého ces-

ale nenávratně zanikla, neboť ji pohltila vodní nádrž Šance, kam se z Ostravice určitě vyplatí vydat. Od vlaku je to jen něco málo přes tři kilometry a cestou se lze občerstvit či si koupit na cestu některé kousky z řady chuťově zajímavých netradičních piv z tamního Beskydského pivovárku. A následná procházka po hrázi s monumentálním výhledem na odtokovou stranu řeky Ostravice – mimochodem s jedním břehem na Moravě a druhým ve Slezsku, uchvátí opravdu každého.





## PŘÍČNÝ ŘEZ HRÁZE PŘEHRADNÍ NÁDRŽE ŠANCE



1 – zemní těsnící jádro, 2 – pískový filtr, 3 – hlinito-kamenitá sutě,  
4 – hlinito-kamenitá sutě prokládaná kamenem, 5 – hrubozrnný lomový kámen  
(rockfill), 6 – rockfill (přísyp), 7 – přísyp kamenitého charakteru,  
8 – údolní štěrky, 9 – skalní podloží

(Zdroj: Povodí Odry)







Ještě něco málo ke zrušené trati, kde byl zahájen provoz v roce 1908 společností Místní dráha Frýdlant – Bílá. Celá trasa měřila necelých dvacet kilometrů a vlaky na ní jezdily až do 10. ledna 1965. V té době se již začala stavět sypaná hráz vodní nádrže Šance a vlaková doprava byla zkrácena jen do Ostravice. Na opuštěné části trati zanikla zastávka Ostravice-Mazák a pod hladinou přehrady zmizely zastávky a nákladíště Ostravice-Řečica, Staré Hamry-Růžanec, Staré Hamry zastávka a železniční stanice Staré Hamry. Vysoko nad nádrží potom zůstala opuštěná koncová stanice Bílá. Mimořadně z Bílé vedla až do roku 1947 ještě sedmikilometrová lesní železnice o rozchodu pouhých 700 mm.

### Zásobárna pitné vody

Přehradní nádrž Šance se budovala v letech 1964 až 1969 na severním okraji obce Staré Hamry. Přehrada se sypanou kamennou přehradní hrází o délce 340 metrů je vysoká více než šedesát metrů a slouží jako zdroj pitné vody především pro městskou aglomeraci Frýdek-Místek. Nádrž má plochu 336 hektarů a jezero dosahuje úctyhodné délky 7,6 kilometru. Přehrada slouží jako regulátor odtokových poměrů a je obrovským zásobníkem kvalitní pitné vody pro Ostravsko. Pozor – v nádrži ale platí přísný zákaz koupání a jakékoliv jiné sportovní či rekreační činnosti. Ekologie stojí na prvním místě, a tak se na hráz dát dostat jedině pěšky nebo na kole, a to po obou březích Ostravice. Doporučuji spíše pravý břeh. Navíc mám tip pro milovníky bicyklů – přehrada se dá objet celá docela pohodlně na kole, a tak se nedá minout třeba pomník Maryčky Magdónovy ve Starých Hamrech, kterou proslavil Petr Bezruč v básnické sbírce Slezské písně.

Na závěr přidávám ještě jeden tip. Linkovým autobusem se dá od hráže odjet ze zastávky Ostravice, Mazák do obce Bílá, kde jsou zpravidla za chvíli k dispozici přípojové autobusy směřující na Horní Bečvu a Hutisko-Solanec. A v Hutisku-Solanci se dá přesednout na další spoj, který jezdí mezi Rožnovem pod Radhoštěm a Velkými Karlovicemi horskou silnicí přes Soláň. V nadmořské výšce 860 metrů v zastávce Čarták, sedlo vystoupíte z autobusu

a po pár metrech jste v zemském ráji. Soláň se přezdívá „vrch umělců“ a není divu.

V Čartácké hospodě pod vrcholem se scházeli významní malíři, spisovatelé a hudební skladatelé – například Jiří Mahen, Jan Drda nebo Karel Hofman a řada dalších osobností a v blízkém okolí vzniklo několik filmů, jako například Portáš, Děvče z Beskyd nebo komunistická agitka Zítřka se bude tančit všude. Na vrcholu byla v listopadu roku 2006 vystavěna stylová dřevěná zvonice, v níž dnes najdeme informační centrum a galerii umění s milou obsluhou. A navíc určitě každého zaujmou i místní speciality jak k snědku, tak i pití, které si lze zakoupit s sebou domů. A když už budete na Soláni, nezapomeňte se podívat na dřevěné sochy, které lemují soláňský vrch, a pokochat se nádhernými výhledy do okolí krajiny. ○

## Správa železnic začíná řešit další přepínání trakční soustavy

Příprava na přepnutí napájecí soustavy běží aktuálně na jediné trati. Správa železnic pokračuje s přípravou přepínání napájení ze stejnosměrného na střídavý proud. Vypsala soutěž na čtvrtou studii proveditelnosti, která bude řešit změnu trakční soustavy na Olomoucku a Česko-třebovsku. Jde v podstatě o „jízdní řád“ pro přepínání. Z pěti oblastí, které jsou postupně vybrány, tak zbývá ještě soutěžit oblast Prahy a středních Čech. V Praze ale přepnutí nastane zřejmě později. „Vypsání soutěže je závislé na uvolnění projekčních kapacit na řešenou oblast. Oblast Prahy zůstane delší dobu na 3 kV DC,“ uvedla Správa železnic v aktuálním harmonogramu příprav přepínání. Vítěz studie má především stanovit postup, jakým se bude měnit napájecí soustava ve zmiňované oblasti i s ohledem na plánovanou obnovu infrastruktury. **zdopravy.cz 30. 10. 2020**



## Příští rok začne rozsáhlá modernizace pardubického nádraží

V polovině příštího roku začne v Pardubicích rekonstrukce památkově chráněné nádražní budovy. Investice vyjde Správu železnic na 618 milionů korun. Zakázku na opravu vyhrála společnost tvořená firmami Chládek a Tintěra, Pardubice a Eurovia CS. Vítěz tendru bude mít na starosti stavbu i projekt. Stavební práce dokončí na přelomu let 2024 a 2025. „Vybraný zhotovitel začne s projektováním letos, samotné stavební práce začnou v polovině příštího roku,“ uvedla mluvčí správy Nela Friebová. V první etapě stavební firma opraví střední část výpravní budovy, takzvaný Sirius, kde bývalo kino. Nově bude sloužit jako školicí středisko Správy železnic. Vzniknou také nové eskalátory z podchodu do haly. Zhruba od ledna 2023 budou pokračovat práce ve výpravní budově včetně veřejně přístupných prostor. Díky rozdělení stavby na etapy se minimalizuje negativní dopad na cestující. **ČTK 16. 11. 2020**

## Náhrada za 810? ČD zvažují nákup 200 vozů na baterie pro 50 lidí

České dráhy odhalily, jaký vůz by mohl být v budoucnu náhradou za motorové vozy řady 810 či jednotky RegioNova. V předběžných tržních konzultacích začaly zjišťovat, zda se na trhu vyskytují menší motorové vozy kategorie BEMU 50, které kombinují jízdu na akumulátory s jízdu na trakční elektřinu z trolejí. Jde o první krok před vypsáním soutěže, ČD mluví o nákupu až 200 kusů. ČD se pouští do segmentu, kde v podstatě zatím neexistuje produkt. Hybridní jednotky už největší výrobci vyvinuli a úspěšně je nasadili do provozu, jde ale o větší vlaky, většinou nejméně dvouvozové. ČD poptávají jen vůz s kapacitou kolem 50 míst pro sedící. Jde tak o náhradu vozidel řady 810 či RegioNov. O zatím neexistující náhradě mluvil i člen představenstva ČD Jiří Jeřeta. Nevyloučil, že by se dopravce sám podílel na vývoji. **zdopravy.cz 2. 11. 2020**

## Možnosti rychlodráhy z Prahy do Vratislavi prozkoumá studie

Správa železnic nechá zpracovat studii proveditelnosti další zvažované vysoko rychlostní trati z Prahy přes Hradec Králové do polské Vratislavi. V současnosti proto začala hledat zpracovatele studie, která by měla vyjít na přibližně 20 milionů korun. Studie proveditelnosti by měla být hotová do 18 měsíců od podpisu smlouvy. Hlavním výsledkem studie by měl být návrh trasy mezi Prahou, Hradcem Králové a státními hranicemi s Polskem. Studie by měla zjistit také možnosti optimalizace trasy ve vztahu k územním limitům, dále možnosti napojení do uzlů Praha a Hradec Králové, zjištění její vazby na další síť rychlotratí a hlavních tratí a identifikace možných problémových míst. Studie se bude zaměřovat na českou trasu, polskou část by měl řešit zase tamní správce. Délka trasy na českém území je kolem 160 kilometrů. **ČTK 3. 11. 2020**

## Vlaky ČD poprvé táhne nová lokomotiva Bombardier TRAXX MS3 URL

V čele vlaků ČD se objevily lokomotivy, které dosud soupravy osobního dopravní nikdy netáhly. Na Karlovarsku začal zkušební provoz lokomotiv Bombardier TRAXX MS3 pro ČD Cargo i v osobní dopravě. Lokomotivy budou jezdit v čele vlaků mezi Karlovými Vary a Chebem, pak je čeká nasazení na Západní expresy mezi Prahou a Chebem. Zkušební provoz začíná s mírným zpožděním, původní plány počítaly s nasazením nových lokomotiv na druhou polovinu srpna. Podle podmínek kontraktu výrobce a ČD Cargo musí ve zkušebním provozu lokomotivy najezdit i deset tisíc kilometrů v osobní dopravě. ČD Cargo si u Bombardieru objednal celkem deset lokomotiv řady 388. Je také prvním zákazníkem v ČR, který si pořídil lokomotivy řady MS3. Lokomotivy budou moci jezdit ve všech okolních státech a Maďarsku, ev. i ve Slovinsku a Chorvatsku. **zdopravy.cz 14. 11. 2020**

## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš  
**GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

**UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním | **HONORÁŘE DOPISOVATELŮM** se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí. | **VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTŮJÍ:** 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, postupně zveřejňujeme nabídku Dovolená 2021. Bohužel jsme podklady od letecké společnosti dostali až na konci listopadu, proto jsme se zpozdili. Nabízíme stejné destinace jako v roce 2020, v některých rozšiřujeme nabídku hotelů.

Pokud vlastníte Lex Voucher, je jeho čerpání možné až do konce srpna 2021. Dotace máte již přidělené, a budou tedy převedeny na nový zájezd.

V případě čerpání dotací na rok 2021 je nutné vyčkat s objednávkou na schválení pravidel čerpání. Ale rezervaci si můžete udělat již nyní.

Přejeme klidný adventní čas

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

## Předplatné měsíčníku Železničář

Darujte sobě nebo svým blízkým roční předplatné Železničáře za 500 Kč.

Součástí předplatného jsou také 4 oboustranné plakáty s železniční tematikou. Objednat si můžete také výhodný balíček společně s magazínem ČD pro vás za 720 Kč, kdy za obě periodika získáte slevu přes 20%. Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese [info@cdprovas.cz](mailto:info@cdprovas.cz), telefonicky na čísle 720 797 020 nebo na stránkách [www.cdprovas.cz/predplatne](http://www.cdprovas.cz/predplatne).

1	7. 1.	
2	4. 2.	
3	4. 3.	s plakátem
4	1. 4.	
5	6. 5.	
6	3. 6.	s plakátem
7	1. 7.	
8	5. 8.	
9	9. 9.	s plakátem
10	7. 10.	
11	4. 11.	
12	2. 12.	s plakátem
1	6. 1. 2022	

**Železničář**  
500 Kč

ČD pro vás  
360 Kč

ČD pro vás  
+ Železničář  
720 Kč





při sněhu

## Bílou stopou kolem Štěpánky za Járou Cimrmanem

Projížďka po naší nejstrmější železnici mezi Tanvaldem a Kořenovem, kdy vlak musí zdolat převýšení 235 m a vypořádat se s náročným horským stoupáním, má své kouzlo v každé roční době. Ale v zimě, kdy krajinu plnou malebných roubenek pokryje sněhová peřina, jde o pravou železniční romantiku. Pokud patříte mezi vyznavače bílé stopy, určitě si s sebou na výlet do Kořenova nezapomeňte vzít běžky. Po prohlídce expozice Muzea ozubnicové dráhy na kořenovském nádraží se můžete vydat na některou z lyžařských běžeckých tras. V okolí se jich nachází kolem 60 km a navazují na další upravované trasy. Od nádraží lze vyrazit jedním směrem na Jizerku nebo druhým na Horní Polubný a pak dál přes Kořenov do Příchovic. V Příchovicích vás dovede zelená turistická značka na vrchol hory Hvězdy, kterou krásně rozhledna Štěpánka, zpřístupněná v roce 1892. Patří nejen k nejkrásnějším vyhlídkovým věžím, ale je také nejstarší a nejvýše položenou rozhlednou Jizerských hor. Ve vsi najdete ještě jednu věž. V areálu U Čápa se nachází Maják Járy Cimrmana z roku 2013. V jeho suterénu objevíte Muzeum Cimrmanovy doby s expozicí o nejslavnějším liptákovském rodákovi.

**Nejblíže železniční stanice:** Kořenov



po celý rok

## Lanovkou na Pustevny a Radhošť

Letos skončila rekonstrukce chaty Libušin na Pustevnách, kterou v roce 2014 poničil požár. Jeden ze symbolů Beskyd tak opět stojí v celé své kráse. Přijďte se podívat. Od nádraží ve Frenštátu p. R. se můžete svést místní autobusovou linkou do zastávky Trojanovice, rest. Ráztoka. Od ní pak dojedete za chvíli k dolní stanici lanovky, která vás vyveze na Pustevny. V zimě se lze z Pusteven vydat na sedm lyžařských běžeckých tras různé obtížnosti. Oblíbená je 4 km dlouhá hřebenovka na Radhošť. Půjčovnu lyží najdete naproti horní stanici lanovky.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Frenštát pod Radhoštěm



24. prosince 2020 až 10. ledna 2021

## Na výstavu do Prahy za unikátními betlémy

Rok co rok jsou od vánočních svátků do Tří králů vystaveny v kostelech betlémy. Přijďte se podívat do metropole, jaké jesličky skrývají zdi pražských svatyní. Třeba nedaleko Masarykova nádraží v kostele sv. Josefa na náměstí Republiky objevíte 24., 25., 28. a 31. prosince a 1. ledna betlém, který je dílem rodiny řezbáře Josefa Chocholy. Pozoruhodné dílo uvidíte 25., 26., 28. 12. a od 30. prosince do 10. ledna také v kostele Panny Marie Královny andělů na Loretánském náměstí na Hradčanech. Tvoří ho soubor 48 figur, z nichž většina je v životní velikosti.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Praha hl. n./Praha Masarykovo nádr. ad.



do 23. prosince 2020

## Pošlete vánoční přání s razítkem od Ježíška

Budete letos posílat příbuzným a známým vánoční přání? Nechte si je označit příležitostným poštovním razítkem Ježíškovy pošty. Ta se od roku 1994 nachází na Božím Daru. Ofrankované pohlednice nebo přání je možné poslat poštou nebo je osobně vhodit v Božím Daru do Ježíškovy schránky. Vlaky do Božího Daru sice nejezdí, ale po kolejkách se můžete svést do Perninku, kde se lze napojit na Krušnohorskou lyžařskou magistrálu a do „Ježíškova městečka“ se vydat na běžkách (13 km). Pokud nemáte lyžařské vybavení, ve skiareálu v Perninku vám ho půjčí.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Pernink

