

Železničář

5. LEDNA 2023 | ROČNÍK 30 | CENA 42 Kč | VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



1

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem Oblastního centra údržby Západ (OCÚ) Vladimírem Janouškem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální události nejen na ČD
- 15–18 **Téma**
Rok 2023 bude na železnici ve znamení zahájení řady významných staveb.
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Uplynulá léta na ZC Velim přiblížil ředitel pro zkušebnictví Miloš Klofanda.
- 22–23 **Provoz a technika**
Severní větev 1. tranzitního koridoru čeká v blízké době další modernizace.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Po těžké nemoci zemřel šéfredaktor magazínu ČD pro vás Václav Rubeš.
- 27 **Zahraničí**
Nový JŘ ZSSK přináší rekordní zrychlení spojů IC mezi Bratislavou a Košicemi.
- 28–29 **Recenze**
Jaké zajímavé tituly s železniční tematikou se objevily v knihkupectví?
- 30–32 **Historie**
Od vzniku samostatných ČD uplynulo 30 let. Co po rozpadu ČSD následovalo?
- 33–37 **Cestopis**
Vydali jsme se Východním expresem z Ankary do Karsu, poblíž arménských hranic. A jízda to byla vskutku zábavná.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Moderní lokomotivy Vectron převzaly mezi Ústím nad Labem a Chebem vozbu Krušnohorů.



Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK)

Petr Slonek | Foto: ZSSK/Tomáš Mlynářík

Stala se největším provozovatelem osobní železniční dopravy u našich východních sousedů. Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) vznikla v první fázi oddělením činností spojených s provozováním drážní dopravy od původně unitárních železnic Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). V dalším kroku k 1. 1. 2005 se firma rozdělila na provozovatele osobní dopravy ZSSK a provozovatele nákladní dopravy Železničná spoločnosť Cargo Slovakia.

Po svém předchůdci firma zdělila nejen část majetku, ale také logo a zkratku ZSSK. V současnosti provozuje osobní dopravu na podstatné části sítě provozovatele dráhy Železnice Slovenskej republiky. Při svém vzniku měla ZSSK na síti ŽSR jediného konkurenta, a to firmu Bratislavská regionálna koľajová spoločnosť.

Denně vypraví v průměru 1 518 vlaků, z toho 226 dálkových a 1 292 regionálních a příměstských. Zastavuje v 713 stanicích a zastávkách, jezdí na linkách po 2 909 kilometrech tratí ve všech regionech Slovenska. Většinu spojů ZSSK provozuje na základě objednávků státu jako dotovanou službu. V rámci komerčních služeb nabízí vlaky IC na lince Bratislava – Košice.

Kromě normálněrozchodných tratí provozuje dopravu i na několika úzkorozchodných tratích. Jedná se o Tatranské elektrické železnice a ozubnicovou trať Štrba – Štrbské Pleso. Při vzniku ZSSK byly do společnosti zahrnuty také lanové dráhy ve Vysokých Tatrách, a to pozemní lanová dráha Smokovecký výstup – Hrebienok, Tatranská Lomnica – Skalnaté pleso, Skalnaté pleso – Lomnický štít a Skalnaté pleso – Lomnické sedlo. Na začátku roku 2006 byly prodány spol. Tatranské lanové dráhy (součást skupiny J&T) za 184 868 mil. Sk. ○



Petr Slonek

Šéfredaktor Železničáře

Vážení čtenáři,

závěr uplynulého roku byl na železnici už tradičně především ve znamení nového jízdního řádu. V souvislosti se zahájením platnosti grafikonu pro rok 2023 se pochopitelně objevila i řada novinek, které České dráhy pro cestující připravily.

Dopravce v prosinci zahájil elektrický provoz na lince U1 z Děčína do Kadaně v úseku Kadaň-Pruněřov - Kadaň předměstí. Umožnila to dualizace stejnosměrných jednotek RegioPanter řady 440 a elektrifikace odbočné tratě do Kadaně předměstí. Na rozdíl od zbytku provozu v Ústeckém kraji tato odbočka využívá soustavu 25 kV 50 Hz. Až doposud museli cestující v Pruněřově přestupovat a díky této změně se výrazně zlepšil komfort na páteřní trati v regionu. Přímé osobní vlaky ČD nyní spojují Děčín, Ústí nad Labem, Most, Chomutov a další města na Podkrušnohorské magistrále přímo s centrem Kadaně. V pracovní dny jezdí každou hodinu a o víkendech každé dvě hodiny.

S Panterů souvisí i další změna, kterou pocítí cestující v Olomouckém kraji. V návaznosti na nedávno dokončenou elektrizaci tratě z Olomouce přes Uničov do Šumperka se lidé dočkali nejen spolehlivějšího spojení na významné spojnici Hané s Jeseníky, ale také výrazně komfortnějšího cestování. České dráhy totiž na trať začaly nasazovat elektrické jednotky RegioPanter, jichž má být v konečném součtu na začátku příštího roku celkem sedmadvacet. Nákupem téměř tří desítek nových vlaků získá tento region nejmodernější regionální železniční dopravu v republice. Elektrické jednotky jsou samozřejmě bezbariérové a nechybí v nich bezdrátové připojení wi-fi či zásuvky na dobíjení drobné elektroniky.

ČD navíc v rámci smlouvy s Olomouckým krajem investují do nákupu nových vozidel a zvýšení komfortu cestování přes čtyři miliardy korun a další více než jedna miliarda půjde do údržbového zázemí.

A Moravy se týká i třetí novinka. V závěru roku vedení společnosti spolu se zástupci Zlínského kraje podepsalo dvě smlouvy platné od prosince 2023, na jejichž základě regionální dopravu v regionu i nadále zajistí České dráhy. Oba kontrakty platí šest let, tedy do prosince roku 2029. I zde se od roku 2025 v provozu objeví pět nových jednotek RegioPanter. Kromě toho vozidlový park posílí šest RegioSharků, které se sem přesunou z jiných krajů a nahradí RegioNovy, a zároveň doplní šestici stejných jednotek, jež už v kraji jezdí. Díky novým smlouvám ČD investují do zlepšení dopravy v regionu přes 800 milionů korun.

Snad vás i tyto kroky dopravce přesvědčí, abyste pro cestu vlakem zvolili právě některých ze spojů Českých drah.



Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	1. ledna 2005
Předchůdci	Železničná spoločnosť
Adresa sídla	Bratislava
Obrat	477 mil. eur (2021)
Zaměstnanci	5 840 (2021)
Majitel	Slovenská republika (100%)
Dceřiné společnosti	THU s.r.o. (100% podíl)
Oficiální web	www.zssk.sk



ZSSK denně vypraví 1 518 vlaků, včetně 226 dálkových a 1 292 regionálních a příměstských.

Skříně ComfortJetů zamířily do Ostravy

Nedávno začala další fáze výroby nových netrakových jednotek ComfortJet pro České dráhy. Z vídeňského závodu společnosti Siemens technici na začátku prosince přepravili první hotovou skříně do ostravského závodu konsorciálního partnera Škoda Group. V Ostravě se bude pracovat na vybavení nových vozů a dokončí jejich kompletace. Přeprava dalších skříní z Vídně do Ostravy následovala v průběhu prosince. Práce na zakázce začaly v prvním pololetí loňského roku. ČD zakoupily u konsorcia Siemens - Škoda celkem 20 devítivozových jednotek ComfortJet, které jsou určeny pro provoz maximální rychlostí 230 km/h. Mají kapacitu 555 míst k sezení a hodnota kontraktu přesahuje 12 miliard korun. Vlaky budou nasazeny na relace Praha – Brno – Vídeň – Graz, Praha – Brno - Bratislava – Budapešť nebo Praha – Ústí nad Labem – Berlín – Hamburg. V provozu by se měly objevit koncem roku 2024. Model výroby je stejný jako u InterJetů. Skříně se vyrábějí v továrně Siemensu ve Vídni, dokončení a montáž interiéru se odehrává v Ostravě ve Škodě.

ČD se zúčastnily výročního setkání ACRI

Vhodnou příležitostí k ohlédnutí se za celý rok je každoroční Výroční setkání ACRI, které se loni uskutečnilo 24. listopadu za účasti zástupců členských firem ACRI a významných hostů, včetně zástupců společnosti České dráhy. Český železniční průmysl má za sebou velmi náročný rok. Musel se vypořádat s dopady skokového zvyšování cen vstupních materiálů a energií i řešit rozpad dodavatelských řetězců či dopady válečného konfliktu na Ukrajině. Na druhou stranu se řada věcí letos podařila. Jak řekla generální ředitelka ACRI Marie Vopálenská, významný je podíl exportu, který loni dosáhl 58 procent. Podle ministra dopravy Martina Kupy je důležité, aby dopravci dokázali zkvalitňovat služby, jezdili se stále lepšími vozidly a aby železnice byla spolehlivá, bezpečná a dochvilná. Předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec připomněl, že to, jak vypadá železnice, je do jisté míry výsledkem práce českých firem, za což je prý nutné českému železničnímu průmyslu poděkovat.

Mezi Prahou a Ostravou také railjetem a InterJetem

Cestující se až do 30. června 2023 svezou railjetem i mezi Prahou a Ostravou. Od začátku platnosti nového jízdního řádu je na páru spojů IC 516/517 Ostravan mezi Bohumínem a Prahou nasazována jednotka railjet. Jeden tento vlak je volný kvůli výlukám na trase Praha – Berlín a po tuto dobu bude využit právě na spoji IC Ostravan. Zákazníci mají k dispozici obvyklé služby soupravy railjet včetně míst business class, které je však možné využít pouze s jízdenkou 1. třídy bez příplatku a se servisem odpovídajícím běžné 1. třídě vlaků InterCity. Samozřejmostí je wi-fi, dětské kino, možnost dobít cestovní elektroniku, místa pro osoby na vozíku nebo pro přepravu jízdních kol. Na lince Praha – Ostrava – Praha letos pojede také nejmodernější vlak Českých drah InterJet. Ten nadále obsluží spoje IC 506/503 Ostravan. Spoj nabídne všechny služby obvyklé pro tyto moderní jednotky včetně wi-fi, minibusu či dětského kina.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, ACRI, Jiří Štembirek, Dalibor Palko, Alstom, PESA Bydgoszcz, SZ, MD ČR

Na trať z Brna do Blanska se vrátily vlaky

Přesně rok poté, co se koridorová trať z Brna do Blanska uzavřela kvůli modernizaci celého úseku pro veškerou dopravu, se na ni v prosinci od začátku platnosti nového jízdního řádu vrátily regionální vlaky a rychlíky linky R19 Svitava jezdící mezi Prahou a Brnem. Díky tomu odpadá přestup na náhradní autobusovou dopravu a jízda je skoro o 40 minut rychlejší. Spoje Svitava zvládnou v JŘ 2023 cestu z Pardubic do Brna za 1 hodinu a 56 minut, opačným směrem trvá 2 hodiny a 4 minuty. Navíc obsluhují i řadu menších regionálních center, jako je Choceň, Ústí nad Orlicí, Svitavy, Letovice a řadu dalších měst. Zrychlí se tak cestování mezi regiony. Například cestovní čas vlakem mezi Hradcem Králové a Brnem bude až o hodinu kratší. Spoje Svitava jezdí ve dvouhodinovém intervalu a zhruba dvě třetiny z nich obslouží jednotky InterPanter. Na zbývajících vlcích se objeví klasické rychlíkové soupravy. Ostatní dálkové spoje, tedy mezinárodní expresy do Vídně, Bratislavy či Budapešti, budou do poloviny letošního roku ještě jezdit přes Havlíčkův Brod. Pokračují totiž práce mezi Brandýsem nad Orlicí a Ústím nad Orlicí a na modernizaci pardubického železničního uzlu.



ČD Cargo převzalo padesátý EffShunter

Výrobce železničních vozidel, firma CZ LOKO, předal počátkem prosince v České Třebové společnosti ČD Cargo lokomotivu řady 742.760. Jedná se o poslední EffShunter 1000M z celkem padesátikusové série, objednané na základě výběrového řízení touto dceřinkou Českých drah. Pro CZ LOKO jde o dovršení nejvýznamnější zakázky v historii firmy, kdy byla pro jednoho zákazníka naráz modernizována takto početná série vozidel. V následujících dvou letech bude pro ČD Cargo modernizováno dalších 25 lokomotiv. Motorová lokomotiva EffShunter 1000M je komplexní modernizací původních lokomotiv řad 740 a 742. Je určena pro středně těžkou posunovací a traťovou službu na vlečkách a tratích. Lokomotiva je řešena jako kapotová s věžovou kabinou pro strojvedoucího. Hnací agregát tvoří spalovací motor Caterpillar CAT 3508C. Lokomotiva má schválení pro provoz v Česku, na Slovensku, v Maďarsku a Polsku. Podle přání zákazníka může být osazena systémem ETCS.



Wi-fi je i ve vagonech linky Ex4

České dráhy ve spolupráci s polským dopravcem PKP pracují na instalaci funkčních wi-fi routerů do polských vagonů, které jsou od nového jízdního řádu nasazovány na linku Ex 4, která přes Českou republiku jezdí v úseku Břeclav – Bohumín. Instalace probíhá z popudu Ministerstva dopravy ČR, jež v soupravách složených z vagonů českého i polského dopravce vyžaduje totožnou úroveň služeb. Prototypovou instalaci ve vagonu PKP řady Bmnouz provedli technici Českých drah v depu v Bohumíně. Následně se uskutečňuje dodatečná úprava u 21 zbývajících vagonů již v režii polského státního dopravce tak, aby měli cestující na českém území v co možná nejkratší možné době kvalitní wi-fi signál v celé vlakové soupravě.



PESA testuje nové jednotky pro ČD

Polský výrobce vozidel PESA Bydgoszcz začal v prosinci testovat nové jednotky pro České dráhy budoucí řady 847. Výrobce je pojmenoval Regio 160. Nová vozidla ověřuje na zkušebním okruhu Železničního institutu ve Zmigródu a konkrétně se jedná o předepsané homologační zkoušky. Současně se testuje i motor a brzdové systémy. Po jejich ukončení vlak v lednu zamíří na hlavní část testů na okruh Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ). S nasazením prvních vozidel do zkušebního provozu s cestujícími se počítá v rámci změny jízdního řádu v prosinci 2023, byť má výroba přibližně půlroční zpoždění. V různých fázích výroby se aktuálně nachází osmnáct jednotek. ČD uzavřely s PESOU rámcovou smlouvu na dodávku až 160 vlaků, závažně zatím objednaly 66 kusů v hodnotě 5,6 miliardy korun. Dvouvozové motorové vozy jsou konstruované na maximální rychlost 160 km/h a pojmu 140 cestujících. Dopravce uvažuje o dalších deseti pro provoz na Plzeňsku. Některá z vozidel vjedou v novém barevném schématu PID, a to v Praze a ve Středočeském kraji. Jednotka také získala ocenění za design Good Design 2022 od Design Institute.

V Soběslavi lze přestupovat z vlaků na autobusy

V Soběslavi začal cestujícím v prosinci sloužit nový přestupní terminál, který přímo navazuje na tamní železniční stanici. Lidé mají díky němu k dispozici šest nástupních míst do autobusu a před nepřízní počasí je ochrání trojice přístřešků. Na jaře se pak v místě dosavadního autobusového nádraží dokončí nové parkoviště. Stavba terminálu začala loni v červnu. Namísto nevyužívaného skladiště vznikla protihluková stěna, o kterou se prodloužila délka stávající zdi chránící okolí před nadměrnou hlukovou zátěží. Stavbaři dále vybudovali autobusová stání s přístřešky pro cestující, která se nacházejí v těsné blízkosti výstupu z podchodu k nástupišťům železniční stanice Soběslav. Dokončena je už také silniční komunikace v Riegrově ulici. V následující stavební sezoně se pak začne budovat parkoviště P+R s více než pěti desítkami míst, které nahradí dosavadní autobusové nádraží. Zcela hotovo bude letos v květnu.



Parní lokomotiva 310.922 ožije

Pardubický kraj společně se zástupci Českých drah jednal o dalším osudu parní lokomotivy 310.922, která je deponována v DKV Česká Třebová. Momentálně je po nehodě z roku 2011 v neprovozním stavu a kraj by ji chtěl společně s Muzeem starých strojů a technologií v Žamberku vrátit na koleje a využít také v rámci pravidelných letních parních jízd. Zároveň by se měla stát jedním z exponátů nového železničního muzea v Dolní Lipce, jehož zřízení region plánuje s výrazným příspěvím evropských dotací. Kraj podle hejtmana Martina Netolického připravuje žádost k vypsání vhodné výzvy v rámci programu INTERREG Česko – Polsko a chce proto včas jednat také o exponátech do tohoto muzea. Oslovil i ČD, jež mají v České Třebové deponovanou parní lokomotivu 310.922 z roku 1930. Kraj ji chce od dopravce získat a provozovat. ČD záměr podporují a hledají cestu, jak stroji vdechnout druhý život. Zvažují i zapůjčení dalších vhodných exponátů do muzea z kuchyně ČD Nostalgie.



Středohorská železnice v režii ČD

Komfortní a bezbariérové motorové vozy Stadler RS1 budou minimálně do roku 2032 typickým obrázkem pro dvě důležité středohorské dráhy. Smlouvu na provoz linek U6 a U11 sdružených pod názvem Středohorská železnice podepsal Ústecký kraj s Českými drahami. Pro cestující to znamená udržení kvality provozovaných vozidel na tratích z Lovosic do Teplíc a mezi Českou Lípou, Litoměřicemi, Louny a Postoloprty. V případě linky U6 z Lovosic přes Úpořiny do Teplíc to ovšem má jeden háček. Kus tratě mezi Lovosicemi a Úpořinami před devíti lety odnesl sesuv spojený s výstavbou dálnice D8 a extrémními srážkami. Jelikož dodnes nebyl obnoven a Správa železnic zprovoznění tratě plánuje až na rok 2025, minimálně část platnosti smlouvy budou mezi Lovosicemi a Radejčínem dál jezdit místo vlaků autobusy. Naopak v případě tratě U11 mezi Postoloprty, Louny, Lovosicemi, Litoměřicemi, Úštěkem a Českou Lípou, která prošla modernizací, budou moci cestující plně ocenit přednosti železnice jezdící v pravidelném dvouhodinovém taktu, který je ve špičce posilován na hodinový interval.



Na testy do Velimi dorazilo nové TGV z Alstomu

Na zkušební okruh naší dceřiné společnosti VUZ ve Velimi zavítala počátkem prosince vysokorychlostní jednotka TGV M. Jde o zcela nový vlak firmy Alstom s názvem Avelia Horizon, který má začít vozit cestující ve Francii v roce 2024, kdy se uskuteční olympiáda v Paříži. Na okruhu Výzkumného Ústavu Železničního setrvá několik týdnů až měsíců a podstoupí zejména zkoušky podvozku a jízdních vlastností při rychlosti 200 km/h. Testovat se má i pohodlí cestujících při jízdě. První etapu výroby nového vlaku představil Alstom v květnu roku 2021 v závodech v Belfortu ve Francii. Jedná se o novou generaci rychlovlaků, kterou SNCF pokrtily na řadu TGV M. Maximální provozní rychlost je 350 km/h a kapacita jedné jednotky činí 740 cestujících. Zvládnout by měly čtyři různé systémy napájení, aby s nimi mohl dopravce zajíždět i do dalších evropských zemí. Měnit by se flexibilitně měly dát počty vozů podle poptávky, stejně tak půjde přeměňovat vůz 1. třídy na 2. třídu. SNCF objednala 100 těchto vlaků v roce 2018. Hodnota kontraktu je 2,7 miliardy euro. Částka zahrnuje i 170 milionů na údržbu a případné dovybavení vlaků.





Nová hala v Plzni umožňuje jiný styl práce

Počet nových vozidel v parku ČD v posledních letech rychle narůstá. Oceňují to jak cestující, tak vlakové čety. Moderní vozidla ovšem vyžadují také moderní údržbové zázemí. Teprve to – v čele s kvalifikovanými zaměstnanci – dokáže zajistit jejich bezproblémový provoz. To si dobře uvědomují i v Plzni, kde se sžívají s novou halou údržby. „Úplně jiný styl práce,“ oceňuje ji ředitel OCÚ Západ Vladimír Janoušek.

Vít Čepický | Foto: autor

Nedaleko od vaší kanceláře se skví prakticky nová hala údržby, která funguje od března 2022. Jak jste se s ní s kolegy sžili?

Úžasné, je to úplně jiný styl práce. Oproti starším halám jsou výrazně lepší světelné podmínky na práci, přístup k vozidlům, výšky jam a nastavení lávek jsou koncipované tak, aby to pracovníkům

vyhovovalo, to se hodně řešilo... Máme čtyři stometrové jehlové kanály, obsluhu jeřábem, lávky po celé délce haly, funkční vzduchotechniku, je to výrazný rozdíl. Spokojení jsou i zaměstnanci, kteří mají nové dílny. Lidé jsou v přímém kontaktu. Díky tomu všemu nám výrazně vzrostla servisní kapacita – v původních halách už bychom nebyli schopni provádět adekvátní údržbu, nyní jsme naopak připraveni i do budoucna.

Museli jste na projektu nakonec něco měnit?

V rámci výstavby se například zjistilo, že bude lepší zajistit modernější posuvné lávky pro přístup ke komponentům na střeše. Ty nyní máme elektricky ovládané, posun zvládají v horizontálním i vertikálním směru, dokážou tak reagovat na různé typy vozidel – zejména ty moderní, které mají na střeše většinu agregátů. Konkrétní řešení lávek je zcela novým projektem, je duševním vlastnictvím Českých drah a počítá se s tím, že by mělo být použitelné i u dalších nově budovaných hal. Zprovoznění lávek se tím sice posunulo až na srpen, neboť musely projít patřičným schvalováním, ale jejich výhody jsou samozřejmě jednoznačné.

Máte tedy i jistou rezervu pro další dodávky moderních vozidel?

Ano, máme určitou rezervu. My ji tedy využíváme už nyní – díky tomu můžeme například částečně zajišťovat údržbu za chybějící českobudějovickou halu. Ta má aktuálně nevyhovující kapacitu, takže na vyšší stupně prohlídek převážíme vozidla do Plzně. To je samozřejmě logisticky komplikované. Navýšení kapacity nám dále umožňuje provádět dlouho odkládané opravy stávajících hal.

Řešení kapacitních problémů depa v Českých Budějovicích tedy není jednoduché. Jak to vypadá v ostatních oblastech spadajících pod OCÚ Západ?

Ve zmíněných Budějovicích přibýlo ke stávajícím čtyřem, o které se ještě zvládali postarat sami, deset nových RegioPanterů. O to už se prostorově nejsou schopni postarat. V Karlovarském kraji nám pak chybí hala pro Interjety a RegioSharky, což taktéž přináší provozní problémy. Naštěstí máme pro obě lokality připravené projekty na nové údržbové haly, čekáme na vydání stavebního povolení a vypořádání majetkoprávních vztahů. Věříme, že to bude brzy.

V Děčíně, kde servisujeme vozidla pro Ústecký kraj a děláme tam částečně údržbu vozidel dálkové dopravy, je stav rovněž nevyhovující. Máme tam jednu zrekonstruovanou halu s devadesátimetrovou kolejí připravenou pro Pantery, dále už je ale kapacita velmi omezená, respektive koncipovaná na krátká vozidla. Nově zde evidujeme zájem o údržbu elektrických jednotek soukromého dopravce, navíc se připravuje v Ústeckém kraji nová soutěž na elektrickou trakci. Pokud bychom ji vyhráli, znamenalo by to nákup dalších 20 elektrických dvouvozových jednotek. Dále Ústecký kraj zvažuje využití alternativního pohonu na bázi vodíku pro vozidla nezávislé trakce. Takový objem prací bychom ale v Děčíně ve stávajících podmínkách již nebyli schopni zajišťovat. Proto připravujeme vizi rozvoje děčínského pracoviště, v lednu bychom chtěli zadávat studii proveditelnosti.

V Lounech vybavení obecně odpovídá potřebám, které máme. Kromě toho, že tamější depo udržuje vozy pro České dráhy, stará se také smluvně o vozy společnosti Die Landerbahn, se kterou je výborná spolupráce.

Zdá se, že se spolupráce s ostatními dopravci rozšiřuje...

Obecně se primárně snažíme, aby jednotlivé soutěže na dopravní obslužnost vyhrávaly České dráhy. V případě, že se tak nestane, tak z pohledu servisu usilujeme o zajištění výkonů pro naše zaměstnance. Vytvořit nové údržbové centrum a nabrat nové zaměstnance není vůbec jednoduché, což je v důsledku příležitost pro nás.

Jak se s postupným omlazováním vozového parku změnily nároky na údržbu?

U osobních vagonů je naší první větší zkušeností v tomto směru údržba vlaků InterJet. Jelikož jsou spojené do ucelených jednotek, vyžadují dlouhé údržbové haly. Pokud je máme, preferujeme, aby se údržba nedělala po jednotlivých vagoncích, ale aby se v pravidelných cyklech udržovala celá souprava najednou. U vlaků složených z modernizovaných vozů registrujeme více závad při častém rozpojování a spojování. Obecně je trend takový, že narůstá počet vozidel s kli-

matizací, uzavřeným systémem WC, centrálním zdrojem energie a podobně. Elektroniky je čím dál více, vozidla jsou mnohem technicky náročnější než dřívě, kdy měla jen topení, dveře, okno a gravitační záchod, když to nadsadím. Důsledkem toho narostl počet závad, potřebujeme mnohem větší podíl profesí, jako jsou elektronici, elektromechanici, je zřejmá potřeba znatelného kvalifikačního posunu zaměstnanců, a to nejen v údržbě, ale i obsluze. S tím se samozřejmě snažíme srovnat. Velmi podporujeme zvyšování kvalifikace našich zaměstnanců, obecně už nabíráme více elektromechaniků než mechaniků.

A jak jsou na tom nové jednotky z hlediska spolehlivosti?

Půjdeme-li chronologicky, začínali jsme s RegioSharky. Motorová trakce je obecně z hlediska údržby náročnější než elektrické jednotky, ale Pesy se postupně rozjezdily a fungují v rutinním režimu dobře. Jsou již 'vychytané', cestující jsou s nimi spokojeni, přes počáteční těžký náběh se celý projekt, myslím, povedl.

U prvních čtyř RegioPanterů, které přišly do Českých Budějovic, bylo zpočátku těžkos- tí poměrně dost. Ale bezvadně fungoval servis výrobce. Byli na místě a v součinnosti s našimi zaměstnanci provoz rozjížděli. A jsou tam i nyní, kdy rozjíždí novou desetikusovou dodávku z poslední série Panterů. Ta je už z našeho pohledu velmi povedená a nejsou s ní prakticky žádné zásadní starosti. Jedinou rezervou jsou snad čekací doby na náhradní díly, ale obecně spolupráce s výrobcem funguje dobře. U modernizovaných vagonů jsou problémy samozřejmě různorodé tak, jak různorodý je jejich vozový park a dodavatelé, nedá se to pojmout v rámci jedné odpovědi.

Interjety jakožto náš nejmodernější přírůstek nás nyní zaměstnávají nejvíce. Je na nich spousta věcí, které se teprve vychytávají. Je znát, že jde o novou sérii vozidel, počet garančních závad je vysoký, dlouho čekáme na některé náhradní díly... Z pohledu cestujících je to určitě úspěšný projekt, lidé jsou spokojeni, ale my s nimi zatím máme starosti. Výrobce se je každopádně snaží řešit, a to i přímo v Chebu, kde máme jejich provozní zázemí. Bohužel se občas stává, že musí vyjet náhradní souprava v odlišném složení, jelikož máme na devět souprav v oběhu jednu záložní, což nyní někdy nestačí. Ale já věřím, že se to v dohledné době vyřeší. Další věcí je, že v Chebu ještě nemáme hotovou údržbovou halu pro Interjety, ale opět věřím, že bude stát ještě v záruční době jednotek.

V současnosti se na pracovištích hodně řeší teplotní podmínky v důsledku energetické krize způsobené ruskou agresí na Ukrajině. Jak jste na tom v Plzni a v ostatních depech?

Přizpůsobili jsme se vládnímu nařízení o hygienických teplotních minimech na pracovištích. U nás se pohybujeme maximálně jeden stupeň nad minimální hodnotou. Snažíme se šetřit, ale zasáhlo nás tu i to, že u nás probíhají rekonstrukce topných systémů na pracovištích, protože u dodavatelů tepla dochází

Obecně se snažíme, aby jednotlivé soutěže na dopravní obslužnost vyhrávaly České dráhy. V případě, že se tak nestane, tak z pohledu servisu usilujeme o zajištění výkonů pro naše zaměstnance. Vytvořit nové údržbové centrum a nabrat nové zaměstnance není jednoduché, což je v důsledku příležitost pro nás.





ke změně technologie z parního vytápění. To nás potkalo v Budějovicích a máme s tím poněkud starosti, protože se nepodařilo včas provést převod technologie a došlo k prodlení. Kritická je situace s topením v Chebu, zde přecházíme z uhlí na plyn a nepodařilo se nám včas zajistit přípojku plynu. Snažíme se to řešit podpůrnými prostředky, než dojde k definitivnímu přepojení. Kde jsou plynová topení, tam se snažíme maximálně šetřit.

Jak na tuto snahu reagují zaměstnanci, kteří snížený komfort musí snášet?

Zatím nemám negativní ohlasy. Zřejmě jsou zvyklí šetřit i z domova a snaží se situaci chápat, jsou tolerantní. To velmi oceňuji.

Vy nepocházíte z drážního prostředí – jaký k němu máte vztah?

K dráze celoživotní. Mám ji rád, cestoval jsem jí už do školy a z dopravních prostředků ji považuju za nejkomfortnější. A stále dráhou pravidelně cestuji. Jediné, co mě trochu jako zastánce variability mrzí, je, že se v nových dálkových vlacích neobjevuje alespoň několik kupé. Líbilo by se mi, kdyby byl interiér moderních vlaků přece jen více členěný. Myslím si, že se k tomu časem vrátíme, ale je otázkou, jestli se toho ještě dočkám jako cestující...

Když vlakem jezdíte pravidelně, projevuje se nějak vaše zaměstnání i v době, kdy se vezete jako běžný cestující?

Velmi. Za rok najezdím desetitisíce kilometrů a napíšu desítky, možná stovky hlášení. Mám bohužel nebo bohudík tu vlastnost, že vidím všechny, i drobné nedostatky a nedokážu je jen tak přejít. Zrovna dneska jsem klukům fotil odchlíplou lištu na stolku. Točím i spousty audiozáznamů, abych mohl kolegům předat například nadměrné opotřebení dvojkolí. Dále klimatizace, tlačítka, roztrhané potahy, rozbitá okna, toalety... Toho je. To už je téměř nemoc. Až mi doma spílají.

Dokážete vůbec u něčeho vypnout?

Určitě u fitnessu. A při běhu. To vypnu úplně, vysiluje mě to natolik, že nemám sílu přemýšlet nad ničím jiným než nad tím, jak dorazit do cíle. No a rád trávím čas s rodinou. Děti přemýšlí úplně jinak a člověk ani nemá čas myslet na práci... ○

Vladimír Janoušek

Absolvoval Vysokou školu báňskou – Technickou univerzitu v Ostravě. Kariéru začal v oblasti IT na Okresním úřadě v Chebu a v oblasti IT pracoval taktéž 14 let u Českých drah. V roce 2009 nastoupil do funkce ekonomického náměstka Depa kolejových vozidel Plzeň a následující roky se pohyboval v managementu depa do roku 2018, kdy se stal Vrchním přednostou DKV Plzeň. V témže roce po reorganizaci ČD byl jmenován do funkce ředitele Oblastního centra údržby Západ se sídlem v Plzni.



Na Olomoucku se zabydlují RegioPantery

V návaznosti na čerstvě dokončenou elektrizaci tratě z Olomouce přes Uničov do Šumperka se cestující dočkávají nejen spolehlivějšího spojení na významné spojenci Hané s Jeseníky, ale také komfortnějšího cestování. Na trať se totiž postupně vydávají nové elektrické jednotky RegioPanter, jichž má být v konečném součtu na začátku příštího roku dohromady 27. Plnohodnotně využijí přednosti modernizované tratě od června 2023.

Vít Čepický s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Přerod lokální jednokolejné trati v moderní elektrifikovanou tepnu přichází postupně. V prosinci byly představeny první, zatím pouze dvouvozové jednotky RegioPanter na olomouckém nádraží. Z Olomouce do Šumperka prozatím jezdí převážně doplněné soupravami klasické stavby, tedy lokomotivami řady 362 s vagony a řídicím vozem. Postupně by se zde ale cestující měli dočkat třívozových jednotek RegioPanter řady 640 pod dohledem zabezpečovače ETCS.

„Nákupem téměř tří desítek nových vlaků RegioPanter získá Olomoucký kraj nejmodernější regionální železniční dopravu v republice. Elektrické jednotky nabídnou komfortní cestování a maximální pohodlí. Jsou bezbariérové, mají pohodlné sedačky s dostatkem místa na nohy, nabijete si v nich drobnou elektroniku nebo se připojíte k wi-fi,“ řekl Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

Díky novému zabezpečovači a rekonstrukci tratě se mohla rychlost mezi Olomoucí a Uničovem zvýšit až na 160 km/h, což přináší zásadní zkrácení jízdních dob. Lepších parametrů se ale dočkal i zbývající úsek do Šumperka. „Věříme, že to do vlaků přiláká cestující, kteří teď využívají k cestám například osobní automobil,“ doplnil Jeřeta.

Od června ještě rychleji

Dodávky prvních třívozových jednotek RegioPanter se očekávají v průběhu dubna 2023, kompletní nasazení těchto jednotek na trati z Olomouce do Šumperka by mělo být završeno v červnu 2023. Touto dobou by zároveň měl začít platit dynamičtější jízdní řád, který na tomto úseku plně využije vlastnosti jak modernizované infrastruktury s nejmodernějším vlakovým zabezpečením ETCS, tak i dynamických vlastností nových elektrických jednotek. Díky vyšší kapacitě trati bude možné výrazněji rozšířit špičkovou nabídku vlaků.

Postupné dodávky nových elektrických jednotek budou navíc znamenat konec dosluhujících jednotek řady 460 a klasických souprav na osobních vlacích napříč Olomouckým krajem. Cestující se díky tomu budou moct těšit na sjednocený



zvýšený komfort a zejména širokou nabídku nízkopodlažních spojů. V kombinaci s novými, bezbariérovými nástupišti tak bude vlaková doprava pro cestující výrazně dostupnější.

Zvýšený komfort

České dráhy v rámci smlouvy s Olomouckým krajem investují do nákupu nových vozidel a zásadního zvýšení komfortu cestování přes 4 miliardy korun, další více než jedna miliarda půjde do údržbového zázemí. Nové elektrické jednotky pro Olomoucko vyrábí konsorcium Škoda Transportation a Škoda Vagonka. Klimatizované a bezbariérové jednotky pojmu téměř 240 sedících cestujících.

Nejen mezi Olomoucí a Uničovem plně využijí maximální rychlost 160 km/h. Cestujícím dále oproti starým soupravám nabídnou wi-fi připojení k internetu či elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky. Samozřejmostí je bezbariérové sociální zařízení s uzavřeným systémem, zdvihací plošina pro vozičkáře nebo moderní informační systém.

„Nová generace RegioPanterů má nalákat více lidí do regionální přepravy. V Olomouckém kraji bude k dispozici 27 elektrických jednotek nejnovějšího typu 20Ev. Nepochybuji o tom, že se pro obyvatele regionu stanou atraktivní alternativou pro cestování za prací, studiem či rodinou,“ řekl zástupce výrobce Tomáš Ignačák. ○

České dráhy zajistí dopravu na Zlínsku i po roce 2023

Regionální železniční dopravu ve Zlínském kraji zajistí i po roce 2023 České dráhy. Koncem prosince podepsaly se zástupci regionu příslušné dvě smlouvy, platné od prosince 2023. Zasloužené tratě jsou rozděleny do dvou souborů, a to na soubor A a C. Kontrakty budou platit šest let, tedy do prosince roku 2029.



Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Vozový park v kraji díky tomu dozná zásadních změn, cestující se mohou těšit například na nové moderní jednotky RegioPanter. Slavnostní podepsání smluv se uskutečnilo v jednotce RegioPanter na nádraží v Otrokovicích. A nikoliv náhodou. Právě elektrické jednotky řady 640 budou novinkou na elektrizovaných tratích v regionu. Za České dráhy smlouvy podepsal náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta, za Zlínský kraj pak náměstek hejtmána pro dopravu Radek Doležel.

„Těší nás, že jsme se domluvili na podmínkách a pokračujeme ve spolupráci se Zlínským krajem. Této důvěry si velmi vážíme. Díky tomu se cestující mohou těšit na řadu vylepšení. Například od roku 2025 nasadíme pět nových elektrických jednotek RegioPanter. Jde o moderní bezbariérové vlaky, které nabídnou pohodlné a komfortní cestování. Nasadíme je na trati z Přerova do Břec-lavi,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Třívozové jednotky RegioPanter cestujícím nabídnou komfortní interiér, téměř 240 míst k sezení, wi-fi připojení nebo možnost nabíjet drobnou elektroniku.

Dorazí i Žraloci

Další novinkou se stane šest jednotek RegioShark, které budou do Zlínského kra-



je redислоkovány z jiných krajů a nahradí jednotky RegioNova. Žraloci zároveň doplní šest jednotek RegioShark, které už v kraji jezdí. Díky novým smlouvám ČD investují do zlepšení dopravy ve Zlínském kraji přes 800 milionů korun.

„Na počátku tržních konzultací jsme oslovili všechny čtyři velké hráče provozující v tuzemsku veřejnou drážní dopravu. Relevantní zájem projevil dva dopravci. Po sérii jednání jsme jako nejvýhodnější vyhodnotili nabídku Českých drah, se kterými se nám podařilo dojednat velmi výhodné podmínky i cenu.

Spoje ve Zlínském kraji

V jízdním řádu 2022/2023 ujedou regionální spoje Českých drah na území Zlínského kraje celkem 2,783 mil. vlakokilometrů. ČD v regionu vypraví průměrně 326 vlaků, v pracovní dny 331 spojů, o víkendu pak 315 vlaků. V oblasti odbavení mohou cestující od nového jízdního řádu využívat významnou novinku. V e-shopu a také v mobilní aplikaci Můj vlak České dráhy nově prodávají jednotlivé jízdenky Integrované dopravy Zlínského kraje pro cesty po železnici.

Hodnota kontraktu činí řádově 2,5 až 3 miliardy korun,“ uvedl náměstek hejtmána pro dopravu Radek Doležel.

Všechna stávající i nová vozidla v provozních souborech A a C budou osazena odbavovacími terminály, tzv. validátory a mobilním zařízením MOPAJ, sloužícím k samoobslužnému zakoupení jízdenek. V nástupním prostoru části vlakových souprav budou instalovány také sčítací technologie.

Drážní regionální doprava je ve Zlínském kraji rozdělena do čtyř provozních souborů. ČD nyní smluvně zajišťují provoz ve třech z nich, jedná se o Provozní soubor A – Zlín střed, Provozní soubor C – Zlínský kraj elektrická trakce a Provozní soubor D – Zlínský kraj – tratě č. 281, 303 a 305. Nové smlouvy na provozní soubory A a C tak prakticky navazují na stávající kontrakty platné do konce příštího roku. Díky prodloužení spolupráce se navíc podaří provázat soubory A a D, což přinese především optimalizaci oběhů vozidel. ○



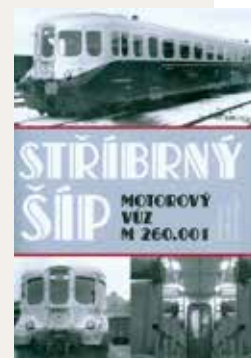
Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc leden zní: **Kdy Stříbrný šíp podstoupil Technicko-policejní zkoušku a jaké rychlosti při ní dosáhl?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. ledna** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář leden“. Tentokrát se hraje o knihu Stříbrný šíp, motorový vůz M 260.001.

Správná odpověď z č. 12: Konstruktorem lokomotivy 464.0 byl ing. Židlický. Konstrukce vycházela z řady 456.0. Publikaci Osobní vozy ČSD 1918–1939 získává Miroslav Pavlík, Liberec.



DVI měl loni opět napilno

Druhá polovina uplynulého roku byla v Dopravním vzdělávacím institutu (DVI) plná aktivit. DVI například připravil školení v oblasti soft skills. Svě měkké dovednosti v něm rozvíjeli zaměstnanci VUZ nebo DPOV. Ve spolupráci s ČD Cargo DVI dokončil kurz pro strojvedoucí dopravce DB Cargo AG.



Redakce | Foto: archiv

Letní měsíce bývají pro vzdělávací instituce prázdninové stejně jako ve školách. Ani dceřiná společnost Českých drah DVI není výjimkou. Klidnější prázdninový režim jsme však využili ke vzdělávání našich lektorů. Lektoři měli možnost rozvíjet své prezentační dovednosti a IT znalosti. Mimo jiné absolvovali kurz Interakce s účastníkem a práce s hlasem.

V září jsme pro naše partnery ze Skupiny ČD a další klienty uspořádali akci na Modřanské vinici. Potěšilo nás, že jsme se po více než dvou letech s některými potkali osobně a mohli jsme tak prohloubit obchodní spolupráci.

Za jednu z významných aktivit tohoto období též považujeme jedinečný průzkum mezi strojvedoucími, který

uskutečnilo ministerstvo dopravy v koordinaci s Drážním úřadem a společností Ipsos. Šetření se zúčastnilo značné množství oslovených respondentů a jsme rádi, že DVI se mohlo na přípravě dotazníku podílet.

Na začátku října se Bezpečnostní poradci DVI zúčastnili semináře Kontejnerové terminály a multimodální přeprava nebezpečných věcí. Součástí byla i odborná exkurze v areálu Českých přístavů.

V druhé polovině října jsme se na základě pozvání od prezidenta Sdružení držite-

lů a provozovatelů železničních vozů Pavla Škarabely zúčastnili semináře SPV. Akce se konala za hojné účasti zástupců firem v hotelu STEP v Praze. Mezi body programu byly novinky v oblasti legislativy Zákona o dráhách, indikátory nekorektnosti jízdy na síti SŽ a další zajímavá témata.

Účast na konferenci VUZ

Začátkem listopadu se v Bratislavě odehrála historicky první Česko-slovenská železniční konference zástupců dopravních institucí České a Slovenské republiky se špičkovými odborníky z oboru. Pořadatelem byl VUZ Slovakia a Výzkumný Ústav Železniční. Za DVI vystoupil člen představenstva Aleš Vodák s aktuálním příspěvkem o zkušenostech s provozováním simulátorů a důležitosti školení pro strojvedoucí, která jsou klíčovým prvkem pro zvýšení bezpečnosti provozu na železnici.

Spolupráce s obchodními partnery pokračovala i na západ od našich hranic. V části teoretické jsme ve spolupráci s ČD Cargo úspěšně dokončili kurz pro strojvedoucí společnosti DB Cargo AG a navázali kontakty v Bavorsku, a to se společností DB Regio Hof AG, která by měla zahájit činnost v rámci příhraniční osobní dopravy v oblasti Karlovarského kraje.

Celý podzim jsme intenzivně školili i v oblasti soft skills. Svě měkké dovednosti rozvíjeli zaměstnanci Výzkumného Ústavu Železničního nebo DPOV. Pro Oltis Group jsme připravili v letošním roce již třetí development centrum. Na základě jejich rozvojových potřeb proběhly tři kurzy zaměřené zejména na komunikaci.

Nezapomněli jsme ani na akce pro dobrou věc. Naši zaměstnanci se zúčastnili akce Teribear hýbe Prahou a podpořili nadaci Terezy Maxové. Před Vánoci jsme se již tradičně zapojili do sbírky, kterou pořádá Nadační fond ČRo a z nás se tak opět stala Ježíškova vnučata. ○

Drážní úřad informuje



Postupy vedoucí k zajištění bezpečnosti provozu drážní dopravy se musí nejen popsat, ale i realizovat

Železniční podniky se občas domnívají, že pro naplnění požadavků evropské a národní legislativy stačí předložit předpisy se soupisy postupů směřujících k zajištění bezpečnosti provozování drážní dopravy. To ale již dostatečné není. Rutinou při všedních činnostech dopravců, stejně jako správců infrastruktury či subjektů odpovědných za údržbu vozidel, se musí stát soustavné zajišťování, ověřování a zvyšování bezpečnosti. Jinými slovy, teoreticky nastavené postupy je nutné také uplatňovat v každodenní praxi. Právě praktické plnění nastavených bezpečnostních cílů a dodržování předpisů je nyní hlavním zaměřením všech kontrol Drážního úřadu.

Praktickou ukázkou přísnějšího posuzování je například postup při vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravce, které je nezbytnou podmínkou pro provozování drážní dopravy. Osvědčení je platné maximálně 5 let, ale už není jako v minulosti samozřejmé, že je udělováno vždy s nejdelší možnou dobou platnosti. Častěji se stává, že posuzovatel vydá osvědčení na kratší dobu.



Elektricky vlaky jezdí přímo až do Kadaně

S novým jízdním řádem 2023 ČD v prosinci zahájily elektrický provoz na lince U1 z Děčína do Kadaně v úseku Kadaň-Pruněřov – Kadaň předměstí. Umožnila to dualizace stejnosměrných jednotek RegioPanter řady 440 a elektrifikace odbočné tratě do Kadaně předměstí. Na rozdíl od zbytku provozu v Ústeckém kraji tato odbočka využívá soustavu 25 kV 50 Hz.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Vít Čepický

Až doposud museli cestující v Pruněřově přestupovat na jiný typ vlaku a díky této novince se výrazně zlepšil komfort na páteřní trati v regionu.

„Na základě objednávky Ústeckého kraje a díky elektrifikaci odbočky z Pruněřova nyní zajistíme vlakové spojení z centra Kadaně do krajského města. Odpadne tak nutnost přestupu v Pruněřově, vzdáleném asi čtyři kilometry vzdušnou čarou,“ uvedl ředitel Oblastního centra obchodu Západ Českých drah Martin Hurajčík. Věří, že elektrifikace bude pokračovat i na dalších tratích.

Přímé osobní vlaky nyní spojují Děčín, Ústí nad Labem, Most, Chomutov a další města na Podkrušnohorské magistrále přímo s centrem Kadaně. V pracovní dny jezdí každou hodinu a o víkendech každé dvě hodiny.

Trať z Kadaně-Pruněřova do Kadaně předměstí je v souladu s plány na konverzi napájecího systému v ČR už elektrifikovaná jednofázovou střídavou sou-

stavou 25 kV 50 Hz AC, zatímco zbytek elektrifikovaných tratí Ústeckého kraje využívá dříve zavedenou stejnosměrnou soustavu 3 kV DC. V rámci plánované konverze trakčního napětí se postupně celá síť 3 kV DC přepne na soustavu 25 kV 50 Hz AC včetně tratí v Ústeckém kraji.

Konverze RegioPanterů

Na konverzi trakčního vedení ze stejnosměrné soustavy 3 kV na střídavou 25 kV 50 Hz se České dráhy začaly připravovat před několika lety. „Součástí je úprava stejnosměrných vozidel s delší životností na vícesystémová a náhrada starších vozidel moderními dvousystémovými lokomotivami a elektrickými jednotkami. Díky tomu dnes můžeme provozovat bez omezení naše vlaky na prvních úsecích, které buď byly přepnuty ze stejnosměrného systému na střídavý, nebo které jsou už napájeny střídavou soustavou, přestože navazují pouze na stejnosměrný systém. To je případ krátkého elektrického úseku v Kadani,“ vysvětlil ředi-

tel odboru servisu kolejových vozidel ČD Zdeněk Štěpánek.

ČD přistavily do podniku Škoda Pars k dualizaci, tedy k přestavbě z jednosystémové jednotky řady 440 na dvousystémovou typu 640.1, první RegioPanter v lednu 2021. Během uplynulých dvou let prošlo touto úpravou všech 12 třívozových jednotek řady 440. Poslední jednotka původní řady 440.006 byla v závěru roku 2022 dokončována u dodavatele. Hodnota kontraktu zajištěného společností Škoda Transportation v Plzni a Škoda Pars v Šumperku byla 286,8 milionu Kč. Částkou 120 milionů Kč přispívá program OPD2.

Na Děčínku i Pardubicku

Dvanáct jednotek RegioPanter původní řady 440, po dualizaci řady 640.1, vyrobených v letech 2012 až 2014, obsluhuje osobní a spěšné vlaky na Podkrušnohorské magistrále Děčín – Kadaň (7 jednotek) a na trati Pardubice – Jaroměř (5 jednotek). V JŘ 2023 je plánované nasazení pro 11 souprav denně, které ujedou denně 5 296 km. Tyto moderní jednotky jsou třívozové s délkou 79 metrů, mají maximální rychlost 160 km/h, výkon 2 040 kW a celkovou kapacitou 241 míst k sezení.

V souvislosti s plánovanou postupnou konverzí trakčního napájení z 3 kV DC na 25 kV 50 Hz AC běží i další investice Českých drah. Jedná se například o pronájem a nákup elektrických lokomotiv Siemens Vectron, které nahradí starší stejnosměrné lokomotivy, dodávky moderních elektrických jednotek RegioPanter v dvousystémovém provedení (řada 640.2 a 650.2) i do regionů, kde je zatím pouze stejnosměrná trakční soustava, nebo nedávno vypsané výběrové řízení na elektrické dvousystémové jednotky typu EMU 400, které doplní a následně nahradí CityElefanty. Ty lze provozovat pouze na stejnosměrné soustavě 3 kV DC. ○

ČD Ski nabízí slevu na lyžování

Pro milovníky zimních sportů, kteří se vydají na sjezdovku vlakem, přichystaly České dráhy ve spolupráci s pěti skiareály v tuzemsku i letos zajímavé slevy. Cestující po předložení jízdenky získají atraktivní pětinovou slevu na skipas, na Lipně navíc speciální bonus. Podobná nabídka platí i v zahraničí – u partnerů ve Švýcarsku a na Slovensku.



Redakce | Foto: Pixmac

První vleky a lanovky se v tuzemských střediscích zapojených do nabídky ČD Ski rozjely naplno už v průběhu prosince. Ve čtyřech pohořích v Čechách a na Moravě si lyžaři, kteří přijedou vlakem, mohou dopřát lyžování se slevou od 21. ledna do 26. března.

Jizerské hory, Jeseníky, Šumava a Krušné hory

V Jizerských horách jde o Skiareál Tanvaldský Špičák, který se nachází na železniční trati ze Smržovky do Josefova Dolu a je dobře přístupný spoji z Liberce a Jablonce nad Nisou. Pokud vás lákají spíše Jeseníky, obslouží vás ve skiareálu JONAS PARK Ostružná. Ten vyhledávají lyžaři z Olomouce a okolí. Ostružná se nachází na trati mezi Zábřehem na Moravě a Jeseníkem. Milovníci lyžování na Šumavě si mohou z Plzně a okolí zajet do skiareálu Ski & Bike Špičák přímým vlakem na trase Plzeň – Klatovy – Špičák – Železná Ruda. V Krušných horách přivítají lyžaře vystupující z vlaku ve Skiareálu Nádraží Pernink. Ten se nachází na trati Karlovy Vary – Nejdek – Pernink.

Bonusová nabídka na vás čeká ve Skiareálu Lipno na Šumavě. Jde o akci známou pod názvem ČD Yetti. Představuje slevu ve výši 30 % na denní skipas pro ty, kdo přijedou na lyže vlakem z Českých Budějovic. Posledních pár kilometrů od vlaku až na sjezdovku lyžaře přepraví bezplatný skibus skiareálu, který na vlak navazuje a čeká. Obdobný model bude fungovat i pro cestu zpět.

Hory	Skiareál	Nejkratší dostupnost vlakem
Jizerské hory	Skiareál Tanvaldský Špičák	Liberec – Smržovka – Tanvaldský Špičák
Jeseníky	JONAS PARK Ostružná	Olomouc – Ostružná – Jeseník
Šumava	Ski & Bike Špičák	Plzeň – Klatovy – Železná Ruda
	Skiareál Lipno	České Budějovice – Rybník – Lipno nad Vltavou
Krušné hory	Skiareál Nádraží Pernink	Karlovy Vary – Nejdek – Pernink

Návrat do Švýcarska

U dvou zahraničních partnerů ČD Ski platí sleva 20 % na skipas pro dva nebo tři dny s ohledem na cestovní vzdálenost. Po dvouleté přestávce se nabídka ČD Ski vrací do atraktivního skiareálu Davos Klosters s téměř 280 kilometry upravovaných sjezdovek na jeden skipas, díky slevě se cena přibližuje některým velkým českým a slovenským areálům. České dráhy nabízí do Davosu spojení přímým lůžko-

vým spojem Praha – Linz – Curych s přestupem ve stanici Sargans a návaznými přípoji do Davosu. Cestující takto může již v 9 hodin ráno nazouvat přezkácě v Davos Platzu u dolní stanice lanovky.

Součástí nabídky ČD Ski je už tradičně sleva pro skiareál Ski & Bike Ružomberok-Malinô Brdo ve Velké Fatře, který je dobře dostupný ze severní Moravy. Aktuální informace najdete na webových stránkách.

Společnost KORDIS JMK, a.s. Brno hledá vhodného kandidáta na pozici

Specialista pro železniční vozidla



Náplň práce

- Dozor nad prováděním údržby elektr. jednotek ř. 530, 550 v majetku Jihomoravského kraje v rámci full-servisu v souladu se Smlouvou o zajišťování full-servisu
- Spolupráce při vyhodnocování opakovaných závad a řešení mimořádných událostí
- Kontrola nasazování a nahrazování jednotek ř. 530 a 550 v provozu
- Kontrola podkladů pro vyúčtování výkonů jednotek pro smluvní účely
- Kordinační činnost a jednání se zástupci poskytovatele full-servisu a dopravce

Požadujeme

- SŠ nebo VŠ vzdělání technického směru
- Zkušenosti z provozu a údržby železničních vozidel
- Znalost práce v MS Office, řídičský průkaz sk. B a znalost AJ, NJ výhodou

- Samostatnost, technická odbornost, zodpovědnost, komunikativní aktivní přístup

Typ úvazku

- Pracovní smlouva na HPP s pracovištěm v městě Brno
- Předpoklad nástupu 1. 4. 2023 (dle domluvy je možné i dříve)

Nabízíme

- Dlouhodobou spolupráci a stabilitu na trhu práce
- 5 týdnů dovolené + 3 dny sick day
- Příspěvek na penzijní připojištění, příspěvek na stravování a další benefity

Pokud Vás tato nabídka zaujala, zašlete nám strukturovaný životopis do 31. 1. 2023 e-mailem na info@kordis-jmk.cz.

Železniční stavby 2023 Co se začne stavět?

O rekonstrukci trati mezi Prahou a Kladnem s výstavbou odbočky k Letišti Václava Havla se hovoří tak dlouho, že se mnozí mezitím stihli narodit, vystudovat a počít další generaci čekatelů na kvalitní spojení hlavního města s největším městem středočeským. Rok 2023 však bude velkým předělem – začne výstavba dvou úseků dráhy, která má potenciál stát se jednou z nejvýznamnějších příměstských tratí v rámci celé ČR. Začátku významných železničních staveb se ale dočkají i jinde.



Vít Čepický | Foto: archiv Správy Železnic, autor

Praha-Bubny – Praha-Výstaviště a Kladno – Kladno-Ostrovec

Na přelomu let 2022 a 2023 začínají stavby hned dvou úseků budoucího spojení Prahy s Kladnem s odbočkou na pražské letiště. A v obou případech se jedná o úseky krajní. Kratší úsek mezi pražskými Bubny a Výstavištěm navazuje na již uskutečněnou kompletní rekonstrukci Negrelliho viaduktu, který slouží jak trati do Kladna, tak osobní dopravě od Masarykova nádraží směrem na Kralupy nad Vltavou a dále.

Součástí společného úseku je i faktická novostavba nádraží Praha-Bubny, které bude vybudováno jižně od historické budovy v bezprostřední blízkosti stanice metra C a přestupního uzlu tramvají Vltavská. Nové nádraží se stane jednou ze vstupních bran do nové čtvrti Bubny-Zátory, která vyrostle mezi současnou tratí a ulicí Argentinská a zkuřtívuje v současnosti nevyužitý a bezútešný prostor uprostřed Holešovic.

Z Bubně trať pokračuje levým obloukem směrem k parku Stromovka. Nově bude zdvoukolejněna, elektrifikována a vedena po estakádě místo náspu tak, aby přestala být bariérou uprostřed obytné čtvrti. Přímo u tramvajových zastávek Výstaviště vznikne i stejnojmenná zastávka vlaková. A zde také tato 1,3 kilometru dlouhá etapa končí. Hotovo by mělo být v roce 2025.

S rekonstrukcí se začalo též v úseku mezi kladenským hlavním nádražím a zastávkou Kladno-Ostrovec. Největší proměny prochází právě samotná centrální kladenská stanice. Místo přístupu k vlakům přes kolejiště vzniknou tři no-

vá bezbariérová nástupiště, před opravou budovou nádraží vznikne P+R parkoviště, kolejiště bude elektrifikováno a obecně se celý prostor zkuřtívuje.

Návazná trať bude zdvoukolejněna a elektrifikována, modernizací projdou i zastávky Kladno-město a Kladno-Ostrovec. Zejména první jmenovaná bude významným přestupním uzlem pro celou západní část města. Na trati navíc zmizí úrovněově přejezdy, které nyní mnohdy tvoří významnou překážku v plynulosti provozu napříč Kladnem. Stavba by měla být ukončena v roce 2024, přičemž již nyní je jasné, že na návazné

úseky směrem do Prahy si cestující nějakou dobu ještě počkají.

Masarykovo nádraží v Praze

S předchozím textem částečně souvisí i další infrastrukturní stavba v našem hlavním městě. Hlavové Masarykovo nádraží je nyní velmi důležitým výchozím bodem pražské příměstské vlakové dopravy – včetně spojů jezdících právě ve směru na Kladno. Nově bude muset pojmout i vlaky na letiště, přičemž je zřejmé, že v současné konfiguraci by už plánovanému provozu nepostačovalo.

Právě proto v rámci rekonstrukce kolejiště přibudou dvě nové nástupní hrany, jejichž celkový počet se zvýší na devět. Přestavby a zvýšení se samozřejmě dočkají i ta současná, díky čemuž konečně nabídnou bezbariérový nástup do vlakových souprav s nízkopodlažním vstupem.

Proměnou projde i okolí nádraží. Vedle postupné rekonstrukce nádražní budovy, které se v současnosti s památkáři dlouhodobě věnují České dráhy, zde probíhá výrazná developerská výstavba, která konečně kultivuje četné brownfiel-dy a podivná zákoutí v širém okolí. Celý prostor má propojit nové zastřešení kolejiště, které bude cestujícím i návštěvníkům města přístupné buď přímo z nástupišť, nebo též z okolních ulic. Horní patro bude navíc osázené zelení, takže v nejrůšnějším centru Prahy vznikne nová odpočinková zóna.

S kompletní přestavbou nádraží souvisí i projekt Národního technického muzea na výstavbu železničního muzea



Rozpracované projekty

Modernizace uzlu Pardubice

Práce jsou ve druhé polovině, letos budou omezovat provoz železnice pouze okrajově.

Elektrizace Brno – Zastávka u Brna

Dokončena je první etapa mezi Brnem a Střelici, pokračuje se úsekem Střelice – Zastávka u Brna.

Úsek Ústí n/O – Brandýs n/O

Práce pokračují, hotovo bude v polovině roku 2023. Dokončení umožní návrat dálkových vlaků na trať Česká Třebová – Brno.



v prostorech bývalého depa, kterému se dále věnujeme na straně 19.

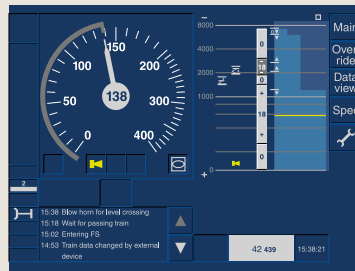
Nádraží Praha-Smíchov

Neméně významným pražským nádražím je smíchovské, start jeho rekonstrukce je plánován na přelom let 2023 a 2024. Západní vstupní brána do města nabízí cestujícím od Plzně a Berouna přímý přestup na metro B, tramvajové linky a významné příměstské autobusové spoje, díky čemuž se mohou při svých cestách vyhnout centru města. Bohužel však dlouhodobě nevyhovuje současným nárokům na cestování, přístup na nástupiště je pro hůře pohyblivé i cestující se zavazadly velmi nekomfortní. A valný dojem nedělá ani bezprostřední okolí.

Rekonstrukce má všechny tyto problémy řešit. Samozřejmě se stane bezbariérový přístup ke vlakům, přibude čtvrté nástupiště, rekonstruováno bude kompletně celé kolejiště včetně navazujících úseků od mostu přes Vltavu po konec berounského zhlaví, kde naváže na již obnovený úsek.

Se stavbou souvisí řada návazných investic. Praha plánuje nad kolejištěm a v jeho okolí vybudovat moderní autobusový terminál s prostupem do nově budované čtvrti na sever od nádraží. Obnovy se má dočkat také nynější přednádražní prostor, přesune se tramvajová trať a celkově by měl být pohyb pro cestující příjemnější.

Celá rekonstrukce smíchovského nádraží je důležitá i s ohledem na budoucí obnovu železničních mostů přes Vltavu pod Vyšehradem. Ty jsou ve velmi špat-



Instalace ETCS

- v provozu již 754 km tratí s ETCS
- aktuálně probíhá výstavba na 417 km tratí
- v přípravě je více než 3 332 km

Realizované úseky a data dokončení

Přerov – Brodek u Přerova	2023
Plzeň – Cheb st. hr.	2022
Praha-Uhřetěves – Votice	2023
Votice – České Budějovice	2023
Kralupy nad Vlt. (mimo) – Praha – Kolín	2024
Ejovice – Plzeň	2022
Dětmarovice – Mosty u Jabl.	2023
Ústí n. O. – Lichkov st. hr.	2024

ném stavu, o definitivní formě rekonstrukce se stále rokuje a může se stát, že nádraží na Smíchově bude dočasně koncovým. Pak by ovšem na něj byly kladeny vyšší nároky, kterým díky rekonstrukci bez problémů vyhoví.

Branický most

K další významné stavbě, která odstartuje v letošním roce, jsme se přesunuli pouze o pár kilometrů jižněji proti proudu řeky Vltavy. Branický most byl zprovozněn jako jednokolejný v roce 1964. Ačkoliv byl od začátku projektován pro dvě traťové koleje, k doplnění té druhé dojde až nyní v rámci zkapacitnění úseku mezi nadále jednokolejným Chuchelským tunelem a nádražím Praha-Krč.

Celá akce má za úkol zejména posílit kapacitu pro dobu, kdy bude nutné rekonstruovat železniční most pod Vyšehradem, poslouží i plánovanému zavedení nové městské vlakové linky mezi pražským Radotínem a Běchovicemi právě přes Branický most a Krč, která má pomoci řešit velkou bolest pražské vnitroměstské veřejné dopravy: totiž absenci kvalitních a rychlých tangenciálních spojení.

Součástí stavby nebude rekonstrukce stanice Praha-Krč, ta projde kompletní obnovou až s výstavbou stanice metra D, která se dá očekávat v nejbližších letech – práce na čtvrté lince podzemní dráhy se nyní soustředí do oblasti Pankráce a zhotovitel návazného úseku se aktuálně soutěží. Naopak zastávka Praha-Kačerov získá nové ostrovní nástupiště a přístupovou lávku již v souvislosti se zkapacitněním Branického mostu. V současnosti má pouze jednu nástupní hranu sloužící vlakovým linkám z pražského hlavního nádraží na Dobříš a Čerčany.



Beroun – Karlštejn

A ani tentokrát se nepřesuneme o moc dále, jen další kus proti proudu Vltavy a posléze Berounky. Důležitý třetí železniční koridor v úseku mezi Prahou a Plzní již v podstatné části mezi Berounem a západočeskou metropolí prošel rekonstrukcí, jejíž součástí je i momentálně nejdelší český železniční tunel u Ejbovic. V opozici oproti modernímu úseku, který značně zrychlil železniční spojení na západ od Prahy, ale stojí právě zbývající úsek v údolí Berounky, který na rekonstrukci čeká dlouhá léta.

Tato trať se stala tak trochu obětí neustále odsouvaných úvah o tunelu mezi Prahou a Berounem. Dá se tu nalézt drobná paralela s tratí na Kladno – tak dlouho se řešila, zvažovala, propočítávala, odkládala a obnovovala vize o zcela novém trasování, až se stávající trať dostala daleko za hranu minimální funkčnosti, kterou po ní požadujeme.

Úsek mezi smíchovským nádražím a Berounem trápí četné technické závady na trati a z toho plynoucí mimořádné události, jež výrazně ovlivňují spolehlivost trasy, nemluvě o kapacitě. Naštěstí se i na ni konečně dostalo. V první etapě byl rekonstruován úsek mezi Smíchovským nádražím a Radotínem, v letošním roce pak startuje obnova od Berouna.

V rámci optimalizace dojde standardně k opravě mezistančního úseku Beroun – Karlštejn, která bude zahrnovat nový železniční svršek a spodek ve stávající stopě, obnovu trakčního vedení, rekonstrukci zastávky Srbsko a vybudování nové odbočky Lom přibližně v polovině úseku, ta má zvýšit kapacitu a zlepšit dispečerské možnosti reakce na mimořádnosti. Podstatná bude i další sanace a zpevnění skal pod obcí Tetín, kde byly v nedávné době se skalním řícením nemalé problémy. Hoto vo by mělo být do tří let, optimalizace návažných úseků je v přípravě.



Čelákovice – Mstětice

A ještě naposledy setrváváme v okolí hlavního města, tentokrát v severovýchodní části příměstské oblasti. Trať mezi Prahou a Lysou nad Labem přes Vysočany a Čelákovice patří v rámci aglomerace k těm nejfrekventovanějším. V posledních letech prochází postupnou optimalizací, která zvyšuje její spolehlivost i kapacitu. A zatímco se v případě stanice Praha-Vysočany rýsuje její definitivní podoba a brzy přivítá první cestující také zastávka Praha-Rajská zahrada u stejnojmenné stanice metra B, poslední úsek trati se dočkal začátku rekonstrukce teprve nyní.

Šestikilometrový úsek mezi Čelákovici a Mstěticemi završí rekonstrukční práce na celé trati. Součástí stavby jsou kromě standardní obnovy trati i dvě přeložky. První u Mstětic lehce vylepšuje parametry oblouku, výraznější u Čelákovice zcela opouští stopu kolem obce Záluží a trať napřimuje a zkracuje. Díky tomu se mírně zkrátí jízdní doby. Kompletní rekonstrukci rovněž projde samotná železniční stanice Mstětice.



Výpravní budovy

- investice ve výši zhruba 2 mld. Kč
- v rekonstrukci je aktuálně 68 výpravních budov
- připravovány jsou rekonstrukce 130 dalších objektů, např. Karviná, Cheb, Klatovy, Svitavy, Letohrad, Lovosice
- pokračují modernizace významných památkově chráněných budov: Pardubice hl. n., České Budějovice, Praha hl. n., Plzeň hl. n., Teplice v Čechách
- využití prostředků z fondu RRF na rekonstrukci budov – Aš, Chodov, Světlá nad Sázavou

Střelice – Zastávka u Brna

Nejen u Kladna začnou letos přibývat další metry trakčního vedení. Posilování kvality a kapacity příměstské železnice pokračuje také v okolí Brna. Trať z moravské metropole do Zastávky u Brna se rekonstruuje ve dvou etapách. První, která zahrnovala elektrizaci a optimalizaci dvoukolejných dráh z Brna do Střelic, již skončila.

Plnohodnotný elektrický provoz ale může začít až po konci druhé etapy, která právě začala. Úsek ze Střelic přes Rosice do Zastávky u Brna bude kromě elektrizace střídavou napájecí soustavou rovněž zdvoukolejněn, samozřejmostí je obnova souvisejících staveb a technologií včetně rekonstrukcí nádraží a zastávek, zvýšení kapacity pomůže i zrychlení celé trati z 80 až na 120 km/h po instalaci zabezpečovače ETCS.

Rekordní objem investic

V letošním roce začne i řada dalších dílčích investic. Pokračovat budou rekonstrukce nádražních budov, vyšší zabezpečování přejezdů nebo další práce na instalaci evropského zabezpečovače ETCS na stávajících tratích. Správa železnic má na pokračování rozběhnutých a přípravu nových projektů připraven rekordní balík prostředků, rozpočet by měl překročit 61 miliard korun s tím, že s předpokládaným úvěrem od Evropské investiční banky by mohl vystoupat ještě o deset miliard výše.

„Považuji za nesmírně důležité, abychom tempo modernizace železnic zachovali a v některých případech také zrychlili. Leží před námi velký úkol v podobě

vysokorychlostních tratí, napojení Letiště Václava Havla na železnici nebo implementace systému ETCS. To vše je díky současnému finančnímu rámci možné,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka.

Stěžejní samozřejmě bude také to, zdali se podaří tempo investic do kolejí udržet i v příštích letech tak, aby se nejen dařilo umožňovat velký vnitřní dluh české železnice, ale zároveň se rozvíjely projekty nové – zejména vysokorychlostní tratě. Zapomínat by se ovšem nemělo ani na vedlejší tratě, které jsou pro funkčnost celého systému taktéž důležité a pomáhají zvyšovat vytiženost a zprostředkovaně rentabilitu tratí páteřních. Letošní rok každopádně vypadá, alespoň z pohledu rozjetých a nových drážních infrastrukturních projektů, poměrně optimisticky. ○

Buštěhradská dráha se stane muzejní osou

Železnice se již brzy dočká vlastního výstavního prostoru. Přiblížil se totiž vznik Muzea železnice a elektrotechniky na pražském Masarykově nádraží. Po jeho dokončení vznikne „muzejní osa“ v trase bývalé Buštěhradské dráhy, která jej spojí s Muzeem ČD v Lužné u Rakovníka a depozitářem Národního technického muzea (NTM) v Chomutově. Unikátní železniční trojici bychom jedním vlakem mohli navštívit do šesti let.



Vít Čepický | Foto: autor

Aktuálně se železnici věnuje nejen samotné Národní technické muzeum v budově na pražské Letné, ale také depozitář v prostoru bývalého chomutovského depa. Neslouží však jen jako prosté stání pro vozidla, která na své vystavení teprve čekají. Díky tomu, že se pravidelně otevírá veřejnosti, funguje svým způsobem samo jako muzeum. A prochází postupnou obnovou a vylepšováním zázemí.

„Máme připravený lokační plán, chceme tam stavět další depozitární halu. Řada vozidel, například těch, které jsme nedávno koupili od Českých drah, stále stojí pod širým nebem,“ upozornil generální ředitel NTM Karel Ksandr.

„Jsem rád, že se nám v roce 2012 podařilo chomutovský areál zakoupit a budovat v něm depozitář. V plánu je podobná stavba jako nová depozitní hala v areálu Muzea ČD v Lužné u Rakovníka, jen by měla být přibližně šestkrát větší.“

Na chomutovském areálu oceňuje hlavně dobrou dostupnost a zázemí pro návštěvníky. „Areál má vyřešené parkování, v nedalekém obchodním centru je i restaurační provoz. Návštěvníky tam můžeme obsloužit plnohodnotně. Jsem moc rád, že může být depozitář přes letní sezonu přístupný šest dní v týdnu. Zpřístupnit pak plánujeme i budoucí halu,“ řekl Ksandr.

Dalším zastavením na budoucí muzejní ose je Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka, s nímž má Národní technické muze-

um velmi dobré vztahy. „Spolupráce si velmi vážím – včetně spolupráce s ředitelem muzea v Lužné Markem Plochým. Rozvíjí se, zavedli jsme pravidelné letní jízdy historických motorových vlaků mezi Lužnou a Chomutovem, o které je poměrně velký zájem.“

Do muzea na výročí republiky

Do muzea v areálu Masarykova nádraží bychom se měli podívat za šest let. „Rok 2028 platí,“ potvrdil Ksandr. „Máme hotovou architektonickou studii, schválenou studií proveditelnosti, odsouhlasenou první etapu investic od ministerstva kultury a na celou akci máme též vládní rozhodnutí na financování. Cílem je podzim 2028 a věřím, že se to podaří.“

Rok 2028 mimochodem není náhodný, bude 120. výročí založení technického muzea a zároveň 110. výročí vzniku Československé republiky.“

Samotná stavba by měla začít v horizontu dvou let. „Čekají nás nyní procesně složité úkony, nyní zadáváme soutěž na projektanta všech stupňů projektové dokumentace, tedy od územního rozhodnutí přes stavební povolení a dokumentaci po provedení stavby,“ vypočítává.

„Díky velmi dobré spolupráci s naším sousedem Pentou se nám podařilo připravit nástup do muzea z Hybernské ulice. Návštěvník přijde do historické budovy, kde bude v krásném klenebním prostoru pokladna, muzejní obchod a restaurace. Pak dorazí do nového vestibulu, kde vlevo by měla stát jedna z úzkorozchodných parních lokomotiv. Symbolizovat bude nástup do expozice železnice. Na druhou stranu umístíme elektromotor Bergmann z ‚manesmannky‘ v Chomutově, což by mělo ukázat, že napravo je expozice elektrotechniky. Ty expozice patří k sobě, stejně jako například v muzeu Deutsche Bahn v Norimberku nebo v muzeu železnice ve francouzských Mylhúzách.“

České dráhy i Národní technické muzeum spojuje starost o řadu vozidel s historickou hodnotou. Vzájemná spolupráce funguje velmi dobře. „Velmi si toho vážím. Jasně jsme si řekli, že jsme partneři, nikoliv konkurenti, vzájemně se velmi dobře doplňujeme. Každý si jsme vědom, co je naším hlavním úkolem, my máme vystavovat, České dráhy provozovat nostalgii. To funguje, mnohá vozidla máme zapůjčená právě u Českých drah.“



Máme nejlepší zkušební okruh v celé Evropě

Už šedesát let je rovinatá středočeská krajina mezi Poděbrady, Velimí a Pečkami domovinou nejnovějších a nejzajímavějších železničních vozidel. Zkušební centrum VUZ Velim pamatuje zkoušky strojů pro ČSD a vývoj lokomotiv pro Sovětský svaz, nyní naopak hostí nejmodernější vlaky významných evropských výrobců. Nad zdejším provozem bdí ředitel pro zkušebnictví Miloš Klofanda, který hovořil o minulosti okruhu, nejzajímavějších zakázkách i tamější chloubě – lokomotivě Kyklop.

Vít Čepický | Foto: autor, archiv VUZ

V příštím roce si Zkušební centrum VUZ Velim a velký zkušební okruh připomínají 60 let od zahájení provozu. Vyhovují stále požadavkům?

Výstavba zkušebního centra se odehrála v letech 1962 až 1964. Musím uznat, že stavba velkého okruhu proběhla na tehdejší dobu velkoryse – už tenkrát byl projektován na maximální rychlost 200

km/h. Bylo to v době, kdy se u nás vyráběly lokomotivy o výkonu 2 až 2,5 MW s maximální rychlostí do 120 km/h. Přesto si tehdejší ředitel VUZ prosadil v Moskvě v rámci RVHP (Rady vzájemné hospodářské pomoci) výstavbu zkušebního centra v Československu s těmito parametry. Z přibližně sedmi sledovaných lokalit bylo nakonec rozhodnuto okruh vystavět ve Velimí. Pro tu hovořily zejména sklonové poměry, na velkém okruhu není vět-

ší sklon než dvě promile. A dále její dostupnost, střední Čechy a poblíž hlavní tratě Praha – Česká Třebová.

Jak hodnotíte uplynulý rok 2022?

Minulý rok se u nás uskutečnila řada zajímavých projektů. Ať už od Škody Transportation, Stadleru, CRRC, konsorcia Alstom – Bombardier a menších výrobců či firem, které se zabývají opravami nebo rekonstrukcemi drážních vozidel.

V polovině prosince k nám dojela patrová jednotka Alstom TGV. V minulosti už jsme zde měli také vysokorychlostní jednotky výrobců Siemens, CAF, Stadler, Bombardier a AnsaldoBreda. Alstom AGV zde bylo již v roce 2008 a 2009.

V čem velimské zkušební centrum vyniká nad ostatní podobná zařízení v Evropě, že se těší takové oblibě u zákazníků?

Zkušební centrum VUZ Velim je díky třem základním technickým parametrům, které zákazníkům nabízíme, nejlepším zkušebním okruhem v Evropě. Prvním z nich je délka velkého okruhu, která je 13 kilometrů a 276 metrů. Druhým je kontinuální rychlost, pokud to zkoušené vozidlo dovolí, tedy 200 km/h včetně jízdy obloukem. Dále mohou po splnění podmínek povolit zkušební rychlost 210 km/h, za splnění přísných kritérií stran infrastruktury i vozidel pak můžeme nabídnout rychlost 210 až 230 km/h,

což jsem zde za svého působení zažil v roce 2012 při TBZ s jednotkou Českých drah Pendolino, kdy jsme zde na výjimku jezdili 230 km/h. Třetím parametrem je elektrické napájení. Od roku 2009 máme modernizovanou napájecí stanicí a v následujícím roce bylo nově vystavěno trakční vedení velkého zkušebního okruhu, díky čemuž můžeme zákazníkům nabídnout výkon až 10 MW a všechny běžné evropské napájecí systémy: dva stejnosměrné a dva střídavé. K tomu navíc nabízíme 750 V stejnosměrných, to slouží například zkouškám souprav metra. Napájet je ale musíme přes sběrač. Soupravy jednotek metro jsme zde zkoušeli od AnsaldoBreda, Hitachi, Škoda Transportation nebo Stadler.

Jaké nejvýznamnější investice do infrastruktury jste v posledních dvou dekádách realizovali?

První byla již zmíněná napájecí stanice v roce 2009, o rok později proběhla výstavba nového trakčního vedení na velkém okruhu. Dále byla provedena střední oprava svršku a instalace zkušebního zařízení pro zkoušky ETCS. Na všechny tyto investice přispěla Evropské unie až do výše čtyřiceti procent uzenatelných nákladů.

A co naopak plánujete?

Nechali jsme si zpracovat studii na rekonstrukci malého zkušebního okruhu. Její realizace bude záviset na návratnosti investice a potřebách našich zákazníků.

Důležitou součástí zkušebního centra je i provozní a zkušební zázemí, v jakém je stavu?

Když jsem do zkušebního centra nastoupil v roce 2007, stála zde pouze jedna hala pro přípravu zkušek, říkáme jí HPZ1, o délce 57 metrů. Takže když zde tehdy byla například stometrová čtyřvozová jednotka, nevešla



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

se do ní. To samozřejmě bylo pro zákazníky i zaměstnance velmi nekomfortní. Do zázemí tedy bylo třeba investovat. Halu HPZ1 jsme postupně prodloužili na 120 metrů a postavili druhou o délce 200 metrů. Obě jsou vytápěné, vybavené zázemím, prohlížecími kanály, lávkami a dalším vybavením. Zákazníkům zde nabízíme opravdu komplexní služby.

Jak je na tom váš kolejový vozový park?

V roce 2007 zde byla dvě provozuschopná hnací vozidla. Elektrická 124.601, která, ač původně konstruována na 200 km/h, měla tehdy maximální rychlost 160 km/h, druhým byla motorová lokomotiva řady 740, dále neprovozní T 334.0 Rosnička a sedm měřicích vozů, které nebyly všechny využívány. V té době, v roce 2007, se zde prováděly přibližně dvě zkušební jízdy týdně. Mým prvním úkolem tehdy bylo celý provoz zkušebního centra zefektivnit, prodat zbytečný majetek a navýšit objem tržeb.

V té době jsme odprodali nepoužívanou lokomotivu Rosnička, dva měřicí vozy, několik kilometrů kolejnic a nějaká torza železničních vozidel. Před rokem a půl jsme pak odprodali další dva měřicí vozy. V roce 2017 jsme naopak pořídili novou posunovací lokomotivu řady 794. Dále zde od roku 2015 máme jediný provozní exponát lokomotivy T 499.0, te-

dy Kyklopa. Tu používáme zejména pro zkoušky nákladních vozů, protože je již z výroby vybavená elektrodynamickou brzdou, kterou využijeme během brzdových zkušek.

Jak složité bylo prosadit její obnovu do provozního stavu?

Nebylo to úplně jednoduché. Byl to tehdy doslova vrak. Ale já od počátku prosazoval pořízení lokomotivy s elektrodynamickou brzdou, ta nám zde velmi chyběla. Výhoda Kyklopa také byla konstrukční rychlost 140 km/h. Navíc jsme díky tomu zachránili jedinou lokomotivu tohoto typu. A jako k unikátu se k ní i chováme.

Na okruhu ale občas máte i jednu moderní elektrickou lokomotivu, že?

Někdy kolem roku 2017 přišli zástupci Siemensu a informovali nás, že jednu z prototypových lokomotiv Vectron budou za výhodných podmínek nabízet k odprodeji. Jelikož bychom ji naplno nevyužili, nakonec ji odkoupily České dráhy s tím, že nám je poskytována každý sudý týden na základě smlouvy pro zkušební aktivity. Jedná se o čtyřsystémovou lokomotivu Siemens Vectron o výkonu cca 6,5 MW, a to jak v trakci, tak v brzdě, zkušební rychlost ve ZC Velim má až 210 km/h.

Vzpomenete, jaké vozidlo se zde po vašem příchodu testovalo jako první?

Lokomotivy Traxx od Bombardieru v lednu 2007. V té době celý areál příliš nevyhovoval současným požadavkům a potřeboval investice, nebylo příliš zákazek. Ty se rozjely až o rok, dva později.

Jak jste spokojený s tím, co se zde od té doby podařilo?

Jsem spokojený. Samozřejmě se nepodařilo úplně vše, co bych si přál. Z většiny to ale dopadlo podle mého doporučení a slouží to zákazníkům, jak jsme si předsevzali.

U vlaků jste pracovním prakticky neustále, používáte je i ke služebním či soukromým cestám?

Ano, rád jezdím vlakem i na služební cesty. Zároveň si udržuji odbornou a zdravotní způsobilost, svezu se občas i jako osoba řídící drážní vozidlo.

A pořád vás to baví?

Já tu pracuji 16 let, předtím jsem byl 32 let v pražském depu. Já jsem lokomotivář, deset let jsem odjezdil jako strojvedoucí, rád se občas svezu a někdy se mi po tom stále ještě i stýská... ○



Nádraží v Roudnici je hotovo, koridor čekají další úpravy

Rekonstrukce železniční stanice Roudnice nad Labem na severní části 1. tranzitního koridoru dospěla ke konci. Jedná se o jednu z většího množství staveb, které postupně napravují kompromisní a provozně nepříliš vhodná řešení vzniklá při optimalizaci tratě číslo 090 na přelomu století. Tehdejší orientace na cenu a rychlost stavby nyní znamená, že ještě před plnohodnotným dokončením celé trasy mezi Prahou a státní hranicí v Dolním Žlebu už řada rekonstruovaných úseků vyžaduje další modernizaci. Pojďme si je představit.



Stanice během probíhající rekonstrukce...



...a finální podoba nástupiště z prosince 2022

Vít Čepický | Foto: autor

Optikou cestujících byla největším nedostatkem modernizace trati mezi Prahou a německou hranicí absence rekonstrukcí hned několika významných nádraží. Z různých důvodů se prakticky žádných úprav nedočkala již značně omšelá a bariérová nádraží v Lovosicích nebo Kralupech nad Vltavou, nevhodný přístup k vlakům přes koleje a z nízkých nástupišť bez podchodů částečně zůstal například v Rostokách u Prahy, Hněvicích, Roudnici nad Labem, Povrlech a dalších.

Postupně se však zodpovědné instituce snaží tyto dřívější nedostatky napravo-

vat. Jako první se velké rekonstrukce spojené s přebudováním přístupu k vlakům na výhradně bezbariérové a neúrovňové dočkala stanice Rostoky u Prahy. A podobným přebudováním, jehož největším přínosem je kromě lepšího přístupu k vlakům zejména výrazně vyšší bezpečnost cestujících i provozu samotného, čerstvě prošla také Roudnice nad Labem.

Práce vyvrcholily na přelomu roku 2022 a 2023. K původnímu, nyní již kompletně obnovenému ostrovnímu nástupišti se zvýšenou nástupní hranou přibýlo blíže k nádražní budově druhé ostrovní nástupiště, v tomto případě ovšem jednostranné. Přímou u nádražní budovy vznikla ještě jedna nástupní hra-

na formou nástupiště vnějšího, které směrem k Praze přechází do jazykového. K vlakům se tedy Roudničtí nově, stejně jako v Rostokách, dostanou podchodem a po schodištích, respektive výtahy. Přecházení přes koleje se zodpovědní cestující zcela vyhnou.

Kralupy stále čekají

Naopak v Lovosicích plnohodnotné práce teprve začínají. Zdejší nádraží sice prošlo plnou peronizací před desítkami let, tedy dlouho před modernizací tratě do koridorových parametrů, dodnes mu ale chybí například bezbariérový přístup. V rámci rekonstrukce projdou prostory pro cestující i kolejiště obnovou, nástupní hrany



Lovosické nádraží sice peronizací už prošlo, dosud mu ale chybí například bezbariérový přístup.

budou zvýšeny a konečně přibudou i výtahy. Stávající podchod bude navíc prodloužen i druhým směrem a kolejiště nádraží přestane být místním překážkou, kterou mnohdy riskantně zdolávali nejkratší možnou cestou.

Nádraží v Kralupech nad Vltavou je v podobném stavu jako lovosické. Staré perony s nízkou nástupní hranou, přístup pouze podchody a po schodech, po rekonstrukci volá též kolejiště. Informační systém ve formě přetáčecích Pragotronů potěší milovníky drážní nostalgie, méně však běžné cestující a provozní zaměstnanci. Bohužel termín zahájení prací na kralupském nádraží je stále nejasný, což se týká i samotné nádražní budovy.

O málo veselejší je situace kolem stavby, která přímo navazuje na kralupské nádraží. Rekonstrukce Nelahozeveských tune-

lů, tedy tří na sebe bezprostředně navazujících postupů pískovcovým masivem o délce 23 metrů (nejkratší český železniční tunel), 41 a 291 metrů, které prošly poslední větší opravou v 70. a 80. letech, by podle předpokladů Správy železnic měla začít v roce 2025 a trvat čtyři roky. Během nich dojde k vybudování nového jednokolejného tunelu v bezprostřední blízkosti stávajících, ve kterých kvůli nedostatečným prostorovým parametrům zůstane taktéž pouze jedna kolej.

ETCS a přechod na střídavý proud

V plánu je ovšem obnova dalších traťových úseků severní části 1. koridoru, a to dokonce těch, které modernizací a zlepšením traťových poměrů prošly relativně nedávno – na přelomu století. Tříkilometrový úsek mezi Novými Kopisty a Lukavcem trpí nevhodným složením náspu



Čekání na VRT

Kvalitní, moderní a odpovídajícím způsobem rychlé železniční spojení severních Čech s Prahou odpovídající 21. století a plnohodnotně konkurencí dálnici D8 ve výsledku nabídne až středočeská část vysokorychlostní trati s pracovním názvem VRT Podřipsko, jejíž výstavba je nyní plánována mezi roky 2027 a 2030. Teprve ta pomůže s kapacitními problémy jedné z našich nejvytíženějších tratí a vyřeší historický problém severní části 1. koridoru v podobě slepého kopírování trasy z 19. století.

Již samotný závrtek trati od ideální osy v okolí Řípu, tedy od Kralup kolem mělnické elektrárny po Roudnici, přidává přibližně 15 kilometrů. A jen dobudování tohoto úseku vysokorychlostní trati zkrátí cestu mezi Prahou a Ústím nad Labem o 28 minut, tedy na méně než tři čtvrtě hodiny z centra do centra. Než se tak stane, musí ještě mnoho let zvládat silnou frekvenci osobní i nákladní dopravy trať s číslem 090, bývalá severní část Severní státní dráhy. A to bez kvalitní údržby nepůjde.

a vysokou hladinou spodních vod, kvůli kterým zde musí být trať podbíjena až dvakrát ročně. Rekonstrukcí projde železniční spodek a také trakční vedení, práce by se měly stihnout v roce 2024.

Ještě výraznější objem prací čeká úsek mezi Ústím nad Labem, přesněji vyhybnou jih, a stanicí Lovosice. Práce na modernizaci téměř dvacetikilometrové dvoukolejné trati podél řeky Labe do koridorových parametrů se odehrály mezi lety 1998 a 2001.

První část novodobé rekonstrukce mezi Ústím a Prackovicemi nad Labem je plánovaná mezi roky 2024 a 2026. Krom obnovy železničního svršku, spodku, propustků, mostů a trakčního vedení bude rovněž rekonstruováno ostrovní nástupiště v zastávce Dolní Zálezly. Zároveň se uskuteční příprava pro konverzi napájení na střídavý proud a nasazení ETCS.

Druhý úsek mezi Prackovicemi a Lovosicemi má navazovat v letech 2025 až 2027. Rozsah bude obdobný, a to včetně rekonstrukce nástupišť na dotčených zastávkách, vybudována bude rovněž nová odbočka pro zlepšení propustnosti tratě například při mimořádnostech. ○

Michal Málek | Foto: archiv

Kdybychom měli vyjádřit život Václava Rubeše jen jedním slovem, zcela jistě by jím byl termín doprava. Ta železniční jej provázela již od raného dětství, a aby také ne, když jeho otec pracoval jako strojvedoucí ústeckého depa. Občas vzal samozřejmě malého Vaška na stanoviště Bobiny či později Peršingu a tak bylo na dalšího ajznbůňáka v rodině zaděláno. Nikomu tím pádem nemohlo přijít zvláštní, že mezi jeho největší záliby patřily modely vláčků či vystřihování obrázků parních lokomotiv z tehdejšího Železničáře. Dráha jej pak ovlivnila i při výběru střední školy a následně i povolání. Jen místo řízení lokomotiv po vzoru otce jej to táhlo spíše k výpravce. Z menších stanic se coby výpravčí postupně dopravoval až na ústecké ústřední stavědlo.

Železniční superstar

Kromě potřebného citu pro řízení provozu a vrozené profesní odpovědnosti byl i velmi srdečný a společenský, a tak nebylo divu, že jej během jeho působení na ústeckém hlavním nádraží kolegové přihlásili do druhého ročníku soutěže Tvář ČD. Ta svého času pomáhala zlepšit image zaměstnanců ČD v očích veřejnosti i jich samotných. To, co původně začalo jako pouhý žert, nakonec Vaškovi zásadním způsobem změnilo život. Nejenže se probojoval do semifinálové dvacítky, ale soutěž v mužské kategorii s přehledem vyhrál. Během následného fotografování reklamních snímků pro ČD si pomyslně padl do oka s tehdejší vedoucí redakčního oddělení Sandrou Gosmanovou, která hledala novou posilu svého týmu. Vaška v té době nahloďávala myšlenka na změnu a možnosti zkusit po 13 letech něco úplně nového a zároveň zůstat věrný dráze. Prostě nešlo říci ne.

Od výpravky k Wordu

Po příchodu do redakce na začátku ledna 2011 se s plným zápallem vrhnul do psaní reportáží a fotografování. Objímu se věnoval jako koníčku ještě v dobách, kdy oblékal drážní uniformu, takže se dokázal do chodu redakce zapojit velmi rychle. Dobře zapadl i do kolektivu a asi nejvíce si kápl do noty se Zdeňkem Stonem, který po odchodu Sandry Gosmanové k protinožcům stanul na pozici vedoucího oddělení. Společně pak tvořili nejen nerozlučnou dvojici na večírcích, ale především se stali hlavními iniciátory změn drážních tiskovin a nových projektů. Bylo to období, kdy se Železničář změnil z novinové-



Václav Rubeš nastoupil do vlaku na věčnost

Jak už jsme krátce informovali v prosincovém vydání Železničáře, 18. listopadu nás po těžké nemoci opustil vedoucí oddělení tištěných a internetových periodik Václav Rubeš. Jelikož pro Vaška byla železnice celoživotní láskou a měl mezi lidmi od dráhy mnoho přátel, rádi bychom mu věnovali trochu obsáhlejší vzpomínku. Přestože zemřel ve věku pouhých 44 let, vězte, že je o čem psát...



Za volantem Alpiny...



... a kniplem Cesny

ho týdeníku na čtrnáctideník a později na měsíčník v podobě časopisu, zrodily se také webové stránky Bluetrains či Pohled z vlaku.

Renesanční člověk

Když po několika plodných letech Zdeněk seznal, že i jeho životní pouť by měla pokračovat jiným směrem, padla pochopitelně volba dalšího vedoucího redakce na Vaška. Navzdory přívalu úmorné úředničiny, která k výkonu této funkce prostě neodmyslitelně patří, v chuti uvádět v život nové věci nijak neustrnul – možná právě naopak. Hlavní novinkou té doby byla krátká videa na redakčním youtube profilu a hned tomu prvnímu, věnovanému jako poděkování zaměstnancům konajícímu službu během Štědrého večera, se dostalo uznání jak mezi drážními fanoušky, tak i kolegy z ČD. Z tvůrčího tandemu Václav Rubeš (námet a scénář) – Jan Chaloupka (kamera

a střih) se rychle stala zavedená značka produkující kromě mnoha krátkých spotů na sociální sítě i podmanivá videa jako Máme to v krvi či Parní fascinace.

Dalším výrazným dítkem Vaškova tvůrčího zápalu byly tematické nástěnné kalendáře. Po letech tradičních vláčkových námětů se objevily neotřelé kousky, kde kromě železnice vstupoval do popředí i silný lidský příběh a nečekaná nadsázka.

Nejen vlaky byl Vašek živ

Kromě železnice byla Václavovou velkou vášní i auta a letadla. Plechových miláčků se u něj vystřídal hned několik a až na pár ryze praktických výjimek šlo vždy o charismatická auta s řidičským charakterem. Jako správný petrolhead tak postupně vlastnil několik modelů Alfy Romeo, BMW, a chvíli dokonce i coby spoluvlastník jednoho Porsche. Nejvíce a nejdéle však byl spjatý s Alpinou B3 (E46) s příznačnou modrou metalízou.

Zatímco pořízení postaršího prémiového auta není zas takový problém, letectví už je o poznání nákladnější koníček. Přesto si časem dokázal našetřit na výukový kurz a s vervou sobě vlastní se pustil do náročného studia. A nebyl by to Vašek, kdyby na toto téma nepsal a několik stránek čtivého blogu na adrese <https://jak-se-ucim-letat.webnode.cz>. V srpnu loňského roku pak úspěšně složil pilotní zkoušku soukromého pilota PPL(A). S humorem sobě vlastním pak na Facebooku vyzýval případné odvážlivce k prvním veřejným letům. Bohužel onemocnění, které mu bylo diagnostikováno na jaře téhož roku, si rychle začalo vybírat svou daň a k dalším letům tak už nedošlo.

Epilog

A jaký vlastně byl Vašek jako člověk? Jak už bylo zmíněno, především veselý a přátelský. Zároveň to byl člověk s velkým srdcem, který se snažil ze všech sil každému pomáhat, a to i těm, kteří se k němu v určitých zlomových situacích nezachovali vždy úplně přátelsky. Jako nadřízený vynikal velkou dávkou diplomacie, což jsme mu někdy měli i trochu za zlé, ale čas později ukázal prozíravost jeho kroků. Díky nebyvalé důvěře, kterou do nás podřízených Vašek vkládal, a upřímné chuti naslouchat našim připomínkám a nápadům byla radost s ním spolupracovat. Ač nebyl žádným bláznivým workoholikem, práce pro něj byla vedle rodiny vším a věnoval se jí doslova do poslední chvíle – nejspíše i proto, že stále věřil ve šťastný konec. O to větší ztrátou tak jeho nenadálý odchod byl. Vašku, budeš nám chybět, ale odkaz tvé práce tu zůstane ještě dlouho. ☺



Slavnostní vyhlášení Tvář ČD roku 2009



S kalendářem Velký svět malých železničářů



Poslední měsíc služby na ústeckém stavědle

DB předvedly nové jednotky ICE 3neo

Deutsche Bahn představily necelý týden před začátkem platnosti nového jízdního řádu pro rok 2023 nejnovější generaci vysokorychlostních jednotek ICE 3neo. Cestující se v nich prvně svezli 5. prosince mezi Frankfurtem nad Mohanem a Kolínem nad Rýnem. Společnostem DB a Siemens Mobility se podařilo soupravu nasadit v rekordním čase, pouhých dva a půl roku po zadání první objednávky. Německý dopravce do roku 2029 převezme celkem 73 jednotek.

Petr Slonek | Foto: DB AG

Dozvědět se prvního rychlovlaku se usku-
tečnila včas navzdory omezením
souvisejícím s Covidem-19, která výrazně
zkomplikovala práci jednotlivých doda-
vatelů. „Od zadání zakázky k první jízdě
s lidmi uplynulo pouhých dva a půl roku.
Zadávací řízení ICE obvykle trvá dvakrát
tak dlouho,“ upozornil na úskalí výroby
člen představenstva DB pro dálkovou
osobní dopravu Michael Peterson.

DB má aktuálně objednáno 73 jednotek
řady 408. DB si od těchto vlaků slibuje dal-
ší přesun lidí z aut a letadel na železnici.
Díky novým vlakům se denně zvýší počet
nabízených míst o 32 tisíc. Německo navíc
hodlá v následujících osmi letech mno-
žství cestujících ve vlacích zdvojnásobit.

Investice na miliardy eur

DB tak pokračuje v omlazování a rozši-
řování svého vozového parku dálkové do-
pravy. Do roku 2029 investuje deset mili-
ard eur do nových vlaků včetně těchto 73
jednotek ICE 3neo s maximální rychlos-
tí 300 km/h. „Tento úspěch je možný pře-



devším díky vynikající spolupráci s DB.
A zčásti také proto, že ICE 3neo je zalo-
ženo na naší osvědčené platformě Velaro.
Podařilo se nám rekordně rychle zavést
řadu inovací v interiéru, které cestujícím
přinesou větší pohodlí,“ uvedl generální
ředitel Siemens Mobility Michael Peter.

Nový ICE vyjel nejprve mezi Frankfur-
tem a Kolínem nad Rýnem. Od 11. pro-
since ho cestující mohou potkat v pra-
videlném provozu mezi Dortmundem,
Kolínem a Frankfurtem a také na no-
vé vysokorychlostní trase Wendlingen –
Ulm. Od roku 2024 se bude ICE 3neo vy-
užívat také na mezinárodních linkách
do Belgie a Nizozemska.



Nově místo pro kola

Novinkou je místo pro osm jízdních kol.
Dosud totiž v jiných soupravách ICE ne-
bylo možné bicykly přepravovat. Kro-
mě toho má ICE 3neo speciálně vyvinuté
okenní tabule zajišťující příjem kvalitního
mobilního signálu či osvětlení, které
se mění podle denní doby. Zcela novým
prvkem je i snadno ovladatelný výtah in-
stalovaný u dveří vyhrazených výhradně
pro cestující na invalidním vozíku.

Deutsche Bahn také v rekordním ča-
se vyškolily přibližně 5 000 zaměstnan-
ců z palubního servisu a údržby a rov-
něž strojevedoucí, což byl předpoklad pro
rychlé uvedení ICE 3neo do provozu. ○

Na spoji Porta Moravica pojedí známý švýcarský panoramatický vůz

Příjemné překvapení v podobě jedinečné
atrakce čeká příští rok na cestující
ve vlaku Porta Moravica. Švýcarské spolko-
vé dráhy SBB totiž na tento spoj od červno-
vé změny jízdního řádu nasadí svůj populár-
ní panoramatický vůz Apm⁶¹ Pano.

Novinka se týká spoje EC/IC 104, který jez-
dí na pravidelné trase z Grazu do Přemysle
přes Vídeň, Ostravu a Krakov. V létě bude do-
plněn o vagon, které si polská společnost
PKP Intercity pronajala ze Švýcarska. V příde
České republiky se v něm zákazníci projedou
v úseku mezi Břeclaví a Bohumínem.

Podle mluvčí švýcarských drah SBB Luany
Quinter bude na tyto spoje nasazena část
soupravy sestavená z vozů SBB včetně pano-
ramatického vozu. Kromě Apm⁶¹ Pano se
k vlaku Porta Moravica připojí také dva vago-

ny druhé třídy Bpm⁶¹. Předání tří vozů SBB je
naplánováno od 11. června 2023. Polský do-
pravce v současné době rovněž využívá vozy
Bmpz, Bmz a Amz od rakouských drah ÖBB.

Panoramatický vůz mohou využívat pouze
cestující s jízdenkou pro 1. třídu. Díky částeč-
ně prosklené střeše poskytuje nezapomenu-
telné výhledy. SBB je v minulosti zakoupily
pro atraktivnější cestování přes Švýcarsko
nebo v údolí Rýna ze Švýcarska na sever Evro-



py. Pravidelně se objevovaly také na spojích
do francouzské Nice nebo Vídně a od roku
2016 jezdí do Grazu. Celkem Švýcaři v letech
1991/1992 pořídili dvanáct kusů.

Tento pohodlný vůz se zároveň stal nej-
větším tahákem transevropského vlaku
CEE, který loni vyrazil v rámci propagace
železnice na jízdu napříč mnoha evropský-
mi zeměmi včetně Polska i ČR. Tehdy se
v tuzemsku objevil naposledy. Nikdy zde ov-
šem nebyl pravidelně nasazován.

V Polsku o nákupu panoramatických va-
gonů zatím uvažuje pouze Malopolské voj-
vodství. Jejich pořízení je však zatím nejisté.
Polské ministerstvo infrastruktury a PKP In-
tercity nicméně opakovaně zdůrazňují, že
se připojují k mezinárodnímu trendu rene-
sance mezinárodních vlaků. (pes)

Z Bratislavy do Košic jedou vlaky nejrychleji v historii

Nový jízdní řád Železniční společnosti Slovensko (ZSSK), který začal platit 11. prosince 2022, přináší rekordní zrychlení spojů kategorie IC mezi Bratislavou a Košicemi i vůbec nejvyšší počet najetých vlakokilometrů za poslední roky. Dopravce v novém grafikonu plánuje odjet více než 37 milionů vlakokilometrů a vypravit celkem přes 644 tisíc vlaků.

Petr Slonek | Foto: ZSSK

Oproti roku 2014 půjde v příštím roce o téměř 25% nárůst při počtu vypravených vlaků a přibližně 21% nárůst v počtu vlakokilometrů. „Více spojů pojedou zejména na lince Ex 6xx Bratislava – Košice, v okolí hlavního města Bratislava a krajských měst Trnava, Žilina, Košice a Prešov,“ řekl mluvčí ZSSK Tomáš Kováč.

Při tvorbě nového grafikonu se především u dálkových tras klíčovým kritériem stal čas. Zrychlení se díky tomu dočkaly vlaky kategorie InterCity. Z Bratislavy do Košic se cestující od prosince přepraví nejrychleji v historii. Spoj mají nyní méně zastávek a tento úsek zvládnou už za 4 hodiny a 31 minut.

Zrychlení o několik minut

IC v jízdním řádu pro rok 2023 ve směru Košice – Bratislava nabízejí oproti vlakům Expres v průměru o 49 minut rychlejší spojení. Například vlak IC 44 Košice – Vídeň, který propojuje východ Slovenska s Rakouskem, je rychlejší v úseku po Bratislavu o 12 minut, čímž dosáhl nejrychlejšího pravidelného spojení západu s východem Slovenska v historii IC.

Až dosud činil průměrný jízdní čas všech IC vlaků na trase Bratislava – Košice a zpět 4 hodiny a 51 minut, přičemž nově to jsou 4 hodiny a 42 minut. Jízdy vlaků v obou směrech jsou rozdílné z dopravních důvodů. Zatímco z východu na západ to nyní je v průměru 4 hodiny a 36 minut, ze západu na východ 4 hodiny a 48 minut.

Cestující ušetří čas díky IC i na trase Žilina – Bratislava, kterou v průměru vlaky ujedou za 1 hodinu a 37 minut, místo 1 hodiny a 45 minut, jak tomu bylo v minulém grafikonu. „Výrazné zlepšení a zkrácení jízdní doby nastalo na trati Bratislava – Prešov a opačně s přestupem v Kysaku na REX, který zastavuje kromě Kysaku už jen v Prešově,“ dodal Kováč.

Zrušení zastávek

Zrychlení IC i expresů bylo umožněno díky zrušení některých zastávek. Vlaky IC 44 a IC 45 z Košic do Vídně od nového JŘ nezastavují ve stanicích Trnava. Zůstaly však zastávky v Kysaku, Popradu-Tatrách, Žilíně či v Bratislavě hlavním nádražím, případně v Bratislavě Novém Městě nebo v Bratislavě-Petržalce.

Spoje IC 520, IC 521, IC 522, IC 523, IC 524 z Košic do Bratislavy již nezastavují ve stanicích Trnava, Trenčín, Vrútky, Ružomberok a Liptovský Mikuláš. Výjimkou je IC 525, jenž má nadále zastávku v Trnavě pro nástup a výstup. Stanice, kde IC 5xx zastavují i v novém grafikonu, jsou Kysak, Spišská Nová Ves, Poprad-Tatry a Žilina.

Průměrná přepravní vzdálenost ve spojích IC se podle ZSSK pohybuje okolo 290 kilometrů. Až 52% cestujících je využívá na cestu ze západního na východní Slovensko a zpět, přičemž 22%

Počet cestujících ve vlacích IC v říjnu



2017	2018	2019
65 443	70 717	72 002
2020	2021	2022
12 306	11 147	59 659

V mobilní aplikaci i mezinárodní jízdenky

V mobilní aplikaci ZSSK IDeme vlakem přibyla možnost nákupu mezinárodních jízdenek. Aktualizovaná verze aplikace rovněž odstranila problémy s odhlašováním a urychlila její spuštění. Nákup mezinárodních dokladů a rezervací obsahuje také speciální nabídky včetně Europa expres do Rakouska, Maďarska, ČR, Polska, Švýcarska a Německa či Europa Standard a Europa regional do Česka. Součástí nabídky je také EURegio WienTicket. Pro správné fungování aplikace je vhodné mít nainstalovanou její nejaktuálnější verzi. Kdo si zakoupí lístek na IC vlak přes zákaznické konto ZSSK ID na www.zssk.sk nebo v mobilní aplikaci IDeme vlakem, má k dispozici Supergaranci. Tedy vrácení jízdného při zpoždění IC vlaků v jejich cílové stanici z jakéhokoliv důvodu.

lidí jede IC vlaky přímo z Bratislavy do Košic. Ze Slovenska do Vídně a zpět se IC přepravuje 6% cestujících.

Spoje kategorie IC se na Slovensku těší značné oblibě. Například loni v říjnu v nich dosáhl počet cestujících téměř šedesáti tisíc. „Zatímco před pandemií jsme ve stejném měsíci přepravovali přibližně 70 tisíc cestujících, situaci v letech 2020 a 2021 zásadně ovlivnil koronavirus,“ upozornil mluvčí Kováč. Letos se podle něj čísla postupně vracejí k normálu. Oproti předpandemickému roku 2019 je to nicméně stále o 17% méně.

ZSSK od 12. června 2022 vypravuje průměrně 1 631 vlaků denně, z toho osm IC, 246 ostatních dálkových a 1 377 regionálních a příměstských spojů. Zastavuje v 726 stanicích a zastávkách, jezdí na linkách po 2 935 km tratí na Slovensku. ○



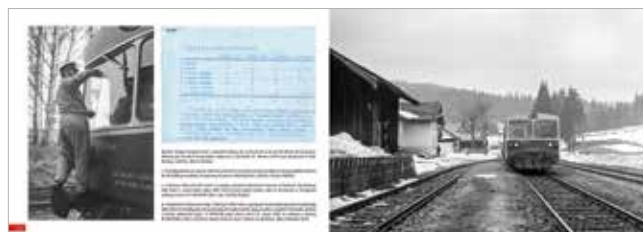
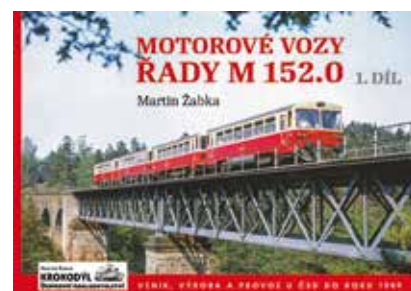
Knižní novinky

Redakce Železničáře opět přináší anotace několika zajímavých knih s železniční tematikou, které se nedávno objevily na tuzemském trhu. Podíváme se jejich prostřednictvím například na bývalou řadu motorových vozů M 152.0, na elektrickou jednotku polských drah řady EN 57, která se objevovala i na kolejích v tuzemsku, a projdeme si také důležitá pražská nádraží. Nechybí rovněž očekávaný atlas železničních tratí v Polsku.

Pavel Nový | Foto: autor

Motorové vozy řady M 152.0, 1. díl

Dopravní nakladatelství Krokodýl, působící na českém knižním trhu čtvrtým rokem, vydalo začátkem prosince osmý díl knižní edice, který se zaměřuje na motorové vozy. U bývalých ČSD jezdila celá řada typů motorových vozů, ale jen málo z nich má tolik „nej“ jako bývalá řada M 152.0 (dnes 810). Tím nejvýznamnějším je, že šlo o nejpočetnější výrobní řadu pro ČSD. Počtem 678 vyrobených vozů se jen zlehka přiblížila předchozí výrobní řadě M 131.1, známé pod přezdívkou Hurvínek. S Orchestrionem se cestující mohli setkat takřka na každé trati ČSD, proto další „nej“ je, že šlo o nejrozšířenější řadu. Tím ale jejich výčet nekončí, a tak pokud se o ní chcete dozvědět něco více, nezbyvá než si tuto knihu pořídit. S ohledem na obrovský rozsah tohoto tématu vyjdou podle nakladatele a zároveň autora knihy Martina Žabky postupně dva díly této monografie. První díl, který se nedávno dostal na pulty knihkupectví, obsahuje popis vzniku, výroby a provozu této řady do roku 1989. Ve druhém díle pak čtenáři najdou provoz novodobý, technický popis, exportní provedení pro Maďarsko, provoz u soukromých provozovatelů a mnohé jiné zajímavosti, jako například zkoušky dvou českých motorových vozů v Alžírsku. První díl knihy formátu B5 obsahuje 320 stran s velkým množstvím fotografií. Knihu lze pořídit například v pražských prodejnách Pragomodel a Corona, nebo přímo na www.krokodyl-dopravni-nakladatelstvi.eu.



Mały atlas linii kolejowych Polski 2022

Eurosprinter, mezi příznivci železniční dopravy známé polské vydavatelství dopravní literatury, vydal prostřednictvím svého vydavatele Arkadiusze Pally dlouho očekávaný atlas železničních tratí u našich severních sousedů. Na vydání si zájemci museli počkat dlouhých deset let, kdy naposledy vyšla podobná a v rekordně krátkém čase vyprodaná publikace. Vydavatel vyslyšel přání řady čtenářů a praktických uživatelů této pomůcky při putování po polských železničních tratích a zmenšil formát z A4 na B5, jenž je přece jen trochu skladnější do příručního zavazadla. V novém atlasu je k dispozici 92 listů s mapami a 42 zvětšenin největších železničních uzlů. Nechybí rejstřík a také popisy v polštině, češtině (!), němčině a angličtině. Mezi novinky v současném vydání patří mnoho nových značek a ikon, kde jsou uvedeny maximální sklony na železničních tratích nebo stanice obsluhované mechanickým zabezpečovacím zařízením. Všechny údaje byly aktualizovány k podzimu 2022. Atlas tak přehledně ukazuje změny, k nimž na polské rozsáhlé síti dochází, jako jsou nové zastávky, nové přípojné tratě, postupná elektrizace nebo reaktivace různých tratí. Milovníci historie ocení i nákresy zrušených tratí či vleček. Atlas je k dostání například v pražské prodejně Pragomodel v Klimentské ulici 32 nebo na adrese <https://eurosprinter.com.pl>.

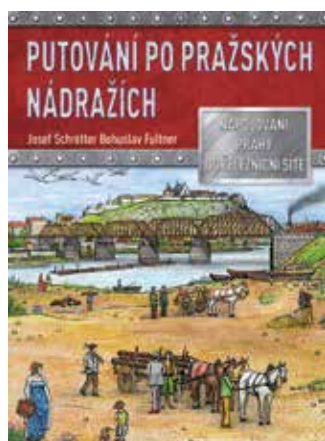
Výroba úzkorozchodných železničných vozidiel na Slovensku

Na podzim roku 2022 vydal Tomáš Haviar ze Slovenska vlastním nákladem obsáhlou monografii, která se věnuje méně obvyklému tématu – průmyslovým úzkorozchodným železničním vozidlům. Ta byla dlouhá desetiletí vyráběna u našich východních sousedů. Kniha formátu A4 o 319 stranách poskytuje vyčerpávající textový a obrazový materiál o těchto vozidlech a doplněná je dobovými manuály, prospekty nebo i nákresy. Vydavatel a v jedné osobě autor spojil své síly s pražským badatelem a historikem Zdeňkem Hrdinou a také svým slovenským kolegou Jánem Matejíčkem, jenž pracuje dosud jako konstruktér průmyslových železničních vozidel. Autoři po zralém uvážení do knihy zařadili nejen lokomotivy, ale i různé vagony a vozíky, které byly nedílnou součástí, dnes prakticky zaniklých průmyslových drah. Publikace vytištěná na kvalitním křídovém papíře je strukturována podle jednotlivých výrobců a jejich výrobků, u nichž jsou k dispozici i vybrané technické údaje. Jako celek je rozdělena na tři zásadní kapitoly, nazvané Industrializace, Zlatá éra a Nové výzvy. Protože vyšla jako soukromý tisk, není v běžném prodeji a jediná šance je doptat se na ni přes internet. Na dílo se lze informovat například v prodějně Pragomodel v Klimentské ulici v Praze.



Radikální vášně neboli Kult jednotky

Radikální vášně je anglická mutace polské knihy, která v originále nese název Kult Jednotki neboli Kult jednotky. Na 522 stranách formátu 210 x 285 mm se odehrává příběh o nejdéle vyráběném elektrickém vlaku v celosvětovém měřítku. Jde o elektrickou jednotku polských drah řady EN 57, která se občas objevovala i na českých kolejích – například v Bohumíně na spojích z Katowic nebo v Pardubicích a na Ústeckoorlicku, kam směřovaly pravidelné spoje těchto vlaků z Wrocławu. Objemná kniha s řadou fotografií, nákresů a rozhovorů je také o nadšcích řady EN 57, kteří na tento designově nevzhledný a při jízdě se zvláště chovající vlak nedají dopustit. Model EN 57 je v Polsku dodnes v provozu v různých, mnohdy radikálně modernizovaných modifikacích již od začátku šedesátých let a vyvolává emoce mezi rozdílnými, někdy i znepřátelenými skupinami. Publikace představuje jedinečné, často fanatické postoje železničních nadšců, modelářů, graffiti umělců a zkoumá dosud nezveřejněné fotografické a dokumentační archivy. Knihu autorské čtveřice Dawid Błaszczyk, Tomek Czechowicz, Maciej Janus a Marian Misiak vydalo polské nakladatelství Torypress v roce 2022 a v Česku ji bylo možné obstarat například ve speciálním knihkupectví Pagefive.com v pražských Holešovicích.



Putování po pražských nádražích

V říjnu 2022 se na knižním trhu objevila nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner s poměrně dlouhým názvem Putování po pražských nádražích – napojování Prahy do železniční sítě. Železnice znamenala obrovský dopravní přelom, a to jak v nákladní, tak i v osobní dopravě. První dráhou v Praze byla koněspřežní železnice z Dejvic do Kladna. První parostrojní železnice do Prahy přijela z Olomouce na tehdejší Státní nádraží, dnes Masarykovo nádraží. U jednotlivých nádraží jsou uváděny všechny změny jejich názvu v průběhu času. Stavba nového spojení významně ovlivnila dopravní propustnost hlavního a Masarykova nádraží a zrušení seřadovacího nádraží ve Vršovcích umožnilo zřízení nových železničních zastávek Praha-Eden a stanice Praha-Zahradní Město. V příloze je řada zajímavostí včetně uvedení nasazování některých zabezpečovacích zařízení v Praze. Celobarevná kniha o 158 stranách formátu A4 je koncipována v kombinaci fotografií a ilustrací Bohuslava Fultnera. Doplněná je celou řadou ukázek původních kartonových jízdenek ze všech popisovaných pražských nádraží a také mapových podkladů. Publikace je k dostání v běžných knihkupectvích nebo na e-mailové adrese: eshop@albatrosmedia.cz.

Od vzniku samostatných Českých drah uplynulo 30 let

Rozpad bývalého společného státu Čechů a Slováků byl jedním z osudových milníků. Poprvé se tak stalo koncem třicátých let minulého století. A znovu se historie společného státu uzavřela na konci prosince roku 1992 a nastaly jiné časy, se kterými se každý z obou národů musel vyrovnat po svém. Jak se dělil společný majetek, tak pochopitelně přišla řada i na železnice. Tehdejší Československé státní dráhy (ČSD) se rozdělily na dvě nástupnické organizace – České dráhy a Železnice Slovenskej republiky. V Česku vzniklo devět obchodně-provozních ředitelství, kterým byly podřízeny železniční stanice, a vrcholově začaly být řízeny z Generálního ředitelství Českých drah v Praze.



Setkání rychlíkových spojů Košičan ve stanici Štrba nedlouho po rozdělení společného státu. Záběr vznikl na začátku února 1993.

Pavel Nový | Foto: Martin Harák, Ivo Mahel, Michal Málek

Bývalé Československé státní dráhy se staly po skončení první světové války, počínaje rokem 1918, nástupnickou organizací řady tratí bývalých rakouských c. k. Státních drah (kkStB) a Maďarských státních drah (MÁV), které se nacházely na území nově ustanoveného společného státu Čechů a Slováků. Kromě ČSD však stále na nově vzniklém území ještě delší dobu existo-

valy privátní železniční společnosti jako například Ústecko-teplická dráha (ÚTD) nebo Buštěhradská dráha. Na základě Mnichovské dohody, podepsané v září 1938, musely Československé státní dráhy opustit zabraná sudetská území a přemístit vozidlový park a technické vybavení do okleštěného vnitrozemí.

Další milník nastal v polovině března 1939, kdy byla zbývajícím českým územím obsazena německými vojsky a vznikl Protektorát Čechy a Morava. Sloven-

sko se oddělilo a vznikl samostatný stát, a tak se musely logicky oddělit i železnice. Na českém území vznikla společnost protektorátních drah BMB-ČMD a na Slovensku Slovenské železnice (SŽ), které byly podřízeny Říšským německým drahám (DR).

Po konci druhé světové války v roce 1945 se opět obě železnice sloučily, a to

Po rozpadu federace připadly Gorily bratislavskému depu a logo ČSD nahradilo okřídlené kolo ŽSR. →



pod značku ČSD. Obnovit se podařilo původní společný stát, byť již bez Podkarpatské Rusi, která byla postoupena, včetně železnic, bývalému Sovětskému svazu. Dnes je součástí Ukrajiny.

Zánik federace

Česká a Slovenská Federativní republika (ČSFR), jak se společný stát nazýval po sametové revoluci od roku 1990, zanikla přesně o půlnoci na silvestra roku 1992. Patrně více se slavilo na slovenské straně, na českém území většinou panovaly rozpaky nad novou situací. Již během roku 1992 začala jednání o rozdělení společného státního majetku. Stvrzení „rozvodu“ Česka a Slovenska z 26. srpna 1992 nastartovalo přípravné kolo dělení, byť ústavní zákon o dělení majetku ČSFR byl oficiálně vydán až 13. listopadu téhož roku.

V souvislosti s dělením v prosinci 1992 tehdejší Federální shromáždění přijalo zákon o zániku organizace Československé státní dráhy, který jasně určil, že do majetku České, respektive Slovenské republiky přejdou veškeré nemovitě zále-

Jak se dělily ČSD a ČD

Současná akciová společnost ČD vznikla 1. ledna 2003, kdy byla státní organizace České dráhy na základě zákona č. 77/2002 Sb. rozdělena na stejnojmennou akciovou společnost provozující drážní dopravu a státní organizaci Správu železnic (dříve SŽDC), provozovatele dráhy a správce železniční infrastruktury. Původně byly ČD také provozovatelem, nikoliv však vlastníkem všech celostátních a většiny regionálních drah, ale tato činnost je od 1. července 2008 vyčleněna do Správy železnic. Samotné řízení dopravy zůstalo v rukou ČD do konce srpna 2011. Skupina ČD patří se svými zhruba 14 tisíci zaměstnanců mezi největší zaměstnavatele v Česku a mezi největší české společnosti podle konsolidovaných tržeb. V roce 2021 ČD přepravily 120,7 milionu cestujících, číslo však výrazně ovlivnila epidemie COVID-19. Například v roce 2019 to bylo 182 milionů a o rok dříve přes 179 mil. lidí.

žitosti do nových správ na území, kde leží. Ostatní majetek byl dohodou rozdělen v poměru 2:1, tedy větší díl Česku, menší Slovensku. Měřítkem byl počet obyvatel – v té době deset milionů Čechů, Moravanů a Slezanů oproti pěti milionům Slováků. Dnes se

← Motorový rychlík ve stanici Mladá Boleslav na přelomu let 1990/1991

nedá s určitostí říci, zda celé dělení bylo úplně spravedlivé a zda se při něm nestaly chyby, ale doba byla tak turbulentní, že se vše připravovalo a uskutečňovalo doslova za pochodu. Nové státy – Česká a samozřejmě také Slovenská republika si pak převedený majetek začlenily do svých národních železničních dopravních podniků, tedy do Českých drah a tehdejších Železnic Slovenskej Republiky (ŽSR).

Rok 1993 rok „nula“

Ledem roku 1993 byl pro zaměstnance obou nástupnických organizací dost náročný. Najednou se musely používat nové hlavičky na papírech, bylo zapotřebí nově označit nádraží, depa či stovky dalších hospodářských budov. Samostatnou kapitolou se stal vozidlový park. Původně měly ČSD k dispozici více než pět tisíc osm set hnacích vozidel, tedy lokomotiv, jednotek a motorových vozů, přes devět tisíc vozů pro osobní dopravu a sto dvanáct tisíc nákladních vozů. Na české straně z tohoto počtu zůstalo asi osmdesát tisíc vozidel, která se musela zaevidovat, vytvořit nová označení a bez prodlení je stále provozovat. Pamětníci si určitě vzpomenou, že pro urychlení a zjednodušení se na odlévaných cedulích s nápisem ČSD vybrušovalo prostřední písmeno „S“, což sice splnilo účel, ale estetika poněkud pokulhávala. Na tu se však v té době moc nedbalo, spíše se hledala rychlá a praktická řešení, jak se s novou situací co nejlépe poprat. Vše se podařilo zvládnout poměrně slušně díky stovkám oddaných zaměstnanců, kteří mnohdy pracovali nad rámec svých povinností. Nikdo se s takovou si-





Motorová vozba na regionálních tratích byla v období dělení federace zajišťována ve valné míře malými motorovými vozy řady 810. K vidění jsou na kolejích v pravidelném provozu však i dnes.

tuací ještě nesetkal, takže všechno se řešilo doslova ze dne na den.

Jak na české, tak i na slovenské straně se v devadesátých letech většina politické reprezentace chovala k železnicím docela macešsky. Hlavně do rozpadu federace se o dráhu prakticky nikdo nezajímal. Nebyla jasná dopravní koncepce a ani to, kam se bude železniční doprava ubírat. Navíc se snižovala poptávka po osobní kolejové dopravě, což především na Slovensku nahrálo k přerušení provozu na celé řadě tratí. Silně se začalo uvažovat o zásadních redukcích i na české straně a poslední kapkou bylo rozdělení ČD na několik divizí. To vyvrcholilo v únoru 1997 několikadenní stávkou zaměstnanců na Českých drahách, kdy vlaky opravdu zůstaly stát. Jednalo se o věc zcela nevidanou. Na Slovensku k podobné stávce došlo až šest let později.

Problémem obnova vozidel

Na české straně se po rozdělení napjaly postupně síly k modernizaci části železniční infrastruktury, respektive k vybudování primárně prvního a druhého železničního tranzitního koridoru. Regionální tratě zůstávaly prozatím stranou, byť na většině z nich byla infrastruktura v poměrně špatném stavu. V roce 1993 se tedy začalo v rámci Českých drah s postupným budováním prvního tranzitního koridoru z Děčína přes Prahu, Českou Třebovou a Brno do Břeclavi. Některé úseky byly naplánovány na rychlost 160 km/h, ale bohužel s řadou dodnes fungujících úroveňných silničních přejezdů, což už je našťastí minulostí. Před takřka třiceti lety se ovšem uvažovalo v trochu odlišných dimenzích. Naopak Slovensko se pustilo do modernizace vozového par-

ku osobní dopravy, ale zase jen do osobních vozů. Hnací vozidla zůstala zatím stranou. Své koridory Slováci začali budovat mnohem později a dnes je vybudován vlastně jen úsek Bratislava – Považská Bystrica a menší kus v okolí Čadce. Na další pokračování těchto staveb si naši východní sousedé budou muset ještě dlouho počkat.

České dráhy se dlouhá léta potýkaly s nevyhovujícím vozidlovým parkem. Chyběly finance na nákup nových vagonů a jednotek, a tak se řada vozů a hnacích vozidel začala modernizovat různým způsobem, tu vydařenějším, jinde méně zdařilým. V expresní vozbě zmizely z portfolia ČD ceněné dvousystémové stroje řady 350, přezdívané Gorila, které byly v rámci dělení kompletně předány slovenským železnicím. V rámci dislokací šlo poměrně o ojedinělý úkaz, kdy byla celá jedna lokomotivní řada předána cizí železniční správě. Gorily se však na českých kolejích stále objevovaly díky vozbě na rameni Budapešť – Bratislava – Praha. V malé míře se tyto stroje v Česku vyskytnou ještě dnes.

ČD začaly s většími modernizacemi až po roce 2000, kdy například vznikaly z malých motorových vozů řady 810 známé dvou- či trojdílné RegioNovy s částečně nízkopodlažním prostorem. Byly také upravovány elektrické a motorové lokomotivy a v neposlední řadě došlo i k významným modernizacím například Břejlovců řady 750 na lokomotivní řadu 750.7, respektive elektrických strojů řady 363, zvané Eso, která byla v počtu třiceti kusů pro potřeby ČD Cargo modernizována na řadu 363.5.

Oddělení živé cesty

Dalším důležitým milníkem v chodu české železnice se stal rok 2003, kdy od 1. ledna byla od státní organizace České dráhy odčleněna takzvaná živá dopravní cesta, pro kterou vznikla Správa železniční dopravní cesty (od roku 2020 jen Správa železnic), a souběžně akciová společnost České dráhy, která se stala národním dopravcem. Neméně důležitým bodem v chodu Českých drah bylo ještě vyčlenění nákladní dopravy do dceřiné společnosti ČD Cargo v roce 2007. Pro českou, potažmo slovenskou železnici byl velmi důležitý vstup obou států do Evropské unie, kdy se začala prosazovat stále více evropská legislativa. Nejpodstatnější ale je, že vlády obou zemí bývalého společného státu uznaly železniční dopravu jako základní dopravní systém veřejné dopravy, který je nenahraditelný a má nezaměnitelné místo v chodu celé společnosti. ◉



Rychlík Košičan spojující českou a východoslovenskou metropoli před odjezdem na pražském hlavním nádraží. Snímek byl pořízen během jednoho prosincového dne roku 1994.

Východním expresem z Ankary do Karsu

V Turecku se nejčastěji cestuje autobusem, ti bohatší využívají letadlo, a malá část cestujících, pokud do jejich destinace směřuje železnice, zvolí k jízdě vlak. Vzhledem k lacinému jízdnému tak často činí především ti nejchudší, kterým nevádí pomalá jízda ani spojení pouze jednou či dvakrát za den. Vlak jsem si vybral i já pro dlouhou cestu z tureckého hlavního města Ankary do Karsu, kousek od arménských hranic.



Ankara

Kars





Rychlík do východotureckého města Kurtalan je připraven k odjezdu na prvním nástupišti hlavního nádraží v Ankaře.



Vysokorychlostní jednotka typu Siemens Velaro je v Sivasu zatím jen na zkoušky. Již brzy se zde ale bude objevovat v čele pravidelných vlaků z Ankary.

Jiří Mazal | Foto: autor

Ankaru a Kars spojuje legendární Východní expres (Dogu Ekspresi) jezdící denně, který však postupně omezil nabízené služby. V současnosti má jen vozy k sezení a lehátkové vagony, lůžkové jsou již minulostí. Jako náhrada vznikl „turistický“ Východní expres složený naopak pouze z lůžkových vozů, který má i delší pobyty v některých stanicích za účelem prohlídky zajímavých míst. Jízdné do tohoto vlaku se nicméně vyšplhalo na několiknásobek původní ceny a během loňského podzimu ani nejezdil. Rozhodl jsem se proto cestu rozdělit a projet celou trasu se zastávkou zhruba uprostřed, v Sivasu.

Start v rychlíku do Kurtalanu

V jedenáct hodin dopoledne přicházím k dlouhé soupravě rychlíku do Kurtalanu na jihovýchodě Turecka, kam vlak dorazí až příští den odpoledne. V Sivasu bych měl být v deset večer. V čele duní mohutný diesel amerického stříhu, i když vyrobený v Turecku. Nezbytnou součástí soupravy je rovněž generátorový vůz, který zásobuje celou soupravu elektrickou energií. Klimatizace je standardem a velkoryse pojatý interiér nabízí každému cestujícímu dostatek prostoru v pohodlné sedačce.

Vyjíždíme slušně obsazení a hned od začátku mě se spolecestujícími postihne smůla. Přichází mladá turecká matka se dvěma malými kluky, ve věku přibližně tři a pět let, a s obrovským množstvím zavazadel. A vězte, že Turci jsou při balení svých věcí velmi nápadití. Tahají pytle, kýble, krabice, samozřejmě i kufry, a to vše postupně žena dovleče i s vřiskajícími potomky. Z nějakého záhadného důvodu nechce věci dávat na zavazadlovou polici, a místo toho jimi zabírá prostor jak na zemi, tak na ostatních sedadlech. Moc místa k pohybu mi zkrátka nezbývá, a to zábava teprve začíná. Žena totiž slepě věří tomu, že její potomci budou celou mnohahodinovou cestu nehybně sedět, a ani ji nenapadne vzít jim nějaké hračky a zabavit je. Trvá jen chvíli, kdy začnou zlobit, matka je okřikne, pak schytají i pár pohlavků. Krátce je klid, aby za pár minut začalo vše nanovo.



Mohutný diesellový stroj řady DE24000 posunuje ve stanici Demirdağ. Lokomotivy této řady vyrobili ve Francii v letech 1970–1984.

Kluci se nudí, lezou po mně a hrají si se zavazadly a některé pytle začnou rozbalovat. Jsou mohutně přikrmováni chipsy, které padají na zem, ale to nevádí. Ten menší se posléze na podlaze uvelebí a brambůrky dojídá. Maminka si ostatně musí poklábovit se známými mobilem. Nakonec mi dojde trpělivost, z protějškových sedaček přes uličku odhazuji část pytlů a usedám tam.

Aniž bychom někde příliš dlouho postávali, postupně nabíráme zpoždění, a do cíle dorazíme o dvě hodiny později až po půlnoci. S úlevou vystupuji a taxíkem zamířím do ne-

dalekého hotelu, který sídlí v jedné z nejvyšších budov ve městě. Příští den si užívám četných památek Sivasu, z nichž vynikají medresy (islámské náboženské školy), dnes přeměněné na bazary s kavárnami či muzea. Vydávám se i na okraj města prohlédnout si středověký lomený most, který dnes slouží pouze pěším. Hned vedle něj se vyjímá moderní protějšek s hustým automobilovým provozem. Zaujme i živelně se rozrůstající nová výstavba. Vedle paneláků často nápa-



Malá stanice Güllübağ je stále v provozu a slouží ke křižování vlaků.

Město mnoha památek

Kars je důležitým správním střediskem stejnojmenné provincie ve Východní Anatolii. Žije v něm přibližně 116 tisíc obyvatel. Podle arménských zdrojů bylo město založeno za vlády Aršakunjů (tedy mezi lety 52–428). V polovině 10. století se stalo metropolí Arménského království. V říjnu 1877, během rusko-turecké války, Kars dobyl ruský generál arménského původu Michal Loris-Melikov a v letech 1877–1921 byl Kars součástí Ruska. V období mezi 1. a 2. světovou válkou patřilo Arménii, Gruzii, Rusku a Turecku. Po 2. světové válce chtěli město Rusové pro Armény a Gruzince. Nakonec ale připadlo Turecku a vztahy jsou i nadále napjaté a hranice uzavřené. Snad v žádném jiném městě se nevystřídalo tolik národností – arménská, gruzínská, turecká, kurdská, řecká, ruská, dokonce i polská, německá a lotyšská. Město je známé díky svým křesťanským památkám. Významná je například pevnost Citadela, stojící na skalnatém kopci nad městem, odkud je nádherný výhled na celé město a tvoří jeho dominantu. Za zmínku stojí také dlážděný kamenný most (Tashköprü) přes řeku Kars pocházející z roku 1725.



Znavené cestující se uvelebily ke spánku na sedadlech Východního expresu.

ditých konstrukcí nemůže v žádném případě chybět základní prvek zdejší „občanské vybavenosti“ – mešita.

Zpožděný expres

Následující den je potřeba brzy vstávat. V pět ráno totiž odjíždí Východní expres z Ankary, který mě má po 15 hodinách dovézt až do Karsu. Na nádraží nespěchám, a záhy se ukazuje, že i původní odhady ohledně výše zpoždění byly příliš optimistické. Vlak dorazí 80 minut po svém plánovaném odjezdu a další více než půlhodinu postáváme. Dokonce před námi vypravují i osobní vlak jedoucí stejným směrem. Konečně se rozjíždíme, abychom hned v následující stanici onen osobák předjeli. Kochat se tak mohu nádhernou tureckou krajinou. Je mnohem zajímavější než předchozí úsek, trať se přimyká v divokých kaňonech k řece Çaltı Çayı a kopírujeme její břehy. Je přitom poznat, že



Maličká drezína je vystavená jako pomník před nádražím v Erzurumu.

divoká turecká krev se nezapře. Postarší muži se při rozmluvě natolik rozvášňují, že najednou stojí proti sobě. Záhy se však uklidní a opět si sedají na svá místa. Ve vlaku vůbec převládají starší lidé, muži oblečení do sak, která snad byla módní za našich pradědů, a ženy většinou zahalené. I když je přetopeno, početné vrstvy svého oblečení si neodkládají.

V soupravě je řazen i jídelní vůz, který je bohužel jen stínem dříve nabízených služeb. Dnes už se v něm nevaří vůbec, cestující si mohou koupit různé sušenky, jeden druh sendviče, který je brzy vyprodán, podobně je na tom pečivo. Pouze čaje a kávy je dostatek. A když už je k dispozici horká voda, v nabídce se najde i instantní polévka. Ceny jsou na naše poměry směšné, čaj stojí 3 turecké liry, v přepočtu as 4 Kč.

Ve stanici Divriği končí elektrifikace, ale my stejně jedeme celou dobu s dieselovou lokomotivou v čele. Elektrické lokomotivy ostatně nejsou příliš vidět. Nad Divriği se tyčí mohutná pevnost a nás čeká asi nejkrásnější úsek, podél řeky Firat Nehri. Do úzkého kaňonu se vejde pouze řeka a naše trať. Malé stanice už jsou opět obsazené a udržované, viditelné jsou také četné přeložky, po kterých koleje dříve vedly. Postupně naše zpoždění dál narůstá. Sice dlouho nikde nepostáváme, avšak obvykle nepřekračujeme 60 km/h, a až do Karsu dojedeme před půlnocí s hrdými 212 minutami zpoždění. Příliš mi to nevádí, budu tu dva dny a hotel je nedaleko.

Místo bohaté na historii

O Karsu můžeme směle prohlásit, že je místem, kudy doslova kráčely dějiny. Stačí se podívat třeba na místní Arménskou katedrálu. V 10. století ji vybudovali Armény, aby byla roku 1579 přeměněna na mešitu. Ani to nevydrželo věčně, v letech 1878–1920 město patřilo carskému Rusku, a z mešity se stal opět kostel. Po zrodu dnešního Turecka z kostela vznikl sklad, později muzeum, a od roku 1993 je opět mešitou. Rusové

se přešlo na dálkové řízení – křižujeme se, ale nádražní budovy jsou opuštěné.

Ostatní cestující, původně spící porůznu na sedáčkách, se postupně probouzejí. Pouští se do hlučných hovorů a ani







v Karsu vybudovali zcela nové centrum se sítí pravoúhlých ulic a s typicky evropskými domy, město tak získalo značně neturecký nádech. Jeho dnešní kolorit je nicméně vpravdě orientální. Řada původních budov chátrá a z některých jsou ruiny bez střech, zatímco jiné stále slouží a jen nemnoho se dočkalo rekonstrukce. Městu vévodí pevnost, která je ve skutečnosti novostavbou z 19. století poté, co byla původní zničena. Nechybí typické turecké lázně (hamam) a vedle nich nacházím ruiny jakéhosi kostela. Připadá mi, jako bych se ocitl v Sudetech. Tady však nejsem někde hluboko v opuštěné krajině, ale kousek od centra stotisícového města.

Turisté do Karsu nepřijíždějí kvůli několika jeho zajímavostem, nýbrž kvůli návštěvě rozvalin středověkého arménského města Ani, vzdáleného 45 km a ležícího přímo na turecko-arménských hranicích. Do Ani můžete přijet turistickým autobusem, u něhož jsem ovšem neměl přesné informace ohledně časů odjezdu, nebo taxíkem. To zde není nijak drahá záležitost – taxikáři platím zhruba 800 Kč za téměř 100 km jízdy a dvě hodiny čekání. Uháníme po kvalitní čtyřproudovce, která končí až v poslední vesnici před Ani. Obec je celá z kvalitního kamene. Kdepak ho asi vzali, že by z nedalekých ruin?, ptám se sám sebe.

Čeká mě dechberoucí pohled na místo, jemuž se kdysi přezdívalo „Město 1 001 kostelů“. Dnes už si lze těžko představit, že zde žilo na 200 tisíc lidí. Po četných zemětřeseních město postupně ztrácelo na významu, až v 18. století zpustlo zcela. Zůstaly mohutné hradby s bránou a několik kostelů, mezi nimiž vyniká katedrála. Vyryté nápisy na zdech v azbuce nenechávají nikoho na pochybách, kdo už tu byl. Nechybí ani dodnes funkční mešita. Kolorit dotváří pasoucí se krávy, které šplhají až ke zřícenině pevnosti na kopci. Vracím se zpátky do Karsu a pokračuji dále v cestování po Turecku. To už je však jiný příběh. ◉



V ruinách staroarménského města Ani najdete jak dochovaný kostel, tak mešitu.

← Trať do Karsu prochází nádhernou tureckou krajinou. Nedaleko vesnice Eriç koleje zamíří po překonání kamenného mostu rovnou do tunelu.

Napsali o nás...

Stát rozdělil přes miliardu korun tuzemským dopravcům na ETCS

Státní fond dopravní infrastruktury rozdělil železničním dopravcům celkem 1,106 miliardy korun na vybavení svých vozidel palubními součástmi systému řízení a zabezpečení železniční dopravy ETCS. O rozdělení z programu „Vybavení vybraných vozidel systémem ETCS II“ rozhodl již v listopadu Výbor SFDI, nyní se v registru smluv objevují první kontrakty na dotaci. Na rok 2023 bylo schváleno 16 předložených žádostí o příspěvek, tři byly zamítnuty pro nesplnění pravidel. S žádostmi neuspěli dopravci RegioJet, GW Train Regio a AŽD Praha. Největší část z rozděleného balíku vyčerpá skupina České dráhy. České dráhy jako dopravce získají 611 milionů korun na nákup jednotek RegioShark od Pesy a RegioPanter od Škody (dvě smlouvy). Stát může zaplatit až 85 % nákladů, ČD Cargo má nárok na dotaci 129 milionů korun.

Zdopravy.cz 1. 1. 2023



Do ČR na okruh VUZ dorazila na testy nová souprava NightJet

V Česku je poprvé k vidění souprava nové generace nočních vlaků NightJet. Dorazila na zkušební okruh Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ). Na okruhu čekají soupravy testy nutné ke schválení k provozu, týkat se mají zejména brzd a podvozku. Jak dlouho zůstane nová souprava v Česku, zatím není jasné. Podoba souprav je zajímavá i pro české cestující, zejména v exteriéru: řídicí vůz je stejný jako pro soupravy osobních vozů na 230 km/h pro České dráhy od konsorcia Siemens – Škoda. Provozovatelem nových souprav NightJet budou rakouské spolkové dráhy ÖBB. Soupravy stavěné pro rychlost 230 km/h by poprvé měly svést cestující koncem léta příštího roku, do konce roku 2025 jich má být na kolejích všech 33. Za jednu z nejdůležitějších inovací považují ÖBB mini kabiny s modulem pro jednoho cestujícího, které mají zlepšit soukromí na cestách. Soupravy jsou sedmivozové, z toho dva jsou osobní vozy (řídicí vůz a multifunkční vůz). Tři vagony jsou lehátkové (čtyřmístná kupé + mini kabiny) a dva jsou lůžkové. Všechna kupé v lůžkovém voze mají vlastní WC a sprchu.

Zdopravy.cz 13. 12. 2022

Přesuny vozidel ČD. Ze Žraloků budou zálohy, Esa mizí z Plzně

Změna jízdního řádu přinese i řadu přesunů vozidel ČD po celé republice. Důvodem tzv. redisolokace je ztráta některých výkonů a nasazení nových jednotek. Dvě jednotky řady 844 RegioShark z linky L2 budou sloužit jako provozní záloha v Děčíně a Plzni v souvislosti s montáží ETCS v roce 2023. Elektrizace trati z Olomouce do Uničova a Šumperka přinese uvolnění RegioNov řad 814 a 814.2 z Olomouckého kraje do Královéhradeckého kraje. Zde nahradí motorové vozy řady 810. Třívozové jednotky 814.2 budou jezdit z Hradce Králové do Jičína. Královéhradecký kraj získá z linky L2 i motorové vozy řady 843. K přesunu dojde i v oblasti lokomotiv. Výkony plzeňského depa převezmou namísto lokomotiv řady 362 stroje Siemens Vectron (řada 193). Řada 362 bude přesunuta do Brna, Olomouce a Děčína.

Zdopravy.cz 10. 12. 2022

ČD řeší, jak zamezit zkratům CityElefantů. Řešení Škody nezabralo

České dráhy musí vymyslet nové technické řešení, které by zabránilo zkratům jednotek řady 471 CityElefant při sněhových srážkách. Naposledy k takové situaci došlo v prosinci. Původní návrh od výrobce, společnosti Škoda Transportation, nezabral. Komplikace nastávají s prachovým sněhem. Kvůli problémům jezdí vlaky přeplněné, dopravce nemohl ve špičce zdvojit soupravy jako obvykle a přes deset jednotek zůstalo v depu. Jde o konstrukční problém dvoupodlažních jednotek, které ČD nasazují na příměstské linky v okolí Prahy a v Moravskoslezském kraji. Do vozidel proniká skrze výdechy chlazení prachový sníh, jeho krystaly roztají a způsobí zkrat. V minulosti ČD uvedly, že jedná s výrobcem o možné konstrukční změně výdechů chlazení. Ta spočívala v úpravě vnější strany žaluzií pro zvýšení ochrany elektroinstalace.

Zdopravy.cz, ČTK 13. 12. 2022

Radní v Moravskoslezském kraji odsouhlasili novou smlouvu s ČD

Radní Moravskoslezského kraje (MSK) odsouhlasili uzavření smlouvy přímým zadáním Českým drahám na provoz většiny vlaků v regionu po dobu dalších deseti let. Kraj kvůli tomu vypoví stávající smlouvu a uzavře novou. Po roce 2023 by už takový postup nebyl možný. Deseťletá smlouva má hodnotu 17,9 miliardy korun. Smlouva má začít platit v prosinci 2023. Kraj tvrdí, že chtěl připravit standardní výběrové řízení. „Při přípravě zadání na výběrové řízení se však díky nevyjasněným termínům Správy železnic při plánech na elektrifikaci tratí v MSK dostal do neřešitelné situace, kdy nebylo možno definovat ani základní parametry výběrového řízení. Pokud není jasné, kdy a jakým způsobem se budou jednotlivé tratě elektrifikovat, nelze výběrové řízení vypsát,“ vysvětlila Miroslava Chlebounová z oddělení komunikace MSK.

Zdopravy.cz 20. 12. 2022

Železničář

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

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





Všem současným i budoucím klientům ČD travel přejeme klidné Vánoce a těšíme se na společné zážitky v roce 2023

Vaše cestovní kancelář ČD travel



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, telefonicky na čísle **720 797 020** nebo na stránkách www.cdprovas.cz/predplatne.

1	5. 1.	
2	2. 2.	
3	2. 3.	s plakátem
4	30. 3.	
5	4. 5.	
6	1. 6.	s plakátem
7	29. 6.	
8	3. 8.	
9	7. 9.	s plakátem
10	5. 10.	
11	2. 11.	
12	30. 11.	s plakátem
1	4. 1. 2024	

Železničář
500 Kč

ČD pro vás
360 Kč

ČD pro vás
+ Železničář
720 Kč



celoročně

Svezte se po nejstrmější železnici u nás do poklidného kraje

Z Liberce do Harrachova projíždí vlak mezi dvěma světy. Z uspěchaného města vás dopraví do poklidného kraje, kde má stále ještě hlavní slovo příroda. Na libereckém nádraží se posadíte do RegioSpidery, který vás údolím Lužické Nisy doveze do Jablonce nad Nisou. V této části tratě poutají pozornost hlavně památky, třeba šedesátimetrová zauhlovací věž ve Vratislavicích. Dlouho vede souběžně se železnici nejdelší meziměstská tramvajová trať u nás, postavená mezi Libercem a Jabloncem v letech 1947 až 1953. Za Jabloncem už vlak musí překonávat zvládnutý terén tunely a zamíří po mostech a u Smržovky po viaduktu, který patří k nejkrásnějším u nás. Mezi Tanvaldem a Kořenovem zdolává převýšení 235 m a vypořádá se se stoupáním až 58 promile. Dříve si lokomotivy dokázaly poradit s náročným profilem jen pomocí ozubeného hřebenu mezi kolejemi. Dnes jsou tři ozubnicové úseky o délce 4,43 km už jen technickou památkou, využívanou při nostalgických jízdách. Vlak poté 940 m dlouhým Polubenským tunelem projíždí mezi Kořenovem zast. a stanicí Kořenov, odkud zamíří do Harrachova. Údolí řeky Jizery překoná po 25 m vysokém a 116 m dlouhém železničním mostě, pak zajede do Harrachovského tunelu a je v cíli – na harrachovském nádraží v osadě Mýtiny.

Nejbližší železniční stanice: Liberec, Jablonec n. Nisou, Harrachov



celoročně

Ohřejte se v jeskyních v Moravském krasu

Víte, že v tuzemských jeskyních teplota celoročně neklesá pod 8 °C? A tak pokud venku udeří mráz, můžete se při návštěvě podzemních labyrintů ohřát. Denně kromě pondělí jsou po celý rok přístupné Punkevní jeskyně, Sloupsko-šošůvské jeskyně a jeskyně Výpustek v Moravském krasu. V zimě se můžete vydat od pondělí do pátku na výlet do Bozkovských dolomitových jeskyní v Podkrkonoší, kde je největší jeskynní jezero v Čechách. Od ledna se konají každou středu také prohlídky v Jeskyních Na Pomezí. Zbrašovské aragonitové jeskyně se otevrou v únoru.

Nejbližší železniční stanice:

Blansko / Lipová Lázně jeskyně / Teplice nad Bečvou



do 31. března 2023

Zámku Hluboká to sluší i během zimních měsíců

I v zimních měsících se můžete vydat na prohlídku zámku v Hluboké nad Vltavou. Zpřístupněné jsou však pouze vyhříváné prostory. Prohlídka začíná v chodbě po pravé straně nádvoří, z níž projdete do Hamiltonova salonu kněžny Terezie. V něm zaujmou dvě rozměrné malby z počátku 18. století, které zachycují společnost na lovu. Lovecké trofeje a zbraně zdobí snad všechny místnosti zámku. Bohatou sbírku loveckých palných zbraní a lovecké tesáky uvidíte v kuřáckém salonu Terezie. Zavítat sem můžete denně kromě pondělí od 9 do 16 hodin.

Nejbližší železniční stanice:

Hluboká nad Vltavou



do 28. srpna 2023

Jak se za dvě staletí proměnil dětský svět?

V olomouckém Vlastivědném muzeu v sále sv. Kláry se můžete seznámit s proměnami dětství za posledních dvě stě let. Na výstavě s názvem Dětský svět – dítětem v 19. a 20. století najdete dobové předměty, přehlídku hraček a také funkční skluzavku nebo jednu z prvních videoher. Velkou část expozice tvoří hračky. Nejstarší jsou z 19. stol., nechybějí ani designové hračky z 60. let 20. i novější exponáty, které mnohé dospělé návštěvníky vrátí se špetkou nostalgie do ještě bezstarostných let. Výstava se tematicky člení do jednotlivých období života dítěte.

Nejbližší železniční stanice:

Olomouc hl. n.

