

Železničář

6. ÚNORA 2020 | ROČNÍK 27 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



2

- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem Odboru dálkové dopravy ČD Petrem Vondráčkem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
V dlouholetém souboji letadlo versus vlak získává navrch opět železnice.
- 22–23 **Provoz a technika**
Opravy RegioSharků v DPOV
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Malý Prokop přišel na svět ve vlaku. Jak na událost vzpomíná maminka?
- 26–27 **Zahraničí**
Letošní rok přinese ve švýcarské železniční dopravě řadu novinek.
- 33–37 **Cestopis**
Vydejte se s námi za krásami Přeloučska a Chrudimska.



Studuj provoz a ekonomiku železniční dopravy na vysoké škole!

**Katedra železniční dopravy,
Žilinská univerzita v Žilíně nabízí:**

- denní a externí bakalářské a magisterské studium
- jediný odbor železniční doprava v ČR a SR
- 65letá tradice vzdělávání v dopravě a logistice
- unikátní dopravní laboratoř
- 100% uplatnění v praxi
- moderní kampus a internáty
- bezplatná přeprava v SR a systém stipendií

Podrobnější informace: kzd.uniza.sk
a facebook.com/KatedraZeleznicnejDopravy

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Počty cestujících mezi Pardubicemi a Hradcem Králové (na snímku) dlouhodobě rostou. Více se na straně 12.

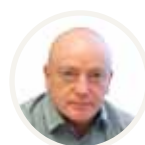
Foto: Kalendář Českých drah 2020 – Lucie Vysloužilová



Šťastný let, kapitáne! strojvedoucí

Pro někoho to může být klišé, ale strojvedoucí není o nic menší profesionál než pilot. Nechceme tímto obrazem vytvářet bouři ve sklenici vody, ale prostě si myslíme, že kočkovat tisíce tun železa a zastavit s přesností na centimetry chce stejný fortel, zodpovědnost a zkušenost jako si sednout za „berany“ a ruce položit na plynové páky. Proto jsme si pro námět únorového obrazu vybrali zkušeného strojvedoucího a přiřkli mu roli kapitána dopravního letadla. Zvolili jsme si skvěle, protože náš hlavní hrdina je opravdovým milovníkem letadel a létání. Koleje kvůli vzduchu ale nikdy neopustil. Jednu chybičku ve scénografii jsme ale udělali – opravdový kapitán dopravního letadla má své sedadlo v pilotní kabině vždy vlevo. Kvůli světlu a volnému nástupišti jsme se ale museli tohoto přešlapu dopustit. Ale co když je v tomto případě Pendolino vrtulník, a ne letadlo? Pak je to přece v pořádku...

SLOVO ÚVODEM



Michal Kraus

Náměstek
generálního ředitele
pro provoz

Vážení čtenáři,

na železnici dějí se věci. Vtipná reminiscence na písničku Zdeňka Svěráka a Jaroslava Uhlíře „Šel nádražák na mlíčí“ je titulkem zajímavého článku Jiřího Nádoby v nedávném vydání Respektu.

Autor v něm rozvíjí úvahu na téma prospěšnosti otevření trhu dopravních služeb na železnici – chcete-li, liberalizace. V kontrastu s praxí zavedenou v Bavorsku v roce 1996 je tu nahlížen současný stav v podmínkách ČR.

Tenhle článek mne inspiroval i k napsání dnešního sloupku. Rozhodně nelze říct, že otevření trhu je něco nepovedeného, nebezpečného či jinak cestující i objednatelé dopravních výkonů ohrožujícího. Je to přece především příležitost. Příležitost porovnat rozdíl mezi nabízeným a dodávaným, mezi menšími a flexibilními dopravci a společností, která disponuje nejen historickou zátěží, ale i provozní zálohou apod. Je to také příležitost naučit se nové věci a poučit se z povedeného i méně povedeného.

Současně je třeba říct, že otevření trhu bez dalšího není samsopásné. Existuje řada služeb, které mají významný vliv na vnímání kvality dodávané služby. Patří mezi ně srozumitelný a jednoduchý tarif, stejně tak konstruovaný způsob odbavení a dostupnost informací z provozu. Patří sem ale také, jak praxe ukázala, dostupnost jízdního dokladu – viz diskuse na téma, kdo že nechal zavřít pokladny, v nichž historicky prodávaly jízdenky České dráhy.

A tady už se dostáváme, prostým porovnáním výše řečeného s reálnou situací, k poznání, že cena není a nemůže být jediným parametrem pro hodnocení dodávané služby. Nutně sem musí patřit i schopnost zajištění kvalifikovaného personálu i dostatečné provozní zálohy, stejně jako dostupnost kvalitní údržbové základny.

Bylo by tedy velmi užitečné, kdyby další kolo soutěží bylo uvozeno stanovením kvalitativních standardů, závazných pro všechny uchazeče, které by ideálně byly shodné pro většinu či všechny zadavatele.

Proč? Protože každá úprava barevnosti kolejových vozidel, změna v uspořádání interiéru, užitých materiálů nebo informačních systémů generuje nové náklady na straně dopravců. Známe to všichni, kdo jsme si kdy kupovali auto. Mám možnost si koupit „základní“ provedení nějaké motorizace nebo vstoupit do katalogu a vybrat si konfiguraci. Co následuje, pokud si vyberu doplňky z konfigurace? Logicky navýšení původní, tedy základní ceny. U automobilu to chápeme, u veřejné dopravy mluvíme, někteří, o otesáncích, kteří už vůbec nevědí, co za svoje služby chtějí. Ale to jsme byli jen na počátku, tedy u pořízení individuálně přizpůsobeného vozidla. Kde jsou náklady na nákup a skladování malosériových dílů a materiálů atd.?

A tak jsme se od kvality znovu ocitli v peněz, nákladů. Čím větším dopravcem totiž jste, tím většímu tlaku v uvedené oblasti jste vystaveni, tím častěji je u vás zákazníkovi individuálně přizpůsobený produkt poptáván. Tím častěji od vás zákazníci očekávají i zajištění služeb a informací a průběžné zkvalitňování produktu, služby.

Ve chvíli, kdy čtete sloupek, máme za sebou šest týdnů, v nichž se řídíme novými jízdními řády a pravidly liberalizace trhu. A co nám těch šest týdnů řeklo?

Zejména to, že není jednoduché vstoupit do soutěže. Toho, čím musí dopravce disponovat, je skutečně mnoho (ostatně dílčí výčet už jsem uvedl). Pro všechny účastníky by bylo vítanou změnou stanovení jasných a obecně platných kvalitativních i kvantitativních (např. zajištění kapacit servisu i objemu provozní zálohy) parametrů, jejichž splnění opravňuje uchazeče k účasti v soutěži. Všem by nám pomohla jednoduchá tarifní politika a alespoň jeden, všem dopravcům společný, způsob odbavení. Tak, abychom minimalizovali nejen už zmíněné náklady, které navíc nemusí vždy znamenat navýšení kvality, ale i jednu z významných netechnických bariér pro vstup do veřejné dopravy.

Vším, co jsem uvedl, chci tedy potvrdit, že soutěž není špatná či nebezpečná varianta způsobu zajištění dopravních výkonů na železnici. Jen by jí prospěla propracovaná a unifikovaná (v maximální možné míře) pravidla.

Ale..., to osídlné slůvko relativizující předchozí řečené mnozí tak rádi užíváme. Sám se pokouším to nedělat, ale nedá mi to a v tomto případě jej užiji. Svezt se někdy s privátním dopravcem a nahlédněte kritickým pohledem. Možná se shodneme, že ne vždy je privátní dopravce tím lepším řešením.



ZBIGNIEW ADAMUS
strojvedoucí
OCP Střed

K ČD jsem nastoupil v roce 1998. Ačkoli v rodině na železnici nikdo nepracoval, jako dítě jsem chodil sledovat průjezd rychlíku Košičan. V první třídě jsem do sešitu namaloval Bobinu, takže nikoho nepřekvapilo, že jsem šel studovat dopravní průmyslovku. Začínal jsem ve vršovickém depu a postupně se mi splnil sen jezdit s lokomotivami řady 150/151. Touha poznat toho víc mě dovedla až k Pendolinu. Práce strojvedoucího je srdeční záležitostí, přesto mám i dalšího favorita – letectví. Uvažoval jsem o změně profese, avšak „strojvůdčina“ zvítězila a dělám tu práci pořád rád a s láskou.

Padesátka nových vozů pro ČD se pomalu rodí

Padesát nových vozů, které Českým drahám dodá konsorcium Siemens Mobility a Škoda Transportation, je již ve výrobě. Druhý vůz zamířil na konci ledna do závodu Škoda v Ostravě-Vítkovicích, kde se nyní provádí finální montáž. Základní konstrukce hrubé stavby vozů jsou svařovány u Škody Transportation, poté na kamionu putují na svaření kompletní hrubé stavby do továrny Siemens Mobility ve Vídni-Simmeringu, kde technici zajistí lakování a základní montáž. Finalizaci, tedy konečnou montáž, pro niž hlavní dodávky materiálu zajišťoval Siemens, pak mají na starosti právě zaměstnanci Škody v závodě ve Vítkovicích. V každé soupravě bude zařazen vůz první třídy řady Amps s 55 místy k sezení, druhou třídu představují dva velkoprostorové vozy řady Bmpz s 80 místy k sezení, multifunkční řady Bbmpz s 50 místy k sezení a řady Bdmpz pro 68 cestujících a prostorem pro přepravu jízdních kol. První pětivozovou soupravu by měly ČD převzít v květnu 2021. Po dokončení se všechny vlaky objeví na vnitrostátních linkách mířících z Prahy na sever a západ Čech.



Jihomoravský kraj podepsal smlouvu na 37 RegioPanterů

Zástupci Jihomoravského kraje podepsali v pátek 20. prosince smlouvu s firmou Škoda Transportation na dodávku 37 nových elektrických jednotek RegioPanter. Kromě výroby vlaků byl součástí veřejné zakázky i full-service těchto jednotek na třicet let. Na jihomoravské páteřní regionální lince S2 v trase Křenovice horní nádraží – Brno – Letovice a S3 Hustopeče – Brno – Tišnov – Křižanov mají vyjet v průběhu roku 2022. Třicet jedna jednotek bude v dosud neobvyklém čtyřdílném provedení, šest vlaků bude naopak jen dvouvozových. Podle prohlášení od firmy Škoda by se měly nové jednotky udržovat patrně v depu v brněnských Maloměřicích. V letošním roce začne Jihomoravský kraj připravovat výběrové řízení na dopravce, který bude s novými vlaky jezdit poté, co skončí smlouva se společností České dráhy. Tu má kraj uzavřenou do konce roku 2022 s možností prodloužení až o další tři roky.



Do Litvínova se jezdí elektricky

Po dlouhých letech očekávání se rozjely do Litvínova od nového jízdního řádu 2020 elektrické vlaky. Prakticky skoro všechny spoje jsou vedeny vratnými soupravami Českých drah ve složení lokomotiva řady 163, osobní vozy řady Bdmtee a řídicí klimatizovaný vůz přezdívaný Sysel. Díky novému konceptu Ústeckého kraje propojují všechny vlaky ČD Litvínov s krajskou metropolí Ústí nad Labem na lince označené jako U3. Elektricky se může jezdit díky zatrelejšování neelektrizovaného úseku o délce 1,5 kilometru mezi Loukou u Litvínova a Litvínovem, kde do loňského prosince jezdily pouze motorové vozy. Hlavním cílem celé stavby je však revitalizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov, která projde během dvou let kompletní rekonstrukcí. Ke zvýšení kultury cestování ve všech stanicích a zastávkách přispějí nová nástupiště a přístup k vlakům bude plně bezbariérový. Vyšší bezpečnost provozu zajistí elektronické zabezpečovací zařízení a traťová rychlost se zvýší až na 100 km/h.



Text: Josef Holek, Martin Harák, Jiří Sádovský, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, archiv Sparta, Letiště Praha

Představenstvo ČD je opět kompletní

Dozorčí rada ČD zvolila v polovině ledna pátého člena představenstva společnosti. Od 1. února pozici zastává Petr Pavelec. Čtyřicetiletý právník dříve působil v představenstvu Letiště Praha, kde měl na starosti oblasti rozvoje, investic, právní podpory a centrálního nákupu a logistiky. Do firmy v roce 2014 přešel z advokátní kanceláře White & Case. Při Pavelecově působení ve státní společnosti Letiště Praha zde výrazně přibývalo cestujících. Díky zvolení Pavlece členem představenstva je pětičlenný orgán ČD opět kompletní. Poslední personální změny se v představenstvu ČD odehrály loni v září. Dozorčí rada tehdy zvolila za členy Václava Nebeského a Michala Krause. Václav Nebeský se stal generálním ředitelem ČD a předsedou představenstva, Michal Kraus náměstkem pro provoz. Místopředsedou představenstva je Radek Dvořák, který zároveň zodpovídá za úsek obchodu. Úsek ekonomiky řídí Patrik Horný.



Na veletrzích v Brně nechyběly České dráhy

Tradičním vystavovatelem na veletrzích cestovního ruchu GO a Regiontour, které se konají na brněnském výstavišti, se staly také České dráhy. Letos již potřeby dopravce vystavoval ve společné expozici centrály Czech Tourism. Laické i odborné veřejnosti zástupci ČD nabídli mapy a doprovodné materiály ke speciálním jízdenkám Interrail, které umožňují až několikadenní, finančně zajímavé cestování po Evropě.

Hostesky navíc informovaly o výhodných jízdenkách Českých drah. Nedílnou součástí expozice byly nábořové letáky, které mají za úkol přilákat do firmy nové strojvedoucí. Letošní ročník byl ve znamení řady hvězdných osobností, jako jsou cestovatelé Dan Přibán či Tomáš Poláček. Důstojná expozice byla věnována i v rámci paralelního festivalu GO Kamera naší nejslavnější cestovatelské dvojici Zikmund a Hanzelka. K vidění byla navíc obě originální skříňová vozidla Tatra T 805, s nimiž cestovatelé projeli takřka celý svět.



Havlíčkův Brod v novém

Pohodlnější přístup na nástupiště i nástup do vlaků přinesla stavba, kterou ukončila Správa železnic v polovině prosince v Havlíčkově Brodě. Práce na rekonstrukci prvního a čtvrtého nástupiště včetně přilehlých kolejí v nejvýznamnějším železničním uzlu v Kraji Vysočina se odehrávaly od srpna 2018. Na havlíčkobrodském nádraží prošlo již v minulých letech rekonstrukcí nejvytíženější druhé a třetí nástupiště. Čtyři z celkového počtu pěti brodských nástupišť mají nyní nástupní hranu 550 milimetrů nad kolejí, což umožňuje pohodlnější nástup a výstup z vlaků a také bezbariérový přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Ten zajišťují nově výtahy. Zákazníci ČD ocení určitě i nový orientační systém.



Spartané vyjeli vlakem ČD

České dráhy se staly dopravcem hokejové Sparty. Na začátku ledna je speciálně vypraveným vlakem odvezly z Prahy do Drážďan, kde ji čekal vrchol základní části české Tipsport extraligy v podobě venkovního utkání proti Litvínovu. Druhé utkání v rámci akce Hockey Open Air bylo předeherávkou 45. kola. Netradiční utkání proti rivalovi ze severu Čech se tak stalo velkým lákadlem nejen pro fanoušky, ale i pro samotné Sparty. Vlak ČD byl zaplněn do posledního místa. A že byl o zápas i jízdu vlakem obrovský zájem, svědčí fakt, že drážďanský stadion byl zcela vyprodán – přišlo zhruba 32 tisíc fanoušků. Divácký rekord české Tipsport extraligy padl, Sparta ovšem nikoliv. Svěřenci Uweho Kruppa utkání pod širým nebem zvládli i po čtvrté v sezoně a porazili Litvínov 3:2.

Moderní vlaky pro Pardubický kraj



Pardubický kraj si objednal u Českých drah nové motorové jednotky a modernizaci osobních vozů pro regionální dopravu z počátku 90. let. Celkový objem investic vyšplhá až k jedné miliardě korun. Cestující se od prosince 2022 budou moci svést sedmi novými dvojdílnými jednotkami na trati z Pardubic do Havlíčkova Brodu. Tyto vlaky by měly přinést podobný komfort, na který jsou zákazníci zvyklí z motorových jednotek RegioShark. Vedle zcela nových motorových jednotek budou v Pardubickém kraji jezdit modernizované osobní vozy z produkce bývalých východoněmeckých vagonů. Obslouží hlavní koridor z Kolína přes Pardubice do Chocně a České Třebové. Šestnáct osobních vozů dostane jak modernější interiér, tak především nová komfortní sedadla či audiovizuální informační systém a wi-fi. Vylepšením projdou i vozy řady 810 a jednotky RegioNova.

Konference Současnost a budoucnost nočních vlaků

Aktuálním trendům v oblasti noční dopravy a její možné renesanci byla věnována konference s mezinárodní účastí Současnost a budoucnost nočních vlaků, kterou v Bratislavě koncem ledna uspořádala společnost Wagon Service travel. Touto akcí zároveň oslavila 20 let své existence. Na úvod vystoupil zástupce slovenského ministerstva dopravy a výstavby Ján Farkaš, který účastníky seznámil s přístupem resortu k nočním vlakům. Ředitel organizace CER Libor Lochman představil aktivity Evropské unie směrem k noční dopravě. Zástupce Českých drah Jan Illík nastínil možné směry dalšího rozvoje noční dopravy v ČR. Provozní ředitel společnosti JLV Petr Pospíšil poté prezentoval gastronomii na kolejích. O novinkách hovořili rovněž zástupci ZSSK, ÖBB a MÁV. Večer pak všechny účastníky čekalo příjemné společenské setkání v muzeu dopravy, kde bylo možné si prohlédnout některé historické vozy.



Na rekonstrukci vozidel LINT se podílela také ČD - Telematika

Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika se významně podílela na rekonstrukci drážních vozidel Alstom LINT 27 a 41. Celkovou rekonstrukci provedla firma ČMŽO - elektronika z Hranic na Moravě a ČD - Telematika zajistila kompletní dodávku a montáž patnácti kusů radiostanic Radom FMX 20C. Úkolem ČD - Telematiky bylo především zajištění technické dokumentace, materiálu, montáže a oživení radiostanic včetně komplexního ověření funkčnosti a zajištění podkladů pro provedení potřebného auditu. Ten po úspěšně dokončených montážích proběhl ve Výzkumném Ústavu Železničním (VÚŽ) Velim. Termín pro úspěšné dokončení veškerých prací byl určen náběhem nového grafikonu a postup prací byl stanoven harmonogramem montáží, který musel reflektovat termíny dodávek technologie od výrobce. ČD - Telematika dokončila práce včas podle plánu.



Kometa Express svezl fanoušky již potřetí

Vlak Českých drah, který dostal název Kometa Express, se veřejnosti poprvé představil na Vánoce 2017, kdy dovezl hokejisty Komety, fanoušky a stovky dětí z jižní Moravy do Prahy. Tam Brňané v multifunkční O₂ areně se hráli utkání se Spartou Praha. Po utkání zamířila speciální modro-bílá souprava zpět do Brna. Po velkém ohlasu a zájmu o první cestu modro-bílého expresu se klub HC Kometa rozhodl v lednu 2018 vypravit Kometa Express tentokrát na sever naší republiky do Ostravy. A do třetice vyjel letos v pátek 24. ledna stejný expres na sledování 39. kola extraligy v pardubické Enteria Areně. Dopravcem se tradičně staly České dráhy, které do čela šestnáctivozové soupravy plné malých a velkých fanoušků, včetně samotných hokejistů, nasadily stroj 380.017, nesoucí polep HC Kometa Brno.



V doplňkových službách patří České dráhy mezi špičku

Více než dva měsíce platí nová smlouva ministerstva dopravy s Českými drahami o zajištění dálkové osobní dopravy. Přípravu kontraktu za několik miliard korun zastřešoval odbor dálkové dopravy ČD pod vedením Petra Vondráčka. Cestující se mohou například těšit na více než dvě stovky nových vozů, rozšíření cateringových služeb i na nové spoje.

Josef Holek | Foto: Michal Málek

Jak dlouho jste připravovali nabídku a smlouvu?

Zhruba dva roky. Smlouva na zajištění dopravní obslužnosti, která začala platit v polovině prosince, pokrývá devatenáct linek dálkové dopravy a tomu zcela pochopitelně odpovídá i délka přípravy. Samotná jednání k nabídce i smlouvě byla s objednatelem, tedy ministerstvem dopravy, vedena velmi intenzivně zejména v posledních šesti měsících po předložení nabídky.

Co přesně obnáší příprava nabídky?

Proces zahrnuje řadu kroků realizovaných vždy v úzké součinnosti s kolegy z ostatních odborů ČD. Výchozím bodem je ale dopravní model, rozsah výkonů a základní standardy kvalitativních parametrů definované objednatelem. K tomu bylo pro zajištění mezinárodních spojů nezbytné vést paralelně také jednání se zahraničními partnery. Na celém týmu je pak poskládat vše tak, aby výsledný produkt, tedy komplexní nabídka, požadavky objednatele naplnil. Samozřejmě za cenu, která musí být pro objednatele akceptovatelná.

Jaké požadavky ministerstvo mělo co do kvality a služeb?

Už dříve objednatel zveřejnil přehled základních kvalitativních standardů, které by měl dopravce splňovat v případě realizace nabídkových řízení. Klasikou jsou požadavky na klimatizaci, informační systém a další. Při tvorbě nabídky jsme z tohoto přehledu kritérií vycházeli. I přes obnovu vozidlového parku a modernizaci vozů však zůstanou ještě nějakou dobu v provozu vozidla, která všechny parametry splňovat nebudou. Ty budou naplněny díky postupným dodávkám nových a pokračujícím modernizacím, což současně umožní vyřazení nejstarších vozidel, do kterých se již investice nevyplátí.

S nasazením nových vozidel na vybrané linky ale počítáte...

Ano. Ve výrobě je 50 vozů pro linku R15 Praha – Ústí nad Labem – Cheb a linku Ex6 Praha – Plzeň – Cheb. Jedná se o zcela nová vozidla s rychlostí 200 km/h, která

budou provozována jako ucelené pětivozové soupravy s možností posilování klasickými vozy, aby bylo možné kapacitně pokrývat frekvenční špičky. Vozy se vyrábí podle harmonogramu.

Zároveň bylo na podzim loňského roku spuštěno výběrové řízení na dodávku 180 vozů. Ty budou provozovány v sestavě 20 devítivozových souprav s řídicím vozem. Prvních deset souprav nasadíme na linku Ex5 Praha – Berlín – Hamburk a následně předpokládáme nasazení těchto souprav také na linku Ex3 Praha – Bratislava – Budapešť. Ale například i na obnovený spoj Vídeň – Praha – Berlín, který začne jezdit od května. Na ten bude zatím nasazen railjet. V přípravě je také zakázka na dodávku až 65 lokomotiv, z toho 22 na rychlost 230 km/h.

Připravujete se už na další soutěže?

Ano. Ministerstvo notifikovalo devět linek, kde uplatní přímé zadání. Jde o linky R9, R10, R14A, R14B, R21, R22, R23, R24 a R27, přičemž doba platnosti smluv je od tří do osmi let. Z toho linky R9, R26 a R27 zároveň notifikovalo i pro realizaci nabídkových řízení s předpokladem uzavření smluv na 15 let. Ty ale budou navazovat až na zmíněné smlouvy zadané v přímém zadání. V tuto chvíli zatím neznáme podmínky, ale domnívám se, že vzhledem k délce kontraktů budou požadavky objednatelů víceméně vycházet ze stávajících parametrů. K zásadní změně v kvalitativních požadavcích, zejména týkajících se vozidel, dojde podle mého názoru až v rámci zmíněných nabídkových řízení.

Budete se hlásit i do soutěží, kde za tři roky skončí alternativní dopravci? Třeba na lince z Prahy do Rakovníka?

V těchto případech se ještě nebude jednat o nabídkové řízení, tedy soutěž, ale přímé zadání. Objednatel může se stávajícími dopravci uzavřít příslušné smlouvy, aniž by jakkoliv posuzoval případné alternativní nabídky, jak tomu bylo v předchozích případech v rámci rozstřelů. To se týká nejen posuzování našich nabídek na linky, které nově provozuje jiný dopravce, ale i opačně. Letos tedy mohou být takto s ČD uzavřeny smlouvy na tři linky R14A, R14B a R27. Podmínky a vývoj budeme určitě sledovat a není vyloučeno, že vyvineme maximální úsilí k návratu na ztracené linky. To se týká obecně dopravy dálkové i regionální.

Máte nějaký plán v oblasti rozšiřování palubních a doplňkových služeb?

Dokončuje se například dovybavování vozů určených pro dálkovou dopravu technologií wi-fi. Došlo také na zásadní rozšíření cateringových služeb v podobě zavedení služby ČD Minibar na tři nové rychlíkové linky a během první poloviny tohoto roku budou na lince Ex7 z Prahy do Lince nasazeny kombinované vozy 1. třídy a bistra, které stávající nabídku minibaru nahradí. Těch oblastí, na něž se soustřeďujeme, a které s kvali-

tou cestování přímo souvisejí, je mnohem více. Příkladem může být řazení souprav, čistota vozů nebo rezervační a informační systémy. A mimo vlak třeba odbavovací a prodejní systémy.

V oblasti doplňkových služeb patří ČD mezi společnosti s nejširším portfoliem v Evropě. Naším cílem však není nabízet co nejširší spektrum návazných služeb, ale soustředit se na vybrané produkty související s první a poslední mílí či jiné služby s železniční dopravou související. Nadále platí, že veškeré nabízené služby musí být vždy poskytovány v námi deklarované a zákazníky očekávané kvalitě.

Hodila by se vám v dálkové dopravě i hybridní vozidla?

Jistě, přestože v nejbližších letech pravděpodobně hybridní vozidla provozovat nebudeme. Ale chtěli bychom.

Vysvětlím. Vozidla mají řadu výhod v provozu na linkách s kombinovanou trakcí. Díky alternativnímu pohonu by například odpadla nutnost výměny hnacího vozidla a zkrátila by se jízdní doba.

Tato vozidla umožňují principiálně nečekat na elektrizaci a současně dávají určitý prostor, pokud se elektrizace zpozdí a dopravce již má vozidla pořízená. Současně tím ale říkáme, že by elektrizace měla i nadále pokračovat a až na výjimky by měla být hybridní trakce v dálkové dopravě pouze přechodným řešením. Nabízí se linka R10 z Prahy do Hradce Králové, Trutnova a Letohradu.

Ministerstvo zatím neplánuje „roztržení“ spojů v Hradci Králové. Do Hradce by proto souprava jela v elektrické trakci, dále pak například na baterie. Další linkou by mohla být například linka R11 z Plzně přes České Budějovice do Brna. Nicméně konkrétní úvahy jsou závislé na schopnostech průmyslu dodat spolehlivá vozidla.

Chystáte se přesto na nástup nových technologií? Kde vidíte budoucnost?

Vývoj a testování těchto nových technologií s kolegy samozřejmě sledujeme. Že bychom ale už připravovali zadávací dokumentaci na nákup hybridních vozidel, to zatím ne. Ačkoli si řada linek, které nejsou v celé délce elektrifikované, o to říká. Rozhodně ale chceme být u toho a v rámci ČR v této oblasti lídrem. Chceme hybridní vozidla provozovat jako první. Jsme také připraveni na spolupráci s výrobcí v oblasti vývoje a testování. To vše za předpokladu ekonomické výhodnosti. A budoucnost? Ta se v současnosti ubírá asi dvěma směry. Prvním je využití akumulátorů a druhým palivové články využívající stlačený vodík. V obou případech samozřejmě vždy jako dvouzdrojové řešení v kombinaci s napájením z troleje.

Máte v plánu vyjet dál za polskou Přemyšl, na Ukrajinu?

Jednáme o tom s ukrajinskou stranou. Letos by měla být upravena stávající širokorozchodná trať do Lvova doplněním rozchodu 1 435 mm. Takže naše vlaky, které nyní končí v Přemyšli, budou moci pokračovat až do Lvova.

Soustředíme se na kvalitativní a provozní plnění všech nasmlouvaných kontraktů včetně spojů, které provozujeme na komerční riziko. Čeká nás příprava nabídek na zajištění dopravní obslužnosti na třech linkách dálkové dopravy.





Ukrajina stojí o přímé spojení se západní Evropou, stejně jako my o spojení s Ukrajinou. Každý den je také možné cestovat z Prahy přes Varšavu do běloruského Brestu a na léto znovu rozjedeme oblíbené rychlíky k Baltu. Díky zavedení denního spojení byla výrazně rozšířena nabídka cestování mezi Prahou a Moskvou.

Nově bude jezdit railjet ČD do Berlína. Proč až v květnu?

Němečtí strojvedoucí musí projít nezbytným proškolením na railjet. Proto jsme zahájení provozu po dohodě s rakouskými a německými partnery naplánovali rovnou až na začátek května, od kdy přímé každodenní spojení Grazu, Vídně, Prahy a Berlína nabídneme.

Jaké máte plány na tento rok?

Určitě se soustředíme na kvalitativní a provozní plnění všech nasmlouvaných kontraktů včetně spojů, které provozujeme na komerční riziko. Čeká nás příprava nabídek na zajištění dopravní obslužnosti minimálně na třech linkách dálkové dopravy a připravujeme novou strategii doplňkových služeb. Mimo to máme pro naše zákazníky připraveny některé novinky, které budou v průběhu roku postupně uváděny v život. Ale ty si zatím nechám pro sebe. Na dálkovou dopravu a služby s ní spojené bude zaměřena naše letošní marketingová komunikace a v plném proudu běží také příprava jízdního řádu 2021. Takže se letos opět nudit nebudeme. ○

Petr Vondráček

Profesní kariéru odstartoval v rezortu Ministerstva obrany ČR. Zde působil v Sekci zahraničních vztahů, kde byl ve vedoucí pozici odpovědný za plánování a realizaci zahraničních cest a finančního zabezpečení vojenských zahraničních misí. Poté pracoval v příspěvkové organizaci Vojenská lázeňská a rekreační zařízení, ve které řídil středisko zahraničního cestovního ruchu a byl zde odpovědný za komplexní obchodní, finanční a marketingovou strategii. V roce 2009 nastoupil do Odboru produktů a obchodu GŘ ČD. V úseku obchodu se od počátku v různých funkcích věnuje primárně produktové a obchodní strategii dálkové osobní dopravy. Ředitelem odboru dálkové dopravy byl jmenován na konci roku 2018.



Josef Holek | Foto: autor

Akce ČD ve středních Čechách měly úspěch

Výlety vlakem pod hlavičkou Českých drah zaznamenaly ve Středočeském kraji a Praze opět velký úspěch. Návštěvnost se pravidelně pohybovala v řádech tisíců až desetitisíců, osvědčila se i zcela nová akce Párou Prahou. Regionální obchodní centrum ČD se už nyní připravuje na další sezonu. Na co se mohou cestující těšit letos?

Cyklovlaky zajížděly i na jih Čech

Úspěšnou sezonu mají za sebou i speciální Cyklovlaky Brdy a Český ráj. Nejde sice o retrovlaky, ale i tak byly velmi dobře obsazené. „V létě jsme dokonce jezdili až do Blatné, což bylo zajímavé zpestření, neboť Blatensko je turisticky nesmírně atraktivní. Cyklovlak Český ráj naopak odvezl milovníky cyklistiky k Prachovským skalám, na Jičínsko a do dalších známých míst Českého ráje. I s ním jsme byli spokojeni,“ pochválil Jakub Goliáš, ředitel pražského Regionálního centra ČD.

Řada spokojených cestujících, akce proťkané párou, pohoda a výlety do přírody i za poznáním. Tak by se dala shrnout uplynulá sezona, kterou za sebou mají České dráhy v Praze a Středočeském kraji. Dopravce se může pochubit velkou účastí a trvajícím zájmem veřejnosti. „Vlaky byly často vyprodané a návštěvnost jsme počítali v řádech tisíců,“ potvrdil Jakub Goliáš, ředitel Regionálního obchodního centra ČD v Praze.

Velmi dobře se do povědomí zapsal projekt Párou Prahou. Speciální historické vlaky vyjízďely v jarních a podzimních měsících vždy ve vybraných sobotách. „Pokaždé jsme jeli z pražského Smíchova přes Prokopské údolí do Rudné, Hostivice a zpět po pražském Semmeringu na Smíchov. Zhruba o půldruhou hodinu trvající jízdy byl neskutečný zájem, vlaky byly vyprodané do posledního místa už v předprodeji. Kapacita byla tři sta míst,“ sdělil Goliáš. Zájem prý byl zejména mezi návštěvníky Prahy, cizinci, ale i rodinami s dětmi, kteří si chtěli udělat příjemný víkendový výlet vlakem. „Nostal-

gie táhne, pokaždé jela jiná lokomotiva, tedy 556.0506, 477.043 nebo 475.179.“

Karkulka v Posázaví, Kyklop v Praze

O úspěchu mohou organizátoři směle hovořit i v případě tradičních velikonočních jízd na Křivoklát anebo o jízdě historického vlaku k akci Audiance u císaře Karla I. z Prahy do Brandýsa nad Labem a Mělníka. Pozitivní ohlas měly rovněž jízdy zvláštních vlaků v čele s motorovou lokomotivou T 444.162 do Posázaví, pozděně prázdninová jízda parního vlaku z Prahy do Vlašimi anebo předvánoční jízdy na Křivoklát. „Povedl se i Dětský den v Praze Braníku. Úspěch sklídila především parní lokomotiva 556.0506 a další stroje z vozidlového parku dopravce. Úspěch jsme zaznamenali také při již tradičních jízdách na vlečku metra na Kačerově,“ upřesnil ředitel Goliáš.

Tisíce lidí naláká Pražský železniční den na Smíchově. „Ten jsme spojili s městskými oslavami v Hostivici, a obě místa jsme propojili nejen parními vlaky.

Tehdy byla v Praze k vidění i motorová lokomotiva T 499.0002 s historickými patrovými vozy řady Bpjo anebo moderní, elektrická jednotka InterPanter. Tento den nás přišlo navštívit okolo deseti tisíc lidí,“ podotkl Goliáš.

Chystají se na novou sezonu

Velký úspěch si pražské ROC připsalo na přelomu listopadu a prosince, kdy ve vla-



Soutěž Železničáře

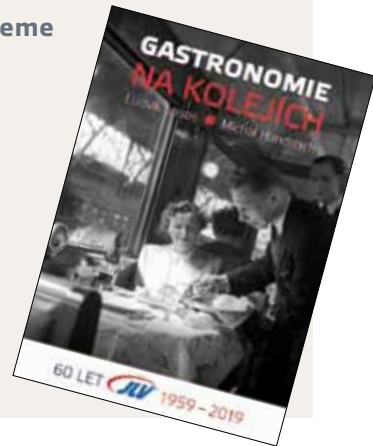
Každý měsíc vám na tomto místě přineseme pravidelnou soutěž o zajímavé ceny.

Otázka na měsíc únor zní:

Ve kterém roce vznikla v rámci bývalých ČSD společnost Jídelní a lůžkové vozy (JLV)?

Své odpovědi nám zasílejte do **29. února**, nově na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář únor“. Výherce získá publikaci *Gastronomie na kolejích*.

Správná odpověď z č. 1: Max. rychlost je 90 km/h. Výhercem se stává: Alex Gerlach, Rostoky u Prahy



cích ČD cestoval Mikuláš se svou družinou. Kromě parních speciálů, které vyrážely do okolí metropole, vyjela také souprava Cyklohráček, tentokrát však přejmenované na Čertohráček. Ani tady nebyla o cestující nouze.

Velmi povedený byl z pohledu ČD Středočeský železniční den v Kralupech nad Vltavou. Pravda, kvůli extrémnímu suchu nesměly vyjet parní lokomotivy, ale návštěvnost byla i přes tuto komplikaci velmi slušná.

Pražské ROC v těchto týdnech s objednateli regionální dopravy, tedy se Středočeským krajem a hlavním městem Prahou, řeší definitivní podobu akcí na tento rok. „Slíbit mohu Dětský den, Středočeský železniční den a tradiční Velikonoční

a Mikulášské jízdy parních vlaků. Opět bychom rádi uskutečnily jízdy Párou Prahou. Vzhledem k tomu, že rok 2020 je rokem několika výročí trati v našem regionu, rádi bychom si prostřednictvím akcí pořádaných pro veřejnost jubilea připomněli. Proto se letos více zaměříme na jízdy do oblasti dolního Posázaví, tedy z Prahy přes Vrané do Čerčan, neboť tato trať oslaví 120. narozeniny. Na září pak chystáme větší oslavy svátku dne železnice, kdy bychom si rádi připomněli 175. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy a zároveň stopadesáté výročí zahájení provozu železnice na Nymbursku. Na přípravě těchto, ale i jiných akcí již intenzivně pracujeme. Pořádání dalších jízd upřesníme v průběhu roku,“ uzavřel Jakub Goliáš. ○

Cestujících ve vlacích Českých drah loni opět přibýlo

I v roce 2019 pokračoval trend růstu počtu cestujících na železnici. Statistiky Českých drah ukazují meziroční zvýšení o tři miliony na celkových 182,1 milionu. Stále více zákazníků navíc využívá vlaky dopravce pro delší cesty.

„Čísla ukazují dva hlavní trendy. Lidé se vracejí do vlaků a cestují na větší vzdálenost. Přepavní výkon vzrostl o 5,6% a průměrná vzdálenost, kterou zákazníci v našich vlacích ujedou, je už téměř 48 kilometrů,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský. „Jednak je to tím, že hodně investujeme do nových vozidel i služeb, a také jsou lidé ochotní dojíždět za prací mnohem dál než před lety. Navíc jsou naše dálkové spoje oblíbené jako alternativa k autům při návštěvách příbuzných či přátel.“

ČD se proto na segment dálkové dopravy více zaměřují. Firma začne od příštího roku postupně nasazovat na vnitrostátní spoje mezi Prahou a Chebem nové vagony, které se v současné době vyrábějí. Právě spojení Prahy a Plzně, kde budou cestující

nové vozy také využívat, je jednou z relací s vysokým potenciálem růstu cestujících. Nových vozů bude 50 a budou obdobné jako railjety. Na nákup dalších 180 dálkových vagonů vypsala společnost zakázku. Ještě v prvním čtvrtletí pak hodlají vypsát zakázku na desítky lokomotiv.

Podle místopředsedy představenstva a náměstka generálního ředitele pro obchod Radka Dvořáka je dalším segmentem, který se v posledních několika letech výrazně rozvíjí, příměstská doprava. „Například do Prahy denně dojíždějí desítky tisíc lidí z Říčan, Kralup nad Labem, ale taky z Lysé nad Labem nebo z Milovic. Tam, kde je to možné, jezdí ve špičkách zdvojené soupravy. Zahuštění dopravy ale pomalu naráží na kapacitu infrastruktury.“ (red)



Cestujících na Pardubicku stále přibývá

Na řadě tratí v Pardubickém kraji bylo podle výsledků sčítacích kampaní v jízdním řádu 2019 dosaženo rekordních počtů přepravovaných cestujících, mnohde nejvíce za poslední desetiletí. A nepřispěly k tomu jen státní slevy. Opět se potvrzuje, že dostatečná nabídka ve spojení s cestovní rychlostí a pohodlím láká do vlaků další cestující. Velký nárůst tak vykazují zejména trati, kde jezdí rychlíky a spěšné vlaky.



Martin Hájek | Foto: Martin Harák

Pomyslné první místo obsadila trať Pardubice – Hradec Králové, na níž vykazují přepravy stálou expanzi. Počet zákazníků odvezených jak regionálními vlaky, tak i rychlíky stále roste. Jasně se tak prokázalo, že dostatečná nabídka rychlých a pohodlných vlaků po celý den

přiláká další cestující. Ti nemusejí řešit problémy s parkováním či hustou dopravou v obou krajských městech. Loni na této trase opět padl rekord. Navíc během posledních deseti let České dráhy nepřevážily po této trati více cestujících. V pracovní dny jich bylo téměř 7,5 tisíce, což je meziroční nárůst skoro o jedenáct procent. Ve srovnání s rokem

2015, kdy se dokončilo zdvojkolejnění v úseku Stěblová – Opatovice nad Labem a ČD zavedly zrychlený model dopravy, jich jezdí dokonce o 30 procent více.

Významně roste zájem o cestování i o víkendy. V sobotu se průměrně mezi Pardubicemi-Rosicemi nad Labem a Hradcem Králové přepravuje více než pět a půl tisíce cestujících. Nárůst je patr-

Drážní úřad informuje

Odborný seminář

I v letošním roce se hodláme věnovat odborným seminářům pro jednotlivé obory drážní dopravy. První seminář se uskutečnil 30. ledna pro akreditovaná školicí střediska, která se věnují výcviku strojvedoucích. Přítomné jsme seznámili jak s aktuálními statistikami, tak s organizací zkoušek v letošním roce. Zástupcům jsme také připomněli, jaké dokumenty jsou u zkoušek požadovány a akceptovány, zazněly též požadavky na uchazeče ke zkouškám k získání licence strojvedoucího. Důležitá byla také informace o plánovaných státních dozorech akreditovaných školicích středisek.

Rušení přejezdů

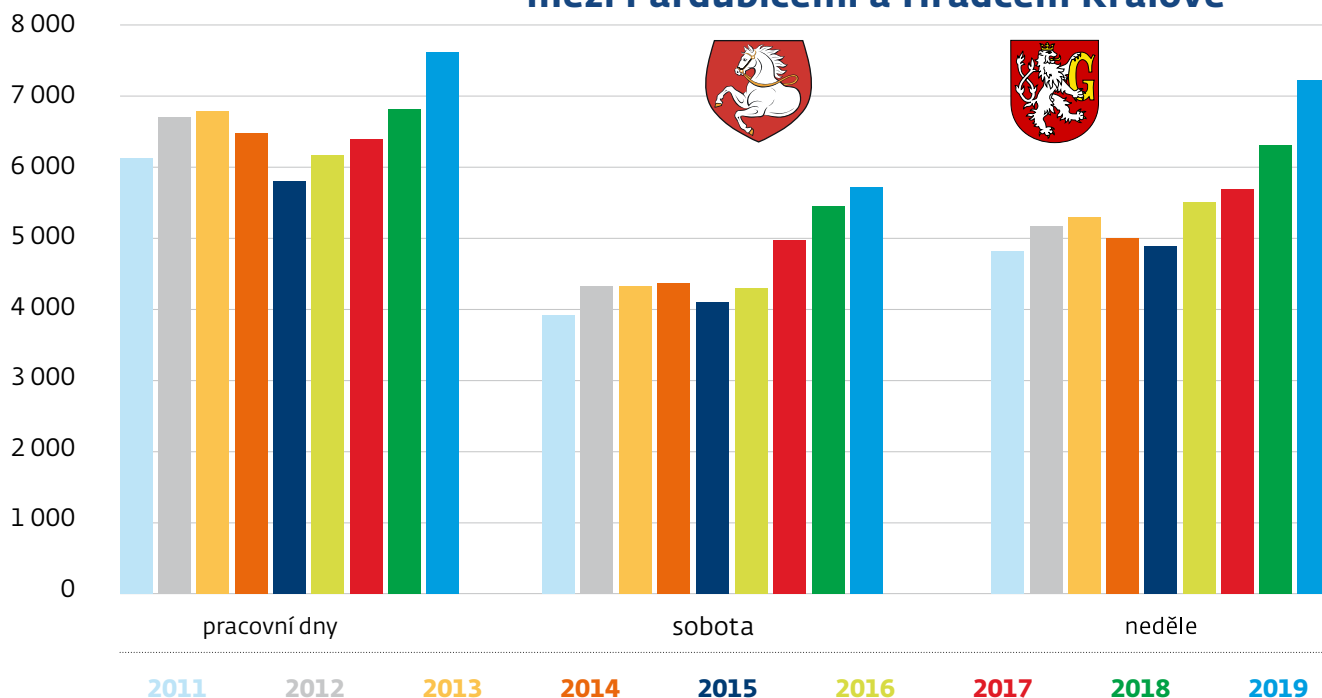
V loňském roce se podařilo rozhodnutím DÚ odstranit celkem 34 železničních přejezdů. Vzhledem k velmi malému počtu rušených přejezdů v předchozích letech lze takové číslo rozhodně považovat za úspěch.

Změna organizační struktury

V souvislosti s vládním požadavkem na snížení počtu zaměstnanců ve státní správě byla schválena změna organizační struktury na našem úřadu. Novou organizační strukturu Drážního úřadu naleznete na webových stránkách www.ducr.cz.



Průměrný počet cestujících za den mezi Pardubicemi a Hradcem Králové



ný rovněž v neděli, která se již téměř dotáhla na pracovní dny. Jezdí přes sedm tisíc pasažérů, což je o čtrnáct procent více než v roce 2018 a skoro o padesát procent více než v roce 2015. Pro srovnání – v roce 2015 vlaky ČD přepravily na mezikrajské trase zhruba o dva a půl tisíce lidí méně. Celkově tak čísla na této trati překonala nové rekordy a lze očekávat, že po dokončení zdvojkolejnění zbývajících úseků a zvýšení nabídky spojů dále porostou.

Jako další v pořadí se umístil koridor mezi Kolínem, Pardubicemi a Českou Třebovou. Pokud tuto trať posuzujeme i s rychlíky, které v rámci integrovaného dopravního systému IREDO rovněž zajišťují významný podíl na dopravě v rámci kraje, vykazuje trať zhruba dvacetiprocentní meziroční nárůst v pracovní dny, o nedělích dokonce o celou třetinu, což znamená minimálně 2 500 cestujících navíc. Po letech se na této trati zastavil propad u osobních vlaků a počet zákazníků ČD se navýšil v některých úsecích až o 29 procent (například o nedělích mezi Pardubicemi a Chocní). Za jednu z příčin stagnace lze považovat častá zpoždění osobních vlaků, které jsou na této vytížené trati mnohdy předjížděny rychlejšími vlaky.

Návrat cestujících na trať 238

Na trati z Pardubic přes Chrudim do Hlinska a Havlíčkova Brodu byl loni obnoven dopravní koncept založený na pravidelné nabídce rychlého spojení. A úspěch se dostavil záhy. Na všech meziměstských úsecích byl zaznamenán meziroční nárůst cestujících o 10 až 20 % a mnohde bylo překonáno i období let 2012 a 2013, kdy zde již

spěšné vlaky jezdily. V pracovní dny převezou vlaky mezi Pardubicemi a Chrudimí více než 2 600 lidí, o víkendu zhruba 2 400, což je meziročně o 10 % více. V úseku Žďárec u Skutče - Hlinsko pak vzrostl meziročně počet cestujících v pracovní dny a neděli o 140, tedy o 20 % (v sobotu o polovinu). Zhruba 550 cestujících přijede a odjede v pracovní dny do/z Hlinska z/do Havlíčkova Brodu, což je rovněž nárůst o 20 %. Zhruba 15 až 20 % nárůst je vykázan u vlaků o víkendech. Lidé tak více využívají vlaky i pro dopravu mezi kraji. Potvrzuje se tak správnost zavedení nového dopravního modelu, který má potenciál dalšího růstu po dodání nových vozidel (2023) či odstranění přestupů v Hlinsku.

Úspěch i na lokálkách

Jedním z nevytíženějších traťových úseků v Pardubickém kraji, pokud budeme brát v úvahu pouze regionální trati, je úsek Choceň - Vysoké Mýto. Přepravených lidí zde loni bylo nejvíce od roku 2011. Nárůsty cestujících hlavně o víkendech až o dvacet procent jen potvrzují důležitost

této trati. Například mezi Chocní a Vysokým Mýtem se v průměru přepraví přes 1 500 cestujících v pracovní dny, více než 1 100 v sobotu a asi 950 v neděli. Další z tratí s nárůstem počtu cestujících je spojnice mezi Svitavami a Políčkou. Meziročně tu přibýlo okolo 15 % zákazníků.

Mezi Českou a Moravskou Třebovou se v pracovní dny již od roku 2015 přepraví běžně okolo čtyř stovek cestujících. Značný nárůst ale statistiky vykazují o sobotách (+ 27 %) a více lidí jezdí i o nedělích. Na trati 019 se již druhým rokem uplatňuje nový koncept dopravy, jenž se velmi osvědčil. Například jen na úseku mezi Rudolticemi a Lanškrounem od roku 2011 nikdy necestovalo více zákazníků. V pracovní dny se jich svezle oběma směry téměř tisícovka, což je o 6 procent více. Zajímavá jsou čísla z koridorové trati 260 z České Třebové směrem na Svitavy a Brno. Příkladem jsou rychlíky Praha - Brno, kde podobně jako v úseku Kolín - Česká Třebová či mezi Českou Třebovou a Letovicemi přibýlo cestujících o více než 25 %. V sobotu tu pak jezdí ještě o dalších 5 % lidí více. ○



Železnice v Česku se pomalu připravuje na dvouustovku

Tuzemská železniční síť se pomalu chystá na dvouseťkilometrovou rychlost. Správa železnic už začala s testovacími jízdami mezi Břeclaví a Vranovicemi. Jde o úsek, kde by v budoucnu měla vést i vysokorychlostní trať. Zkoušky se uskutečnily s lokomotivou Vectron v barvách ČD Cargo a dvěma osobními vozy Českých drah.



Josef Holec | Foto: Správa železnic, Jan Súra

Zejména cestující v dálkové dopravě by se mohli za pár let dočkat zkrácení jízdních dob. Od loňského prosince se v části trati mezi Břeclaví a Vranovicemi odehrávají testovací jízdy drážních vozidel rychlostí 200 km/h. Nyní mohou vlaky vyvinout rychlost maximálně 160 km/h, byť například České dráhy disponují vozidly, která umí jezdit daleko rychleji. Naposledy se testovalo v polovině ledna. Zkoušku, kterou povolil Drážní úřad, uskutečnila lokomotiva 383.008 od ČD Cargo s vozem řady Ampz a WRmz Českých drah.

„Cílem zkoušek je příprava vybraných úseků železniční sítě na plánované zvýšení rychlosti a prověření chování nosných konstrukcí a dalších částí železničních staveb při výrazně vyšším dynamickém zatížení. Měří se také akustické zatížení okolí trati při průjezdu vozidla vyšší rychlostí, než je dnešních 160 km/h,“ uvedla mluvčí Správy železnic Nela Friebová.



Nutné další úpravy

Jihomoravský úsek prvního koridoru je součástí připravovaných vysokorychlostních tratí. Například v Šakvicích by měla končit „vrtka“, která bude odbočnou větví páteřní trati Praha – Brno – Ostrava. Dále do Břeclavi budou vlaky pokračovat po zmodernizované současné konvenční trati, kde se po nezbytných úpravách zvýší traťová rychlost na 200 km/h. Co se týče úseku z Šakvic ke státní hranici, chce správce infrastruktury ještě letos začít s přípravou projektu. Následovat bude dokumentace pro stavební povolení a sa-

Co se také testovalo

- Akustická měření při průjezdu vozidla rychlostí 200 km/h. Kromě klasického přesného měření úrovně akustického zatížení kalibrovaným přístrojem byla pro identifikaci místa a příčiny vzniku hluku použita (poprvé na železnici v ČR) akustická kamera. Pomocí technologie lze graficky lokalizovat místo a intenzitu hlukového zatížení.
- Funkce ETCS. Kromě základních zkoušek byla rovněž ověřena korektní spolupráce mezi palubní a traťovou částí systému ETCS, která proběhla bez jakýchkoliv závad a potvrdila jeho plnou funkčnost.

motná realizace stavby tak, aby bylo hotovo do konce roku 2025. V rámci stavebních prací je nutné rekonstruovat stanice Podivín, v Zaječím udělat plnou peronizaci, zrušit přechod v Podivíně a přejezd Starovičky. Stavbaři také musí obnovit železniční spodek i svršek, upravit mosty či trakční vedení. Stávající infrastruktura neumožňuje zvýšit rychlost vlaků bez nutných úprav, jako je například odstranění všech úrovnových přejezdů a přechodů. Díky probíhajícím testům získáme podklady pro připravované projekty.

První testy Správa železnic uskutečnila loni 9. prosince. S lokomotivou Siemens Vectron, plně vybavenou palubní částí evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS, se zaměřily na jeho chování při rychlostech nad 160 km/h. Dále se testovalo dynamické chování nosných konstrukcí vybraných mostů včetně staveb z let 1933 a 1946 s nosnými konstrukcemi, které jsou náchylné k neúměrnému kmitání. Samotné měření zajistila Fakulta stavební ČVUT spolu s Technickou ústřednou dopravní cesty. „Výsledky použijeme k optimálnímu navrhování nových mostních konstrukcí a opravám stávajících při modernizaci trati pro vyšší rychlosti,“ informovala Friebová. ○

Návrat na koleje

Ještě na konci 30. let patřilo cestování letadlem k drahým, ale především k nejistým dobrodružstvím. Kdo chtěl cestovat na velké vzdálenosti pohodlně a bezpečně, zvolil vlak. Byla to zlatá éra expresů zvučných jmen. Moderní proudová letadla druhé poloviny 20. století však situaci změnila a dálkové expresy postupně končily provoz jeden za druhým. Liberalizace letecké dopravy a lowcostové aerolinky v 90. letech pak zatloukly transevropským expresům poslední hřebíček do rakve. Ale časy se mění. Pod tlakem klimatických změn a snížení emisí CO₂ se hovoří o omezení letecké dopravy. Aerolinkám vyrostl i nový konkurent – vysokorychlostní železnice.



Petr Ščáhlavský | Foto: Shutterstock, DB AG

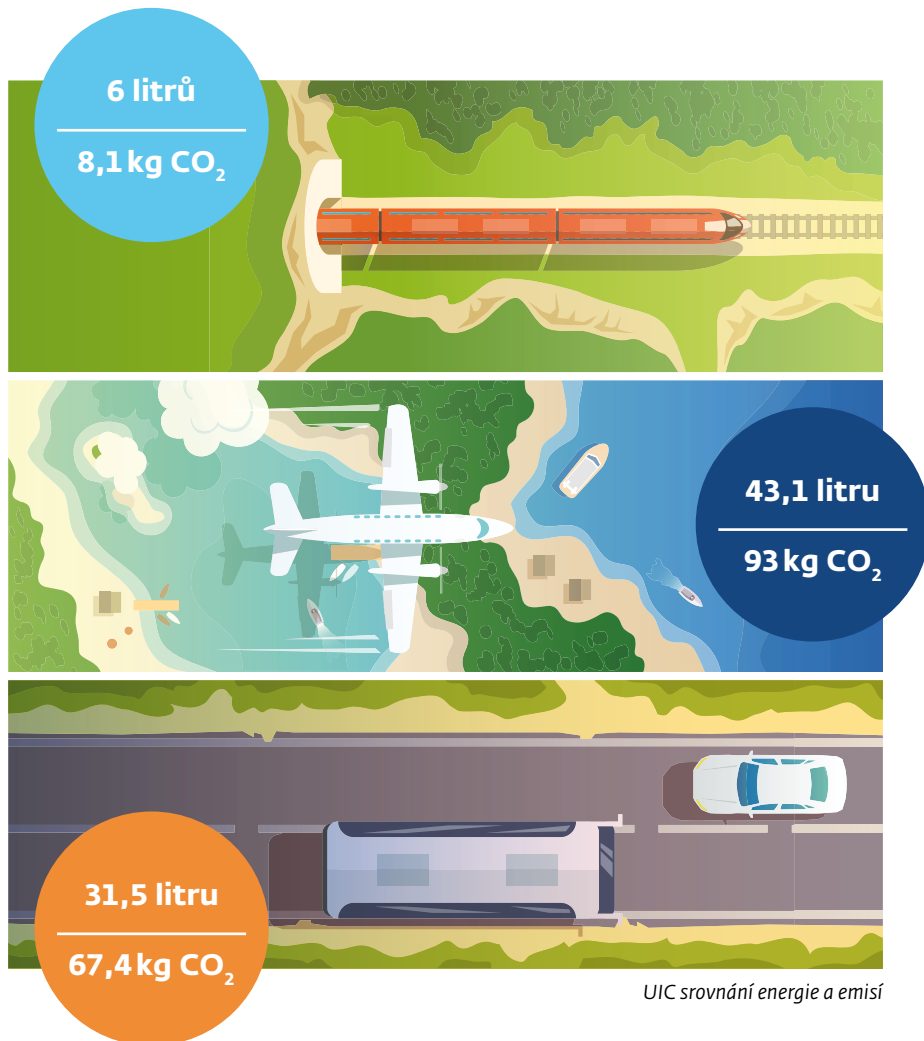
Ať už letecká doprava skutečně ovlivňuje klima nebo ne, faktem je, že má oproti železnici podstatně vyšší spotřebu energie a produkuje mnohem více emisí. Navíc tyto emise vytváří přímo v horních vrstvách atmosféry až 10 kilometrů nad zemským povrchem, což ještě více zvyšuje jejich negativní vliv na planetu. Omezit létání a emise má přirozený smysl, pokud chceme chránit Zemi před bezhlavým drancováním jejích omezených zdrojů.

Miliardové škody z letecké dopravy

Podle mnoha studií jsou dopady letecké dopravy 5x až 6x horší než provoz železnice. Samozřejmě vztaženo na přepravu jedné osoby. Přitom v některých zemích, kde využívá železnice velké množství elektrické energie vyrobené z obnovitelných zdrojů, například ve vodních, větrných nebo solárních elektrárnách, je tento rozdíl ještě větší. Třeba v případě Švýcarska jde téměř o 100% energie z čistých zdrojů bez produkce CO₂. Rozsáhlá německá studie uvádí, že letecká doprava startující ze vzdušných přístavů našeho západního souseda vyprodukovala v roce 2014 celkem 47 milionů tun CO₂, přitom 3,2% připadalo na vnitrostátní lety a 35% na střední linky se vzdáleností 500 až 2 000 kilometrů. Produkce těchto emisí představuje škody na životním prostředí ve výši 3,5 miliardy eur, které by měly stoupnout do roku 2030 dokonce na 4,5 miliardy eur. Přitom náhrada jen těch nejkratších spojení do 500 až 600 kilometrů vlaky by znamenala ročně úsporu asi 200 tisíc letů a snížení emisí CO₂ o nezanedbatelných 1,6 milionu tun. Tato změna by se dotkla přibližně 18 milionů cestujících ročně, což představuje asi ¼ všech vnitrostátních cest leteckou dopravou v Německu.

V případě stejného postupu i v dalších evropských státech a na kratších mezinárodních linkách by se uspořilo velké množství paliva, snížila produkce skleníkových plynů a podstatně by ubylo škod na životním prostředí.

Mezinárodní železniční unie UIC uvádí, že při průměrné obsazenosti připadá na 600 kilometrů dlouhé cestě na jednoho cestujícího v letecké dopravě až 7x více paliva, a dokonce až 11,5x více emisí CO₂. Externí náklady na poškození životního prostředí dosahují u železnice kolem 15 eur na 1 000 osobokilometrů, zatímco v letecké dopravě jsou tyto škody až 65 eur.



UIC srovnání energie a emisí



Železnice není řešením dopravy na kratší a střední vzdálenosti jen z ekologických důvodů. Je výhodná i pro cílového cestujícího. Podle studie UIC, která už několik let sleduje vývoj na trhu letecké a vysokorychlostní železniční dopravy, je cestování vlakem na souběžných trasách výrazně levnější. Zatímco na sledovaných 10 vnitrostátních a mezinárodních linkách ve Francii, Německu, Švýcarsku, Španělsku a Itálii je doba jízdy vlakem i letadlem po započtení přesunu na nádraží nebo letiště včetně odbavení a opět z nádraží nebo letiště srovnatelná, cena za cestu vlakem je v průměru o 57% nižší. Počítá se s reálnými tarify zahrnujícími levné letenky a jízdenky i běžné ceny. V případě některých tras jsou však rozdíly mezi letadlem a vlakem až trojnásobné v neprospěch vzdušné dopravy. A rozdíl mezi cenou letenek a jízdenek roste. Před pár lety cestující ve vlaku uspořil oproti letadlu jen 51% nákladů na cestu, a to nebereme v úvahu další očekávaný růst nákladů například kvůli zdanění leteckého paliva.

Letecké palivo je jedním z příkladů nerovných podmínek. Přestože letecké palivo znečišťuje životní prostředí podstatně více než elektrina pro vlaky, je osvobozené od daní. Ty se některé státy teprve chystají zavést, v jiných o nich ales-

poň diskutují a v mnoha zemích se zatím nic nemění. Oproti tomu elektrické vlaky, které v řadě zemí využívají čisté zdroje energie, zaplatí za energii plnou cenu včetně všech daní a třeba i příspěvků na rozvoj „zelené“ energie.

Dominance železnice: Až 500 kilometrů za 2 hodiny

UIC na základě průzkumů trhu uvádí, že vlak drtivě vítězí nad leteckou dopravou při cestovní době přibližně do 2 hodin. Pokud se pohybuje cesta vlakem mezi 2 a 3,5 hodinami, má stále železnice převahu nad leteckou dopravou, ale svou dominanci postupně ztrácí. Po 3,5 hodinách cesty vlakem dochází ke zlomu, kdy začíná mít letecká doprava navrch, ale železnice jí s cestovní dobou do 5 hodin efektivně konkuruje. Teprve nad cestovní dobu 5 hodin dominuje letecká doprava. Tyto hodnoty jsou orientační. Trh ovlivňuje i kvalita a četnost spojení a především cena.

Příkladem, kdy moderní vysokorychlostní doprava prakticky zdecimovala leteckou dopravu, je přibližně 300 kilometrů dlouhé spojení Paříže a Bruselu. Nová trať zkrátila cestu mezi oběma metropolemi na necelou 1,5 hodinu a podíl železnice vzrostl skoro na 100%. Air France a KLM zde zcela zrušily přímé letecké

spoje a vlak zde využívají i vysocí státní představitelé při státních návštěvách.

Šéfka osobní dopravy SNCF Rachel Picard v souvislosti s otevřením nové vysokorychlostní trati do Bordeaux na jihu západě Francie uvedla, že chce železnice postupně převzít 100% leteckého trhu mezi Paříží a Bordeaux. Vzdálenost 500 kilometrů mezi oběma městy zvládnou rychlovlaky za přibližně 2 hodiny.

Ve Francii si už v polovině 90. let vytkli cíl omezit leteckou dopravu na šesti linkách z Paříže do Marseille, Toulouse, Nice, Bordeaux, Štrasburku a Montpellier, které tenkrát tvořily 60% vnitrostátní letecké dopravy. Tyto cíle se daří postupně naplňovat. Na tratích do Lyonu, Avignonu, Bordeaux a Štrasburku má železnice dominantní postavení s podílem až 90 a více procent trhu.

Úspěch moderní a rychlé železnice na úkor letecké dopravy na krátké a střední vzdálenosti do přibližně 500 kilometrů, kam vlak přebírá podstatnou část zákazníků, a do přibližně 1 000 kilometrů, kde dokáže nabízet atraktivní alternativu, potvrzují všechny železnice napříč Evropou i ve světě.

Pár příkladů za všechny. Na trase Madrid - Sevilla byl v roce 1991 před otevřením vysokorychlostní trati podíl železnice jen 16%, zatímco po silnici cestovalo 44%



Srovnání průměrných cen: letadlo vs. vlak

260 €

113 €

úspora
147 €

- 57 %

a vzduchem 40 % lidí. Po otevření rychlodráhy a zkrácení cestovního času se poměry změnilly. Do roku 2002 vyskočil podíl dráhy na přepravním trhu díky vysokorychlostní železnici s cestovní dobou téměř 2,5 hodiny na více než 60 % a letecká doprava klesla na pouhých 8 %.

Stejný vývoj lze sledovat v Itálii. V roce 2008 trvala cesta mezi Milánem a Římem většinou vlaků ještě 4,5 hodiny, výjimečně několik nonstop vlaků dosáhlo cestovní čas 4 hodiny. Podíl železnice na přepravě mezi oběma velkoměsty byl 36 %, zatímco letadlem cestovalo 50 % lidí. Zbytek využíval silnici. V současné době se využití dopravních systémů obrátilo. Dnes jezdí mezi Římem a Milánem rychlovlak Frecciarossa co půl hodiny s cestovní dobou pod 3 hodiny a podíl železnice zde stoupl na přibližně 80 %, zatímco podíl letecké i silniční dopravy je kolem 10 %.

Této teorii dávají za pravdu zkušenosti i z mezinárodních linek. Vysokorychlostní spojení Paříže a Stuttgartu má dnes na přepravním trhu podíl kolem 70 %. Cesta vlakem mezi těmito městy vzdálenými od sebe vzdušnou čarou 500 kilometrů trvá jen něco přes 3 hodiny. Zatímco v roce 2007 zde letecké linky nabízely okolo 60 letů týdně, dnes je to maximálně 25 spojů.

Letadla vyklízejí trh sama

Dokonce i v USA s image letecké a automobilové velmoci vítězí například mezi Washingtonem a New Yorkem vlak. Rychlovlak Acela zde mají oproti letecké dopravě tržní podíl 77 %. Mezi Los Angeles a San Diegem na západním pobřeží přepravuje americký národní dopravce Amtrak 96 % cestujících, zatímco letadla jen 4 % lidí. Také japonské rychlovlak na některých trasách dosahují ve srovnání s rozvinutou leteckou dopravou tržní podíl přes 90 %.

Jako absurdní se nezasvěcenému mohou zdát zprávy z Německa, které se loni objevily i v našich médiích, že do roku 2035 zastaví vnitrostátní leteckou dopravu. DB má ovšem k tomuto cíli velmi dobře nakročeno, a to aniž by se cestujícím zhoršil komfort nebo prodloužily cestovní časy.

Díky výstavbě vysokorychlostní železniční sítě už dnes rychlovlak ICE spojují většinu velkých měst v časech srovnatelných s leteckou dopravou, pokud se započítou i časy potřebné na cestu na a z letiště a na odbavení. Ostatně k náhradě letecké dopravy ve prospěch železnice na krátkých a středních vnitrostátních linkách zde dochází už delší dobu i bez zásahu regulace.

V roce 2007, po otevření vysokorychlostní trati Kolín nad Rýnem – Frankfurt nad Mohanem, zastavila Lufthansa lety

mezi letišti v těchto městech. Posledním příkladem je pak zrušení letů mezi Berlínem a Norimberkem. Vlaky tuto trasu zvládnou díky nové trati za 3 hodiny. V roce 2014 letělo mezi oběma městy ještě čtvrt milionu pasažérů, dnes cestují všichni vlakem.

Rostoucí podíl železniční dopravy na úkor letecké a individuální silniční dopravy sleduje DB od otevření prvních vysokorychlostních tratí. V roce 1980 měla železnice mezi Frankfurtem a Hamburkem podíl na přepravním trhu téměř 23 %, bezmála 60 % připadalo na silniční dopravu a 10 % na letadla. V roce 2000 byl podíl železnice s více než 50 % zhruba dvojnásobný, podíl silniční dopravy klesl na 45 % a letecké na pouhých 4 %.

Také zavedení rychlovlaků ICE Sprinter mezi Mnichovem a Berlínem s cestovní dobou 4 hodiny zamávalo tržními podíly v dopravě mezi těmito vzdušnou čarou 500 kilometrů vzdálenými městy. Po roce od otevření rychlodráhy zde železnice přepravila 4,4 milionu cestujících, 2x více než v předchozích letech. Podíl železnice na trhu stoupl z 23 na 46 %, zatímco jednička v přepravě, letecká doprava, klesla z původních 48 % na 30 %. Zbývajících 24 % lidí cestuje mezi oběma městy stále po silnici. I tak pokles počtu jízd autem znamená snížení emisí CO₂ na této trase o 190 tisíc tun za rok. Po rozšíření počtu vlaků ICE Sprinter Berlín – Mnichov a po dalším zrychlení cesty v několika úsecích se podíl železnice ještě zvýší.

Nyní se chce DB zaměřit na převzetí dopravy z Berlína do oblasti Porúří a Porýní, například do Kolína nad Rýnem a Düsseldorfu. Dnes patří letecké linky Berlín – Düsseldorf a Berlín – Köln mezi 10 nejfrekventovanějších vnitrostátních relací. Ročně nabízejí dohromady přes 2 miliony míst. Vlaky zde jezdí v hodinovém intervalu a trasu mezi Berlínem a Porúřím, resp. Kolínem nad Rýnem, která měří vzdušnou čarou více než 450 kilometrů, urazí za 4 až 4 a půl hodiny. Cestovní čas by zde měla zkrátit zhruba 100 kilometrů dlouhá nová trať s rychlostí 300 km/h mezi Hannoverem a Bielefeldem. Doba jízdy do Kolína i Düsseldorfu má klesnout pod 4 hodiny a počet vlaků se má zdvojnásobit. Interval vlaků se zkrátí na půl hodiny.

Když nevyhraješ, tak se dohodni

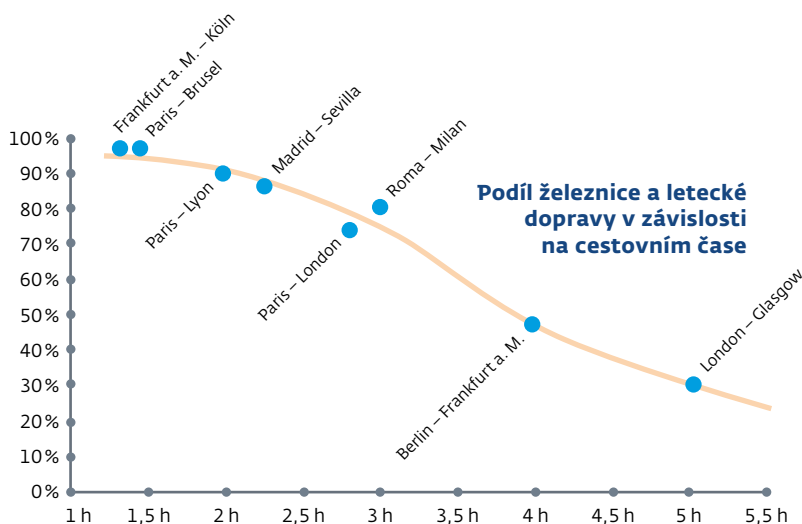
Letecké společnosti si začaly uvědomovat, že dlouhodobě krátké linky neudrží. Jsou nákladné, kvůli zdlouhavým cestám na letiště a odbavení oproti rychlovlakům



pomalé, znečišťují životní prostředí a k tomu blokují už tak přetížené vzdušné koridory a přístavy pro zajímavější dálkové linky. Svých cestujících se však nechtějí vzdát, a tak se začaly spojovat se železnicí.

U nás je nejznámější německý Lufthansa Airport Express. Jednalo se o spe-





Podíl železnice a letecké dopravy v závislosti na cestovním čase

	Stuttgart	Köln Dortmund	Düsseldorf	Karlsruhe Mannheim	Nürnberg	Aachen Feiburg, Göttingen	Erfurt Ulm
Zahájení provozu	2001	2003/2013	2013	2014/2015	2018	2018	2018
Doba jízdy (min.)	72	55/131	72	65/25	143	93/127/122	157/126
Počet spojů LH	12	22/12	16	13	14	8	9

ciální vlaky ve žluto-šedé kombinaci Lufthansy, které byly uvedené výhradně v letových řádech. Použit se daly pouze s letenkami. Pro běžné železniční cestující vlastně neexistovaly. V letech 1982 až 1993 jezdily až čtyři páry vlaků v trase Düsseldorf – Köln – Bonn – Frankfurt (M) Flughafen a v letech 1990 až 1993 byla v provozu i druhá linka Stuttgart – Frankfurt (M) Flughafen.

Airport Expressy nahradily ročně až 3 000 letů na krátkou vzdálenost a v roce 1992 přepravily 270 000 cestujících. Cílem bylo odlehčit vzdušnému prostoru kolem Frankfurtu nad Mohanem a snížit dopady dopravy na životní prostředí.

S vybudováním vysokorychlostní železnice a sítě rychlovlaků ICE speciální vlaky ztratily svůj význam a byly transformová-

ny do nové služby AiRail, dnes označené jako Lufthansa Express Rail. Je mnohem rozsáhlejší, ale díky spojení s běžnými rychlovlakmi také mnohem méně nápadná. Asi málokoho tak napadne, že ve stejném vlaku jsou vedle sebe cestující s běžnou vlakovou jízdenkou i s letenkou.

Současná služba nabízí dopravu mezi 12 velkými městy a letištěm ve Frankfurtu nad Mohanem rychlovlakem ICE. Pro zákazníky Lufthansy jsou speciálně označené číslem letu, platí na ně letenky, započítávají se do leteckých mil a ve Frankfurtu mají garantovaný přestup na letadla. To znamená, že v případě zpoždění se o cestující postará letecká společnost a zajistí jim náhradní let. Je to úplně stejné jako ztráta návaznosti mezi letadly. Cestující s letenkou mají

k dispozici místa v 1. třídě, přístup do čekáren DB Lounge a odbavení zavazadel ve Frankfurtu na zvláštním terminálu AiRail.

Podobná spolupráce funguje také na vybraných linkách mezi Air France a SNCF. Nejznámější příklad je spojení Paříže a Bruselu. Některé vlaky jezdí pod značkou letu z belgické metropole přímo na letiště Charles de Gaulle a nabízejí přestup na další linky Air France.

Austrian Airlines zase omezila na minimum lety mezi Vídní a Lincem a cestující převedla do vlaků railjet ÖBB. Ty nabízejí prakticky co hodinu přímé spoje pod označením letecké společnosti ze Salcburku a Lince na vídeňské letiště Schwechat.

Z letadel do vlaků míří i Češi

Celoevropský trend rušení krátkých a středně dlouhých letů včetně omezení provozu malých regionálních letišť se nevyhne ani České republice. Tento trend se dokonce už projevil, i když nám stále chybí efektivní propojení železnice a našeho největšího leteckého přístavu v Praze-Ruzyni.

Podle webu pražského letiště z něj v současnosti nelétají žádné spoje do Ostravy, Bratislavy ani do Berlína. Přitom všechna tato města byla před několika lety dostupná i několika lety denně. Ovšem to bylo cestování po zemi podstatně pomalejší. Na začátku 90. let jelo několik málo nejrychlejších vlaků z Prahy do Ostravy více než 4 hodiny, do Bratislavy skoro 5 hodin, a do Berlína dokonce více než 5 hodin. Většina vlaků byla o dost pomalejší. Dnes vlak jede z Prahy do moravskoslezské metropole 3 hodiny a Bratislava a Berlín jsou dostupné za 4 hodiny při podstatně nižší ceně oproti letecké přepravě. Jiné to není ani u našich dalších měst. Z Ostravy do Vídně dorazíte vlakem za 2 hodiny a 40 minut a na letiště Schwechat potřebujete jen přibližně 3 a čtvrt hodiny a jediný přestup na vídeňském hlavním nádraží.

V příštích letech dojde k dalšímu zrychlení železnice, ať již modernizací, nebo novostavbami tratí u nás i v zahraničí. Připravuje se přestavba tratí od našich hranic do Vídně a Bratislavy na rychlost 160 až 200 km/h. Také do Berlína se chystá zavedení dvoustovky a další zkratky cestovní doby. Plánované vysokorychlostní tratě pak ještě více posílí konkurenceschopnost železnice oproti pozemní a letecké dopravě. Na tento trend se musí připravit letečtí dopravci, malá letiště i chybějící intermodální propojení železnice – letecká doprava. ○



Specialisté VUZ se opírají o normy a legislativu

Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI), závazné unijní předpisy a normy, podle kterých se posuzuje shoda železničních kolejových vozidel a jejich komponenty s příslušnými normami, jsou denním chlebem specialistů Kanceláře autorizované osoby (KAO), Oddělení vozidel, Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ). Vedoucím hodnotitelem pro subsystém Kolejová vozidla je ve firmě Jiří Strnisko. Co vše má na starosti? A mohli by mu techničtí nadšenci závidět?

Josef Holek | Foto: autor, archiv Jiřího Strniska

Už na konci 19. století si evropské země začaly uvědomovat nutnost zavedení jednotných pravidel pro železniční dopravu, přičemž v roce 1886 vešla v platnost Dohoda o technické jednotě v železniční dopravě. V průběhu let se tak začalo čím dál více objevovat slůvko v češtině nemající ekvivalent – interoperabilita. Co si pod tím představit? Schopnost zajistit bezpečný a plynulý pohyb vlaků v požadovaném rozsahu a objemu, fakticky nemezeně obdobně, jak to umožňuje automobilová doprava. To vše za podmínky, že vozidla budou splňovat předem definované, jasné a jednotné zásady.

Přijmout je musela, stejně jako celou řadu legislativních prvků, i Česká republika. Výrobci kolejových vozidel, producenti dílů, dopravci a další se jim tak museli přizpůsobit. Aby mohla vozidla a díly v nich instalované vyjet na koleje, musí být s předpisy v harmonii. Navíc nesmí chybět potřebná razítka. Aby vše bylo v souladu a výrobci, potažmo jejich zákazníci z řad dopravců, funguje v rámci VUZ Kancelář autorizované osoby, která se shodou s „té-es-íčky“ detailně zabývá a vydává na základě shody Zprávu o zjištěních, resp. certifikáty o posouzení shody. Jde tak o další prvek ze široké a komplexní škály služeb, které může VUZ nabídnout.

Vlaky měl v rodině

Shody s TSI kolejových vozidel má v KAO VUZ na starosti vedoucí hodnotitel pro



subsystém Kolejová vozidla Jiří Strnisko. Technikou se zabýval na vysoké škole, ovšem s železnici to tak horké nebylo. Po bakalářských státnicích na Institutu dopravy Fakulty strojní na Vysoké škole báňské-Technické univerzitě v Ostravě totiž přemýšlel, kterým směrem se ve svém profesním životě vydat. „Řešil jsem, zda to bude strojírenství, anebo doprava obecně,“ upřesnil s tím, že nakonec zvítězil obor Stavba, konstrukce a provoz kolejových vozidel.

Úplně nepolíbený ale přece jen nebyl: dědeček a strýc byli strojvedoucími a stanoviště lokomotivy ostatně bylo nakonec blízké i Jiřímu Strniskovi. V diplomové práci se totiž zabýval návrhem kabiny strojvedoucího. „Navrhnul jsem kompletní řešení kabiny strojvedoucího,“ doplnil.

Kam jít po vysoké? Při doktorandských studiích, které ale Jiří Strnisko nedokončil, odešel pracovat na Drážní inspekci a poté k soukromému nákladnímu dopravci. Po několika letech si ale jeho ži-

votopis vytáhli zástupci VUZ. „Poslal jsem ho hned po studiích. Později mě kontaktoval můj současný vedoucí a já nabídku přijal. Pro VUZ tedy pracuji bezmála pět let,“ popsál své začátky.

Pomůže i metr

Nyní se zabývá posuzováním shody u kolejových vozidel, resp. osobních vozů, jednotek a lokomotiv všech trakcí. „Řeším, zda jsou vozidla ve shodě s požadavky a evropskými nařízeními, tedy Technickými specifikacemi interoperability. Každý den komunikuji se zákazníky, řeším technické parametry všech možných prvků, kontroluji a zkoumám technickou dokumentaci a i po případné fyzické prohlídce vše posoudím. Nakonec vydám Zprávu o zjištěních, resp. certifikáty o shodě. V ní sdělím, zda jsou, či nejsou parametry v souladu s TSI,“



vyjmenoval rutinní úkoly. „Hodnotím a posuzuji nejen nová vozidla, ale i veškeré modernizace a změny. Opět musím důkladně projet dokumentaci a znovu se vydat na kontrolu. Jezdíme i na auditní kontroly přímo k výrobcům.“ Občas se tedy stane, že popadne metr a jde přímo ve firmě přeměřovat jednotlivé rozměry.

Ze slov odborníků z Oddělení vozidel VUZ je jasné, že většina kontrol a posouzení dopadne dobře. „Výrobci technické parametry jednotlivých komponent drážních vozidel znají, aplikují je a nevznikají tedy velké problémy. Hlídejí si to,“ konstatoval Strnisko. „Každá návštěva u některého z výrobců je vždy bezvadnou zkušeností. Neustále inovují, vymýšlí a já se tím pádem dostávám k absolutním novinkám. Mám možnost porovnávat a jsem neustále v kontaktu s novou technikou, což mě baví. Z toho pak těží i VUZ.“ Oporu při posuzování pak mají specialisté VUZ v legislativě a normách

jako takových. Nasnadě je ale otázka, zda posuzování pokaždé vyjde? „Jistě, že ne. Výrobce ale předmět modifikuje a nakonec projde. Záleží mu na tom,“ vysvětlil.

Doma jedničkou

Technické specifikace interoperability patří mezi striktní evropská nařízení, která řeší především jednotnost techniky, například v návaznosti na bezpečnost. Vozidla pak mohou vyjet – teoreticky vzato – do kterékoli země EU. „Aktuálně mám na stole posuzování dieselové lokomotivy a jedné elektrické jednotky, osobní vozy

a další výrobky menšího rozsahu. Řeším například výkony jednotlivých systémů, bezpečnostní funkce ve vztahu k trakci, požární bezpečnost a další jednotlivosti, vše pak řešíme jako celek.“

Zákazníky VUZ jsou výrobci z celé Evropy a Asie. A nejde jen o výrobce vozidel, nýbrž i veškerých komponent. Zákazníci se k VUZ rádi vrací. Nezdíka přivedou i další partneři. „Na některých trzích jsme začínali od nuly, například v pobaltských zemích jsme na základě reference jednoho zákazníka získali další i pro jiné subsystémy. Vyrožené rozhýbali trh. VUZ má v Evropě velmi dobré renomé,“ zhodnotil Jiří Strnisko. „Konkurenci v posuzování máme, ale nikdo neposkytne tak komplexní služby jako my. Ve střední Evropě jsme největší, v rámci Evropy se v počtu vydaných certifikátů držíme mezi Notifikovanými osobami na nejvyšších příčkách,“ podotkl. Je však nutné připomenout, že někteří výrobci kolejových vozidel a prvků si přímo přejí, aby certifikovaná osoba byla z jejich země.

Oddělení vozidel VUZ každý rok zvládne zhruba dvě desítky velkých projektů – lokomotivy, osobní vozy – a bezpočet menších. Letos VUZ předpokládá obdobná čísla. ○

ŘEKLI O JIŘÍ STRNISKO



Martin Bělčík
generální ředitel VUZ

Ve firmě máme některé zaměstnance, které bychom potřebovali „naklonovat“. A Jiří Strnisko je jeden z nich.



Ondřej Fanta
technický ředitel VUZ

Pan Strnisko je velmi schopný vedoucí hodnotitel a auditor. Má zkušenosti i z několika soukromých společností a oceňuji jeho samostatnost a přehled. Není problém s ním zajít na pivo a pokecat. Když se ještě trochu uvolní, má potenciál se posouvat na vedoucí funkce.



Roman Průša
vedoucí oddělení vozidel, VUZ

Jiří Strnisko pracuje v oddělení vozidel více než 4 roky. Za tu dobu se vypracoval v klíčového člena týmu. Oceňuji zejména jeho odborné znalosti, předchozí praxi v železničním provozu, rychlou orientaci v problému a ochotu ke spolupráci. Řečeno sportovní terminologií: má tah na branku.



Petr Chlum
vedoucí Zkušební laboratoře VUZ

Jirka nastoupil do VUZ z provozu, a i když neměl s posuzováním typu vozidel téměř žádné zkušenosti, velmi rychle se zapracoval a stal se významnou oporou týmu. Když se vyskytnou problémy, tak se vždy snaží najít jejich řešení. Navíc si stále udržuje zpětnou vazbu a tu pak využívá v dalších projektech.



RegioSharky opravují ve veselském závodě DPOV

Čtvrtým rokem se Provozní středisko oprav dceřiné společnosti Českých drah DPOV ve Veselí nad Moravou věnuje nejen údržbě, ale především opravám nejmodernějších dieselových jednotek řady 844, které nesou obchodní název RegioShark. Vlaky ČD pořídily v letech 2011 až 2013 v počtu jedenatřiceti kusů pro regionální dopravu u polského výrobce PESA Bydhošť.

Martin Harák | Foto: Autor

Moderní dvoudílné motorové jednotky se dvěma krajními hnacími podvozky a jedním společným podvozkem jsou částečně nízkopodlažní a ve standardní výbavě mají vakuové toalety a klimatizaci. Více než čtyřicet metrů dlouhé vlaky pro sto dvacet sedících cestujících jsou vybavené dvěma přeplňovanými výkonnými šestiválci značky MTU o výkonu 390 kW. Běžně jezdí na řadě spojů Českých drah ve Zlínském, Pardubickém, Karlovarském, Ústeckém a Plzeňském kraji. Jako každá složitá technika i tato moderní vozidla vyžadují kromě pečlivé provozní

údržby po určité době provozu i náročnější údržbový zásah v podobě periodické opravy. K těmto typům oprav jsou v rámci společnosti ČD určeni specialisté DPOV, a v případě motorových vozů právě z veselského provozního střediska oprav. Úkol náběhu oprav RegioSharků byl svěřen projektovému manažeru Petru Somrovi a jeho týmu techniků a dělníků s cílem, aby jejich prostoje byly co nejkratší a opravy a údržba se odehrály v plánovaných termínech.

Nová hala od roku 2017

Žralokům neboli RegioSharkům, ale například částečně i RegioNovám slouží od roku 2017 zcela nová opravárenská

hala, která je nejnovějším vlakům do slova šitá na míru. „Vzhledem k požadavku provést opravy a úpravy všech vyrobených vozidel v relativně krátkém období, sloužila hala doposud téměř výhradně RegioSharkům. Do budoucna však plánujeme u této řady vozidel rovnoměrnější rozložení oprav, což nám umožní část kapacity haly použít nově i opravám RegioSpiderů řady 841, které mají České dráhy ve svém majetku,“ vysvětluje projektový manažer inženýr Somr. Připomeňme si, že motorové vozy RegioSpider řad 840 a 841 zakoupily České dráhy od švýcarské společnosti Stadler postupně v letech 2011 až 2013 v počtu 33 kusů. V provozu jsou jak v Kraji Vysočina, tak i v Libereckém kraji a na Pardubicku.

Protože v případě RegioSharků jde o vlaky plné elektroniky, a to nejen v prostorách kabin strojvedoucího, ale například v klimatizaci či vakuových WC, kladde dceřiná společnost DPOV důraz na specializaci svých zaměstnanců. „Popravdě řečeno nemalou měrou elektroniky jsou vybavena již téměř všechna vozi-



Tým techniků se snaží opravy RegioSharků co nejvíce urychlit.

dla, která opravujeme. Týká se to i těch, která jsme již opravili nebo jsou u nich právě uskutečňovány úpravy a modernizace různé úrovně a rozsahu. Každopádně u nových vozidel pokračuje trend nárůstu elektronizace. Tomu pochopitelně přizpůsobujeme i skladbu odborného personálu, zejména se specializací na diagnostiku, mechatroniku, elektropneumatiku. Momentálně věnujeme velkou pozornost především klimatizačním sys-



↑ K opravám a údržbě RegioSharků či RegioNov slouží od roku 2017 nová opravárenská hala.

ČD DPOV
Člen Skupiny ČD

↑ Žraloci vyžadují po určité době provozu i náročnější zásah v podobě periodické opravy. ↓



témům,“ říká Petr Somr. V současnosti akutně chybějí napříč různými obory specialisté, kteří dokážou ovládat moderní technologie. A se stejným fenoménem se potýká i dceřiná společnost DPOV. Ředitel veselského střediska Zdeněk Studnička potvrzuje, že fundovaných lidí není nikdy dost, ale dobrý základ u nich v závodě určitě mají. „U nově přijatých pracovníků zkoumáme jejich schopnosti a zájem v oblasti moderních technologií a postupů. U stávajících zaměstnanců aktivně podporujeme přeškolení a zvyšování úrovně odborných znalostí moderních technologií, v návaznosti na používané nové konstrukční prvky,“ potvrzuje Studnička. A na otázku, s jakými problémy se potýkají při údržbě a opravách na polských strojích, odpovídá, že velké množství závad se s nemalým úsilím podařilo vyřešit pracovním týmům v Oblastních centrech údržby ještě před „delegováním“ opravárenských aktivit do DPOV v roce 2016.

Problémy s polským výrobcem

Nemálo problémů měl tým opravářů bohužel kvůli malé pružnosti a operativnosti výrobního závodu PESA v Bydhošti. „Někdy to bylo na hraně a polský závod jednoduše neměl odpovídající snahu aktivně nalézt řešení jak při dodávkách nových dílů, tak i oprav některých komponentů. V mnoha případech jsme za podpory odborných pracovníků Generálního ředitelství Českých drah navázali spolupráci přímo se subdodavateli komponentů do těchto motorových jednotek, a to hlavně ze zahraničí. Namátkou vzpomenu brzdové systémy Knorr, pohonné jednotky MTU, displeje stanovišť strojvedoucího či hydraulické tlumiče,“ říká Somr.

Vzhledem k tomu, že veselský závod slouží jako jakýsi centrální servis pro celou republiku, může dobře zhodnotit, v jakých regionech dostávají vlaky řady 844 nejvíce zabrat. „Z našeho pohledu je to u všech RegioSharků podobné. Tratě s nižší povolenou rychlostí vykazují větší obloukovitost i sklony, tratě s vyšší povolenou rychlostí zase vyšší denní běh a vyšší rychlost vozidel. Nároky na výkon klimatizace plně klimatizované jednotky jsou všude obdobné. Za zmínku snad stojí rychlé opotřebení dvojkolí zejména na Chebsku a Děčínsku, kde u vozidel působících v těchto regionech je mnohdy nutné vyměnit kola dvojkolí v mezidobí před přistavením vozidla na opravu v DPOV. Údajně to paradoxně souvisí s obnovou regionálních tratí v těchto lokalitách,“ dodává na závěr projektový manažer Petr Somr. ○

Malý Prokop přišel na svět ve vlaku

Na loňský 17. listopad určitě nezapomene rodina Kaniokova z Frýdecka i dvě zaměstnankyně ostravského Zákaznického personálu Českých drah Karin Gaubová a Zuzana Botorová. V pravidelném spoji z Ostravy hlavního nádraží do Frýdku-Místku začala Monika Kanioková, mimochodem zpěvačka známé frýdecko-místecké kapely Tykráso, rodit a přímo na palubě vlaku přišel na svět za asistence jejího odvážného manžela Lukáše zdravý chlapeček, jemuž dali jméno Prokop. Díky rychlé pomoci obou pracovnic ČD se i s rodiči dostal v pořádku do nemocnice.

Martin Harák | Foto: autor a archiv rodiny Kaniokových

Porod ve vlaku není zcela běžná událost a podle dostupných údajů se na palubě některého z tuzemských vlaků rodilo pravděpodobně naposledy v roce 1945. Loňské třicáté výročí sametové revoluce si tak zapsalo do kolonky železniční historie další významný milník. A jak se tedy všechno v listopadový den seběhlo? Karin Gaubová vzpomíná, že po odjezdu ze stanice Ostrava-Kunčice za ní přiběhla jedna z cestujících a rozrušeně jí říkala, že spolucestující začala spontánně rodit. „Okamžitě jsem se otočila a běžela do předního vozu, kde jsem v jednom otevřeném oddílu uviděla mladou paní. Klečel u ní nějaký muž – po chvíli jsem zjistila, že je to její manžel, a pomáhal jí aktivně s porodem. Jak maminka, tak tatínek byli úplně klidní, což bylo naprosto fascinující. Neváhala jsem a hned zavolala linku 112, kde se mě na dispečinku ujala zdravotnice. Mým prostřednictvím udělovala rady, co se má nejlépe udělat. Tyto pokyny jsem tlumočila tatínkovi, který si ale beztak poměrně dobře věděl rady. To jsem ještě nevěděla, že pracuje v nemocnici, a tak porod k našemu ulehčení brzy skončil, a než jsme dojeli do Vratimova, byl chlapeček na světě,“ vzpomíná na mimořádné okamžiky paní vlakvedoucí. K ruce byla Karin Gaubové dozorčí osobní přepravy z ostravského Svinova Zuzana Botorová, jež ve vlaku cestovala ze své směny. Paní dozorčí se rychle postarala o dvouletého chlapečka Kaniokových. „Dítě jsem zabavila, jak to šlo, ale ani to nebylo moc třeba, neboť bylo velmi klid-

né. Ihned po porodu jsme podle pokynů z dispečinku zabalili novorozence do deky, kterou jsme si půjčili z kočárku od bratříčka, a šťastné rodiče odvezla sanitka do frýdecké nemocnice,“ vzpomíná paní Botorová.

Do porodnice už to nestihli

Až do poslední chvíle byl manžel Moniky Lukáš přesvědčený, že do porodnice stihnou dojet včas. Pro zajištění rychlého převozu do nemocnice ještě zavolal svému strýci, ať ve Frýdku na nádraží čeká s autem. Svou ženu přitom utěšoval a uklidňoval. Když mu však řekla, že už cítí hlavičku novorozence, nechtěl jí uvěřit a podíval se sám. Trochu se prý polekal a zavolal směrem do vagonu, zda nemá někdo zkušenost s rozením dětí. Neozval se ale nikdo, a tak se role porodníka ujal nakonec sám. „Ještě toho rána jsem manželovi řekla, kde má podle ultrazvuku miminko zadeček a zádička, a tak podle toho pomohl miminku správně se vytočit. Když už bylo venku, položil si jej na pravou ruku, odmotal pupoční šňůru, kterou mělo dvakrát kolem krku, a trochu s ním potřpal. Miminko se nadechlo, ozval se jemný hlásek, a byl klid. Sláva Bohu! Zvládli jsme to. Pak se ozvala paní (dozorčí Zuzana Botorová – pozn. redakce), která nám pomohla s hlídáním věcí a kočárku při čekání na záchranaře ve stanici, ať ho něčím přikryje. Muž mi dal novorozeňátko na hruď a přikryl ho dekou novopečeného brášky.





Z FACEBOOKU LUKÁŠE KANIOKA

S radostí oznamujeme, že včera chvíli po druhé hodině odpoledne přišel na svět náš druhý synáček Prokop. Zřejmě čekal na nedělní Božskou liturgii, až rodiče s bratříčkem (a skrze maminku i on) přistoupí ke svatě Eucharistii. Na doktory se mu už asi čekat nechtělo, a tak jsme museli na zpáteční cestě ve vlaku z Ostravy do Frýdku porod zvládnout sami. Vašík to (naštěstí) celé prospal. Monuška, jakožto již zkušená matka, vše zvládla na jedničku. Já

ho jen pomohl trochu vytočit, pak odmotat pupeční šňůru, kterou měl dvakrát obtočenou kolem krku, a nakonec trochu potřepat. Nadechl se a ozval se hlásek, ale žádný pláč. S Boží pomocí vše dobře dopadlo. Za několik minut přijeli záchranáři, kterým za ochotu a výborný přístup velmi děkujeme. Odvezli nás všechny čtyři do frýdecké nemocnice, kde nám paní doktorka oznámila, že maminka i miminko jsou v pořádku. Sláva Bohu za vše!



Na nevšední zážitek zaměstnankyně Zákaznického personálu Zuzana Botorová a Karin Gaubová už vzpomínají s úsměvem.

Vtom přišla paní průvodčí, které zvesela oznámil, že jízdenku samozřejmě máme, v tu chvíli že ji ale nenajde, neboť má plnou hlavu toho, co s pupeční šňůrou. Pohotová vlakvedoucí Českých drah se ale naštěstí dovolala a vše zařídila. Pak ve všeobecné radosti z bezproblémového průběhu padla otázka, už nevím od koho, co se nám vlastně narodilo. V tom všem shonu jsme se ani nepodívali, jestli máme chlapečka nebo holčičku. Nenechali jsme si to říct předem, takže šlo o skutečné překvapení. Jména jsme

měli připravená, a tak když se Lukáš podíval, dojatě oznámil, že se nám narodil Prokůpek,“ říká na závěr dojatě Monika Kanioková.

Ve vlaku jako doma

Maminka Monika Kanioková se věnuje profesionálně klasické hudbě, a kromě toho je pro ni příjemným zpestřením účinkování v poměrně známé kapele s neobvyklým názvem Tykráso, kde si může zahrát a zazpívat s triem hudebních kamarádů. Hudební kritik Milan Bátor styl kapely Tykráso označil jako senzitivní folk s příchutí jazzu, indie i klasiky. „Cestování po kolejích je pro

naši rodinu nejoblíbenějším způsobem dopravy. O tom svědčí i skutečnost, že slova jako koleje, vlak, vagon nebo mašina byla mezi prvními, která se náš prvorozený syn naučil. Stále je používá několikrát za den, dokonce se s nimi v noci budí ze spaní. Služby Českých drah využíváme jak k delším cestám od nás ze Slezska za rodinou na Moravu, Slovensko nebo do Čech, tak i k těm kratším do Ostravy nebo Opavy, kde dojíždíme téměř každý týden na Božskou liturgii. Tak tomu bylo i v tu neděli, kdy jsme na zpáteční cestě domů do vlaku nastoupili tři, ale vystoupili již čtyři,“ říká s úsměvem Monika Kanioková. ◉

Švýcaři lákají cestující na další novinky

Letošní rok přinese ve švýcarské dopravě řadu novinek. Rozjel se Voralpen-Express s bistrovozem, funguje nový dopravní terminál ve Fieschi, jistých změn doznají i legendární Glacier Express a Gotthard Panorama Express, navíc se otevře Cenerský tunel. ČD také stále nabízí pohodlné spojení lůžkovým vozem z Prahy do Curychu.



Swiss Travel System

Držitelé síťové jízdenky Swiss Travel Pass opět získají řadu výhod. Samozřejmostí je neomezené cestování vlakem, autobusem a lodí po celém Švýcarsku, stejně jako až 50% sleva na výlety do hor či volný vstup do více než 500 muzeí. Od 1. ledna 2020 je do platnosti švýcarského cestovního pasu zařazená nová horská exkurze na Klewenalp. Sleva pro Schilthorn je upravená zpět na 50% (dříve 100%). V ceně Swiss Travel Pass jsou i výjezdy na Brunni, Rigi, Stanserhorn a Stoos. Swiss Travel System zahrnuje komplexní nabídku služeb v oblasti veřejné dopravy a sdružuje celostátní síť železniční, autobusové a lodní dopravy. Bližší informace o Swiss Travel System najdete na MojeSvycarsko.com/sts.

Nový terminál ve Fieschi

Ve Fieschi, v kantonu Valais, u lanovky do lokality Fieschalp, nově funguje terminál veřejné dopravy. Projekt zahrnuje železniční stanici, autobusové nádraží a nástupní místo lanovky. Novinku jistě ocení především turisté a milovníci zimních sportů. Lokalita je totiž zapsaná na seznamu světového dědictví UNESCO.

Novinky čekají cestující i v populárním Glacier Expressu. Jeho 1. i 2. třída se v průběhu roku bude moci pochubit ele-

Josef Holek | Foto: Switzerland Tourism, swiss-image.ch, RHB

Nový vlak Voralpen-Express byl představen už v zimě na trase mezi Lucernem a St. Gallenem. Elektrické jednotky Traverso nabízí moderní interiér včetně klimatizace, nejmodernější informační systém, dva stravovací a jeden rodinný prostor s velkými stoly a hrami pro děti. Jedenáct vlaků od výrobce Stadler Rail AG je v provozu i na severojižním spojení mezi Basilejí, Curychem, Gotthardem a Locarnem, od prosince 2020 budou i na trase mezi Bernem a Churem. Expres vyrazí z Lucernu od sedmé hodiny v hodinovém taktu, vždy ve 39. minutě. První tři ranní spoje (IR 2009, IR 2011, IR 2013) vyjíždí po páté hodině, ovšem až z Bibberbruggu. Opačně, ze St. Gallenu, Traversa vyrazí pokaždé tři minuty po celé. První dva spoje (IR 2006, IR 2008) končí v Bibberbruggu.





Foto: swiss-image.ch/Andrea Badrut

Gotthard Panorama Express: Cesta vlakem a lodí

Vlak bude v provozu od 18. dubna do 18. října (úterý až neděle včetně státních svátků) jako kombinace panoramatické jízdy vlakem po klasické trase a výletu lodí po jezeře Luzerne mezi Luganem a Luzernem. V Arth Goldau je možné přestoupit na ozubnicovou železnici na Rigi či na Voralpen-Express do Lucernu a St. Gallenu a vlaky směr Luzern, Basilej, Curych či zpět do Ticina přes tunel Gotthard. Expres nabídne větší kapacitu v první třídě, ve čtyřech panoramatických vozech je nyní celkem 216 míst k sezení. Populární fotografický vagon byl tedy zachován, stejně tak i 1. a 2. třída při lodní přepravě, ceny lodních lístků ale budou mírně upraveny.

gantními dřevěnými panely, popisky na sedadlech či zábavním systémem. Švýcaři tyto prvky považují za ukázky nového stylu, který byl implementován již do Excellence Class. Vyhlídkový expres spojuje každý den Zermatt, Chur a Sv. Mořic.

Další tunel pod Alpami

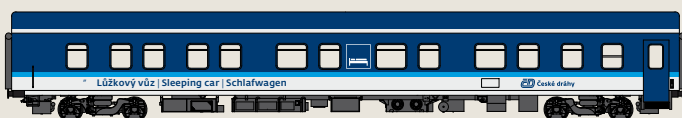
Více než čtyři roky po slavnostním otevření nejdelšího železničního tunelu na světě – Gotthardského – hodlájí Švýcaři otevřít a zprovoznit další stavbu. Do konce roku by měly začít jezdit vlaky novým tunelem pod alpským masivem. Ceneri, jak se jmenuje, je dlouhý 15,4 km a spojuje Camorino a Lugano



v kantonu Ticino. Stavba pomůže rozšířit vysokorychlostní železniční spojení mezi severní a jižní Evropou. Dokončení cenerského tunelu bude znamenat konec projektu alpského železničního spojení, který zahrnuje tunely Gotthard a Lötschberg, jež byly slavnostně otevřeny v roce 2016 a 2007. Vlaky budou tunelem moci projíždět rychlostí 250 km/h, což přispěje i ke zkrácení doby jízdy mezi Curychem a italským Milánem na tři a půl hodiny. Nyní je cesta o hodinu delší.

Přímý lůžkový vůz ČD do Curychu

České dráhy vypravují každý den z Prahy (18:01, Praha hl.n.) do Curychu (8:20) lůžkový vůz. Zastavuje i v Sargans (7:23), kde je možné přestoupit a dorazit do ski areálu Davos Klosters. Mezi čtyřmi skiareály se lze pohybovat vlakem Rhétské dráhy, na který platí společný skipas, a zastávky jsou u nástupních stanic lanovek. Jedna cesta z Prahy do Sargansu v lůžkovém voze ČD ve vlaku Ex337, kde je přestup na přípoj do Landquartu a Davosu (příjezd v 8:53), stojí v třímiístném lůžkovém kupé zhruba 2 090 Kč (cena vč. švýcarského přípoje do Davosu). Pro získání slevy 20% na dvou denní nebo tří denní skipas cestující ČD předloží na pokladně Davos Klosters Bergbahnen ubytovací příplatek z lůžkového vozu s datem příjezdu do Sargans a počtem osob. Výměnou na pokladně Bergbahnen v Davosu nebo Klosters získá zvýhodněný skipas. Kdo chce navštívit jiná místa ve Švýcarsku, může vystoupit i v Buchsu poblíž hranic s Lichtenštejnskem nebo v Sargansu. V těchto stanicích je možné přestoupit na přípoj do St. Gallenu, Churu, ale i směrem do střediska Svatý Mořic.



Zavazadlo z letiště k domu: Testování prodlouženo

I letos pokračuje testování nové služby, v rámci níž vám po příjezdu do Švýcarska železniční dopravce SBB odveze vaše zavazadla na místo určení, aniž byste se o ně museli starat. Službu si mohou objednat skupiny deseti a více osob a odevzdat lze až 50 kusů zavazadel. Kufr odevzdáte na kterémkoliv zahraničním letišti, SBB jej na letišti ve Švýcarsku vyzvedne (vyjma Ženevy) a postará se o doručení. Příklad: pokud let dorazí na letiště v Curychu nejpozději do 11:30, dopravce zavazadlo doručí týž den do 18 hodin. Za tuto službu nově zaplatíte 300 CHF (cca 7 000 Kč). Zvýšení ceny je nezbytné kvůli pokrytí skutečných nákladů. Atraktivní služba nabízí skupinám větší flexibilitu, snižuje shon při změně přepravy a nahrazuje časově náročné skladování. Službu je možné objednat na webu www.mystsnet.com.

Motorový vůz řady 842 ČD

Motorové vozy řady 842 (s původním nepoužívaným označením M 273.2) pro České dráhy vyráběla Moravskoslezská vagónka ve Studénce v letech 1993 a 1994. Dva prototypy vznikly ještě pro ČSD v roce 1988, o rok později se dostaly do zkušebního provozu. Firma MTB nabídla jeho model ve velikosti H0, později představila na veletrhu v Lipsku i menšího sourozence ve velikosti TT. Nebyl předem avizován. Zájemci měli možnost si jej tam rovnou koupit, a to, jak je již zaběhnutou praxí, za znatelně nižší cenu než v tuzemských obchodech.



Michal Bednář | Foto: autor

Reálné, běžně jezdící vozy jsou osazeny dvěma motory LIAZ, každý s výkonem 212 kW, a hydromechanickou převodovkou Allison HTB 741 R (prototypy měly původně převodovku Praga 4 AB 120), jež je s motory přírubově spojená. Uspořádání pojezdu je (1A)(A1), maximální rychlost 100 km/h, přes nárazníky měří 25 200 mm a váží 46 tun. Tak praví Wikipedie. A jak se povedl jeho model ve velikosti TT? Na testování nám jej zapůjčil Martin Stejskal.



- zlepšení v povrchové úpravě
- po zajetí tichá a plynulá jízda



- prosvítání bočnic
- téměř o 2 mm větší šířka
- provedení modelů v dveřích

Vzhled a vybavení

Motorový vůz je zabalen v igelitové folii a vložen do molitanového lůžka v kartonové krabici. Příložen je v sáčku několik doplňků. Žádná dokumentace se u modelu nenachází. Netuším, je-li to záměr, protože byl model určen pro prodej na německém veletrhu, nebo zda šlo pouze o opomenutí, každopádně ani jeden ze tří modelů MTB v Lipsku zakoupených a mně zapůjčených dokumentaci v krabici neměl. Nepodařilo se mi ani dostat do útrobu modelu. Přestože jsem si zajistil všechny zámky slabými kartami,



aby nezaskakovaly zpět, rám se ze skříně ani nepohnul. Nevím, jestli byl přilepen barvou, nebo to bylo díky těsnosti ledek k čelu, jako tomu bylo například u Kocoura, každopádně sejmout se mi jej nepodařilo. Vzhledem k tomu, že šlo o zapůjčený model, netrápil jsem jej ani sebe a vnitřek prostě nenafotil. Uvidíme, jak si poradí kolega, až bude digitalizovat.

Motorák oplývá zbytečnými nepřesnostmi, které kazí jeho typický vzhled. Šedá barva střechy začíná výše, díky čemuž se okna zdají menší. Je to však spíše klam. Přesné rozměry oken předlohy sice nemám, ale odchylka asi nebude velká, protože při poměření s výkresem převedeným do měřítka je rozdíl v šířce oken cca 0,3 mm a ve výšce 0,1 mm. To bych toleroval. Celková šířka skříně činí 25,6 mm, přepočít ze skutečných 2850 mm je ale 23,75 mm. Zde je rozdíl opravdu velký, a až přemýšlím, jak přemýšlím, nevidím rozumný důvod, proč tomu tak vlastně je.

Kvalita povrchové úpravy je na tomto modelu lepší než na většině předešlých. Popisky jsou (kromě čísel vozu na čelech) ostré a čitelné. Nedostatky se však najdou v podobě některých nedotisknutých symbolů, v nerovnosti okraje pruhu, ale také ve špatně zvolené barvě rámu oken – ty jsou potisknuty leskle stříbrně, resp. chromově, mají být spíše matné, hliníkové. Navíc se rámy odírají. Již při pohledu do krabice na nich měl model, aniž bych s ním jakkoli manipuloval, místy setřenou barvu. Krémový pruh je o 1 mm vyšší (6 mm), spodní okraj má níže a je to vidět na první pohled. Při přechodu na čela na rozcích odskakuje výše. Madla otvírání dveří jsou nedotisknutá, zůstal v nich červený střed, a ve mřížce v bočnici rovněž prosvítá červená barva. Mírně se oproti barvě pruhu liší i barva přechodových můstek na čelech. Mřížka ve střeše nad pravými bočními okny stanoviště má být naopak červená, ale je nabarvená na šedo s celou střechou. Totéž se týká čelníku. Madla u dveří jsou různě hluboko usazená, spodní ko-

nec je výše, než by měl být, a jejich tvar vůbec neodpovídá předloze. Působí poněkud humpolácky. V tomto případě bych raději přivítal pouze naznačená madla přímo na skříně a nabarvená patřičnou barvou. Stejně tak se moc nepovedly schůdky pod stanovišti – jsou velmi silné. Chápu, že kvůli použitému materiálu musí být robustnější, ale mohou-li být madla z kovu, proč neosadit schůdky z leptu? Při pohledu z boku nelze přehlédnout povislé nárazníky. Vůz je vybaven interiérem se sedačkami v červené barvě, mají být ale hnědé. Naznačení čalounění samozřejmě chtít nemůžeme, ale správné barevné provedení sedaček, a to tím spíše, je-li model vybaven vnitřním osvětlením, by dodrženo být mělo.



Celková délka přes nárazníky je 210 mm a odpovídá přepočtu. I vzdálenost otočných čepů je v pořádku, tu jsem ale měřil pouze orientačně. Průměr celkového výhledu kol je 7,65 mm, tedy 918 mm po přepočtu, v realu je to 840 mm, to odpovídá modelovým 7 mm.

Osvětlení je tříbodové čelní teple bílé a dvoubodové koncové červené. Obstarávají jej na každém čele tři teple bílé a dvě červené ledky. Barva světla horního reflektoru se mírně liší od spodních pozíček, je více do žluta. Světlo na čelech neprosvítá, ale skrz bočnice na čtyřech

místech značně proniká osvětlení vnitřní. Na desce plošného spoje je umístěno rozhraní PluX16 se zasunutou analogovou propojkou. Na obou čelech se nacházejí spolehlivě fungující kinematiky s vlastním spřáhlem MTB.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon je veden na dvě nápravy jednoho podvozku. Bandáže na modelu ani v krabici nejsou. Zvuk motoru nijak neruší, motorák jede relativně potichu. Před zjetím byla jízda při vyšších rychlostech velice neklidná, model se třásl. Po zjetí se však znatelně zlepšila a hodnotím ji jako dobrou. Proud sbírají všechna čtyři dvojkolí. Hnaný podvozek nemá vůbec žádnou výkyvnou vůli, jediný pohyb, kterého je schopen, je natáčení kolem svíslé osy.

Vůz lehce projede oblouk o poloměru 286 mm, výrobce udává 280 mm. Váží 140 g, rozjezd nastává při napětí cca 1,2 V rychlostí 9 km/h s odběrem proudu 45 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 149 km/h, odběr proudu je 75 mA. Předloha jezdí maximální rychlostí 100 km/h, těch model dosahuje při 8 V s proudem 55 mA. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V je 130 mm. Vše měřeno po dostatečném zjetí. ○



HODNOCENÍ

Rozhodně se zlepšila povrchová úprava, jízda po zjetí je také dobrá, ale jak už bylo řečeno, některé typické prvky nejsou správně a šířka skříně větší téměř o 2 mm také z mého pohledu nemá opodstatnění. Velkou bolestí nejen tohoto modelu je rovněž prosvítání skříně. Motorák 850 tím netrpěl, ale např. loni popísaný Čmelák nebo další z novinek, motorový vůz SN61 PKP, prosvítají také. Tuto chybu považuji za neodpuštělnou, celkový dojem z modelu to dosti sráží. Možná jsem v některých ohledech příliš přísný, možná působím zaujatě (avšak nejsem, nemám k tomu důvod), ale za nemalé peníze je zde „mucht“ pořádku, než je zdrávo. Poptávka po těchto jedinečných vozidlech našich tratí je však vysoká, takže jaksí výrobci chybí motivace vyvarovat se de facto stále stejných, dokola se opakujících chyb a nedostatků.



Lokomotivy řady T 478.4 jezdí už 40 let

Na začátku příběhu motorových lokomotiv řady 754, původně označených jako T 478.4, stála snaha tehdejších Československých státních drah zavést jednotný systém elektrického vytápění vlaků osobní dopravy. Proto byly koncem roku 1975 dodány do tehdejšího Lokomotivního depa Nymburk dva prototypy lokomotivy řady T 478.4, které koncepčně vycházely z předchozích „trojčkových“, tedy lokomotiv T 478.3. Ty se začaly vyrábět již v druhé polovině šedesátých let. Sériová výroba „čtyřčkových“ Brejlovců odstartovala ale až v roce 1979 a během dvou let bylo ve dvou sériích vyrobeno celkem 84 strojů.

Martin Žabka, Martin Harák | Foto: autoři a jejich sbírky

V polovině sedmdesátých let 20. století již běžela naplno v pražském závodě ČKD Lokomotivka výroba početných sérií univerzálních traťových motorových strojů řady T 478.3, které společně s dříve vyráběnými Bardotkami řady T 478.1 měly nahradit parní lokomotivy v rychlíkové a osobní dopravě na hlavních i vedlejších tratích. Ještě během výroby posledních sérií, které byly po desítkách kusů ročně dodávány do řady větších lokomotivních dep v Čechách, na Moravě a na Slovensku, však bylo zřejmé, že již v brzké době bude snaha přejít na elektrické vytápění vlakových souprav. A to nejen na mezinárodních spojích, ale také v dopravě vnitrostátní, kdy tehdy používané parní vytápě-

ní přinášelo řadu provozních problémů. Počínaje udržováním provozuschopnosti technologicky náročných parních generátorů typu PG 500 tuzemské produkce, jimiž řady T 478.1 a T 478.3 byly vybavené, ale také náležitostí souvisejících s jejich provozem. Šlo například o udržování vodních hydrantů v kolejištích, které právě v souvislosti s ukončováním parního provozu neměly již jiné využití, či nutnost dobírání vody nejen v obrátových stanicích, což bylo brzdou plynulosti dopravy.

Dorazily inovace

Nové stroje řady T 478.4 přinesly však také hodně novinek, z nichž nejvýznamnější bylo zcela odlišné provedení řízení pomocí plynulé elektronické regulace a současně zvýšení výkonu vznětového

motoru zesíleného provedení, které snížilo množství problémů se staršími motory náchylnými na praskání jednotlivých celků. Plus znamenala i náhrada klasické vzduchotlakové brzdy elektricky ovládanou brzdou. Hlavně pak šlo o náhradu parního generátoru elektrickým topným alternátorem typu ČKD A 403. Nová, a v mnohém výrazně složitější konstrukce některých technologických uzlů s sebou pochopitelně přinesla i řadu problémů. Ty se však časem podařilo eliminovat a ze čtyřčkových Brejlovců se postupně staly poměrně spolehlivé lokomotivy.

Oba prototypy z roku 1975 byly po řadě zkoušek nasazeny na pravidelnou vozbu v pobočném depu Kolín na vozebním rameni Kolín – Čáslav. Později přešly do děčínského depa, kde jejich zajíždění po-

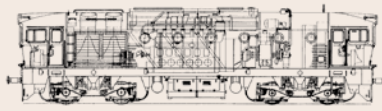
kračovalo v osobní dopravě zejména na spojích z Děčína do Mostu. Oba prototypy byly počátkem osmdesátých let modernizovány a přeznačeny jako T 478.4201 a 202 a navíc ještě v roce 1994 dostaly nové označení 750.409 a 410. Důvodem počátečního nasazení strojů T 478.4 na elektrizovaných tratích byla nepřipravenost většiny tratí k zavedení elektrického vytápění vlaků, což obnášelo například vodivé propojení kolejnic kvůli vedení zpětných proudů. To bylo prováděno teprve v souvislosti s výrobou a nasazením první série řady T 478.4, která začala být dodávána na přelomu let 1978 a 1979 do dep zajišťujících provoz na hlavních tratích.

Po celém Československu

Prvních čtyřadvacet sériových lokomotiv, označených jako T 478.4003 až 4026, si do konce března 1979 rozdělila lokomotivní depa Brno dolní, Plzeň a Bratislava. Ta je nasadila především na tratě jak z Plzně do Prahy, tak z Brna do České Třebové či z Bratislavy do Púchova. Ně-

Základní technické údaje

Nejvyšší rychlost	100 km/h
Hmotnost lokomotivy	74,4 t
Délka přes nárazníky	16 500 mm
Výkon spal. motoru	1 460 kW
Uspořádání pojezdu	Bo' Bo'
Maximální tažná síla	215 kN



kteřé výkony však zastávaly čtyřkové Břejlovce i na jiných tratích. Jen s třičtvrtěroční prodlevou byly v prosinci 1979 zahájeny dodávky druhé, tentokrát již šedesátikusové série, která nejenže

posílila dosavadní stav ve zmíněných depech, ale umožnila rozšíření motorové vozby také v děčínském a královéhradeckém depu. Právě depa Plzeň, Brno, Děčín a Bratislava měla tou dobou ve stavu několik desítek „obrylených“ lokomotiv obou řad (tedy T 478.3 a T 478.4), s nimiž zajišťovala dálkovou i příměstskou osobní dopravu. Některé vlaky, jako například mezinárodní expresy mezi Prahou, Děčínem nebo Plzní či z Bratislavy údolím Váhu do Púchova, musely vozit dokonce v dvojité přípřeži. Obzvláště pak v zimní sezoně, kdy bylo nutné soupravy vytápět a nemalá část výkonu téměř dvou tisíc koní dodávaná vznětovým motorem byla použita právě na vytápění vlakových souprav.

Dodávka strojů druhé série skončila v závěru června 1980, přičemž měla následovat výroba další série, pro niž byl v pražském závodě ČKD Lokomotivka částečně připraven materiál. Výrobu lokomotiv však přerušil nečekaný požár jednoho z nejdůležitějších dodavatelských



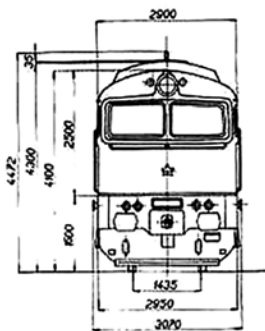
← Stroje 754.024 a 754.031 křížují v čele svých pravidelných vlaků v Třeboni.

Lokomotiva 754.008 zastavila s rychlíkem do Českého Krumlova v zastávce Holubov. ↓





Tehdejší královéhradecká 754.080 stojí na nádraží v Potštejně.



Stroj T 478.403 v roce 1987 ve Zdicích →



Brejlovec 754.085 v barvách slovenského dopravce v zastávce Humenné-mesto

závodů ČKD vyrábějící na pražském Smíchově vznětové motory. Jeden ze zaměstnanců totiž úmyslně založil požár, a celý závod tak lehl popelem.

Výroba sice byla částečně přesunuta do pobočného závodu v Hradci Králové, ale s výrazně menší kapacitou a výroba dalších sérií řady T 478.4 byla ze strany odběratele, tedy ČSD, stornována. Postupující elektrizace umožnila uvolnění části strojů z prvních sérií do jiných dep, a tím byla částečně potřeba traťových motorových lokomotiv uspokojena. Ještě v průběhu osmdesátých let tak stroje opustily svá zásadní působiště mezi Prahou a Děčínem, resp. Plzní a následně přestaly jezdit údolím Váhu na Slovensku. Většina těchto strojů byla přesunuta do jiných dep nebo na jiné výkony.

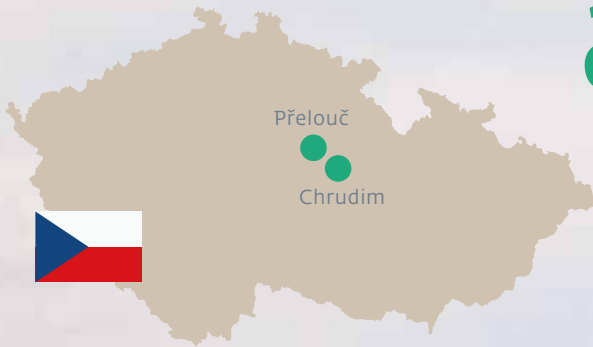
Přeznačení v 80. letech

Od roku 1988 byly čtyřkové Brejlovce nově označeny podle mezinárodního označovacího systému řadou 754 a na dlouhou dobu se jejich působišti stala lokomotivní depa v Bratislavě, Brně, Hradci

Králové, Chomutově, Plzni, Prešově a Zvolenu. Tam však již vedly, až na výjimky, pouze vnitrosťátní spoje nižších kategorií. Zajímavou raritou byl jediný stroj působící v chebském depu, který přetahoval mezinárodní expresy z Česka do Německa a zpět. Od doby dodávek lokomotiv T 478.4 (754) nebyly až do počátku devadesátých let vyráběny žádné další motorové lokomotivy s elektrickým vytápěním vlakových souprav. Vzhledem k tomu, že se tou dobou již plánovalo ukončení provozu vlaků s parním vytápěním, vyřešila se situace poměrně nejlépe, jak to šlo.

U dvou stovek provozně spolehlivých a osvědčených motorových lokomotiv řad 751, 752 a 753, tedy předchůdců čtyřkových Brejlovců, byly původní parní generátory nahrazeny topnými alternátory. Přestavby probíhaly v železničních depech a dílnách, a vyšly tudíž mnohem levněji než pořízení nových lokomotiv. Řada 754 tak byla první a zároveň i poslední naší traťovou motorovou lokomotivou s elektrickým topným alternátorem dodanou přímo z výroby. V současnosti tyto stroje, dnes však již po boku dalších modernizovaných strojů řady 750.7 či na Slovensku 757, tvoří stále jednu z nejvýznamnějších řad lokomotiv pro provoz na neelektrizovaných tratích. Jejich působení se však v posledních letech rozšířilo díky pronájmům hnacích vozidel různých řad ČD také i do sousedního Polska. ○

Za krásami Přeboučka a Chrudimska



Neexistuje snad nikdo, kdo by neznal slavného herce Františka Filipovského. Příznivci fotografie zase určitě zpozorní při vyslovení jména Rudolf Bruner-Dvořák. Oba slavní umělci pocházeli z Přeboučky, malého města na prvním železničním koridoru nedaleko Pardubic. Vzdušnou čarou dvacet kilometrů od Přeboučky se nachází Chrudim, historické město, které několikrát získalo v celosvětové prestižní soutěži Programu životního prostředí OSN zlatou cenu LivCom Awards, tedy města, kde stojí za to žít. Pojďme se do obou těchto míst i jejich okolí podívat. A jak jinak než vlakem.



Martin Harák | Foto: autor, Národní hřebčín Kladruby n. L.

Cestu začínám v Přelouči, kam se pohodlně dostanu ze všech koutů Česka kterýmkoli běžným rychlíkem či regionálním vlakem, který jezdí mezi Prahou, Kolínem, Pardubicemi a Českou Třebovou. Pokud někdo pojedje railjetem, Pendolinem či spojem EuroCity, tak nejbližší přestupní stanice na regionální spoje na Přelouč jsou Pardubice. Vzdálené jsou pouhých patnáct kilometrů. Oko nadšeného železničního fanouška určitě pookřeje už na nádraží v Přelouči, neboť na přestup směrem Heřmanův Městec čekává modrý motorový vůz řady 810 nebo regionální soupravy v čele buď s řídicím vozem zvaným Sysel či stejnosměrným Peršingem řady 162. Kdo rád fotografuje, tak tomu se vyplatí před vlastní návštěvou města posečkat. V krátkém sledu se totiž po koridorové trati střídají vlaky všech kategorií, nákladní spoje nevyjímaje, v čele s rozmanitými druhy hnacích vozidel. Jednotlivé stroje se navíc dobře a pohodlně fotografují z peronu přilehlého k výpravní budově. Jak fotografům, tak pochopitelně i ostatním doporučuji vlastní vycházku do centra města. To je vzdálené od nádraží necelý kilometr. Jezdí tam případně i malý autobus, který zabezpečuje tamní městskou dopravu.

Přelouč proslavil Filipovský

Samotné město s centrem na levém břehu řeky Labe se skládá z osmi místních částí, z nichž některé mají zajímavé názvy jako Tupesy či Škudly. A ač to tak na první pohled nevypadá, v Přelouči žije skoro deset tisíc obyvatel. Město patří k nejstarším historicky doloženým místům v regionu a název města patrně vznikl z toho, že leželo „před loukami“. To v podstatě dokazuje i jmenný tvar Predlutzs v zakládající listině města z roku 1261. Původně mělo město i dvě brány – Horskou a Pardubickou, leč obě vzaly za své po požáru v roce 1809. Město má navíc velmi zvláštní znak – černý rošt na zlatém poli. Ten evokuje svatce svatého Vavřince, který žil v polovině 3. století. Nejstarší památkou ve městě je kostel svatého Jakuba, jehož románské základy pocházejí z 11. století, později prošel gotickou, barokní a novogotickou přestavbou. Stojí na severním rohu hlavního náměstí, pojmenovaného po prvním československém prezidentovi T. G. Masarykovi. A když už budete na náměstí, tak se stavte v podlouhí



Přeloučská základní škola z roku 1880 zaujme hlavně svou velikostí. Na délku měří celých 72 metrů.

v malém infocentru, kde se můžete vybatvit řadou užitečných průvodců nebo map.

Přeloučtí jsou oprávněně hrdí na řadu slavných rodáků, v čele s populárním hercem a dabérem Františkem Filipovským, jenž v Přelouči přišel na svět v roce 1907 v Pražské ulici číslo popisné 9. Právě tam má pamětní desku společně se svým ot-

cem stejného jména, který byl místním hudebníkem, učitelem a regenschorim. Milovníkům fotografování by nemělo uniknout jméno dalšího rodáka – Rudolfa Brunera-Dvořáka, slavného fotografa z konce 19. a začátku 20. století, který je považován za jednoho ze zakladatelů fotografie v Česku. Jen tak mimochod-



Na nádraží v Přelouči máte zajištěný pohodlný přestup na motorák směr Heřmanův Městec.



Monumentální Občanská záložna v Přelouči připomíná trochu starý zámek.

dem – kromě řady pozoruhodných záběrů ze staré Prahy se proslavil jako momentální fotograf na dvoře arcivévody a následníka trůnu Františka Ferdinanda d'Este. Jeho rodný dům byl bohužel zbourán a stál zhruba v místech zahrádky v Pardubické ulici u čísla popisného 1422. V Přelouči byste navíc neměli opomenout takzvanou Občanskou záložnu,

což je monumentální objekt při vstupu na hlavní Masarykovo náměstí. Tato nejvýraznější městská památka, postavená v letech 1899 až 1901 v novorenesančním stylu, tak trochu připomíná zámek.

Motorákem do Heřmanova Městce

Pokud vám to čas dovolí, zkuste se svězt motorovým vláčkem po místní dráze

ŠOTOINFO

Chrudim protíná trať 238 z Pardubic do Havlíčkova Brodu, kde jsou v provozu jak RegioNovy řady 814, tak i RegioSharky řady 844. Železniční stanice Chrudim je výchozí pro trať 016, kam přes stanici Chrudim-město míří do Moravan motorové vozy řady 810. Ze stanice Chrudim-město odbočuje nepojížděná trať původního označení 017 do Heřmanova Městce. Dříve byla v jízdních řádech součástí tratě Heřmanův Městec – Holice – Borohrádek. Motoráčky řady 810 jezdí i na místní dráze s číslem 015 mezi Přeloučí a Heřmanovým Městcem, kde jeden sobotní spoj zajíždí až do Prachovic, kam jinak směřuje čilá nákladní doprava. Přes Přelouč vede hlavní koridorová trať 010 s hustým provozem velkého množství druhů vlaků a souprav.

z Přelouče do nedalekého Heřmanova Městce, kam dojedete za dvacet minut. Vlaky jezdí denně zpravidla ve dvouhodinovém intervalu. Pokud se vydáte z tamního nádraží přímo Jiráskovou ulicí, tak zhruba po necelých deseti minutách dojdete na křižovatku s Havlíčkovou ulicí. A když zahnete doprava, po pár metrech dojdete k nádherně opravené synagoze. Předchůdcem synagogy byla barokní budova postavená roku 1760, která byla roku 1870 od základu přestavěna v novorománském slohu architektem Františkem Schmoranzem. V prostorách synagogy je dnes umístěná galerie východočeských malířů a sochařů 20. století. Nedaleko se pak nachází hlavní náměstí, jehož dominantu tvoří kostel sv. Bartoloměje z let 1349 až 1351. Po krátké prohlídce města můžete pokračovat do nedaleké Chrudimi. Tam se ale dostanete už pouze autobusem, neboť provoz na třináctikilometrové regionální železnici, postavené v roce 1899, byl ukončen již koncem roku 2010. Nicméně za čtvrt hodinky jste jedním z častých autobusových spojení v Chrudimi, která je největším městem tohoto regionu. Autobusy dojíždějí na terminál, který sousedí s železničním nádražím, odkud to již není daleko do centra města.

Chrudim, druhé největší město Pardubického kraje s více než třiadvaceti tisíci obyvateli, nabízí turistům bohaté vyžití. Centrum města má zachovanou středověkou strukturu s památkově význam-





← Kostel svatého Bartoloměje na hlavním náměstí v Heřmanově Městci

nou zástavbou se starými hradbami, a roku 1990 bylo dokonce vyhlášeno městskou památkovou zónou. Z autobusového, respektive vlakového nádraží se vydejte nejlépe Rooseveltovou ulicí z mírného kopečka, přejděte hlavní Palackého třídu a mostem přes Chrudimku se dostanete k divadlu Karla Pippicha, postavenému v konstruktivistickém duchu, od kterého to je již takřka skok po jedné ze tří schodišť do historického jádra města. Mezi známé chrudimské dominanty patří novogotický kostel Nanebevzetí Panny Marie. Stojí uprostřed hlavního náměstí, pojmenovaného po vynálezci lodního šroubu Josefovi Resselovi. Určitě je zajímavé, že doba založení a postavení největšího chrudimského kostela není známa. Jeho východní část však pravděpo-

dobně stála kolem roku 1340 a novogotickou podobu získal prokazatelně úpravou v letech 1857 až 1879.

Chrudim proslavily loutky

Loutkářská Chrudim – každoroční festival, který existuje již od roku 1952, město proslavil takřka po celém světě. Ostatně loutkám je zasvěcen celý jeden historický dům, zvaný Mydlářovský, který najdete nedaleko hlavního náměstí. V něm se od roku 1972 skrývá ojedinelé Muzeum loutkářských kultur s asi 8 500 loutkami, jež je zapsané v seznamu světového dědictví UNESCO. Za zhlédnutí ale stojí celé chrudimské centrum, neboť městská památková zóna o rozloze 52 hektarů nabízí nepřeborné množství zajímavých staveb. Ať to je rodný dům



↑ V prostorách synagogy v Heřmanově Městci je umístěná galerie východočeských malířů a sochařů 20. století.

Josefa Ressela v Široké ulici, Muzeum barokních soch umístěné ve zrekonstruovaném kostele sv. Josefa v areálu bývalého kapucínského kláštera, Tmavá nebo Pardubická fortna, které jsou součástí městského opevnění, či další desítky zajímavých objektů.

Na závěr putování po Chrudimsku a Přeloučsku se vyplatí zajet ještě do Slatiňan. Leží pouhé čtyři kilometry od Chrudimi a vlak tuto vzdálenost překoná za čtyři minuty. Slatiňany jsou od nepaměti spojené se šlechtickým rodem Auerspergů, a to především chovem starokladrubských koní. A pokud už budete ve Slatiňanech, tak nezapomeňte navštívit nejen zámek, ale i rozsáhlý přílehlý park v anglickém stylu, kde je shromážděna druhá dendrologicky nejbohatší sbírka ve východních Čechách. Zámek a přílehlý park včetně hřebčína jsou vzdálené od nádraží asi deset minut standardní chůzí. Ve Slatiňanech je možné jednodenní výlet ukončit a zpět domů využít některý z osobních nebo spěšných vlaků směřujících do Pardubic nebo naopak do Hlinska v Čechách a Havlíčkova Brodu. ○



Opravený slatiňanský zámek obklopuje park v anglickém stylu. V jeho těsné blízkosti se nachází i slavný hřebčín s chovem Starokladrubských koní.

Napsali o nás...

Mobilní data budou pro ČD za 280 mil. Kč zajišťovat O₂ a T-Mobile

Mobilní data budou Českým drahám v příštích letech dodávat společnosti O₂ a T-Mobile. Jejich vítězství ve veřejné soutěži potvrdil mluvčí ČD Radek Joklík. Ročně mají dodat téměř šest milionů GB dat. Dopravce zaplatí za čtyři roky dohromady 280 milionů korun. Data od O₂ budou ve vlacích s wi-fi připojením, operátor dodá 1 509 SIM karet. Získá za to 139 milionů korun. T-Mobile poskytne 969 SIM karet pro dálkové spoje, ČD operátorovi během čtyř let zaplatí 141 milionů Kč. Dopravce dosud platil za wi-fi 15 milionů korun ročně. „Ceny nelze srovnávat, protože již není možné mít paušál na neomezený odběr dat. Dosáhli jsme nejlepší možných cen v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek,“ sdělil Joklík. Smlouvy jsou uzavřené na dobu neurčitou. Zadávací dokumentace ale počítala s oceněním hodnoty zakázky na čtyři roky. **ČTK 9. 1. 2020**



Další rychlíkové linky míří k přímému zadání ČD

Ministerstvo dopravy nestihlo u dalších rychlíkových souborů včas vybrat provozovatele veřejnou soutěží a provoz na nich získají s velkou pravděpodobností na další roky České dráhy přímým zadáním. Po rychlíkových linkách R14A a R14B (Pardubice – Liberec, Liberec – Ústí nad Labem), kde už ministerstvo dopravy potvrdilo chystající jednání s Českými drahami, se bude opakovat stejný postup i u dalších linek: R9 (Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava) a R27 (Olomouc – Krnov – Ostrava). V případě linky R27 je smlouva s ČD do konce roku 2020, ministerstvo musí tedy vyřešit výběr dopravce letos. Půjde tak o stejný případ jako u rychlíkové linky R14, kde ministerstvo uvedlo, že bude jednat s Českými drahami. Postup od linky R14 ale bude odlišný: ministerstvo počítá u R27 s krátkou smlouvou jen na dva roky, u R14 má být sedmiletá smlouva. **zdopravy.cz 14. 1. 2020**

Strojvůdců je rekordní počet, stále to však nestačí

Až padesát tisíc korun měsíčně nabízejí tuzemští železniční dopravci novým strojvedoucím. Ani to ale nestačí a společnosti dále hledají nové kolegy. Například Českým drahám chybí do ideálního stavu desítky strojvůdců, uvádí mluvčí Gabriela Novotná. Počet lidí oprávněných řídit vlak je přitom rekordní. Zkoušky loni úspěšně složilo 621 lidí, nejvíce za posledních sedm let. Celkový počet aktivních licencí strojvůdců tak poprvé překonal hranici deseti tisíc. Dopravci si proto aktuálně školí strojvůdce ve velkém sami. Zacvičení nabízejí nejen těm s platnou licenci, ale i úplným nováčkům, kterým se získáním oprávnění pomohou. „Výcvik nových strojvedoucích se odehrává kontinuálně a momentálně je v přípravě zhruba 250 našich nových kolegů, případně i kolegyň,“ řekla mluvčí ČD Novotná. **HN 29. 1. 2020**

Správce železnic se chystá na přepínání na střídavý proud v Polabí

Správa železnic vypsala zakázku na další studii proveditelnosti, která má napovědět, jak a kdy začne s přepínáním trakční soustavy ze stejnosměrného na střídavý proud v další oblasti. Správcům železnice má dát přesnější termín, kdy začne konverze na Nymbursku, Královéhradecku a Pardubicku. Podle zadání má studie přinést podrobný komplexní časový harmonogram přepnutí oblasti s ohledem na postup přepínání a velikost přepínaných úseků. Materiál má řešit i požadavky dopravců na obnovu vozového parku. Studie se bude týkat mimořádně vytížených tratí, například koridorové části z Kolína až do Chocně nebo části Pravobřežky, tedy trati podél pravého břehu Labe. Kromě konverze mezi Nedakonicemi a Říkovcem je znám termín přepnutí mezi Střelnou a Vsetínem, k němu má dojít v roce 2025. **zdopravy.cz 2. 1. 2020**

České dráhy chtějí na vlaky vynaložit až 40 miliard

Železniční dopravci plánují investovat miliardy korun do obnovy svého vozového parku. ČD pořadají několik soutěží na nákup desítek nových vozů a lokomotiv, v příštích pěti letech chtějí na vlaky vynaložit až 40 miliard korun. ČD mají kolem 2 210 osobních vozů, přes 500 lokomotiv a tisícovku ucelených souprav, průměrné stáří strojů je téměř 33 let. Řada z nich byla modernizována, obnovy by ovšem měly pokračovat, a to i pořízením nových vlaků. Ve výrobě má dopravce 31 elektrických vlaků pro regionální dopravu, které jsou součástí kontraktu na nákup celkem 50 vlaků. Dále se vyrábí pět patrových třívozových souprav a 50 osobních vozů pro dálkovou dopravu s rychlostí až 200 km/h. Pokračuje soutěž ČD na dodávku 120 regionálních vlaků a až 180 vozů pro dálkovou dopravu s rychlostí 230 km/h. **echo24.cz 30. 12. 2019**

Železničář

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

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





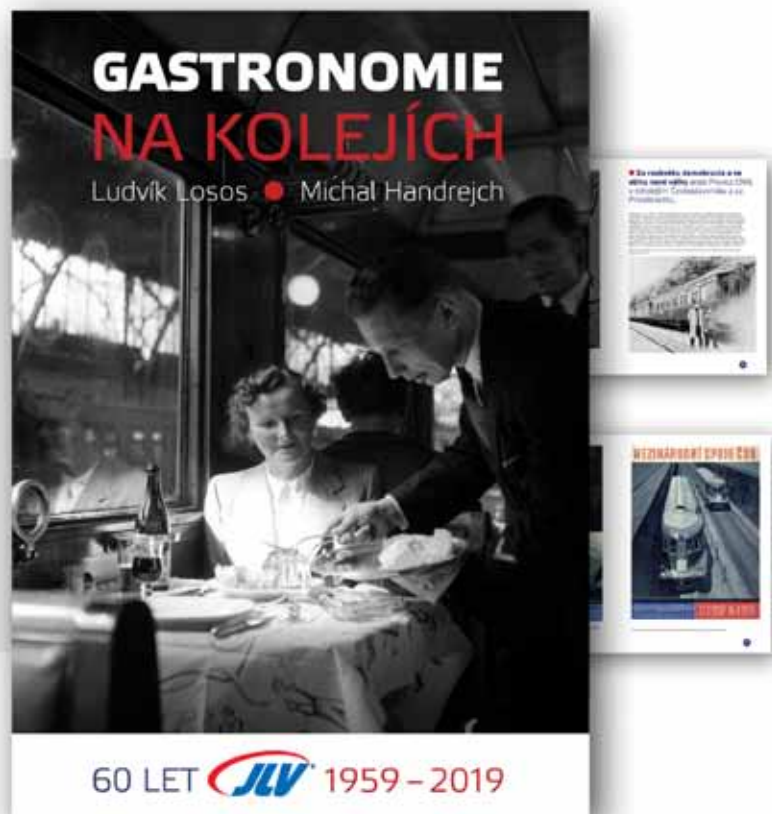
Dne 8. 1. byla na webových stránkách ČD travel po dohodě se zaměstnavateli zveřejněna nabídka na rekreace s dotací z C-SF. V nabídce je téměř 400 hotelů a tisíce termínů. Velký zájem je o Chorvatsko, Turecko, Řecko a řecké ostrovy, Egypt. Novinkou jsou poznávací zájezdy, v České republice výhodné týdenní lázeňské pobyty (Františkovy Lázně, Mariánské Lázně, Libverda, Bechyně aj.), zajímavé poznávací zájezdy, nové destinace v Polsku, Švýcarsko s možností Swiss Travel Pass (pro držitele režijky 70% sleva), řecký Pelopones Niforeika, ostrov Kithira a mnoho dalších. Opět připomínáme, že nárok na příspěvek – dotaci – mají všichni zaměstnanci a jejich rodinní příslušníci.

Těšíme se na vaše objednávky

Kolektiv cestovní kanceláře ČD travel

UNIKÁTNÍ KNIHA O HISTORII JÍDELNÍCH VOZŮ

V prodeji na
jlv.cz/e-shop





22. a 23. února 2020

Do Ostravy na přehlídku jedinečných modelů

Pod názvem ModelFest Ostrava 2020 se o víkend 22. a 23. února uskuteční druhý ročník výstavy nejrůznějších modelářských aktivit. K vidění budou papírové a plastické modely dopravních prostředků, vojenské techniky a staveb a také přehlídka RC (dálkově řízených) modelů terénních aut, tanků nebo lodí. Výstavu spolupořádají Železniční Modeláři Ostrava, a tak na ní nemůže chybět rozsáhlé klubové segmentové kolejiště v měřítku 1:87 (H0) s vozovým parkem převážně ze 70. a 80. minulého století. Vystavena budou také menší panelová kolejiště různých měřítek a těšit se můžete i na ukázkou Lego-železnice. Pro děti se chystají herní zóny a modelářský workshop, kde si mohou zkusit sestavit jednoduchý papírový model. Občerstvení zajistí pojiždná kavárna Mental Café. Vstupné činí 40 Kč. Aktuální informace o výstavě najdete na profilu www.facebook.com/ovzelmo. Výstavu, která je přístupná v sobotu od 10 do 18 hodin a v neděli od 10 do 16 hodin, najdete v Základní škole Jugoslávská 23 v Ostravě-Zábřehu (vchod přes hřiště do tělocvičny). Od nádraží Ostrava-Svinov vás k místu konání výstavy přiblíží tramvajová linka č. 7 (zast. Karpatská). Jízda trvá asi deset minut.

Nejblíže železniční stanice: Ostrava-Svinov



od 6. února 2020

Naše nejlepší vína ochutnáte ve Valticích

Ve čtvrtek 6. února bude ve sklepních prostorech valtického zámku otevřena nová kolekce Salonu vín ČR. V degustační expozici Národního vinařského centra můžete ochutnat sto našich nejlepších vín – na jednom místě a v atraktivním prostředí. Jde o vína, která byla vybrána odbornou porotou v rámci každoroční Národní soutěže vín a získala zlatou medaili Salonu vín ČR. Každé z oceněných vín má v expozici svůj prezentační box s detailním popisem. V Salonu vín ČR nabízejí pro návštěvníky buď tzv. volnou degustaci, nebo programy řízené sommelierem.

Nejblíže železniční stanice:
Valtice město



5. až 27. března 2020

Za parními lokomotivami Jiřího Boudy do Plzně

Akademický malíř Jiří Bouda věnoval převážnou část své umělecké tvorby železniční tematice. Romantické obrázky krajiny s jedoucím či stojícím vlakem, detaily ze života různých železničářských profesí, nádraží velká i malá, železniční přejezdy, strážní domky, ale hlavně parní lokomotivy zachytil na svých obrazech s neuvěřitelnou věrností. Výstava s názvem Železnice a cesty představí ve Visio Art Gallery v Plzni na Roudné nejen tyto grafiky, ale také obrazy z posledních let jeho života, kdy se hodně věnoval cestování, zejména cykloturistice.

Nejblíže železniční stanice:
Plzeň hl. n.



15. února 2020

Zažijte masopust na Dlaskově statku

Na Dlaskově statku v Dolánkách u Turnova si v sobotu 15. února užijete masopustní veselí. Těšit se můžete na masky a kroje, které předvedou folklórní soubory Hořeňák z Lázní Bělouhradu a Šafrán z Jablonce nad Nisou. O hudbu se postará turnovská kapela Různá dobrá společnost. Svačinu si s sebou brát nemusíte. Nabízet se budou zabijačkové pochoutky a alkoholické i nealkoholické nápoje. Chybět nebude masopustní výtvarná dílna pro všechny tvořivé návštěvníky. Masopust začíná ve 13 hod. Dlaskův statek se nachází jen pár kroků od vlakové zastávky.

Nejblíže železniční stanice:
Dolánky

