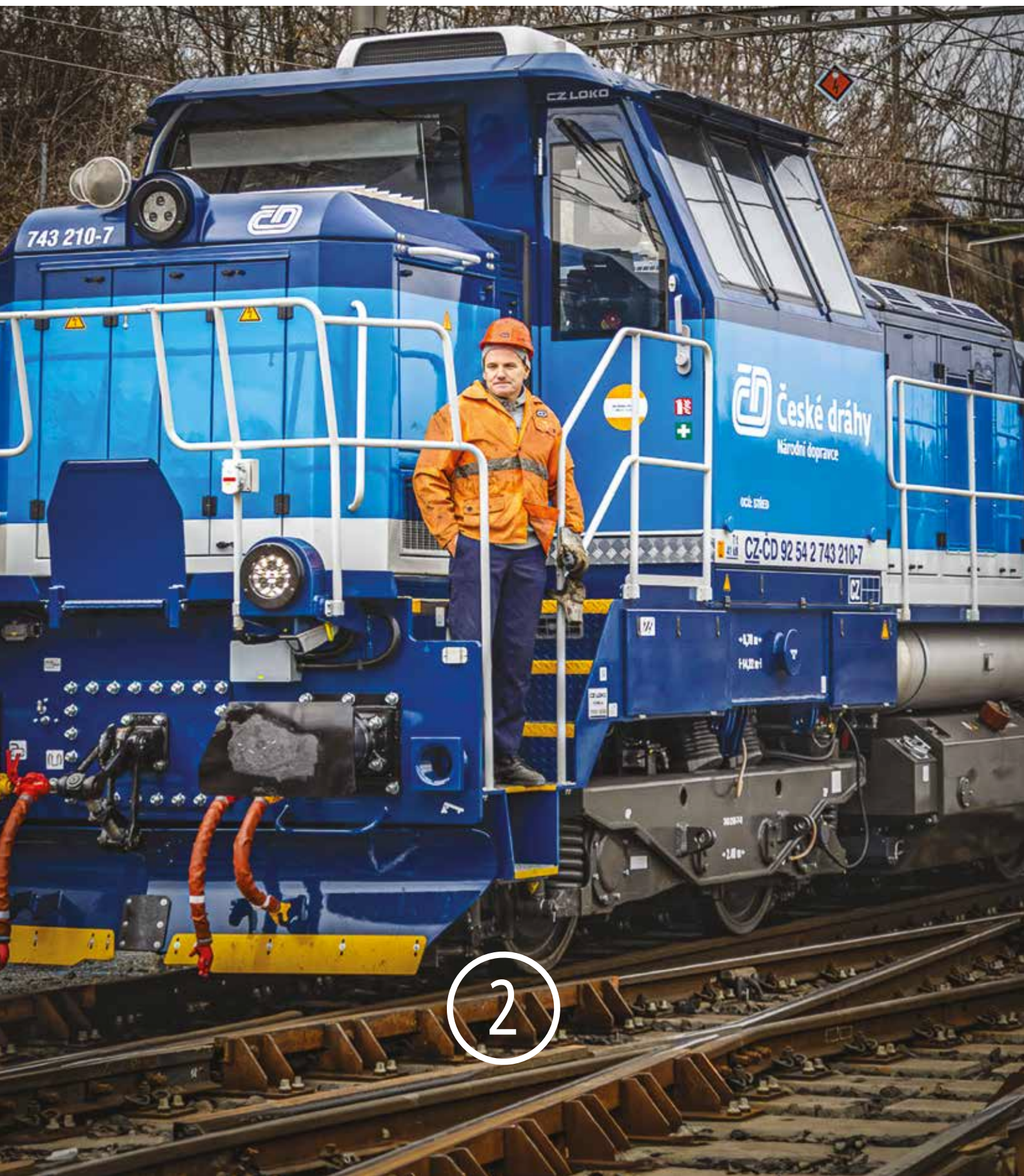


# Železničář

1. ÚNORA 2024 | ROČNÍK 31 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY





- 4–6 **Kaleidoskop**  
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
S předsedou představenstva dceřiné společnosti ČD Cargo Tomášem Tóthem
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**  
Plány na elektrizaci tratí v tuzemsku existují už dlouho. Jaká je ale realita?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**  
VUZ působí i v oblasti posuzování interoperability železničního systému.
- 22 **Provoz a technika**  
Jednotky railjet ČD čekají po najetí dalších kilometrů vyvazovací opravy.
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
Přivlastek muž mnoha profesí a zájmů není u Ludvíka Lososa nadnesený. Ve svém životě se stihl věnovat leccemu.
- 26 **Zahraničí**  
PKP Intercity koupí od výrobce Newag 63 elektrických lokomotiv Griffin.
- 28–29 **Recenze**  
Jaké zajímavé tituly s železniční tematikou se objevily v knihkupectví?
- 30–32 **Historie**  
Před 150 lety byla ve Švýcarsku otevřena první veřejná dráha o rozchodu 1 000 mm. Později se rozšířil i do dalších míst Evropy.
- 33–37 **Cestopis**  
Vyrázili jsme do míst, kde se před téměř 11 lety dal do pohybu středohorský svah. Jak to na trati číslo 097 vypadá nyní?
- 38 **Napsali o nás**  
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**  
Kam vyrazit vlakem za zážitky

**TITULNÍ FOTO**

Autor: Jan Chaloupka

Všechny stroje EffiShunter 1000 (743.2), jež vznikly modernizací osvědčených lokomotiv řady 742, jsou již nasazeny v provozu.



## TCDD Transport

Petr Slonek | Foto: Wikipedia

TCDD Transport (turecky TCDD Taşımacılık) je státní společnost odpovědná za provoz většiny osobních a nákladních vlaků v Turecku. Vznikla 14. června 2016 odštěpením od tureckých státních drah (TCDD), aby převzala provoz, zatímco dosavadní TCDD i nadále spravuje železniční infrastrukturu. Dopravce oficiálně zahájil činnost 1. ledna 2017. V současnosti je tato vládou vlastněná firma odpovědná za provoz osobních a nákladních vlaků v Turecku, včetně logistických center a vlakových tražek, přičemž využívá infrastrukturu spravovanou státními drahami.

Osobní vlaky obsluhují většinu velkých měst v Turecku, i když několik z nich je bez dopravy, jako je třeba Bursa a Antalya. TCDD provozuje pět typů spojů. Vysokorychlostní označované jako YHT, meziměstské mezi velkými sídly jezdící často i jako noční, regionální spojující významná města s okolními aglomeracemi a vesnicemi, příměstské a mezinárodní do některých zemí Evropy.

Vysokorychlostní vlaky běžně dosahují rychlosti 250 km/h, poptávka po nich je mimořádně vysoká a bývají často vyprodané. Jezdí na trasách Ankara – Eskişehir, Ankara – Istanbul, Ankara – Konya, Konya – Istanbul, Ankara – Sivas, Istanbul – Eskişehir či Ankara – Karaman. Hlavním přestupním uzlem spojů YHT, považovaných za vlakovou loď dopravy, je Ankara. Nad jižními nástupišti v budově Tren Gari vznikla luxusní hala a salonky. Vysokorychlostní vlaky začaly jezdit 13. března 2009 mezi Ankarou a Eskişehir a v posledním roce před převzetím TCDD Taşımacılık YHT přepravily více než 5,89 milionu cestujících.

TCDD Taşımacılık získal vozový park od tureckých státních drah 28. prosince 2016, kdy bylo podepsáno předání mezi oběma organizacemi. Celkem TCDD Taşımacılık vlastní 125 elektrických a 543 dieselových lokomotiv, 19 vysokorychlostních souprav, 49 elektrických a 64 dieselových jednotek, 872 osobních a 19 870 nákladních vozů. ○



### Michal Kraus

Místopředseda představenstva,  
náměstek generálního  
ředitele pro servis

Vážení čtenáři,

ačkoliv vůči technickému stavu našich vozidel zaznívají časté výhrady, všem vám, kteří nás dlouhodobě sledujete, je zřejmá souvislost mezi těmito výhradami a selháváním v oblasti zejména dodržování termínů na straně našich dodavatelů.

Za servis, v němž pracuje v jednatřiceti lokalitách na území České republiky 2 600 zaměstnanců, mohu zodpovědně říci, že děláme vše pro zlepšení kritizovaného stavu. Jen v roce 2023 jsme realizovali periodické opravy v hodnotě přesahující tři miliardy korun.

V roce 2024 provedeme periodické obnovy u 182 hnacích vozidel u 26 řad železničních kolejových vozidel. Jedná se například o jednotky řady 471 City-Elefant, lokomotivy řady 362, jednotky Panter a podobně. U osobních vozů půjde celkem o 362 kusů reprezentujících celkem 52 řad kolejových vozidel.

V letošním roce předpokládáme periodické obnovy ve výši 3,2 miliardy korun a modernizaci vozidel, například dovybavení vozů systémem SSOD/LAT, modernizaci jednotek Stadler, modernizaci jednotek řady 471, modernizace osobních vozů Bmz<sup>232</sup> v celkové hodnotě 3,6 miliardy korun.

Je třeba zmínit, že část těžké údržby, už s ohledem na předchozí zkušenosti, realizujeme v Oblastních centrech údržby, u naší dceřiné společnosti DPOV, případně v kooperaci OCÚ a DPOV. Nejvýznamnějšími externími partnery jsou nám společnosti CZ LOKO, ČMŽO Přerov, ŽOS Zvolen, ŽOS Vrútky, KOS Krnov, Škoda Pars.

Jsem přesvědčen, že námi vyvíjené úsilí reprezentované i významnými finančními náklady v brzké době zaznamenáte.

### Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	14. června 2016
Předchůdci	Turecké státní dráhy
Adresa sídla	Ankara
Obrat	300 milionů eur (2017)
Zaměstnanci	10 618 (2017)
Majitel	Turecko (100%)
Oficiální web	<a href="http://www.tcddtasimacilik.gov.tr">www.tcddtasimacilik.gov.tr</a>





## První Panter v nátěru PID podstupuje zkoušky na okruhu

Elektrické vlaky RegioPanter od plzeňské Škody jsou na tuzemských kolejích již běžným jevem, třívozová jednotka druhé generace číslo 640.234 je však svým způsobem specifická. Je totiž první, jež z výroby vyjela v nátěru Pražské integrované dopravy (PID). V současné době podstupuje všechny nezbytné testy před uvedením do provozu, které se kvapem blíží. V druhé polovině ledna si ji na zkušebním okruhu Výzkumného Ústavu Železničního, dceřiné společnosti Českých drah, prohlédli zástupci slabozrakých, kteří společně s pracovníky PID a Škody Transportation připomínkovali inovovaný interiér. Běžní cestující linek z Prahy do Kralup nad Vltavou a Ústí nad Labem a z Prahy do Čáslavi se pak na 22 nových jednotek v kombinaci světle šedé a červené mohou těšit v průběhu letošního roku. Jednotka pro PID se od ostatních Panterů mírně odlišuje například interiérem, kde je více míst 1. třídy. Jiné je i jeho barevné řešení. Ve všech Panterech budou instalovány validátory PID. Proto podstupuje nezbytné testy. Nejpozději v červenci by měly první jednotky projít homologací u DÚ.



## Stránky Fanshopu ČD navštívilo přes 300 tisíc lidí

Od začátku loňského prosince funguje na stránkách [www.cd.cz/fanshop](http://www.cd.cz/fanshop) Fanshop Českých drah, kde fanoušci naleznou celou řadu dárkových a upomínkových předmětů. Za první měsíc zaznamenaly tyto stánky přes 300 tisíc návštěvníků. Kromě internetového obchodu jsou některé dárkové předměty k zakoupení také v mnoha stanicích. Před vánočními svátky byl o upomínkové předměty velký zájem a v e-shopu a ve stanicích se jich dohromady prodalo více než 38 tisíc kusů. Mezi nimi bylo i několik desítek zahraničních objednávek. Největší zájem byl o 3D flash disky, ty Fanshop nabízí například v podobě legendárních lokomotiv Sergej, Bardotka, Vectron nebo jednotek RegioShark či CityElefant. Z hraček se nejvíce objednávalo Pendolino se zvukem a světlem nebo kovová lokomotiva Českých drah. Zájem byl i o 3D adventní kalendáře v podobě Vectronu nebo vozu 810 a populární byla i trička, která jsou ve Fanshopu v nejrůznějších barevných kombinacích a s různými motivy.



## Hokejové fanoušky odvezl do Prahy vlakový speciál

Několik tisíc fanoušků podpořilo hokejisty Pardubic při lednovém utkání extraligy na ledě pražské Sparty. Část z nich přijela do metropole speciálně vypraveným vlakem s názvem Dynamo Express. Východočeši tak navázali na Olomouc, která pro příznivce podobnou akci připravila na konci prosince. Dynamo Express z východu Čech do Libně vyrazilo po šestnácti letech. Tehdy cestovali fanoušci Pardubic na zápas proti Slavii, která v té době hrála právě v O<sub>2</sub> areně. Každý z příznivců Dynamo dostal k jízdence speciální triko s motivem vlakového výjezdu. Vlakem přijelo 17. ledna na zápas extraligy Sparta Praha – Dynamo Pardubice přibližně 1 300 fanoušků pardubického týmu. Souprava měla třináct vozů, z toho pět patrových. Spoj vyjel krátce po 16. hodině, po cestě se zastavil ještě v Kolíně, kde nabral další účastníky výjezdu, a do Libně dorazil v 17:20.



## Začala oprava historicky cenné nádražní budovy v Žatci

Správa železnic zahájila opravu památkově chráněné nádražní budovy v Žatci. Stavební práce přijdou bezmála na 99 milionů korun. Do konce příštího roku projde obnovou nejen střecha a fasáda, ale také odbavovací hala a toalety pro cestující. Ke zvýšení komfortu cestujících přispěje nový výtah, který zajistí bezbariérový přístup z přednádražního prostoru. Objekt z roku 1873 čeká oprava střechy, fasády a omítek a také výměna dlažby. Stavbaři zrenovují i nástupištní přístřešek. Obnovením původních střešních světlíků a odstraněním přístavby se navíc napravit nevhodné zásahy do historického vzhledu budovy. Renovací projde rovněž odbavovací hala včetně pokladen a zázemí hned několika dopravců. Cestující ocení přehlednější informační a orientační systém i nový výtah, který bezbariérově propojí halu s přednádražním prostorem. V budově současně vznikne nový komerční prostor, dílčí přesun pak čeká stávajícího provozovatele kadeřnických služeb. Díky úpravám se zlepší zázemí zaměstnanců SŽ, a to i v administrativních prostorách.



## ČD převzaly poslední vozidlo dovybavené ETCS

České dráhy v prosinci převzaly od dceřiné společnosti ČD-Telematika poslední lokomotivu řady 362 zpětně dovybavenou palubní částí evropského zabezpečovače ETCS. Předána byla v prostorách instalačního partnera firmy Škoda Group v Šumperku, kde se zástavba zařízení u těchto celkem 67 hnacích vozidel odehrála. V rámci projektu se uskutečnila také zástavba řad 162 WTB (20 vozidel) a 362 WTB (16 vozidel), která probíhala v Hranicích na Moravě u ČMŽO – elektromotora. Jsou tak dokončena všechna vozidla v rámci co do počtu vozů největšího projektu ČD-T s názvem ČD ELOK, jehož součástí bylo zpětné dovybavení zabezpečovacím systémem více než sta vozidel. Společnost na něm pracovala s partnerem AŽD. Projekt začal v roce 2019 po podpisu smlouvy ČD se sdružením dodavatelů ČD-Telematika a AŽD Praha. Na základě rámcové dohody byl podepsán závazný kontrakt na vybavení 103 hnacích vozidel řad 162, 162 WTB, 362 a 362 WTB v hodnotě téměř 1,4 miliardy korun. Prototyp 362.165-3 WTB prošel úspěšně testy v ČR už v polovině roku 2021.



## Plzeňské nádraží září novotou

Po téměř tříleté rekonstrukci v hodnotě zhruba jedné miliardy korun se počátkem ledna otevřela památkově chráněná budova hlavního nádraží v Plzni z roku 1907. Celý objekt, jímž denně projde až 20 tisíc cestujících, má novou střechu, fasádu, interiéry včetně oken a dveří, zkvalitnil se služby pro cestující, nový je také bezbariérový přístup. Celá stavba by měla definitivně skončit koncem března. Provizorně zpřístupněná je i horní hala v úrovni nástupišť. Dodělávají se tu komerční prostory. Pro cestující se už otevřela provozovna KFC. Fastfoodový řetězec je v jednom historickém sálu, ve druhém vzniká drogerie. Lidé budou moci využít i knihkupectví, kavárnu a prodejnu potravin. V dolní hale budou od dubna pizzerie, prodejna tisku, rychlé občerstvení a před nádražím městská policie či kadeřnictví.



## České dráhy zavádějí nové sdílené aplikace IN 100

Největší český železniční dopravce přichází s novými variantami síťových jízdenek IN 100, které je možné použít ve vlacích ČD po celé republice. České dráhy zavádí novou aplikaci Sdílená IN 100, která umožní cestovat v jeden den jednomu ze čtyř zákazníků zapojených do sdílené aplikace IN 100. V jeden den bude moci aplikaci použít vždy jen jeden z nich. Sdílená IN 100 platí ve 2. třídě, v případě využití 1. třídy je možné doplatit rozdíl mezi 1. a 2. třídou podle ceníku pro slevovou aplikaci IN 50. Podobně bude fungovat i další nová aplikace, Virtuální IN Business. Tuto nabídku využijí hlavně firmy, protože umožní využívat výhody aplikace IN 100 až dvacet nebo až padesát cestujícím s vlastní virtuální In Kartou. Podobně jako u Sdílené IN 100 bude moci slevovou aplikaci využít v jeden den vždy jen jeden z cestujících zapojených k Virtuální IN Business. Aplikaci je možné aplikovat ve 2. i v 1. třídě. Síťová jízdenka Sdílená IN 100 až pro 4 sdílející osoby stojí 29 990 Kč, Virtuální IN Business až pro 20 osob 39 990 Kč a Virtuální IN Business až pro 50 osob 44 990 Kč.



## Vyjel jubilejní 800. Mattoni express



Ze stanice Vojkovice nad Ohří se 16. ledna odpoledne vydal na cestu jubilejní 800. Mattoni express, kterým ČD Cargo ve spolupráci s dopravcem Railsystem zajišťuje přepravu nealkoholických nápojů společnosti Mattoni 1873 z Kyselky do skladu v Mostkovicích nedaleko Prostějova. Přeprava nápojů po železnici byla obnovena v srpnu 2012 a osm set vlakových souprav od té doby nahradilo jízdu více než 22 800 kamionů a ušetřilo přes 9 200 tun CO<sub>2</sub>. Využívání služeb ČD Cargo je důkazem společenské odpovědnosti Mattoni 1873 a potvrzením spolehlivosti a ekologické a energetické úspornosti železniční nákladní dopravy. Přeprava nápojů Mattoni po železnici má tradici již od roku 1895, kdy byla vybudována železniční vlečka ze stanice Vojkovice nad Ohří do Kyselky. Ročně bylo po trati přepraveno cca 1 000 vozů s minerálkami. Nákladními vlaky byla vlečka využívána až do roku 1998. K obnovení provozu došlo v roce 2012 po čtyři měsíce trvající obnově vlečky a řadě náročných jednání.

## Připravuje se modernizace úseku z Výstaviště do Dejvic

Správa železnic hledá projektanta modernizace úseku z Výstaviště do Dejvic. Vítěz vytvoří projekt pro téměř tříkilometrový úsek mezi již budovanou zastávkou na Výstavišti a stanicí v Dejvicích. Ta bude nově umístěna v podzemí a nabídne lepší napojení na stanici metra Hradčanská. Výsledkem bude dvoukolejná elektrifikovaná trať, která povede z velké části v tunelu. Realizace stavby se předpokládá v letech 2026 až 2029, náklady dosahují 7,66 miliardy korun. V rámci projektu železnice na letiště se aktuálně pracuje v úsecích Praha-Bubny – Praha-Výstaviště a Kladno – Kladno-Ostrovec. Další části tratě jsou v různém stadiu přípravy. Pro úsek z Výstaviště do Dejvic již byla dokončena dokumentace pro územní řízení. Cílem je modernizace celého úseku, která zahrnuje jeho zdvoukolejnění a elektrifikaci. Zruší se všechny přejezdy. Na povrchu trať povede pouze ve Stromovce, poté vlaky vjedou do tunelu. V podzemí bude i stanice Praha-Dejvice.

## Na koridoru se uskutečnily noční zátěžové zkoušky

Správa železnic uskutečnila druhý lednový víkend zátěžové zkoušky systému ETCS. Místem testů se stala část druhého koridoru mezi Břeclaví a Starým Městem u Uherského Hradiště. Po obě noci se využily téměř dvě desítky lokomotiv a dalších vozidel vybavených mobilní částí ETCS. Zátěžovou zkoušku řídili dispečeré z CDP Přerov ve spolupráci s dodavateli systému. Cílem testu byla intenzivní diagnostika jiného traťového úseku, který v danou chvíli simuloval „výhradní provoz“. Po dvě noci křížovalo na dvě desítky různých vlaků s rozdílnými typy vozidel trať v obou směrech. I zde došlo k několika nouzovým zastavením vlaků. Ve čtyřech případech vyhodnotil systém správně, že má zastavit. ETCS tedy zafungovalo tak, jak má. Bylo to ve dvou případech v důsledku nesprávné obsluhy vlaku strojvedoucím, v dalších dvou v důsledku technické příčiny na ostatních systémech. V pěti případech nastalo nouzové zastavení v důsledku technické příčiny systému ETCS.



## Na okruh dorazilo Pendolino vybavené zabezpečovačem ETCS

Do Zkušebního centra VUZ ve Velimě dorazila v pondělí 22. ledna jednotka Pendolino 680.004. Jedná se o prototyp tohoto vlaku s evropským zabezpečovačem ETCS. Dceřiná společnost ČD - Telematika na okruh další dceřinky ČD Výzkumného Ústavu Železničního jednotku otestuje, pak bude následovat montáž do ostatních šesti jednotek. Montáž ETCS do první soupravy začala loni v září, a to ve společnosti ČMŽO – elektronika, která je subdodavatelem ČD - Telematiky. Prototypová zástavba se uskutečnila netradičně v Oblastním centru údržby Střed v pražské Michli. Celkově bude kromě prototypu zastavěno pět sériových jednotek, u šesté se zastaví pouze jeden hlavový vůz. Jde o jednotku poškozenou při vážné nehodě v červnu 2022 v Bohumíně, u které nedojde k opravě poškozené části. Dopravce se před časem nicméně rozhodl, že pět nepoškozených vozů zařadí do výměnného systému těžké údržby s ostatními Pendoliny. Tento systém zkrátí dobu těžké údržby na třetinu, tedy z 90 na zhruba 30 dní. Kvůli instalaci ETCS je vždy jedna z jednotek mimo provoz. Zakázku na zástavbu ETCS do Pendolin získala za 413,9 milionu korun ČD - Telematika.



# Expanze do zahraničí je pro nás v tuto chvíli klíčová

ČD Cargo, dceřiná společnost Českých drah, je významným hráčem nejen na tuzemském, ale i na středoevropském trhu. S vlaky ČD Cargo se můžeme v současnosti setkat v sedmi zemích Evropy a zcela určitě to není konečné číslo. Její lokomotivy se již objevují v Nizozemsku a chystají se do Belgie. Firma se navíc hodlá zaměřit na rozvoj aktivit v Srbsku či ve Slovinsku. Rozhovor s předsedou představenstva ČD Cargo Tomášem Tóthem však není jen o zahraniční expanzi, ale také zhodnocením uplynulého roku. Zároveň přiblížíme cíle roku 2024.

Michal Roh | Foto: archiv ČD Cargo

## **Jak byste z pohledu firmy zhodnotil průběh loňského roku?**

Na tuto otázku není jednoduchá odpověď. Podobně jako v roce 2022, i v tom loňském jsme museli čelit celé řadě nových výzev, reagovat na růst ná-

kladů a tím pádem častěji a zároveň tvrdě vyjednávat s našimi dodavateli. Reagovat jsme museli i na situaci na globálním trhu spojenou s celou řadou nejistot a celkovým ochlazením ekonomiky. Obráceně díky menšímu množství výluk a nižším objemům jsme se mohli soustředit na kvalitu

poskytovaných služeb. Obrovský tlak na kvantitu z roku 2022 byl tedy jednoznačně v tomto roce vystřídán tlakem na kvalitu a cenu přepravních služeb. Naše přepravy byly napadány konkurenčními dopravci a obráceně jsme získali i my nové pozice, a to nejenom v tuzemsku, ale i v zahraničí.

### Co se vaší společnosti v uplynulém roce podařilo, na co jste hrdý?

První pololetí loňského roku jsme uzavřeli se ziskem a podobný výsledek očekávám i na konci roku. Ale jsem pyšný i na řadu dílčích úspěchů. Získali jsme například nové jednotné osvědčení o bezpečnosti pro provozování drážní dopravy na celostátních a regionálních drahách v České republice a zároveň také pro naše odštěpné závody v Německu a Rakousku. Poprvé jsme ho získali u Evropské železniční agentury. Jsme jedním z prvních velkých evropských dopravců, který je držitelem tohoto osvědčení, a to rovnou na nejdelší možnou dobu pěti let. Podařilo se nám také získat celou řadu nových přeprav, například pohonné hmoty v tranzitu přes Českou republiku. Rostly dceřiné společnosti i odštěpné závody. Vypořádali jsme se s rozsáhlými výlukami, aktivovali jsme zákaznické centrum v režimu 24/7, zmodernizovali pracoviště opravny nákladních vozů v Třinci, před dokončením je moderní pracoviště opravny nákladních vozů v českých Budějovicích. Kromě zlepšování pracovních podmínek pro naše zaměstnance jsme zintenzivnili naši náborovou činnost. Zákazníkům jsme také nabídli možnost sledovat zásilky prostřednictvím nejmodernější aplikace ČDcgo.

### Často se hovoří o expanzi ČD Cargo do zahraničí. Je pro vaší společnost tak důležitá a daří se expanzi strategii naplňovat?

Již jsem zmínil, za 1. pololetí jsme dosáhli kladný výsledek a na tomto výsledku se nemalou měrou podílejí právě naše pobočky a zahraniční dceřiné společnosti. Úspěšné jsou všechny, ale možná bude názornější říci, že třeba v Polsku jsme vloni přepravili rekordních 5 milionů tun. Na Slovensku jsme čtvrtým největším dopravcem a náš podíl mezi roky 2021 a 2022 zde narostl o 33%. V Rakousku už máme 3% trhu a v Německu jsme v roce 2023 zvýšili objem přeprav o polovinu. Jsme držitelé licencí k provozování železniční nákladní dopravy v sedmi evropských zemích a v expanzi chceme pokračovat tak, jak budeme mít k dispozici další odpovídající hnací vozidla. S našimi lokomotivami se již dnes můžeme setkat na tratích v Nizozemsku, v letošním roce se objeví také v Belgii, možná i v Itálii. Právě tyto země považujeme za velice perspektivní mimo jiné s ohledem na napojení na velké

námořní přístavy. Na opačné straně Evropy se chceme zaměřit na rozvoj aktivit v Chorvatsku, Srbsku a možná i ve Slovinsku. U jaderských přístavů je v budoucnu očekáván značný rozvoj a my chceme být u toho. Ekonomika je dnes velmi globalizovaná a zákazník po nás mezinárodní dopravu vyžaduje.

### Jak bude v roce 2024 a v dalších letech probíhat modernizace, respektive obnova lokomotivního parku?

Bez moderních interoperabilních lokomotiv bychom na zahraniční trhy nepronikli a nedokázali tak reagovat na stále sílící tlak našich zákazníků na komplexní realizaci přepravy v celé trase. Proto je pro nás tak důležité udržet hospodaření společnosti v černých číslech. Musíme totiž udržet tempo investic a dokázat zajistit rozumné financování našich rozvojových aktivit. Od roku 2015 vzrostl podíl nových a modernizovaných lokomotiv o 15% a co se týče elektrických lokomotiv, tak v roce 2026 bude každá pátá lokomotiva Vectron nebo TRAXX. Lokomotivy starších řad, například Plecháče získané od mateřských Českých drah, budeme modernizovat a v návaznosti na jejich nasazení budou starší Laminátky řady 230 přesouvány na Slovensko, do Maďarska nebo i dalších zemí, kde ještě nejsou takové požadavky na hnací vozidla nebo vlakový zabezpečovač jako v západní Evropě. U lokomotiv nezávislé trakce budeme pokračovat v jejich modernizaci, stejně jako v nákupu nových strojů. V roce 2027 chceme do vozidlového parku zařadit duální lokomotivy s kombinací elektrického a spalovacího motoru. Když vše půjde podle plánů, do roku 2030 snížíme průměrné stáří našeho lokomotivního parku o devět let. Není to však jen o lokomotivách. Stejně intenzivně se zabýváme i obnovou vozidlového parku. Rozšiřujeme park velkoobjemových cisteren o více než 100 dalších kusů, plánujeme pořízení krytých vozů řady Hab nebo plošinových vozů řady Rbns nebo Rens. Velkou roli při rozhodování o pořízení nových vozů hraje intermodalita. Musíme se zaměřit na investice do vozů umožňujících přepravu modulárních vyměnitelných nástaveb. Vozy pak nejsou vázány pouze na jednu komoditu, možnost rychlé změny nástaveb pak nabízí flexibilitu například pro sezonní přepravy vybraných komodit a obecně lze také konstatovat, že zjednodušují proces modal-shiftu.

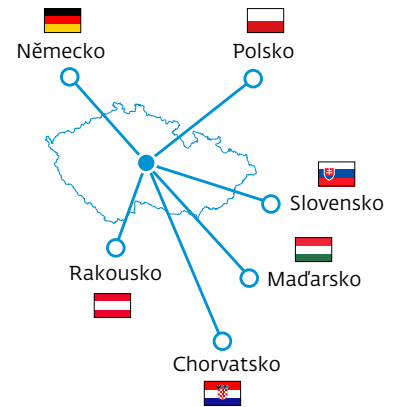
V Polsku jsme vloni přepravili rekordních 5 milionů tun. Na Slovensku jsme čtvrtým největším dopravcem a náš podíl mezi roky 2021 a 2022 zde narostl o 33%. V Rakousku už máme 3% trhu a v Německu jsme v roce 2023 zvýšili objem přeprav o polovinu. Jsme držitelé licencí k provozování železniční nákladní dopravy v sedmi evropských zemích.







## Licence ČD Cargo pro provoz v Evropě



### S jakými cíli vstupuje společnost ČD Cargo do roku 2024?

Cíl je jasný. Musíme pokračovat v plnění dílčích cílů naší strategie postavené na čtyřech základních pilířích - interoperabilitě, expanzi do zahraničí, intermodalitě a společenské odpovědnosti, musíme optimalizovat naše kapacity, udržet kladný hospodářský výsledek a pro naše zákazníky být silným a stabilním partnerem. Dopravcem, který jejich zboží doveze do cíle vždy spolehlivě a také bezpečně. Důležité také je, aby ČD Cargo bylo vnímáno stávajícími i potenciálními zaměstnanci jako spolehlivý a solidní zaměstnavatel. Je to jen několik vět, ale představuje to spoustu tvrdé práce nás všech. ○

### Tomáš Tóth

Narodil se v roce 1981 v Pardubicích. Vystudoval Univerzitu Pardubice, Dopravní fakultu Jana Pernera, obor Dopravní management, marketing a logistika. V září 2006 nastoupil jako referent do Zásobovacího centra ČD v České Třebové. V rámci příprav na vznik akciové společnosti ČD Cargo byl členem týmu řešícího zásobování. Ve společnosti ČD Cargo pracoval jako projektový manažer, v úseku IT a v září 2013 se stal ředitelem odboru controllingu a finančního řízení. 1. dubna 2018 byl jmenován na pozici výkonného ředitele. 4. prosince 2020 byl zvolen členem a následně předsedou představenstva ČD Cargo. Tomáš Tóth je ženatý, má dvě děti. Jeho největším koníčkem, který ho doprovází celý život, je jízda na kole.



# České dráhy loni přepravily 164,4 milionu cestujících

ČD podle předběžných výsledků přepravily v loňském roce 164,4 milionu cestujících, kteří ve spojích národního dopravce najezdili 8,068 miliardy kilometrů. To je zhruba o 7,4 milionu zákazníků více než v předchozím roce. Průměrná přepravní vzdálenost byla 49,1 kilometru.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

V loňském roce rostl zájem o cestování ve vlacích ČD. „Podle předběžných výsledků jsme loni ve srovnání s rokem 2022 přepravili zhruba o 7,4 milionu více zákazníků, kteří v našich spojích ujeli o 358 milionů kilometrů více. Nejrychleji rostl počet cestujících na mezistátních linkách a také tam, kde jsme nasadili v uplynulých letech nová vozidla nebo kde došlo k významnému zkrácení cestovních časů. Mezi takové linky patří stále Zá-

padní a Jižní expres, ale jsou mezi nimi i regionální vlaky. Takovým příkladem úspěšné linky jsou spěšné vlaky mezi Plzní a Karlovými Vary, pro které v příštích letech pořídíme další dvě elektrické jednotky pro zvládnutí rostoucího zájmu cestujících,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

## Na úrovni roku 2019

Podle člena představenstva a náměstka pro osobní dopravu ČD Jiřího Ješety je vytížení většiny vlaků dopravce už na úrovni roku 2019. „Na některých linkách, hlavně těch mezinárodních, už dokonce přepravujeme více cestujících než v roce 2019. Celková čísla za rok 2022 ve srovnání s předcovidovým rokem 2019 jsou však ovlivněna změnami dopravců na některých linkách a rozvojem integrovaných dopravních systémů. Šlo o trasy, kde cestující absolvovali více cest na kratší vzdálenost. To ilustruje loňská průměrná cestovní vzdálenost, která je vyšší než v roce 2019,“ vysvětlil náměstek.

České dráhy v roce 2023 vypravily 2,4 milionu spojů, které splnily jízdní řád v případě započtení pouze zavad na straně dopravce na úrovni 98,7% (meziroční zlepšení o 0,2%) a při započtení všech příčin zdržení dosáhly přesnosti 87,4% (meziroční zlepšení o 2,8%). Dopravce zavinil zdržení vlaků pouze v 13,6% případů. Nejčastější příčinou zdržení je křížování a sled vlaků (26,8%), čekání na přípoje (20,1%) nebo vliv výluk (13,2%). I přes relativně malý podíl mezistátních vlaků připadá poměrně velké číslo na zpoždění vlaků ze zahraničí (4,5%).

## Počet přepravených cestujících a přepravní výkon ČD

Ukazatel	rok 2022	rok 2023	změna 2022 / 2023
Počet cestujících (v mil.)	157	164,4	+ 7,4
Přepravní výkon (mil. oskm)	7 710	8 068	+ 358
Průměrná přepravní vzdálenost (v km)	49,1	49,1	0

## Masarykovo nádraží získá díky modernizaci unikátní platformu

Pražské Masarykovo nádraží čeká v následujících třech letech čilý stavební ruch. Stavba, jež slouží už více než 175 let, projde dosud největší proměnou ve své historii. Jeho kolejiště překlene unikátní platforma, která zkrátí přístup na nástupiště z okolních čtvrtí a současně nabídne novou odpočinkovou zónu přímo v centru metropole. Moderní podobu stanice ocení jak cestující v příměstské dopravě, tak brzy i ti, kteří se vydají vlakem na letiště. Práce byly slavnostně zahájeny začátkem ledna, hotovo by mělo být v roce 2027. Náklady dosáhnou 3,4 miliardy korun, významnou část pokryjí finance z EU.

První vlak přijel na Masarykovo nádraží už v roce 1845. Dnes plní významnou roli zejména v pražské příměstské dopravě, v pracovní dny jím projde až 30 tisíc cestujících. Moder-

nizace počítá s tím, že se Masaryčka stane výchozím bodem také pro vlaky na letiště. Zvýší se proto nejen počet kolejí u nástupiště ze sedmi na devět, ale i těch, které budou sloužit k odstavení souprav. Rekonstrukce kolejiště pod Vítkovem pak umožní zvýšit traťovou rychlost. Všechna nástupiště budou mít bezbariérový přístup a umožní pohodlný nástup do vlakových souprav.



Nejvýraznějším architektonickým prvkem se stane platforma nad celým kolejištěm. Umožní nejen propojení Florence s Hybernskou ulicí a Masarykova s hlavním nádražím, ale i přístup k už realizovaným objektům v okolí. Zároveň nabídne nový prostor pro cestující čekající na vlak. Z něj se dostanou eskalátory, schodiště a výtahy rovnou na jednotlivá nástupiště. Část platformy se osadí zelení a vznikne relaxační zóna přímo v centru metropole. K napájení osvětlení nebo rozhlasu se použijí fotovoltaické články, které se zabudují do zastřešení platformy.

Pracovat se bude při zachování částečného provozu, první omezení pro cestující nastane během letních prázdnin. Vlaky od Vysočan nepojedou na Masarykovo nádraží, ale budou odkloněny na hlavní nádraží. (pes)



# Strojvedoucí na Vysočině se školí na RegioFoxe

České dráhy se snaží co nejvíce zkrátit zdržení nasazení nových vlaků RegioFox způsobené zdlouhavým schvalováním a zkušebním provozem na straně výrobce, polské společnosti Pesa Bydgoszcz. S předstihem proto od 15. ledna zahájily zkušební provoz jednotky RegioFox na Vysočině s cílem dopředu proškolení dostatečný počet strojvedoucích a personálu údržby.



Redakce | Foto: archiv ČD

Školení zaměstnanců umožní nasadit nové vlaky bez odkladu hned po jejich převzetí od výrobce, což by se mělo stát letos na jaře. „Výrobce nových vlaků RegioFox má nyní zhruba třičtvrtěroční zpoždění při schvalování nových vlaků pro naši společnost. Abychom toto zdržení při uvádění moderních jednotek do provozu zkrátily na minimum, v rámci zkušebního provozu jsme zahájily dopředu školení strojvedoucích a personálu údržby v Havlíčkově Brodě, odkud budou RegioFoxy vypravované na tratě na Vysočině a v Pardubickém kraji,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

„Věříme, že výrobci se do letošního jara podaří dokončit zkušební provoz a získat typové schválení RegioFoxů, což otevře prostor pro převzetí už vyrobených vlaků. Díky školení dostatečného počtu strojvedoucích a techniků je pak můžeme nasadit do provozu bez dalšího prodloužení a urychlíme tak nasa-

zení nových jednotek do běžného provozu na Vysočině a v Pardubickém kraji minimálně o jeden až dva měsíce,“ doplnil náměstek.

V depu v Havlíčkově Brodě se budou starat o 16 motorových jednotek RegioFox, z toho jich devět vyrazí na Vysočině, například na trati Havlíčkův Brod – Jihlava – Slavonice, a sedm je jich určených pro Pardubický kraj pro trať Havlíčkův Brod – Chrudim – Pardubice.

## Čeká se na schválení

Nové jednotky řady 847 RegioFox vyrábí společnost Pesa v polské Bydgoszczi. V současné době zajišťuje jejich schválení u Drážního úřadu, které je nezbytné získat ještě před předáním vozidel dopravci. Po schválení vozidel a jejich převzetí Českými drahami v letošním roce budou uvedeny do provozu nejen na Vysočině a v Pardubickém kraji, ale také v Jihočeském, Středočeském, Královéhradeckém nebo v Pardubickém kraji a v Praze. Zatím jsou jednotky RegioFox stále v majetku výrobce a nadále probíhá jejich zkušební provoz. Kvůli zhruba tří čtvrtě roku trvajícím zdržením výrobce se schvalováním jednotek řady 847 RegioFox má Pesa Bydgoszcz letos dodat skoro 60 jednotek.

Motorové jednotky RegioFox jsou bezbariérové, klimatizované vlaky vybavené dalšími službami pro pohodlné cestování do zaměstnání, školy nebo za volnočasovými aktivitami, a to například palubní wi-fi sítí, elektrickými zásuvkami a USB konektory pro dobíjení cestovní elektroniky, prostory pro velká zavazadla včetně kočárků a jízdních kol nebo audiovizuálním informačním systémem. Motorové jednotky jsou vybavené motory Rolls-Royce s možností využívat nejnovější generaci ekologicky šetrných paliv HVO. ○



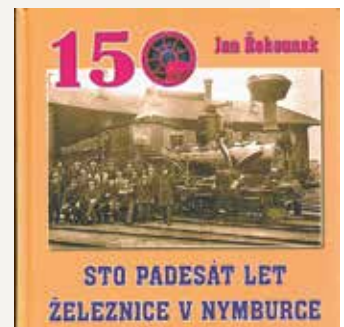
## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc únor zní: **Kdo byl hlavním stavebním ředitelem a inženýrem Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB – Österreichisch Nordwestbahn)?**

Své odpovědi nám zasílejte do **25. února** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Do předmětu zprávy uveďte „Železničář únor“. Tentokrát se hraje o knihu 150 let železnice v Nymburce.

*Správná odpověď z č. 1: Umístění Masarykova nádraží a kolejiště navrhl roku 1842 Jan Perner, budovy architekt Antonín Jungling. Publikaci Kronika železnic českých zemí získává Jana Válková, Kutná Hora.*





### Káva a pivo v čele

Mezi nejoblíbenější položky roku 2023 v nabídce ČD Minibaru patřila instantní káva (287 883 porcí), značková káva Manuel (113 306), instantní cappuccino (147 245), čaj (103 327), neperlivá voda (95 279), jemně perlivá voda (83 579), Pilsner Urquell (144 459), Budweiser Budvar (93 147), Kofola (111 440), croissant 7 days (99 405) a bageta (94 338). Kávo-vých nápojů a piva tak cestující vypili dohromady skoro tři železniční cisterny.



Oblíbené mezi cestujícími je třeba i sušené maso, kterého se loni prodalo skoro třicet tisíc balení. Své fanoušky má i jedlý hmyz, kterého se prodalo skoro sedm tisíc balení. Téměř vyprodán je také pivní speciál Kryšpín, jehož koupí zákazníci podpořili opravu parní lokomotivy 365.024. Renovace této lokomotivy právě probíhá v dílnách ČD Muzea v Lužné u Rakovníka.

Během letních prázdnin byla v minibarech spuštěna bezhotovostní platba. Tento způsob úhrady zvolilo už více než 115 tisíc cestujících. Další novinky se v minibarech připravují i pro letošní rok.

Služba ČD Minibar je v současném jízdním řádu zajištěna v celkem 171 spojích, v dalších vlacích jsou umístěné také prodejní automaty s občerstvením. Jedná se o linky Západní expres, Krušnohor, Hradečan a Krakonoš v úseku Praha – Hradec Králové, Ostravan, Slovácký expres, Vysočina, Rožmberk, Svitava a Moravan. ○

## ČD Minibary loni obsloužily skoro 1,2 milionu cestujících

Více než 400 tisíc šálků kávy, ale také pivo nebo cappuccino. Tyto nápoje jsou i nadále nejoblíbenějšími položkami, které se prodávají v minibarech Českých drah. Mezi vyhledávané občerstvení patří také croissanty, bagety nebo rozpékané pečivo. Celkově stevardky a stevardi minibarů obsloužili bezmála 1 170 000 cestujících.

Redakce s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Zájem o služby ČD Minibaru ve vlacích národního dopravce stále roste. „Minibary našim zákazníkům zpříjemňují cestu a já jsem rád, že je o tuto službu čím dál větší zájem. Za symbolickou cenu 15 korun si cestující mohou

koupit třeba čaj, kávu nebo drobné občerstvení. Mám také radost, že byl velký zájem o pivní speciál Kryšpín. Výtěžek z tohoto piva půjde na finální část renovace lokomotivy třístapětatřicetáky,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

### Drážní úřad informuje

Po celostátních a regionálních drahách ČR se pohybuje 138 železničních dopravců

Počet českých a zahraničních dopravců, kteří mají oprávnění provozovat drážní dopravu po celé ČR, se už více než půl roku drží na podobných číslech. Nárůst z uplynulých let se zastavil. Aktuálně se po českých kolejích pohybuje 100 českých a 16 zahraničních dopravců.

Celkový uváděný počet však navyšují polští a slovenští dopravci, kteří mají oprávnění zajižďet pouze do příhraničních stanic. Snadněji získat povolení jim umožňují dohody o spolupráci s oběma státy. Jen za poslední měsíc se seznam těchto společností rozrostl o 4 – tři polské a jednoho slovenského dopravce.

V seznamu provozovatelů drážní dopravy přibyl ale i jeden nový český dopravce. Je jím společnost good thing s.r.o. a začátkem tohoto roku získala jednotné osvědčení o bezpečnosti pro provozování osobní i nákladní železniční dopravy.

Aktuální seznam najdete na webu Drážního úřadu <https://ducr.cz/informace-pro-verejnost/seznamy-a-prehledy>.







## Letos dorazí na 140 jednotek a lokomotiv

Výrobci železničních vozů letos dodají Českým drahám bezmála 140 nových jednotek a lokomotiv. To představuje přibližně 22 tisíc míst k sezení a je to dosud nejvíce v historii dopravce. Půjde o vozidla od společnosti Škoda Group, polské Pesy, konsorcia Siemens Mobility-Škoda Group a Siemens Mobility prostřednictvím leasingové společnosti RSL.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Pokud by se všechna nová vozidla spojila do jediné soupravy, měřil by takový vlak skoro 8,5 kilometru. To je například vzdálenost z Bohumína do Ostravy nebo z Kolína do Velkého Oseku. „Jestliže doposud byla výměna starších vlaků za nové jakousi evolucí, pak rok 2024 bude na české železnici představovat malou revoluci. Výrobci Škoda Group, polská Pesa, konsorcium Siemens Mo-

bility-Škoda Group a Siemens Mobility prostřednictvím leasingové společnosti RSL by nám měli letos dodat skoro 140 elektrických, motorových a netrakových jednotek a elektrických lokomotiv,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

„Když budeme počítat každý vůz a člunek jednotek samostatně, jedná se zhruba o 440 jednotlivých vozidel. Přepočteno na sedačky uvedeme do provozu víc než 22 tisíc pohodlných míst v klimatizovaných a bezbariérových vlacích s palubní wi-fi a dalšími vymoženostmi, které patří k cestování v 21. století. Pro představu, tolik míst k sezení v moderních vlacích odpovídá zhruba počtu obyvatel Strakonice, Sokolova nebo Klatov,“ doplnil ředitel.

### Panteři i RegioFoxy

Podle člena představenstva a náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiřího Ješety budou letos pokračovat dodávky elektrických jednotek RegioPanter ve dvou- a třívozovém provedení a koncem roku by měly být naplněny oba rámcové kontrakty na celkem 110 jednotek. „Počítáme také se zahájením dodávek RegioFoxů, které nabraly poždění hlavně v oblasti schvalová-

ní do provozu. Kvůli tomu bychom měli letos najednou nasadit do provozu jejich větší počet. V létě plánujeme zahájení zkušebního provozu ComfortJetů na lince Praha – Ostrava a Ostrava – Praha – Františkovy Lázně a následně také na vlacích do Berlína. A během roku budeme pokračovat v přebírání dvaadvaceti lokomotiv Siemens Vectron od leasingové společnosti RSL. Na konci roku tak budeme mít k dispozici od této firmy 50 moderních strojů,“ vyjmenoval skladbu nových vozidel Jiří Ješeta.

Nová vozidla budou jezdit na kolejích třinácti krajů České republiky. Největší počty nových regionálních souprav budou nasazeny v Praze a ve Středočeském kraji, dále v kraji Královéhradeckém a Olomouckém. Mnohdy přejíždějí nové jednotky hranice regionů a obslouží tak i více krajů najednou. V roce 2024 budou dodány nové jednotky například pro tratě České Budějovice – Rybník – Lipno nad Vltavou, Praha – Ústí nad Labem, z Hradce Králové do Chlumce nad Cidlinou a Týniště nad Orlicí, dále pro trať Pardubice – Havlíčkův Brod a Havlíčkův Brod – Jihlava – Slavonice, z Přerova přes Otrokovice a Staré Město u Uh. Hradiště do Břeclavi a na mnoho dalších páteřních i regionálních tratí. ○



## ČD a Siemens rozšiřují dlouhodobou spolupráci

Zástupci Českých drah, Siemens Mobility a dceřiné společnosti DPOV podepsali smlouvu v systému Rail Cover. Kontrakt umožňuje nový přístup k údržbě lokomotiv Vectron, spojující servisní, odborné a technologické kapacity společností. Hlavním cílem je zajištění efektivní a kvalitní údržby od preventivních opatření až po vyšší stupně revizní údržby.

Redakce | Foto: Michal Málek

Podle předsedy představenstva a generálního ředitele Českých drah Michala Krapince je spolupráce se Siemens Mobility klíčovým krokem ke zlepšení pozice dopravce na trhu a ke zvýšení kvality služeb. „Nové lokomotivy Vectron představují významný pokrok v modernizaci naší flotily vozidel. Cestujícím nabídneme vyšší spolehlivost vlaků,“ komentoval podpis smlouvy Michal Krapinec. „Dohoda naplňuje strategii servisu ČD, zaměřenou na zvýšení efektivity a kvality služeb. Strategie opravárenství Českých drah představuje zásadní krok směrem k modernizaci a posílení interních kapacit společnosti. Díky těmto opatřením budeme schopni provádět opravy efektivněji, rychleji a zajišťovat vysokou kvalitu servisu vozidel,“ řekl.

České dráhy a Siemens Mobility podpisem navazují na dlouhodobou dobrou spolupráci. ČD jako první dopravce objednaly v březnu 2022 padesát interoperabilních vícesystémových elektrických lokomotiv Siemens Vectron MS pro rychlost 230 km/h. Vectrony nové generace budou dodávány výrobcem postupně od prosince roku 2025. Díky maximální provozní rychlosti až 230 km/h jsou připravené pro provoz na konvenčních i vysokorychlost-

ních tratích. Dopravce plánuje nasazení těchto strojů na mezistátní spoje do Německa, Rakouska, Dánska, na Slovensko a do Maďarska a Polska.

### Nové technologie v údržbě

Místopředseda představenstva a náměstek pro Úsek servisu u Českých drah Michal Kraus zdůraznil, že spoluprací se Siemens Mobility dopravce získá přístup k nejnovějším technologiím v oblasti údržby lokomotiv Siemens Vectron. „To přinese výhody nejen naší společnosti, ale i našim zákazníkům. Navazujeme také na dosavadní spolupráci se Siemens Mobility a leasingovými společnostmi ELL a RSL, které nám pronajímají předchozí verze lokomotiv Vectron, a na je-

jichž strojích už dnes provádějí údržbu technici ve Středisku údržby v Praze-Vršovicích. Naši lidé jsou tak velmi dobře obeznámeni s údržbou špičkové železniční techniky a mohou dále rozšiřovat odbornou úroveň. Zároveň nás požadavky na údržbu nejmodernějších lokomotiv motivují k další modernizaci servisního zázemí,“ dodal.

„Rozšíření spolupráce se Skupinou ČD v oblasti údržby vozidel umožní společnosti Siemens Mobility přidat do evropské servisní sítě pro kolejová vozidla Railcover další místa v Česku, kde bude možné našim evropským zákazníkům poskytovat kompletní servisní služby včetně nejvyšších stupňů údržby s nejvyšší přidanou hodnotou. Věřím, že se tak otevřou tuzemskému servisnímu týmu další možnosti spolupráce i u jiných vozidel vyráběných naší společností,“ uvedl Roman Kokšal, CEO ve společnosti Siemens Mobility ČR.

V rámci podepsané dohody poskytne společnost dopravci systémový a metodický dohled nad servisními činnostmi, zatímco České dráhy a DPOV přispívají svými technologickými kapacitami, opravárenským zázemím a odborným personálem. Spolupráce představuje významný krok k dosažení vyššího standardu železničního provozu v ČR. Moderní a spolehlivé lokomotivy Vectron spolu s inovativním přístupem k údržbě přinášejí nejen zlepšení pro cestující, ale rovněž zvyšují celkovou efektivitu a udržitelnost železniční dopravy. ○





# Elektrizace v ČR: smělé plány na stovky km trolejí

**Přestože jsou přínosy elektrizace vytížených železničních tratí nesporné a má podporu jak mezi odborníky, tak mezi politiky, v posledních dekádách jsme se mnoha nových kilometrů trolejí nad českými tratěmi nedočkali. Mezi lety 2011 a 2020 bylo například elektrizováno pouhých 28 kilometrů tratí, což je pro představu vzdálenost mezi Kladnem a Prahou, byť jen po bubenské nádraží. Ministerská Koncepce rozvoje elektrické trakce na skličující tempo reaguje smělými plány. Čeho bychom se tedy měli v budoucnu dočkat?**

Vít Čepický | Foto: autor

Plány, jež Ministerstvo dopravy ČR představilo, počítají s několika hlavními oblastmi elektrizace tuzemské železnice. Mají vést nejen k rozšíření ekologičtější drážní dopravy, ale zároveň též ke snížení její energetické náročnosti. Časově jsou plánované investice rozloženy do čtyř etap zahrnujících přibližně jednu dekádu, konkrétně by mělo být dle materiálu do roku 2032 elektrizováno 1 790 kilometrů tratí, a to bez započítání úseků, které spadají pod modernizaci spojenou s elektrizací či výstavbu nových tratí (za všechny jmenujme trať na Kladno). Dalších 689 kilometrů má pak přibýt v následujícím období.

Všechna opatření byla dohromady oceněna na 119 miliard korun. Podstatnou část by však měla ukrojit konverze ze stejnosměrné na střídavou soustavu – celých 70 miliard korun. Jejím přínosem by mělo být snížení ztrát při přenosu trakčního výkonu, vyšší účinnost rekuperace a lepší podmínky pro statické nabíjení bateriových vlaků. Celkově má konverze přinést úspory v řádu stovek milionů kWh ročně, nemluvě o provozním zjednodušení při provozu fakticky jediné napájecí soustavy v rámci České republiky.

### Důvody elektrizace

Nyní se zaměříme zejména na nové projekty elektrizace tratí. Než si je konkrétně představíme, je dobré zmínit, proč vlastně celé úsilí vzniklo. Evidentní je učinit železniční dopravu ekologičtější. O přínosech elektrických vozidel oproti diesellovým netřeba se sáhodlouze rozepisovat, stačí konstatovat čistý provoz, výrazně lepší dynamiku jízdy a vyšší výkonnost.

Odpůrci elektrizace obvykle namítají, že napájení vlaků zajišťuje ve výsledku uhelná elektrárna, čili snaha o elektrizaci je předem zmařenou investicí. Pravda je však taková, že podíl „čisté“ elektřiny (jádro, větrná, vodní) v energetickém mixu je přes 40% a nadále má růst.

Méně skloňovaným, zároveň ale velmi důležitým faktorem je též energetická účinnost naftových motorů, která je i přes nízký valivý odpor drážních vozidel oproti elektrickým stále výrazně nižší. Ve výsledku hovoří ministerský materiál o tom, že by plánovaná elektrizace měla přinést při zachování provozního konceptu úspory energií přibližně 66%. Pro představu – ročně by se nevy pustilo 120 000 tun CO<sub>2</sub>.

Způsoby elektrizace vlakové dopravy jsou veskrze tři. Kromě běžného napájení z trolejí se rýsují ještě relativně novátorské bateriové vlaky a vlaky poháněné vodíkovými články. Ze své podstaty ma-

jí elektrický pohon všechny tři, rozdíl je pouze v tom, zdali si energii čerpají z drátu, nebo ji vezou uskladněnou v bateriích či vodíkových článcích.

Idea vodíkové mobility spočívá v tom, že se vodík vyrobí v době, kdy je v síti dostatek energie, a ze „zelených zdrojů“. Jím poháněná vozidla by tedy v ideálním případě byla ekologicky čistá. Problémem je ovšem stále vysoká pořizovací i provozní cena takových vozidel daná složitou technologií a malosériovou výrobou. Dá se ale očekávat, že časem cena přece jen bude klesat. Pokud totiž bude vůle provozovat ekologickou dopravu i na tratích, kde se instalace trolejí nevyplatí, příliš jiných alternativ zatím k dispozici není.

Nabízí se i sítě i zmíněná vozidla na bateriový pohon, vzhledem k potřebnému vý-

konu budou bateriové vlaky nicméně vždy závislé na nabíjecí infrastruktuře i částečném pokrytí trasy trolejí – zejména v profilově náročnějších úsecích trasy. Samotné dobíjení pouze v koncových stanicích by totiž neúměrně prodloužilo oběhy, tedy i navýšilo výsledný počet vozidel a personálu, ve výsledku nákladů, jež by celý projekt posunuly k ekonomické nesmyslnosti. Naopak vhodné nasazení bateriových

### Mapa projektů elektrizací tratí

- stávající elektrifikované tratě
- prostá elektrizace
- A prostá elektrizace 2030–2032
- B prostá elektrizace 2033 a dále
- 2029 termín prosté elektrizace
- elektrizace v rámci modernizace tratí
- prověřovaná elektrizace
- ostatní tratě

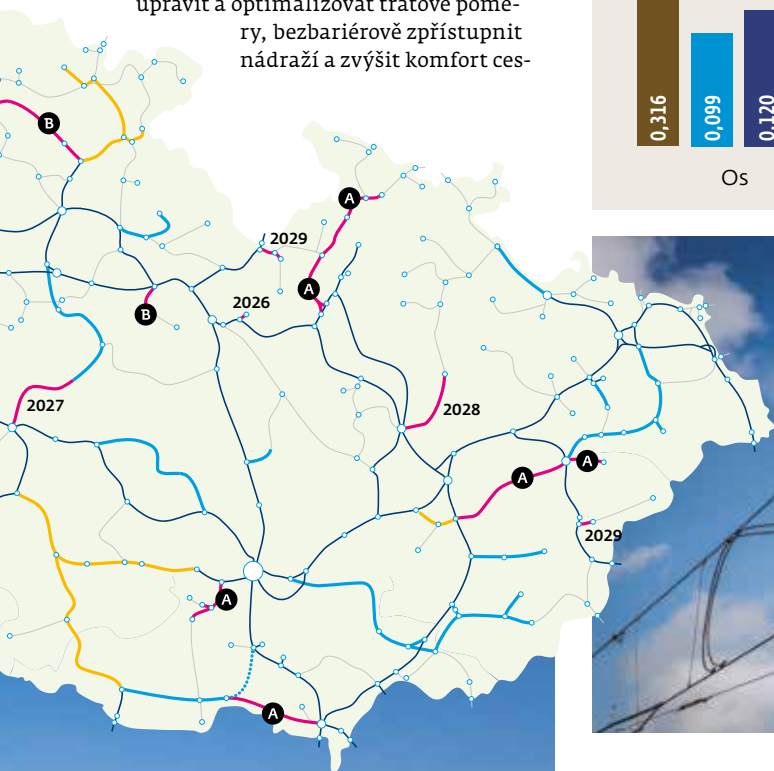




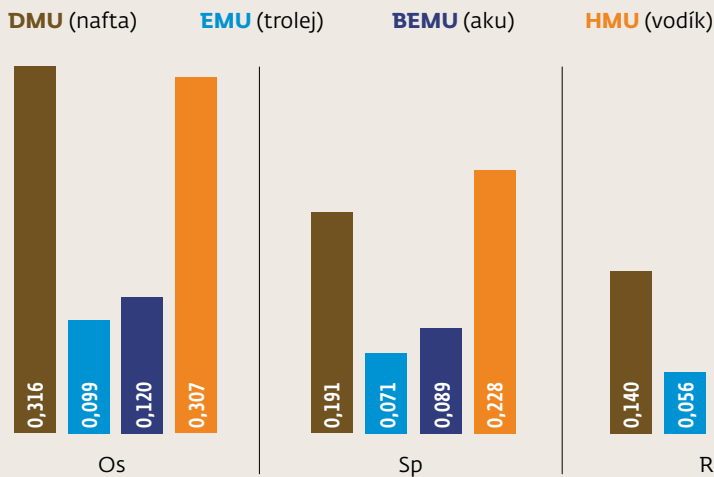
vozidel zmenšuje nároky na infrastrukturu – náročnější trakční sestavy na mostech či v tunelech, kde by jinak byla třeba nákladná rekonstrukce, není potřeba, vlak projede na baterii. Jak je ale zřejmé, bez masivní elektrizace v podobě výstavby trakčního vedení se neobejdeme.

### Prostá elektrizace vs. komplexní modernizace

V ideálním případě se nabízí elektrizovat co možná největší část kolejové sítě společně s modernizací železnice, zároveň upravit a optimalizovat traťové poměry, bezbariérově zpřístupnit nádraží a zvýšit komfort ces-



### Měrná spotřeba energie (kWh/os km)



tujících a zrychlit dopravu. V kombinaci s novými vozidly tento postup přináší nové cestující, jak již můžeme sledovat na úsecích, které touto proměnou prošly.

Bohužel je komplexní modernizace mimořádně nákladná a zdoluhavá, elektrizaci v potřebném rozsahu a čase přinést nedokáže. Proto se v poslední době čím dál více skloňuje tzv. prostá elektrizace. Díky ní by trolej dostaly tratě bez podmínění modernizace samotného železničního svršku a spodku s tím, že modernizace by přišla na řadu až později. Konkrétně je plánována u těch tras, kde se v horizontu 10 až 15 let nedá počítat s komplexní obnovou.

Zřejmou výhodou jsou též výrazně nižší náklady a časová náročnost. Prostá elektrizace má šanci vyhnout se posuzování vlivu na životní prostředí (EIA), z většiny si vystačí se stávajícími pozemky dráhy (samozřejmě s výjimkou trakčních nabí-

jecích stanic) a v případě provozu parciálních vlaků je možné překonávat úseky stavebně složitě realizovatelné na baterii, přičemž je ale zároveň třeba zohlednit efektivitu takových úspor, jak ministeruský dokument upozorňuje. To znamená posoudit, jestli případné částečné vypuštění troleje nákladově dává smysl v porovnání s provozem parciálních vlaků, tedy vyššími náklady spojenými s jejich pořízením a životností baterií.

### Jednotlivé projekty

Pro přehlednost rozdělme elektrizační plány do tří skupin, a to v souladu se samotnou Konceptí rozvoje elektrické trakce. První zmiňuje ty úseky, jež v blízké budoucnosti projdou elektrizací v souvislosti s modernizací úseků spadajících do páteřní sítě TEN-T, tedy trans-evropské dopravní sítě definované v rámci Evropské unie. Konkrétně se jedná





o trať z Plzně přes Domažlice na německou hranici, elektrizaci úseku z Chebu také do Německa a trasu z Prahy na Letiště Václava Havla (zbývající úsek do Kladna je zařazený v následující skupině plánů). Odhadované elektrizační náklady jsou v tomto případě 1,7 miliardy korun.

U záměrů na modernizaci spojenou s elektrizací mimo síť TEN-T jsme rázem řádově v jiných finančních úrovních, předpokládaných 15,1 miliardy ovšem zahrnuje podstatně rozsáhlejší seznam, jenž souhrnně naleznete v související tabulce. Z rozsáhlejších projektů v dohledné době realizace, tedy do roku 2030, jmenujme kupříkladu část Dráhy císaře Františka Jo-

sefa v úseku Veselí nad Lužnicí – Třeboň – České Velenice (– Gmünd), dlouho očekávané povýšení faktické lokálky z Otrokovic přes Zlín do Vizovic nebo elektrizaci Neratovic a modernizaci Neratovic jak od Kralup nad Vltavou, tak zejména od Prahy.

Do roku 2032 je v plánu například dlouho očekávaná elektrizace trati z Prahy do Berouna přes Rudnou, z Tišnova do Žďáru nad Sázavou, a i Mladá Boleslav snad přivítá první elektrické vlaky.

A konečně prosté elektrizace, a to jak částečné v kombinaci s napájecími body parciálních vlaků, tak plné. Předpokládané náklady dosahují více než třiceti miliard korun, zahrnují ale oproti před-

chozím skutečně ucelená a dlouhá vozební ramena.

Plné elektrizace ještě v této dekádě by se mohly dočkat tratě z Havlíčkova Brodu do Hlinska, z Klatov do Železné Rudy, z Lichkova do Králíků nebo úsek Zdice – Písek, bateriové vlaky by měly dorazit do Slavonic, Velkých Karlovic, Moravského Berouna nebo Volar.

Ještě zajímavější realizace se skrývá v plánovaném horizontu let 2030 až 2032, troleje navštíví Jedlovou, Tachov, Rakovník a snad konečně rovněž Liberecko, čímž by se město pod Ještědem vymanilo z nelichotivého statutu jediného krajského města bez elektrické vlakové dopravy (pokud tedy Zlínu uznáme Otrokovice). Na parciální vlaky se mohou těšit třeba v Ústěku, mezi Děčínem a Libercem a v dalších letech snad i na dalších tratích.

### Závěrem

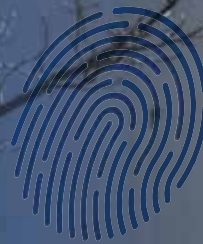
Koncepcí rozvoje elektrické traktace tak konečně přináší ucelený plán, v jakém horizontu je možné letité úvahy o elektrizaci převést do reality. Odhadované náklady ve výši necelých 120 miliard korun v rámci jedné dekády by ve výsledku přinesly elektrizaci většiny důležitých tuzemských tratí, tedy zároveň výraznou ekologizaci a zefektivnění vlakové dopravy, k čemuž se ostatně Česká republika zavazuje i na nadnárodní úrovni.

V tématu jsme záměrně vynechali oblast lehkých kolejových vozidel, resp. vlakotramvají jakožto alternativy pro méně vytížené či provozně oddělené tratě. Věnovat bychom se jí totiž měli v některém v následujících číslech časopisu Železničář. ○





# PROČ STUDOVAT NA DOPRAVCE V PARDUBICÍCH?



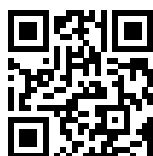
Kvalitní vzdělání  
Přátelské prostředí  
Dostupná lokace  
Jistota budoucího zaměstnání



**Vyber si jeden ze studijních programů DOPRAVNÍ FAKULTY JANA PERNERA  
a podej si přihlášku k bakalářskému studiu do 31. března 2024.**

Dopravní management a marketing  
Logistika  
Technologie a řízení dopravy  
Dopravní stavby  
Provoz a údržba vozidel  
Stavba vozidel  
Elektrická trakce a elektromobilita  
Technika, technologie a řízení letecké dopravy

Více informací na webu:  
[dfjp.upce.cz](http://dfjp.upce.cz)



UNIVERZITA  
PARDUBICE  
DOPRAVNÍ  
FAKULTA  
JANA PERNERA

Svět je v pohybu,

**30** LET

učíme jak.

# Posuzování interoperability železničního systému

Posuzování interoperability železničního systému je nezbytnou součástí provozování železniční dopravy v Evropské unii. Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) jakožto společnost specializovanou na poskytování odborných služeb se zaměřením na železniční vozidla a drážní dopravu veřejnost zná především díky Zkušebnímu centru VUZ Velim. VUZ je ale i jedním z důležitých hráčů na poli v posuzování interoperability železničního systému v EU.

Tomáš Vychodil | Foto: VUZ

Interoperabilita železničního systému spočívá především v možnosti zajistit bezpečně a nepřerušovaný provoz vlaků dosahující stanovených úrovní výkonnosti po celé EU. V praxi takto definovaná interoperabilita například znamená, že je možné jedno drážní vozidlo s jedním strojvedoucím díky harmonizaci pravidel provozovat napříč železničním systémem EU. Překážkami, které tomu brání, jsou například rozdílné rozchody kolejí. Pro představu, v pobaltských zemích můžeme najít na síti nejčastěji rozchod kolejí 1 520 mm, ve Finsku 1 524 mm, ve Španělsku 1 668 mm, v Irsku pak 1 600 mm. Nicméně TSI (Technická specifikace pro interoperabilitu) umožňuje pochoptitelně rozchodů více. Jako „normální rozchod“ je označován Stephensonův rozchod, který byl v nominální hodnotě odpovídající 1 435 mm v Británii uzákoněn jako jednotný v roce 1846 a dnes je světově nejrozšířenějším rozchodem. Od června 2021 došlo ke změně v TSI na 1 437 mm (návrhová hodnota).

V Česku mají dnes „normální rozchod“ všechny nemuzeální veřejné železniční tratě s výjimkou Jindřichohradeckých místních drah a osblažské dráhy, které mají Bosenský rozchod 760 mm. Kromě rozchodu kolejí jsou další překážkou rozdílné národní vlakové zabezpečovače, těch v zemích EU funguje více než 20, často vzájemně nekompatibilních. V případě vlakových zabezpečovačů definovala Evropská komise strategii nazvanou European Rail Traffic Management System (ERTMS). Tato strategie má dvě základní součásti, a to Evropský vlakový zabezpečovač (ETCS) a mobilní telefonní síť pro železnice (GSM-R). Cílem je tedy v zemích EU používat systém jednotného vlakového

zabezpečovače (ETCS), jehož funkční součástí je i síť GSM-R.

VUZ je Autorizovanou osobou č. AO 258 a Oznamovaným subjektem č. 1714 (NoBo), což společností umožňuje posuzování interoperability provádět, a to v oblasti všech strukturálních subsystémů. VUZ je rovněž určeným subjektem (DeBo) pro posuzování shody s národními požadavky pro všechny subsystémy národní legislativy Česka, ale i Slovenska, a to díky dceřině společnosti VUZ SK.

## Infrastruktura i vozidla

Posuzování interoperability můžeme rozdělit na dvě části – infrastrukturní (že-

lezniční stavby) a část kolejových vozidel. U železničních staveb se provádí posuzování strukturálních subsystémů infrastruktura, energie, traťové řízení a zabezpečení, a to jak ve fázi celkového návrhu, tedy při projektování stavby, tak ve fázi realizace a závěrečného zkoušení, když se stavba realizuje. Samotné posouzení se pak provádí podle jednotlivých TSI, kterými jsou INF, PRM, SRT, ENE a CCT. A co se pod jednotlivými zkratkami skrývá? V rámci TSI INF se posuzuje vše, co by mohlo negativně ovlivnit jízdu vlaku a cestujících v něm nebo jak by mohl průjezd vlaku negativně působit na objekty kolem trati. Posuzují se tedy například ob-





jekty v průjezdném průřezu, nástupiště, směrové a výškové vedení trati, odolnost koleje a konstrukcí proti zatížení dopravou či aerodynamické vlivy od průjezdu.

U TSI PRM se posuzuje vše, co souvisí s přístupností železničního systému EU pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Například se kontroluje, zda je stavba vyhotovena podle pravidel návrhu pro bezbariérovou přístupovou cestu, orientační systém, přepážky, dále pak osvětlení, srozumitelnost a jiné. TSI SRT hovoří o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „bezpečnosti v železničních tunelech“ železničního systému Evropské unie, kde se posuzuje především evakuace osob v případě nehody a odolnost konstrukce, aby byla tato evakuace možná. Obecně se posuzuje zajištění bezpečnosti pro cestující a jejich evakuace v případě nestandardní situace (požár, vykolejení, ale třeba i zastavení na delší dobu a tím vzniklá panika). V rámci TSI ENE se provádí posouzení systému trakčního vedení, včetně zpětného obvodu. Subsystém energie dále zahrnuje trakční napájecí stanice, spínací stanice a oddělovací úseky. TSI CCS definuje požadavky na interoperabilitu pro traťové subsystémy „Řízení a zabezpečení“, například systémy detekce železničních vozidel (počítače náprav, kolejové obvody), a na již zmíněné systémy GSM-R a ETCS.

U druhé zmíněné části, kolejových vozidel, se posuzují obecně jízdní vlastnosti

vozidel, dále například bezpečnost proti vykolejení, brzdové vlastnosti, podmínky pro cestující, vybavení vozidel a vyznačování hluku do okolí při stání, při rozjezdu a za jízdy. Zároveň se provádí posouzení zástaveb palubních částí u lokomotiv na úrovni prvků a subsystémů. A pro úplnost, zde se provádí posouzení podle těchto TSI. Loc&Pas, které hovoří o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v EU, dále pak TSI Wag kolejová vozidla, ale pro nákladní vozy, TSI NOI kolejová vozidla – hluk. TSI PRM stejně jako u železničních staveb hovoří o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. TSI CCS definuje požadavky na interoperabilitu pro palubní subsystémy „Řízení a zabezpečení“ kolejových vozidel a TSI SRT se opět zabývá technickou specifikací pro interoperabilitu týkající se bezpečnosti v železničních tunelech.

### Členství v NB-Rail Association

Stejně jako je tomu téměř ve všech odvětvích, i na železnici se neustále posouvají dál veškeré trendy a technologie. Proto je důležité, aby i orgány pro posuzování shody držely krok s dobou a vývojem. Především kvůli koordinaci se zainteresova-

nými stranami byla založena v roce 2014 mezinárodní nezisková organizace NB-Rail Association, ve které je VUZ plnohodnotným členem. Aktivita koordinační skupiny NB-Railu jsou zaměřeny na neustálé zlepšování ustanovení pro uplatňování směrnice (EU) 2016/797 nebo TSI, aby byly železniční výrobky tak bezpečné a účinné, jak to vyžadují právní předpisy EU. NB-Rail tak fakticky zcela omezuje případy, které by vedly ke snížení úrovně interoperability a k dodatečným technickým a ekonomickým nákladům.

V říjnu loňského roku společnost VUZ hostila v ČR koordinační skupinu INF NB-Rail. Neméně důležité je v tomto ohledu také informování, především odborné veřejnosti, proto VUZ opakovaně pořádá různé semináře či odborná školení. O jejich konání se můžete dozvědět na webových stránkách společnosti. Jedním z posledních byl například v loňském roce v červnu seminář zaměřený na schvalování a homologaci kolejových vozidel po aplikaci 4. železničního balíčku.

Nezávislost a nestrannost jsou spolu s vysokou odborností hodnoty, na nichž je postaveno celé VUZ. Díky racionalizaci servisních, logistických či administrativních procesů za posledních 5 let výrazně klesly náklady na posuzování, čímž i VUZ přispívá ke snížení celkových investičních nákladů posuzovaného projektu, ovšem vždy při zachování maximální kvality.

VUZ v posledních dvou letech provedl maximální elektronizaci procesů, takže je drtivá většina výstupních dokumentů vydávána elektronicky s elektronickými podpisy, čímž se šetří nejen čas, ale také životní prostředí. VUZ také v roce 2019 zahájil projekt Uhlíková stopa, který má za cíl snížit celkovou ekologickou stopu firmy v souladu s požadavky GHG Protocolu. VUZ v roce 2022 úspěšně dokončil první etapu dekarbonizace a nakoupil 100% zelenou elektřinu pro vlastní spotřebu a zkoušky zákazníků. Jen za loňský rok 2023 VUZ vydal v rámci posuzování 578 certifikátů, což je jednoznačně nejvíce ze všech evropských notifikovaných osob.

Maximální kvalita, přímá komunikace se zákazníkem a důsledné dodržování nezávislosti a nestrannosti, na tom především je založen obchodní model VUZ. Partneři, kterým VUZ poskytuje služby, jsou často ve vzájemném ostrém konkurenčním vztahu a bez důsledného dodržování nezávislosti a nestrannosti by to nešlo. Snad každý, kdo cestuje po železnici, chce do cíle dorazit samozřejmě včas, ale především bezpečně. ○



# Railjet najel další milion kilometrů

Po najetí dalšího zhruba 1,2 milionu kilometru začala třetí velká obnova v životním cyklu moderních jednotek railjet Českých drah. Obnovy českých railjetů se provádějí společně s rakouskými vlaky v závodě poskytovatele údržby a dalšího vývoje kolejových vozidel ÖBB Technische Services GmbH ve vídeňské čtvrti Simmering.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Jednotky railjet ČD brzy dosáhnou dalšího významného milníku v počtu najetých kilometrů, což představuje také nutnost dodržet stanovený plán jejich údržby. „Vlaky railjet jsou mezi našimi zákazníky velice oblíbené a v provozu jsou trvale značně využité. Každá jednotka ujede denně v průměru přes tisíc kilometrů. Není tedy žádným překvapením, že po zhruba devíti letech od uvedení do pravidelného provozu má každá z našich jednotek najeto zhruba 3,5 milionu kilometrů. V letošním roce tak dosáhnou předepsaný kilometrický proběh pro přístavení do dílen k plánované vyvazovací obnově R2,“ řekl místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro servis Michal Kraus.

Vyvazovací oprava je zaměřena na obnovu cyklicky namáhaných částí vozidel a částí, u kterých je výrobcem přesně předepsaná životnost určených celků, například v podobě najetí určeného maximálního počtu kilometrů. Jde především o revizi a výměnu předepsaných součástek pojezdu, výměnu celistvých kol, výměnu semipermanentního tyčo-



vého spráhla a dalších prvků souvisejících s bezpečností provozu a cestujících.

## Dvě spojené jednotky

Technici pracují také na opravách interiéru a provádějí zevrubné prohlídky včetně předepsaných servisních úkonů na dalších konstrukčních celcích, jako jsou centrální zdroj energie, klimatizace, dveře, uzavřený systém WC a podobně. Vyvazovací obnova R2 celého sedmivozového railjetu v Rakousku včetně přepravy vlaku do a z dílen trvá přibližně tři týdny a zakončena je zkušební jízdou rychlostí až 250 km/h. Přeprava jednotek určených k revizi probíhá na pravidelných spojích railjet mezi Prahou a Vídní, což

představuje mimořádné spojení dvou ne-trakčních jednotek s jednou lokomotivou Taurus do jednoho vlaku o délce skoro 400 metrů a hmotnosti přibližně 750 tun.

Na konci ledna technici dokončili vyvazovací obnovu stupně R2 na třetí jednotce, jež pak zamířila zpět do provozu, a během první poloviny roku se uskuteční u zbývajících šesti. Railjet ČD jsou v provozu především na lince Praha – Wien – Graz, ale obsluhují i jeden pár spojů v trase Graz – Wien – Praha – Berlin a z provozních důvodů se v minulosti objevily například i mezi Prahou a Ostravou. Všech sedm jednotek má v současnosti najeto více než 24,5 milionu kilometrů. Tato vzdálenost představuje 32 zpátečních cest na Měsíc. ◉

## ČD testují bionaftu z odpadních tuků a rostlinných olejů

České dráhy začaly v nových motorových jednotkách řady 847 (RegioFox) dodávaných společností Pesa testovat motorovou naftu se zvýšeným obsahem udržitelné biosložky na bázi hydrogenačně upraveného rostlinného oleje (HVO). Partnerem tohoto projektu pro oblast výzkumu a dodávky paliv je společnost ORLEN Unipetrol.

Cílem společného projektu, který je rozvržen do let 2024 až 2025, je ověřit použitelnost této bionafty v osobních motorových jednotkách a její následné nasazení v běžném provozu. Na projektu se podílí také ČVUT Centrum vozidel udržitelné mobility, dceřiná společnost ČD Výzkumný ústav železniční, firmy Pesa a ORLEN Unipetrol výzkumně-vzdělávací centrum. „Tato aktivita zapadá do dlouhodobé strategie Čes-

kých drah v oblasti snižování emisí a využívání obnovitelných zdrojů a je v souladu se směrnicí Evropské unie RED III, kterou se zvýšil cíl úspory skleníkových plynů z 6% až na 14,5% v roce 2030 oproti roku 2019. Je také v souladu s národním plánem čisté mobility ministerstva dopravy,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Projekt je rozložen do období 2024 až 2025 a skládá se ze tří fází. Během první budou identifikovány vhodné palivové směsi, jejich atestace a legislativní rovina. V druhé etapě se tyto směsi otestují v motorových jednotkách Pesa řady 847 ve Zkušebním centru VUZ Velim. Motory Rolls-Royce těchto jednotek jsou homologovány na použití biopaliv, jako je směs motoro-

vé nafty a HVO. Při závěrečné, třetí části projektu se testování palivových směsí uskuteční v podmínkách reálného provozu na tratích vybraných krajů, které již projevíly předběžný zájem o provoz vlaků s nízkou emisní stopou.

„Používáním obnovitelného, a tedy udržitelného paliva, které se vyrábí chemickým zpracováním odpadních tuků a rostlinných olejů, se významně snižují emise oxidu uhličitého,“ uvedl Tomáš Herink, člen představenstva skupiny ORLEN Unipetrol.

Díky velkému počtu objednaných motorových jednotek RegioFox může použití palivo HVO znamenat v budoucnosti skutečně významné snížení emisí. České dráhy mají nyní objednáno u společnosti Pesa celkem 106 jednotek řady 847. (red)





# Modernizace čtrnácti EffiShunterů je hotová

**České dráhy mají už zpět všech 14 lokomotiv řady 742, které daly ke kompletní modernizaci do společnosti CZ LOKO. Stalo se tak prakticky o rok dříve, neboť kontrakt za více než 684 milionů Kč předpokládal dokončení posledního vozidla až v listopadu 2024.**

Petr Štáhlavský | Foto: Jan Chaloupka

Podle obchodního ředitele CZ Loko Jana Kutálka bylo zrychlení této série modernizací prakticky jedinou možností, jak alespoň částečně udržet ekonomiku projektu v reálných mezích. „V té době, těsně po podpisu smlouvy, začala válka na Ukrajině a dodavatelské řetězce se rozpadly. Enormně se zdražily ceny prakticky všech komponentů a nám hrozil katastrofický scénář. Tímto jsme mu předešli. Bezsporně ke spokojenosti zákazníka, který mohl vozidla dříve nasadit do provozu,“ řekl Kutálek.

Zároveň ocenil, že se v rekordním čase podařilo zvládnout změnu dodavatele systému ETCS, poté co Alstom nečekaně a nekompromisně ukončil výrobu systému EBICAB, používaného v této řadě. Proto CZ LOKO přešlo na nový systém AURIGA španělského výrobce CAF. „Veškerou integraci a zkoušky jsme museli dělat úplně od začátku, a to není snadné,“ dodal obchodní ředitel.

„Komplexní modernizace lokomotiv řady 742 na EffiShunter 1000M je součástí naší Strategie 2030, v rámci které bude obnovena významná část vozidlového parku. Tyto lokomotivy jsou určeny pro výkon na nezávislé trakci na koridorech vybavených evropským zabezpečovačem ETCS. Pod jeho výhradním dohledem bude zajištěn provoz na vybrané železniční síti od ledna 2025. Navíc dochází k prodloužení životnosti lokomotiv při zásadním zvýšení komfortu a bezpečnosti práce našich zaměstnanců, ke zjednodušení údržby a ke snížení emisí,“ uvedl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. „Oceňuji, že CZ LOKO zvládlo realizovat zakázku ve složitých vnějších podmínkách v původní ceně a navíc s předstihem oproti sjednaným termí-

nům. Mezi našimi dodavateli je bohužel takové plnění zakázek zcela ojedinělé,“ zdůraznil náměstek.

## Zrod nového stroje

Technologicky náročná modernizace řady 742 na řadu 743.2, pro niž CZ LOKO používá obchodní název EffiShunter 1000M, z lokomotiv ČKD z let 1977 až 1988 dělá prakticky zcela nový prvotřídní stroj. Prodlužuje jeho životnost a spolehlivost a díky instalaci zabezpečovače ETCS rozšiřuje možnosti využití. Moderní komponenty a technologie snižují majiteli náklady na údržbu a provoz i množství emisí výfukových plynů a především zásadně zvyšují komfort a bezpečnost obsluhy.

Stroje jsou vybaveny i online monitoringem a diagnostikou a novou generací trakční a pomocné výzbroje. Původní zůstává jen podvozek a hlavní rám, i tyto části ale procházejí hlavní opravou a mnoha úpravami. Výkon spalovacího motoru 1000 kW umožňuje maximální rychlost 100 km/h.

České dráhy plánují EffiShuntery 1000M nasadit pro zajištění vozby při napětových výlukách, pro technologické a provozní jízdy na koridorech a tratích s ETCS, v čele nevhodných vlaků a pro další služební potřeby.

V minulosti už CZ LOKO se stejným projektem uspělo již u dceřiné společnosti ČD Cargo, pro kterou v letech 2018 až 2022 zmodernizovalo 50 lokomotiv této řady, dalších 25 bude dodáno do konce roku 2024. Probíhá také modernizace 20 strojů pro ZS CARGO Slovakia. Další vozidla vlastní také dopravci CER, Rail Cargo Carrier nebo ostravský ODOS. ○

# Ludvík Losos a jeho životní dráha protínající Podkrušnohoří

Přívlastek „muž mnoha profesí a zájmů“ není v případě Ludvíka Lososa nikterak nadnesený. V životě se stihl věnovat dějinám umění, konzervaci památek, muzejnictví, restaurátorství, ale i chemii nebo železničnímu modelářství. Předmětem našeho povídání nicméně byla železnice. Konkrétně zejména Ústecko-teplická dráha, o jejíž bohaté historii sepsal poutavou publikaci, jež se na konci roku 2023 zařadila po bok mnoha dalších vyhledávaných odborných titulů nesoucích jeho jméno. Tematicky se přitom vydal do kraje důvěrně známého...

Vít Čepický | Foto: autor, sbírka Ludvíka Lososa

Pro vzpomnutí jeho prvního kontaktu s budoucím bydlištěm, Ústím nad Labem, se musíme pomyslně vydat až do prvních poválečných měsíců, v nichž se město jen ztěžka vzpamatovávalo z masivních náletů. „V listopadu 1945 jsem tam jel za tatínkem, který nastoupil na nově budované ředitelství drah. Dojel jsem do Ústí, vystoupil – měli jsme se sejít na určeném místě, ale tam otec nebyl, čekal mě totiž později. Procházel jsem se tedy po městě, které bylo po bombardování v troskách. Sice jsem na konci války zažil na pražských Vínohradech dvoje, ale tohle bylo něco úplně jiného. Byl jsem například svědkem, jak ještě tehdy z trosek městské knihovny vytahovali jednu z obětí... Nakonec jsem se s otcem sešel, do Ústí jsme se pak všichni přestěhovali až v dubnu 1946,“ vzpomíná.

„Pro nás kluky bývalo Ústí eldorádem. Nejvíc postižená byla dnes neexistující čtvrť Ostrov, tam to bylo úplně zplaněvané. Na odklid trosek tam vybudovali úzkokolejku, která vedla k západnímu nádraží. Jezdil s tím starý strojvedoucí, Němec, jenž nejevil pochopení pro naši touhu se svézt.“

## Karban dělnických vlaků

Později musel vzít zavděk právě páteřní trasou bývalé ÚTD. Nedlouhou anabází ve Výzkumném ústavu anorganické chemie v Ústí totiž vystřídala výzva v podobě ředitelování mosteckého muzea. „Druhého ledna 1954 jsem nastoupil do muzea v Mostě. Denně jsem před šestou jezdil dělnickým vlakem, odpoledne kolem čtvrté, páté zpět. Jezdili tam stále titíž lidé, na západním nádraží se nahrnuli do vlaku, sedli si a už maza-



li karty. Díky tomu jsem se naučil dudáka nebo mariáš. Většinou jsem ale cestu proklímal až do Mariánských Radčic, kde byl nejvyšší čas připravit se k výstupu,“ vybavuje si.

Svezení to muselo být zajímavé, později se trať dočkala mnoha přeložek vynucených těžbou uhlí, tehdy ale ještě vedla v původní trase. „Byly tam ještě všechny vlečky, nebo alespoň jejich zbytky. Třeba v Tuchomyšli byla zachovaná velká rampa dolu, napojený byl rozsáhlý systém vleček u Modlan a Sobědruh, ještě tam byla původní návěstidla... Do toho na dělnických vlcích dosluhovaly

původní třínápravové, dříve rychlíkové osobní vozy, nádraží v Duchcově ještě stálo v plné kráse...“

A dráze býval věrný i ve volný den. „V neděli jsme jezdili s otcem do Teplic, to býval náš tradiční výlet, a on mě celou cestu upozorňoval na zajímavosti kolem kolejí, historii dráhy on žil a svým způsobem mě k tomu také přivedl. Že jsem dal dohromady knihu o Ústecko-teplické dráze, je díky mému otci – byt pozdní. Od něj jsem se dozvěděl spoustu detailů, sloužil s řadou starších kolegů, kteří tam pracovali už od první republiky, a s nimi jsem se i díky němu se-





tkával, a získal od nich spousty detailů o dřívějším životě na dráze a kolem ní.

### Poctivě vyplacení akcionáři

Když později pojal myšlenku na sepsání historie ÚTD, měl rámcově z čeho vycházet. Přesto jej čekaly roky práce a bádání. „Spoustu času jsem strávil v archívech. Je to taková detektivní práce, která vyžaduje značné trpělivosti. Zaplatpánbůh je většina původních rakouských tiskových materiálů digitalizována. Netvrdím ale, že jsem vyčerpал všechny zdroje, to není v lidských silách. Třeba na knihu ještě někdo naváže,“ přemítá.

I tolik let po zániku společnosti bylo co objevovat. „Dříve tu panoval mýtus, že ÚTD byla zestátněna. Celkem mě překvapilo, že to tak vůbec nebylo. Ona byla regulérní cestou vykoupěna, mladá republika všem akcionářům zaplatila. Němečtí nacionalističtí poslanci sice dělali bengál, ale ani jeden z nich nebyl akcionářem. To byli jen řvouni. Akcionáři byli zticha. Logicky, během šílené německé inflace dostali v korunách poctivě peníze. Navíc – republika jen využila koncesních podmínek, ÚTD stála před krachem, Československo jí naopak půjčovalo vůbec na přežití. To se málo ví,“ upozorňuje Ludvík Losos.

Osudnou se společnosti stal souběh nepříznivých okolností a rozhodnutí. „Na konci 19. století si představitelé



### Ludvík Losos

Během vysokoškolských studií se věnoval dějinám umění, konkrétně dobovým řemeslným technikám a konzervování památek. A historii se věnoval i ve svém pracovním životě. Po roce 1945 se s rodiči přestěhoval na sever Čech, kde nejprve pracoval ve Výzkumném ústavu anorganické chemie, později vedl mostecké okresní muzeum, působil též v orgánech státní památkové péče. Jeho velkým životním tématem ovšem byla a je veřejná doprava, speciálně železnice, jíž věnoval roky zájmu a řadu publikací. Tou prozatím poslední je Ústecko-teplická dráha, kniha zevrubně mapující historii společnosti, která určovala charakter drah nejen v Podkrušnohoří.

ÚTD řekli, že státu odvádí příliš na daních. Rozhodli se, že raději vystaví Severočeskou transversálku jako místní dráhu a dosáhnou na daňové úlevy. Vystavěli ji, a to velmi festovně a dobře. To stálo peníze. Další si vyžádalo související rozšíření vozového parku. Na to si i přes vysoké zisky museli vzít půjčku, což jim umožnila emise akcií. Jenže trať byla od začátku v červených číslech, ztrátovost sanovala základní síť ÚTD. Půjčky následně umožňovali dalšími emisemi akcií, a tak žili až do roku 1915, kdy sice dostali válečnou přírážku – tu jim dokonce přiznala i nová republika až do vykoupení v roce 1923 – ale výrazně poklesl výkon dopravy. Pracovníci narukovali na frontu, příjmy ze základní přepravy tedy začaly značně klesat. Od roku 1917 už to byl kontinuální problém, jenž se nelepšil.“

Jinak ale byla ÚTD solidním zaměstnavatelem. „Nejhůře placení byli úředníci nižší kategorie. Několikrát se pokoušeli o vzpouru, ale on to tehdy generální ředitel ÚTD Rosche dokázal uspokojivě zažehnat. Obecně bylo o zaměstnance postaráno na poměry velmi dobře. Za války například obstarali pro své zaměstnance dva vagony prasat z Maďarska, aby měli vůbec nějaké maso. Podporovali zřizování zahrádek, poskytovali na ně pozemky, půjčky... Tehdy to byl jistě nadprůměr.“

### Nerealizované projekty

Mezi jeho drážní zájmy se však neřadí pouze dráha celostátní, ale i ta pouliční. „Mě vždycky zajímaly neuskutečněné tramvajové projekty v severních Čechách. Podmokly, Varnsdorf... Nebo propojení Ústí s Teplicemi a Duchovem, tam byla vypracovaná celá síť. Jevililo se to jako úplně jednoduché... Ale nikdy k tomu nedošlo. V Mostě se plánovala takzvaná Brüxer Ringbahn, mostecká okružní dráha, která měla zahrnout Dolní Jiřetín, Čtrnáct Dvorců a další již zaniklé osady. Nakonec zůstalo torzo, skončilo se v Janově u zastávky. I po válce se pokoušeli, ale nikdy se na to už nesehnalo dost peněz.“

Existovalo také kompletní projekt na dráhu z Kyselky do Karlových Varů. Mattoni ten projekt podal ještě v roce 1923, dokonce plánoval i nákladní tramvaj, kterou by minerálku vozil do Varů. Bylo to v tak pokročilé fázi, že ministerstvo už schvalovalo české názvy stanic. Ale přišla krize a nic z toho nakonec nebylo,“ uzavírá. ◉

# Poláci si pořídí 63 lokomotiv Griffin

Dopravce PKP Intercity podepsal smlouvu se společností Newag na nákup 63 elektrických vícesystémových lokomotiv s opcí na dalších 32. Součástí je také poskytování kompletního servisu po dobu pěti let. Je to poprvé, kdy dopravce i výrobce uzavřeli tak velkou zakázku na jednu sérii vozidel. Hodnota kontraktu představuje téměř 2,3 miliardy polských zlotých. Dodávky se uskuteční v letech 2026 až 2029.

Petr Slonek | Foto: Newag

V polovině roku 2021 PKP Intercity vyhlásil tendr na dodávku 63 elektrických lokomotiv s opcí na 32 vozidel včetně servisních služeb. Jediným zájemcem, který podal nabídku, byl Newag. Dopravce s ním nyní uzavřel kontrakt. „Poprvé v historii společnosti podepisujeme smlouvu na objednávku tak velkého počtu hnacích vozidel jedné řady. Díky tomu plníme další bod přijaté strategie, který předpokládá, že do roku 2030 budou všechny naše lokomotivy jezdit rychlostí 160–200 km/h, což umožní rychlé cestování,“ řekl viceprezident PKP Intercity Tomasz Gontarz.

Podle člena představenstva Jaroslawa Oniszczyka objednávka takového množství vozidel z jedné série usnadní jejich údržbu a servis. Výrobce poskytne tyto služby po dobu pěti let. „Navíc budou do tohoto procesu zapojeni pracovníci PKP Intercity, aby získali potřebné zkušenosti a dovednosti, které pak v dalších letech využijí při samostatném provádění servisu,“ dodal Oniszczyk.

„Je to poprvé, co splníme tak velkou zakázku. První dvě lokomotivy dopravci



dodáme do 24 měsíců od podpisu smlouvy a celá zakázka musí být dokončena do 60 měsíců od uzavření kontraktu,“ upřesnil prezident Newagu Zbigniew Konieczek.

## Pojedou i v zahraničí

Nové vícesystémové lokomotivy budou moci jezdit na tratích napájených napětím 3kV DC, 15kV AC, 25kV AC. Maximální rychlost vozidel nesmí být nižší než 200 km/h. Výrobce musí získat oprávnění k provozu vozidla v šesti zemích – v Polsku, Německu, Rakousku, Česku, Slovensku a Maďarsku. Všechny stroje budou

vybaveny systémem ETCS druhé úrovně. Smlouva počítá s možností uplatnění opce a objednání dalších 32 lokomotiv této řady. Pak by se hodnota zakázky zvýšila na téměř 3,5 miliardy PLN. Dodací lhůta pro další vozidla zůstává stejná jako v původní objednávce. „To by znamenalo uzavření největšího kontraktu v historii PKP Intercity,“ uvedl Gontarz. Připomněl, že v případě Pendolin byla hodnota zakázky cca 2,8 miliardy PLN. Do konce roku 2030 mají lokomotivní park PKP Intercity tvořit pouze vozidla dosahující rychlosti 160–200 km/h. ○

## Italské rychlovlaky Frecciarossa propojí Řím s Mnichovem

Italské vysokorychlostní jednotky Frecciarossa budou od roku 2026 zajišťovat pravidelné přímé denní spojení mezi Římem a Mnichovem. Stane se tak díky dohodě mezi společností Trenitalia a jejich partnerem, německým dopravcem DB.

Záměr zavedení svých vlaků do Německa Trenitalia oznámila už před časem. Chce tím zlepšit mezinárodní služby a nabídnout spolehlivější a konkurenceschopnější spojení. Proto zástupci italské firmy na konci loňského roku podepsali s DB předběžnou dohodu. Ta je výsledkem pilotního projektu obou společností a Evropská komise ji nyní vybrala jako součást svého akčního plánu na rozvoj a podporu dálkových přeshraničních služeb.

První jízdy jednotek Frecciarossa mezi Itálií a Německem jsou naplánovány na ko-

nec roku 2026, a to pouze konvenční rychlostí, s možností dalšího vývoje. Aktuálně mezi oběma velkoměsty pendluje pouze přímý noční vlak. Trenitalia však hodlá expandovat i na další tratě, jezdit by například chtěla z italské metropole až do Berlína.

Zavedení přímého spojení mezi Itálií a Německem pomocí vlaků Frecciarossa umožní lidem cestovat do zahraničí ve výrazně kratším čase. Zatímco nyní trvá nejrychlejší spojení mezi oběma městy něco málo přes devět

hodin a je nutno přestoupit v Boloni, nově to bude pod devět hodin. A s otevřením nového Brennerského úpatního tunelu by se jízdní doby měly zkrátit ještě přibližně o hodinu.

Trenitalia a DB pracují nejen na vylepšení spojení mezi Římem a Mnichovem, ale i mezi Milánem a Mnichovem. Kromě toho vyhodnocují potenciální rozvoj a rozšíření služeb o nové spojení do a z dalších destinací v Německu. „Řešíme další zkrácení jízdních dob. Vlaky Frecciarossa budou jezdit na trase Verona – Innsbruck – Mnichov konvenční rychlostí. Budoucí trasa však bude výrazně vylepšená přestavbou úseků trati pro zvýšení rychlosti a samozřejmě díky samotnému Brennerskému patnímu tunelu, který je aktuálně ve výstavbě na italské i rakouské straně,“ uvedli zástupci Trenitalie. (pes)







## V Chotěbuzi vznikla hala pro údržbu ICE

V lužické Chotěbuzi začalo fungovat nejmodernější zařízení pro údržbu vysokorychlostních jednotek v Evropě. Německý dopravce Deutsche Bahn počátkem ledna oficiálně uvedl do provozu novou, 450 metrů dlouhou halu, v níž se bude v budoucnu provádět servis flotily vlaků ICE 4. Dvoukolejný objekt byl vybudován za pouhých 20 měsíců a postupně v něm najde práci až 1 200 lidí.

Petr Slonek | Foto: DB AG

Novou stavbu společně otevřeli 11. ledna spolkový kancléř Olaf Scholz, brandiborský premiér Dietmar Woidke a generální ředitel Deutsche Bahn Richard Lutz. Ten zdůraznil, že se jedná o milník nejen pro železnici, ale i pro strukturální změny v regionu. Práci zde totiž po příslušné rekvalifikaci najdou i pracovníci z energetické společnosti LEAG, která v Lužici provozuje končící uhelné elektrárny. Nové kapacity údržby vlaků řady ICE 4 jsou navíc předpokladem pro zdvojnásobení počtu cestujících v dálkové železniční dopravě do roku 2030 na 260 milionů, jak stát i DB plánují.

„Nový závod v Cottbusu je hlavním stavebním kamenem pro naši další expanzi. V nejmodernějším německém servisním zařízení pracují vysoce kvalifikovaní zaměstnanci, což umožní, že se jednotky ICE 4 vrátí po nezbytných opravách do provozu mnohem rychleji. Vytváříme také atraktivní pracovní místa v regionu. Proto zároveň pokračujeme výstavbou druhé čtyřkolejné haly,“ řekl šéf DB Lutz.

„Zahájení prací na stavbě je velkým milníkem v posílení zaměstnanosti v regionu Lužice. Jsem rád, že se nám společným úsilím podařilo ve velmi krátké době dodržet náš slib, a než



ukončíme výrobu elektřiny z uhlí, vytvoříme nová a perspektivní pracovní místa,“ uvedl premiér Dietmar Woidke.

### Opravy do dvou týdnů

Počítá se s tím, že ve vybudovaném zázemí se odehrají opravy nejvyšších stupňů. V rámci nich jsou částečně demontovány a vyměněny těžké komponenty jako trakční motory nebo podvozky. V tomto závodě, který je speciálně přizpůsoben pro jednotky ICE 4, to podle zástupců DB lze provést během pouhých dvou týdnů, tedy daleko rychleji než v kterémkoli jiném stávajícím závodě dopravce. Velkou výhodou je, že se 374 metrů dlouhé XXL ICE o 13 vozech celou délkou vejdou do haly a nebude nutné jednotky rozpojovat jako v jiných servisních centrech. V pří-



padě kratších, sedmivozových ICE vlaků mohou na dvou kolejích stát za sebou dvě zhruba 200 metrů dlouhé soupravy.

V první fázi v závodě v Chotěbuzi vzniklo 450 nových míst, po dostavbě druhé plánované haly se čtyřmi kolejemi v roce 2026 zde Deutsche Bahn postupně zaměstná celkem 1 200 lidí. Společnost rovněž posílila odborné vzdělávání a výrazně zvýšila počet školicích míst a může si tak snadno vychovat své vlastní pracovníky.

Moderní jednotky ICE 4 v brzké době vytvoří základ flotily vysokorychlostních vlaků německého dopravce. DB si jich objednaly dohromady 137. Očekává se, že do roku 2030 bude na železnici jezdit dohromady asi 450 vlaků ICE z různých sérií. To však také vyžaduje větší kapacitu pro údržbu. ○

# Knižní novinky

Redakce Železničáře opět přináší anotace několika zajímavých knih s železniční tematikou, které se nedávno objevily na tuzemském trhu. Podíváme se jejich prostřednictvím například na dílo Jaroslava Rudiše s názvem *Návod k použití železnice*, navštívíme opuštěné železnice, tajemná nádraží a zaniklé tratě ve světě i u nás a představíme také publikaci o hnacích vozidlech společnosti Südbahngesellschaft.

Pavel Nový | Foto: autor

## Návod k použití železnice

V pražském nakladatelství Labyrint vyšel loni český překlad česko-německého autora Jaroslava Rudiše s poněkud strohým názvem *Návod k použití železnice*. Ve skutečnosti jde o literární cestu po evropských železničních tratích. Kniha, která doznala během pár měsíců druhého dotisku, pochází z původní německé verze *Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen*, vydané Piper Verlag v roce 2021. V Německu se stala bestsellerem a dočkala se deseti vydání. Z originálu knihu přeložila do češtiny Michaela Škultéty. Autor, od dětství fascinovaný světem železnice, své poutavé vyprávění o dějinách prokládá nejen fotografiemi, ale především brilantními historkami z mnoha cest – z Palerma na Sicílii až do finského Laponska, nočním vlakem z Kyjeva do Lvova, lokálkou z Českého ráje do Jedlové. Přes Německo, Švýcarsko a Rakousko „překolejí“ Alpy a dostane se do italského Terstu a Benátek. Po přečtení knihy už asi nikomu nebude vadit, že zmešká vlak, a nejrychlejší trasy vymění, podobně jako autor, za ty pomalejší a hezčí, naučí se vnímat krásu nádražních katedrál, rozumět „zpívajícím“ lokomotivám a pochopí, proč nad našimi osudy bdí železniční bohyně. Jde o poetického průvodce pro všechny železniční nadšence. Jaroslav Rudiš říká, že je to hodně osobní kniha, píše v ní, jak se nestal železničářem, a také o své nádražácké rodině: dědečkovi a strýci, který sloužil na stanici Jedlová v severních Čechách, v Tanvaldu, Liberci a také v Lomnici nad Popelkou, odkud autor pochází.



## Opuštěné železnice

Změna způsobu dopravy, ztráta trhů, případně válečný konflikt mohou ze dne na den proměnit kvetoucí investici v hromadu šrotu a prázdné budovy v továrny duchů. Opuštěné železnice – vagony, lokomotivy, nádraží, točny, dílny i mosty – najdeme napříč kontinenty včetně Česka. Pražské nakladatelství Grada Publishing vydalo ve spolupráci s německou společností Gera-Mond Media výpravnou barevnou fotografickou publikaci od Johannese Glöcknera, která se věnuje již „nepotřebným“ železničním artefaktům, tratím a nádražím po celé Evropě. Kromě Německa se čtenáři vydají i do Česka, Asie, dále pak ze Severní a Jižní Ameriky, Afriky a Blízkého východu či z Austrálie a Nového Zélandu. Jde o lokomotivy a vagony, nádražní budovy, někdy i celé tratě, které roky sloužily a téměř ze dne na den ztratily svůj účel. K těmto situacím dochází u železnice poměrně často. Takové „nepotřebné věci“ jsou v lepším případě ošetřeny proti korozi, v tom horším ponechány bez ochrany pod širým nebem a postupně se jich zmocňuje příroda. Nikdo a nic je nechrání před rzí, mechem, náletovými rostlinami, hrajícími si dětmi, vandaly a zloději šrotu. Podobných příkladů se najde mnoho i v Česku, a tak v knize o 192 stranách je zobrazena třeba chátrající budova nádraží Vyšehrad v Praze nebo nádraží Praha-Bubny, kde byly dílny s kapacitou pro 140 vagonů zdemolovány a vlastní pozemku tam plánuje novou výstavbu. Podobný osud má bývalé nádraží Duchcov, kde byla přeložena původní trať a stará budova nádraží byla stržena.



## Triebfahrzeuge der Südbahngesellschaft

Dvojice vídeňských železničních historiků – Johann Bleiberger a Josef Pospichal – připravila novou publikaci o hnacích vozidlech společnosti Südbahngesellschaft. Tato společnost existovala od roku 1859 až do šedesátých let 20. století. Na své rozsáhlé síti, která zahrnovala hlavní tratě z Vídně do Terstu, slovinského Pragerska přes Nagy Kanizsu do Budapešti a úsek Maribor – Franzensfeste/Fortezza – Innsbruck – Kufstein, provozovala pestrou škálu vozidel. Kromě toho existovala řada místních tratí standardního a úzkého rozchodu ve vlastnictví Südbahngesellschaft, případně na nich tato společnost provozovala dopravu na náklady vlastníků. V roce 1864 Südbahngesellschaft zavedla nový systém označování lokomotivních řad. Krátce předtím musela být Lombardie a poté i Benátsko a s nimi tratě a část vozového parku postoupeny Itálii. Kniha se zabývá hnacími vozidly a společnostmi Wien-Raaber Bahn nebo Tiroler Staatsbahnen, které byly později začleněny do Südbahngesellschaft. Po roce 1864 přibýly do vozového parku společnosti známé lokomotivní řady jako například 17a, 32a nebo 35b. Některé se dochovaly dodnes a jsou stále v provozu při příležitostných jízdách. Patří mezi ně například lokomotivy 629.01, 109.13 nebo 109.109. Kniha formátu 280 x 215 mm, kterou vydalo rakouské nakladatelství Bahnmedien, obsahuje na 512 stranách rozsáhlou statistiku, tabulky, typové náčrty a 296 černobílých ilustrací.

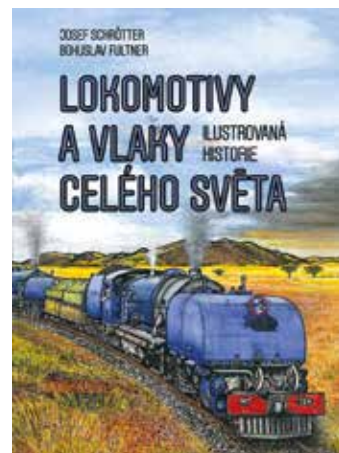


## Saze

Velmi neobvyklý průvodce výstavou obrazů vytvořených ze sazí parních lokomotiv vydal v knižní podobě Martin Matys Příkryl. Černobílá publikace o necelých sto stranách čtvercového formátu 20,5 x 20,5 cm vyšla vlastním nákladem autora v limitované edici a lze ji zakoupit pouze prostřednictvím firmy Locomotif ([www.locomotif.cz](http://www.locomotif.cz)). Malíř a grafik Martin Matys Příkryl je bývalým železničářem a k dráze má více než niterný vztah. A to především k parním lokomotivám, které ho přitahují od dětství. Kreslit začal jako samouk a dnes se jeho dílo skládá především z obrazů s kolejovou tematikou. Nápad malovat parní lokomotivy směsí ze sazí vznikl v listopadu 2022, kdy navštívil depo v České Lípě. V té době měl již nastudovanou techniku, jak se dá vytvořit vlastní akvarelová barva. Základem této barvy se ale staly zcela neobvykle saze. Ty sbíral do sklenic po depech, kde jsou lokomotivy odstaveny. Jedinou podmínkou bylo, že muselo jít o mašiny, které jsou buď v občasném provozu, nebo stojí v deponii nevyčištěné a nevymyté od sazí. A muselo jich být navíc dvanáct, aby z tohoto základu stvořil kromě základu pro výstavu a knihu také kalendář. Půl roku byl Matys na cestách po Česku a Slovensku. Když jich měl namalováno jedenáct, scházela mu do finálního portfolia ještě poslední, dvanáctá. Tu nakonec objevil na jedné místní rakouské úzkorozchodce. Po celou dobu si psal deník, na jehož základě, doplněného fotografiemi od Michala Nováka, vznikla tato půvabná kniha.

## Lokomotivy a vlaky celého světa

Na konci října přišla na knižní trh již desátá kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner nazvaná Lokomotivy a vlaky celého světa. Knihu o 213 stranách méně obvyklého formátu 325 x 243 mm vydalo brněnské nakladatelství CPress ve společnosti Albatros Media. Kniha je svým pojetím určená spíše pro dětské a mladší čtenáře, ale určitě zaujme i oddané fandky železniční techniky. Obrázky od ilustrátora Bohuslava Fultnera trochu evokují kresby slavného Jiřího Boudy, ale v moderním pojetí. Kniha je rozčleněna do několika velkých kapitol s názvy Parní lokomotivy, Motorové lokomotivy, Elektrické lokomotivy a jednotky, Vysokorychlostní vlaky, Vlaky bez kol a Speciální kolejová vozidla. Ke každé trakci jsou chronologicky uvedena důležitá data vzniku vybraných bývalých československých, potažmo českých i světových hnacích či speciálních vozidel. A to včetně základních technických dat. V závěru knihy se autor Josef Schrötter věnuje krátkým popisům proslulých vlaků a tratí, kde nechybí například švýcarské železniční bonbónky jako třeba Jungfrauahn, ale i zajímavosti z amerického a australského kontinentu. Mládež určitě přivítá v závěru přehledné vysvětlení, jak se například číslují výhybky a návěstidla, z čeho se skládají parní lokomotivy či jak se slangově nazývají české lokomotivy a jednotky.



# Metrový rozchod slaví 150 let zrození

Před 150 lety byla ve Švýcarsku zprovozněna první veřejná dráha s rozchodem 1 000 mm. Ten se později rozšířil do celého světa a v mnoha zemích převládá ve velké míře i v současné době. Stavba první veřejné dráhy s metrovým rozchodem začala nedaleko Ženevského jezera a vedla z Lausanne směrem na Echallens. Otevřena byla 4. listopadu 1873 a dokončena v roce 1889, kdy dosáhla obce Bercher. A následoval pochopitelně i vznik třech hlavních výrobců lokomotiv pro tento rozchod.

Martin Hájek | Foto: autor, Harald Navé, Dieter Junker, Gerhard Illner, J. C. de Jongh

Ačkoliv v Evropě nyní dominuje normální rozchod 1 435 mm, který má svůj původ v Anglii, není patrně pro žádného železničního fandu rozchod 1 000 mm neznámý. Jen ve zmíněném Švýcarsku se to hemží soukromými drahami s metrovým rozchodem, které tak tvoří přibližně třetinu železniční sítě v této alpské zemi.

Z celosvětového pohledu má normální rozchod asi polovina všech tratí – přes 700 tisíc km, široký rozchod (ruský, indický či iberijský) zhruba třetina. Úzko-rozchodných tratí je zhruba 15 %, přičemž polovina z nich má rozchod 1 000 mm, popřípadě 1 067 mm (kapský) a zbytek 750 nebo 760 mm nebo jiné. K metrovému rozchodu se řadí také tratě s rozchody 950 mm (italský) a 1 050 mm (používá se na Blízkém Východě a v severní Africe). Zajímavé je, že 20 % zemí s funkční železnici má pouze tu s metrovým (popřípadě kapským) rozchodem. V dalších 40 % zemí světa metrový rozchod převažuje.

Na světě aktuálně existuje zhruba 95 000 km tratí s metrovým a 110 000 km s kapským rozchodem. Nejvíce tratí s metrovým rozchodem leží v Brazílii (24 000 km), Argentíně (10 000 km), při-

čemž širší rozchody v těchto zemích hrají menší roli. Spoustu jich nabízí Thajsko (4 300 km), Bolívie, Chile, země jihovýchodní Asie, východní Afriky či Tanzanie. Nejvíce tratí s kapským rozchodem (1 067 mm) se nachází v Japonsku (25 000 km), následuje Austrálie, Indonésie, Nový Zéland, Mosambik, Nigérie a Angola.

Tratě s metrovým rozchodem umožnily propojit nejodlehlejší oblasti či nejvyšší vrcholy – například Zugspitze, Wendelstein či Brocken v Německu. V Evropě se nejvíce rozšířily ve Francii (10 000 km), Belgii (5 000 km), Španělsku a Portugalsku (přes 3 000 km) a také v Itálii (3 500 km – rozchod 950 mm) a v Řecku (1 000 km). Celkem dosáhly zhruba 25 000 km. Rovněž Indie vybuodovala asi 25 000 km tratí s metrovým rozchodem, později je však přestavěla na široký rozchod.

Angličané později rozšířili normální rozchod do evropských zemí a západního světa včetně někdejších kolonií. V Indii však překvapivě zavedli metrový rozchod s odkazem na uplatnění po-

↑ *K nejkrásnějším tratím s metrovým rozchodem patří železnice z argentinské Mendozy do chilského Los Andes, která vede přes pohoří Andy.*

15. 7. 1957 přijela elektrická lokomotiva 3 z Karlsruhe do Bad Herrenalb, kde se setkala s elektrickým vozem 2. →







← Vlak na Jungfrauoch před odjezdem ze stanice Kleine Scheidegg dne 8. 8. 2019

krokové míry. Zmíněný kapský rozchod (1 067 mm) je odvozen od anglické stopy – jde o její 3,5násobek. Byl však původně vynalezen Norem Carlem Abrahamem Pihlem (odtud zkratka C. A. P.) a poprvé použit v roce 1862 na norské dráze Hamar – Grundset. Tehdy se začal označovat jako CAPský rozchod. Jelikož se však později významně rozšířil i do jižní Afriky až k mysu (kap) Dobré naděje, začalo se používat označení kapský rozchod.

### Proč 1 000 mm?

K zodpovězení této otázky se musíme vrátit do časů před vznikem železnic, konkrétně do roku 1791, doby francouzské revoluce. K požadavkům revolučních patřilo, aby se odstranily všechny dosavadní míry a váhy a jednou provždy nahradily přesně stanovenými úředními a ověřitelnými mírami, které by platily pro všechny. Od té doby leží v pa-



← Přeprava běžných nákladních vozů na podvalnicích na přípojně vlečce ve Forstu v Dolní Lužici v roce 1965

### 1 000 mm v Česku a na Slovensku

Na našem území se rozchod 1 000 mm uplatnil pouze v některých dneš již zaniklých tramvajových provozech, například v Teplicích, Jihlavě, Českých Budějovicích či Ústí nad Labem. Donedávna bylo možné svést se tramvají o rozchodu 1 000 mm na meziměstské trati mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou (a v minulosti na celé tramvajové síti v Liberci). Tato (stejně jako ostatní tratě v Liberci v uplynulých desetiletích) je nyní přestavována na normální rozchod. Pokud se zaměříme na území někdejšího Československa, tramvaje na metrovém rozchodu jezdí v Bratislavě. Metrový rozchod mají známé Tatranské elektrické železnice, tedy ozubnicová trať Štrba – Štrbské Pleso a dále trať Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica/Poprad-Tatry a nebo třeba Košická dětská železnička.



řížském trezoru tzv. prametr. Tak byl založen metrický systém, jenž se rozšířil do většiny zemí světa, i díky tažení Napoleona. Ve Francii byl závazný již od roku 1799. Od roku 1871 se stal závazným v Německu, a to paradoxně po válce s Francií, která byla poražena.

Ve Švýcarsku vše spustil zákon z roku 1872, který nechal volbu rozchodu na stavitelích tratí. Od roku 1854 byly všechny železnice stavěny s normálním rozchodem, takže i pionýr horských drah – Niklaus Riggenbach – postavil na začátku 70. let 19. století své první ozubnicové železnice na vrchol Rigi jako normálněrozchodné, což bylo stavebně náročné. Ještě než stihl zaschnout inkoust na zmíněném zákonu, začala nedaleko Ženevského jezera stavba první veřejné dráhy s metrovým rozchodem ve Švýcarsku, a sice z Lausanne směrem na Echallens. Otevřena byla 4. listopadu 1873 a dokončena v roce 1889, kdy dosáhla obce Bercher. Úsporní Švýcaři stavěli svoji místní dráhu, která je dodnes v provozu, s pomocí použitých kolejí a vozidel od francouzsko-italské horské dráhy Mont-Cenis, která měla rozchod 1 100 mm, a zaokrouhlili rozchod na novou míru – 1 metr. Tím bylo zahájeno šíření metrového rozchodu po celém Švýcarsku.

Ve Francii byla v roce 1872 zahájena stavba méně známé trati Lagny – Montcerf. Hlavní rozvoj tratí s metrovým rozchodem zde nastal, spolu s Belgií, kolem roku 1880, neboť po roce 1873 na většinu Evropy dolehla hospodářská krize. V Německu byly právní předpisy umožňující výstavbu metr širokých tratí schváleny v roce 1869, ale vstoupily v platnost až v roce 1878.

Postupně vznikli tři hlavní výrobci lokomotiv pro tento rozchod, a to Schweizerische Lok- und Maschinen Fabrik (SLM), mnichovská Georg Krauss a konečně Emil Kessler z Esslingenu.

### Elektricky po metrovém rozchodu

Během dalších 40 let se síť tratí metrového rozchodu rychle rozrůstala. Byly levnější a pro provoz přizpůsobivější než normálněrozchodné tratě, daly se bez potíží zavést do měst a díky velmi malým poloměřům oblouků na ně bylo možno napojit řadu podniků a továrních dvorů. Tím se ušetřilo jedno i dvojí překládání zboží, neboť na železnici se díky tomu dostali mnozí podnikatelé, ke kterým by se normálněrozchodná trať nikdy nezavedla. Chybně se často uvádí, že úzký rozchod byl často volen kvůli přizpůsobení se členitému terénu. Nejrozšířenější sítě nicméně vznikly v rovině jako v německém Pomořansku či Bádenu-





## HISTORIE



V Bádensku a Alsasku se kdysi po obou březích Rýna rozkládala rozsáhlá síť tratí metrového rozchodu. Na pozůstatku sítě na německém území projíždí v roce 1967 vůz T13 obcí Lichtenau-Ulm.



Vlak Matterhorn – Gotthard Bahn stoupá z Andermattu do stanice Nättschen dne 9. 1. 2020.



sku (povodí Rýna). Už v roce 1871 jeden ze zakladatelů železnic Robert Fairlie prohlášoval, že použití metrového rozchodu rozhoduje o tom, zda mít, či nemít přístup k železnici.

Svůj vývojový vrchol dosáhl rozvoj metrových tratí v polovině 20. let 20. století, když například v Bernské pahorkatině (Bernser Oberland), na severu Černého lesa v Německu či v Dolomitech vyjely elegantní elektrické vozy, které nabídky přitažlivou, tichou a čistou přepravu – o 100 let dříve, než toto začal nabízet současný automobilový průmysl.

V oblasti rychlosti místní dopravy není mezi normálními a metrovým rozchodem žádný rozdíl. V australském Queenslandu jezdí naklápačící vlaky na kapském rozchodu až 160 km/h. V Alžírsku se na 1 050 mm jezdí 120 km/h, podobně jako v Japonsku na 1 067 mm. Také z hlediska výkonnosti nejsou žádné rozdíly. Ve zmíněném Queenslandu jezdí až 10 000 t těžké vlaky s uhlím se zatížením 26 t na nápravu, což je více, než předepisuje EU na mezinárodních nákladních koridorech. Rychlostní rekord na metrovém rozchodu drží Rhétská dráha, a to 163 km/h. V roce 2022 tato železnice vypravila nejdelší osobní vlak na světě s délkou těžko uvěřitelných 1 906 m.

### Celosvětová budoucnost

Také ve 21. století se síť s tímto rozchodem rozvíjí. Významně do nich investuje Madagaskar či Argentina, Brazílie chce v roce 2035 přepravovat polovinu zboží na kolejích, pročez rozšíří síť metrového rozchodu o tisíce kilometrů. Mezi Atlantským a Tichým oceánem má vzniknout metrový železniční koridor, který bude měřit přes 3 700 km a procházet pěti státy. Zároveň se stane alternativou k Panamskému průplavu.

Waldenburgská dráha poblíž Basi jeje byla nedávno přebudována ze 750 na 1 000 mm, nikoliv na 1 435 mm, protože metrový rozchod umožňuje přizpůsobit se těsnému prostoru. V Německu má polovina tramvajových provozů také rozchod 1 metr. V železničním provozu je zachována síť Harzských úzkokolejek a tratě na vrcholy Zugspitze, Wendelstein a Drachenfels. V roce 2005 byla dokonce přerozchodována trať Gernrode – Quedlinburg ze 1 435 na 1 000 mm a zapojena do sítě Harzských úzkorozchodných drah. V současnosti se město Braunlage rozhodlo připojit k této síti. Trať metrového rozchodu tak i nadále zůstávají prvkem hospodářského rozvoje a růstu. ○

← Nádraží Ilfeld na Harzských úzkokolejných drahách dne 28. 8. 2022



# Pohřbená středohorská trať čeká na resuscitaci

Psal se 7. června roku 2013. Před téměř jedenácti lety se dal do pohybu středohorský svah nad Prackovicemi nad Labem, sesunul se na rozestavěné těleso dálnice D8 a strhl s sebou i 200 metrů trati 097 vedoucí z Teplic do Lovosic. Dodnes se vedou spory o tom, zdali a případně jak je na vině stavba dálnice, nebo má vše na svědomí činnost přilehlého kamenolomu. Buď jak buď, na dálnici se od roku 2016 jezdí, zatímco na trať se ani nesáhlo. A zimní období je ideální ke kontrole, jak to kolem nešťastné dráhy nyní vypadá...



Radejčín



Vít Čepický | Foto: autor

Trať 097 oficiálně vedoucí z Teplic přes Úpořiny do Lovosic byla vystavěna společností Ústecko-teplická dráha jako první úsek Severočeské transverzálky. Provoz zde začal v prosinci 1897, přičemž trať od začátku sloužila jak k dopravě uhlí ze severočeského revíru k Labi a do Liberce, tak samozřejmě k přepravě osobní – ve své době zde dokonce jezdil i jeden pár rychlíků v trase Teplitz – Reichenberg.

V roce 2013, než došlo k sesuvu, zde jezdilo osm párů osobních vlaků, z nichž dva ranní pouze v pracovní dny, doplňoval je pak zkrácený ranní pár do Žalan jezdící taktéž pouze od pondělí do pátku, samozřejmě mimo svátky. Klasickou soupravou zde byla řada 814, a přestože celou trasu dlouhou 38 kilometrů urazila za 72, respektive 73 minut kvůli obecně horšímu stavu svršku a řadě přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem, na nedostatek práce si vlakové čtyři rozhodně stěžovat nemusely.

Trať totiž v celé délce vede atraktivním územím Českého středohoří a zpřístupňovala jej velmi dobře jak obyvatelům Teplic a Lovosic, tak zprostředkovaně díky dobrým návaznostem v Úpořinách a Lovosicích rovněž Ústečanům a Litoměřičanům. Ti jí jezdili a částečně stále jezdí na výlety na Milešovku, nejvyšší a nejoblíbenější vrchol Středohoří, dále do údolí Bíliny, za výhledy do labského kaňonu, na Lovosí nebo do Oparenského údolí.

Místní obsluha byla někde lepší, někde horší. Trať velmi dobře pokrývala město Teplice a většinu obcí v první polovině své trasy, naopak Chotiměři by slušela zastávka blíže obci a Velemínu s Malými Žernosekami chyběla zastávka zcela. Bohužel, jakékoliv úvahy o dalším zatraktivnění trati, jež byly nasnadě, rázně a doslova utnula výstavba dálnice a deštivá epizoda v červnu 2013.

### Delší část torza

Nyní se tedy vydáváme zmapovat, jak je na tom trať po jedenácti letech. V zimním období jezdí od Teplic vlak až do poslední stanice před sesuvem, tedy do Radejčína, ve zbytku trasy již více než dekádu supluje vlak náhradní autobusovou dopravou. V sezóně od dubna do října pak od roku 2020 doplňuje provoz víkendová turistická vlaková linka z Lovosic do Chotiměře jedoucí k sesuvu z druhé strany.

Ačkoliv je ideálním startovacím bodem pěšího výletu právě Radejčín, jehož nádraží se nachází kus od vrcholu trati, je dobré mít se na pozorou prakticky celou trasu z Úpořin dále. Z údolí Bíliny koleje stoupají nejprve skrz Úpořinský



Již více než dekádu se v Radejčíně musí přestupovat na náhradní autobusovou dopravu.



Radejčinská rozhledna a výhled, jenž nabízí – na vrch Kletečná, masiv Krušných hor, ale také dálnici D8 vedoucí skrz CHKO.

tunel, aby se postupně začal vyjeovat čím dál velkolepější výhled na Středohoří na straně jedné a Krušné hory na straně druhé.

Milovníci historie železnice by měli zpozornět v Žimi. U nádraží si zkušenější pozorovatelé mohou povšimnout kliky na stahování závor, aby o pár desítek metrů dále viděli funkční mechanické závory na přejezdu silnice ze Žimi do Radejčína. Ty jsou široko daleko opravdu už zcela ojedinělé, nejbližší pravidelně ovládané se nachází až v Mímoní.

Pak ještě pár oblouků, nejvyšší bod trati – a už vystupujeme v Radejčíně. Část cestujících odchází k přistavenému autobusu náhradní dopravy, část se vydává rovnou na výlet, motorák řady 809, do opravy kolejí suplující turnusovou řadu 841.2, zajíždí do bývalého lovosického zhlaví, nyní faktického šturcu, a my se můžeme vydat po žluté směř Dobkovičky.

Ovšem bylo by chybou vynechat nedalekou rozhlednu Radejčín, vkusně maskovaný vysílač mobilních operátorů s vyhlídkovou plošinou, ze které je půvabný

výhled do širého okolí – od hradby Krušných hor a podkrušnohorských měst přes údolí Labe po četné vrcholy středohorské. A samozřejmě dálnici D8, která prořala bezprostřední okolí, rozetnula chráněnou oblast ve dvě. Kdyby tak pod chráněnou krajinnou oblastí vedla tunelem...

### Tristní pohled

Vzhůru tedy zpět kolem radejčinského nádraží a dále pod vrch Kubačka. Právě svah pod tímto kopcem dekády ukusuje kamenolom, jehož spodní hrana po podetnutí tělesem dálnice sjela do údolí a vzala s sebou železniční trať. Žlutá značka celý kamenolom obchází až do Dobkoviček. Pokud chcete získat ucelený přehled o sesuvu, je třeba u bývalé vlakové zastávky opustit turistickou značku a vydat se zpět podél trati; lhostejno zda horní či spodní cestou, obě se v prostoru sesuvu setkávají.

Na místě se nabízí tristní pohled. Dvě stě metrů trati a náspu zcela chybí. Koleje zčista jasně končí v náletových dřevinách, za nimiž následuje hluboký



propad. Nad námi je dobře patrná hrana kamenolomu, dole pod námi stabilizační úpravy svahu a dálnice. Po dvou stech metrech opět začíná těleso dráhy, po pár metrech koleje, následuje vybydlený strážní domek. A dál, jako by se nic nestalo, tedy až na postupně bující vegetaci.

Ačkoliv od sesuvu uplynulo 11 let, v místě samotném se z drážního hlediska na nic nesáhlo, pouze se po sesuvu odvezly pokroucené koleje. Mnoho minulých ministrů slibovalo, navštěvovalo, kraj stále avizuje vůli trat provozovat, autobus náhradní dopravy pendluje...

Nic. V roce 2020 se plánovalo výběrové řízení na zhotovitele na rok 2022, v roce 2021 se plánovala realizace prací dle tehdejšího ministerstva dopravy v období od ledna 2023 do prosince 2025, loni Správa železnic plánovala obnovu trati na roky 2025 až 2026, nyní je v interaktivní mapě plánovaných staveb uvedeno zahájení realizace obnovy trati na rok 2026 a konec v roce 2027...

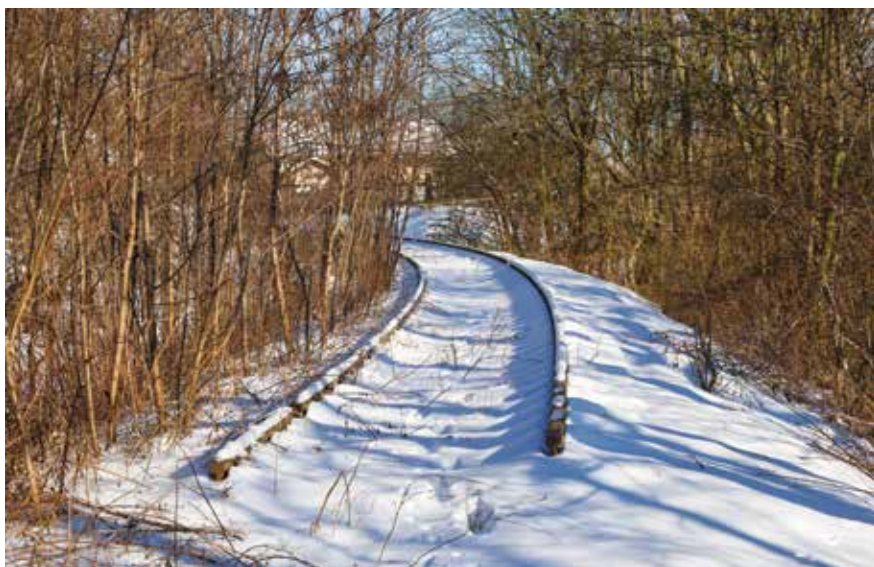
### Vzhůru dolů

Z Dobkoviček se dá po neznačených stezkách dojít pohodlně do Chotiměře,

na druhý konec sjezdové trati. Na zdejší nádraží přijíždí vlak, jak již bylo zmíněno, pouze v sezoně a o víkendu, oproti předsesuvovým letům ovšem až z Litoměřic horního nádraží. Občas se zde dokonce mihne i nákladní vlak s dřevem. Chotiměř však není hlavní cíl tohoto torza trati, tím je jednoznačně Oparenské údolí, jež stojí za to projít. Cesta se dá zkrátit buď přímo z Chotiměře, nebo se dá jít delší cestou kolem Velemína. Trasa je to sice delší, ale nabízí zajímavý pohled pod oblouky lehce se stáječícího dálničního mostu, který překračuje centné údolí Milešovského potoka.

Cestou po proudu můžeme malebný Oparenský mlýn, můžeme vystoupat na zříceninu Oparenského hradu, občerstvit se v Černodolském mlýně a cestou příjemnou svažitou pěšinou obdivovat jak přírodu, tak stavební zajímavosti trati vysoko v úbočí.

Pod Císařskými schody se nabízí nasměrovat kroky přes Lovoš, kopec s výborným kruhovým výhledem, do Lovosic, já ale volím cestu dále k Malým Žernosekům. Zde by měli zbystrit zejména milovníci vína, ostatně zde si už mohou ulevit, zastávka vlaku na hlavní trati je nedaleko, přívoz přes Labe v provozních dnech nabízí spojení i k Pravobřežce, naopak zastávka na trati 097 zde bohužel chybí.





CESTOPIS







Pro zkušenější harcovníky se ale nabízí ještě jedno lákadlo. Po zelené značce opět vystoupat z údolí a zamířit směrem k Litochovicím nad Labem. O něco méně frekventovaná pěšina totiž vede na samotnou hranu Porty Bohemiky, tedy Brány Čech (v opačném směru tedy patrně brány do Německa), a nabízí skutečně nezapomenutelné výhledy do labského kaňonu. Předem varuji, že pro milovníky železnice je to velmi nebezpečná štace; sledováním provozu na obou hlavních údolních tratích a povšechným kocháním se dají strávit dlouhé desítky minut. A na zastávku co hodinu jezdícího osobáku z Ústí nad Labem do Lovosic a dále na Prahu už je to, co by kamenem dohodil.

### Snad časem

On ten koncový úsek ostatně přijde vhod. Částečně dá milostivě zapomenout, jak momentálně vypadá dříve oblíbená a využívaná trať s nesmírným potenciálem. Až se po dílčí opravě na větev do Radějčína vrátí Stadlery RS1, budou na obou částech dříve celistvé trati jezdit nízkopodlažní a komfortní vlaky. V kombinaci s obnovením plnohodnotného provozu, zrychlením a dobudováním několika zastávek na vhodných místech by mohla vzniknout silná tangenciální trasa Teplice – Lovosice – Litoměřice, jež by byla atraktivní pro místní ve všední dny a o víkendech tvořila turistickou páteř. Nedaleká Švestková dráha by mohla být dobrým příkladem, zejména s přihlédnutím k tomu, že startovací pozice tratě 097 byla mnohem dál.

Snad se tedy dočkáme. Bylo by to ostatně logické. V médiích často slyšíme o potřebě podporovat rozvoj dlouhodobě zanedbávaného Ústeckého kraje. Nyní existuje šance, jak mu pomoci v přerodu od těžkého průmyslu k turistickému taháku. Možná by bylo načase slovní podporu přetavit v reálnou a začít obnovou toho, co dříve fungovalo dobře... ◉



*Porta Bohemica a pohled jak směrem do vnitrozemí, vidíme například vrchy Radobýl, Říp, žernosecké vinice nebo město Lovosice, tak směrem k Ústí nad Labem, od něhož údolím uhání po Pravobřežce nákladní vlak ČD Cargo.*



## Napsali o nás...

### České dráhy načerpají nové úvěry a zřejmě vydají tučné dluhopisy

Zatímco mezi lety 2011 a 2021 nakoupily České dráhy „jen“ 170 nových vozidel, předloni, loni a letos jich nasazují hned 180. Aby mohly cestujícím skutečně dopřát avizovanou „revoluci na kolejích“, tak si zhruba v polovině letošního roku půjdou na evropský trh pro velké peníze. „Budou to střední stovky milionů eur,“ řekl v rozhovoru pro e15 generální ředitel a předseda představenstva ČD Michal Krapinec. Letošek se tak zařadí k těm rokům, kdy se dopravce nejdříve zadlužil. Ve velkém obnovuje vozový park. Aby dokázal pokrýt veškeré investice, které jen letos atakují devatenáct miliard korun, musí se znovu zadlužit. Během letošního roku, zřejmě v jeho polovině, proto využije kombinaci pravděpodobně tří zdrojů. Jako první na seznamu bude úvěr od železniční kampaňky Eurofima, protože má nejvýhodnější podmínky na trhu. **e15.cz 23. 1. 2024**



### Do Česka dorazily na testy nové jednotky Coradia Stream pro Rumunsko

Na železničním zkušebním okruhu Výzkumného Ústavu Železničního začíná testování nové elektrické jednotky Coradia Stream od Alstomu. Nové vozidlo je začátkem velké modernizace rumunské železnice. Alstom do Rumunska dodá celkem 37 šestivozových jednotek, které budou nasazeny hlavně na rychlíky. Rumunská státní organizace Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF), která funguje jako státní půjčovna vozidel, objednala nejprve 20 jednotek s opcí na dalších 20, v září 2022 využila opcí na 17 jednotek. Součástí zakázky je i údržba vozidel na 15 let. Pro Alstom jde o přelomový kontrakt na rumunském trhu, jde o jeho první zakázku v oblasti osobní železniční dopravy v Rumunsku. Mají být dodány do 31 měsíců od podpisu kontraktu, ke kterému došlo v březnu 2022. ARF s novými jednotkami počítá na výkony v závazku veřejné služby zejména na rychlicích. Jednotky budou vybaveny na 160 km/h, jsou vícesystémové. Maximální rychlost bude 160 km/h. Šestivozové jednotky budou nízkopodlažní s kapacitou 350 sedáček. **Zdopravy.cz 9. 1. 2024**

### Část jednotek pro Olomoucký kraj ani po pěti letech nevyjela

Cestující v Olomouckém kraji stále marně čekají, až České dráhy splní slib a na vybrané regionální tratě nasadí všech dvanáct motorových jednotek Stadler GTW. Ty zakoupil dopravce přesně před pěti lety. „Rádi bychom první vozidlo nasadili na začátku grafikonu 2019/20,“ řekl v lednu 2019 tehdejší tiskový mluvčí ČD. Všech dvanáct jednotek mělo postupně projít modernizací v ŽOS Zvolen. Jen výběr firmy znamenal přes rok zpoždění, do první soutěže se nikdo nepřihlásil. Následoval další problém: ŽOS Zvolen. Práce na jednotkách nabírají zpoždění, navíc jsou provedeny nekvalitně a jednotky jsou často odstavovány a převáženy zpět na reklamaci. Dvě vozidla nebyla dodána zatím vůbec. „U jednotek řady 848 evidujeme korektivní závady, z nichž některé řešíme stále v rámci garance,“ uvedly ČD. **Zdopravy.cz 6. 1. 2024**

### Soud odmítl dovolání Českých drah ve sporu o 1,2 mld. Kč se Škodou

Nejvyšší soud (NS) odmítl dovolání Českých drah, které se snažily zvrátit výsledek arbitráže s firmou Škoda Transportation. Arbitráž stanovila, že ČD musí doplatit firmě 1,2 miliardy korun za dodávku lokomotiv. Do následného vleklého soudního sporu už nejvyšší instance jednou zasáhla, tehdy vyslyšela jeden z argumentů Českých drah. Napodruhé ale NS státnímu podniku nevyhověl. Když se NS kauzou zabýval poprvé, uznal námitku ČD, že se justice měla zabývat možnou podjatostí jednoho z rozhodců. Spor se tak vrátil k městskému soudu, který předloni na podzim znovu žalobu zamítl. Nebyl prý důvod pochybovat o nestrannosti rozhodce. Verdikt pak potvrdil i Vrchní soud v Praze. „Rozhodnutí respektujeme. Máme však nadále za to, že na straně jednoho rozhodce existoval signifikantní střet zájmů,“ řekl mluvčí ČD Filip Medelský. **ČTK 9. 1. 2024**

### Koupit si motorák řady 810 nikdy nebylo snazší

Postupující modernizace vozového parku se u Českých drah projevuje i dosud rekordní nabídkou motorových vozů 810 a 809. Ve výprodeji je jich na lednovém seznamu už 28, z toho 26 kusů náleží k řadě 810. Loni v pololetí se prodávalo 12 těchto vozidel, rok předtím jen čtyři. Za výprodejem je klesající turnusová potřeba. ČD mají aktuálně ve stavu 120 motorových vozů řady 810, z toho je v turnusu nasazených 67. Desítky vozidel už ČD prodaly. Loni v pololetí činil celkový počet osmsetdesítek v majetku ČD 183, v turnusu jich jezdilo 104. Ještě většímu výprodeji zatím brání zpoždění v dodávkách jednotek RegioFox (847) od polské Pesy. Ty spolu se Stadler RS1 nahrazují RegioNovy (814), které zase na méně významných tratích vytlačují vozy 810 a 809. Zájemci o motoráky 810 a jejich přípojné vozy (010) se rekrutují z různých oblastí. **Zdopravy.cz 23. 1. 2024**

## Železničář

**Vydavatel:** České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **Šéfredaktor:** Petr Slonek | **Vedoucí oddělení:** Petr Horálek

**Grafická úprava:** Michal Málek | **Produkce:** Sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nář. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

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







Vážení klienti,

společnosti ČD Cargo a ČD schválily pravidla pro čerpání dotace z CSF. Seznamte se prosím pečlivě s novými výše-  
mi i nárokem na čerpání. Děti ČD Cargo mají nárok  
na příspěvek 5 000Kč, děti ČD pouze 3 000Kč (i nadále  
platí pravidlo ne více než 50% z ceny pobytu). Náš sys-  
tém webových stránek však na tento rozdílný výpočet  
nebyl připraven, proto jsou dotace u dětí obou společ-  
ností počítány s příspěvkem 5 000Kč. Omlouváme se,  
na správném výpočtu pracujeme. Nyní prosíme zaměst-  
nance ČD o výpočet ceny pro děti manuálně.

Pokud máte jakékoli dotazy týkající se zájezdů – nevá-  
hejte nás kontaktovat.

Vaše ČD travel

ČD Travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: ckobch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

# Místenka k mezinárodní jízdence zdarma **NOVINKA**

Rezervujte si své místo z ČR  
do zahraničí a zpět

- místenku získáte současně s nákupem jízdenky
- platí pro online nákup v e-shopu ČD a v aplikaci Můj vlak

(Neplatí pro rezervace do povinně místenkových vlaků/oddílů.)



Pojedte s námi.  
[www.cd.cz/mistenky](http://www.cd.cz/mistenky)





celoročně

## Malebně zvlněnou krajinou z Pardubic do Havlíčkova Brodu

Svezte se s námi po bezmála stokilometrové trati z Pardubic do Havlíčkova Brodu, kde z vlaku uvidíte snad všechno, co Česká kotlina nabízí. Z pardubického hlavního nádraží vlak zamíří do Rosic – opačným směrem, než je Havlíčkův Brod. Trať, která má číslo 238, byla zprovozněna v roce 1871 a ukončena v Rosicích, kde navázala na pardubicko-libereckou dráhu, a dodnes se do Pardubic jezdí přes Rosice. U rosického nádraží najdete železniční muzeum s udržovanými drážními unikáty. Za Zaječicemi se krajina kolem tratě začíná měnit. Postupně se vlní a přibývá lesů. Z Chrastu u Chrudimi se můžete vydat po naučné stezce do Vrbatova Kostelce (12,5 km) a odtud pokračovat po další k Památníku Ležáky (4 km). V Hlinsku vábí k návštěvě skanzen Betlém. Za Hlinskem vjíždí vlak do Chráněné krajinné oblasti Žďárské vrchy. Koleje se klikatí údolím Chrudimky, Barchaneckého potoka a kolem rybníka Januš. V Sobiňově si lze všimnout kamenného pomníku padlým v 1. světové válce. Nedaleko zastávky Bílek se nachází východiště značených tras do Doubravského údolí. Před Chotěboří se naskytne pěkný výhled na Železné hory. Pak už přes Rozsochatec a lesnaté údolí Břevnického potoka dojde vlak do Havlíčkova Brodu.

**Nejblíže železniční stanice:** Pardubice hl. n., Chrudim, Hlinsko v Čechách, Havlíčkův Brod



Do 31. března 2024

## Pohádková zimní romance na hradě Český Šternberk

Na hradě Český Šternberk se do konce března konají o víkendech zimní prohlídky. Přijďte se podívat na místa, kde se natáčel seriál Arabella nebo pohádka Anděl Páně. Prohlídka hradu Český Šternberk se konají o sobotách a nedělích vždy v 11 a 14 hod. Vstupenky koupíte online. Během prohlídky se seznámíte s příběhy posledních generací Sternbergů, které na hradě žily v 19. a 20. století. Navštívíte 15 hradních místností včetně honosného Rytířského sálu, hradní knihovny se dvěma tisíci svazky či kaple sv. Šebestiána. Z vlaku vystupte na zastávce přímo naproti hradu.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Český Šternberk zastávka



Do 14. dubna 2024

## Největší ledovou atrakci Tater najdete na Hrebienku

Nejoblíbenější zimní atrakcí ve slovenských horách je Tatranský ledový dóm na Hrebienku, kde každý rok vzniká ledová replika světoznámé stavby. Tentokrát si můžete prohlédnout londýnské Westmisterské opatství. Tuto monumentální gotickou stavbu, od roku 1066 místo korunovace anglických králů, tak objevíte nyní také přímo v srdci Vysokých Tater. Tatranská kopie byla vytvořena z 225 tun ledu a na její stavbě se podíleli sochaři ze Slovenska, Česka, Polska a Německa. A pokud budete mít štěstí, odnesete si na památku i suvenýr – skleněnou gulčičku.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Poprad-Tatry



Do 28. března 2024

## Hluboké to sluší i v zimě. Přijďte se přesvědčit

I v zimě se můžete vydat na prohlídku zámku v Hluboké nad Vltavou. Na zámku jsou pro návštěvníky zpřístupněny vyhříváné prostory. V rámci zimní prohlídkové trasy zavítáte do soukromých apartmánů posledních čtyř generací majitelů hlubockého panství. Prohlídka začíná v chodbě po pravé straně nádvoří, z níž projdete do Hamiltonova salonu kněžny Terezie. Bohatou sbírkou loveckých palných zbraní většinou ze 17. a 18. století a lovecké tesáky z 18. a 19. století uvidíte v kuřáckém salonu této panovnice. Průvodce vás zavede také do lovecké jídelny.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Hluboká nad Vltavou

