

Železničář

8. ŘÍJNA 2020 | ROČNÍK 27 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



10

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S předsedou představenstva DPOV Jiřím Jarkovským
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Železnice měla v Praze vždy své místo. Jaké jsou její další možnosti rozvoje?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Jednou z činností VUZ je Dynamický zkušební stav. K čemu slouží?
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Ve věku 39 let zemřela Šárka Cidlinská, ředitelka odboru správy majetku ČD.
- 26 **Zahraničí**
ÖBB zmodernizují trať mezi Vídní a moravsko-rakouskou hranicí.
- 30–32 **Historie**
Legendární expres Hungaria letos slaví neuvěřitelných 60 let od zahájení provozu.

ZEMŘEL IVO MALINA

V pondělí 21. září zemřel ve věku 83 let mezinárodně uznávaný železniční odborník, manažer a pedagog Ivo Malina. Vystudoval Vysokou školu dopravní v Praze, Fakultu strojní a elektrotechnickou. V letech 1963 až 1982 pracoval ve Výzkumném ústavu dopravním a později Výzkumném ústavu železničním, kde začínal jako výzkumný pracovník a postupně se vypracoval do pozice ředitele.

Své řídicí a organizační zkušenosti využil především po roce 1989. V letech 1990 až 1992 stál v čele ČSD v pozici ústředního ředitele. Dalších šest let vedl prestižní technickou sekci Mezinárodní železniční unie (UIC) v Paříži a v letech 1998 až 2003 se vrátil na České dráhy, kde působil jako I. náměstek generálního ředitele.

Ivo Malina byl aktivní také v ČSAV, ve Vědecko-technické společnosti, na vysokých školách, kde předával své zkušenosti mladým.



TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Tradiční vypravení libereckého rychlíku v modernizované stanici Jaroměř

Foto: Kalendář Českých drah 2020 – Lucie Vysloužilová



Každý máme svůj poklad

osobní pokladní

A každý si ho pečlivě strážíme. A tím nemáme na mysli jen peníze, šperky, zlato nebo jiné cennosti. Největší hodnota se skrývá v nás samotných. Napadlo vás někdy, jaké kombinační schopnosti musí mít dobrý pokladník, aby cestující nejen rychle odbavil podle jejich přání, ale doporučil nejrychlejší spojení, nabídl nejvýhodnější tarif, poradil, ze kterého nástupiště vlak pojede, kde je třeba vůz pro cestující s dětmi nebo jaké si vybrat místo, abyste to neměli daleko do jídelního vozu? Takový pokladník není jen strážcem kasy, ale především studnicí neocenitelných znalostí a zkušeností. Může mít k dispozici sebevýkonnější počítač a připojení k internetu, ale daleko nejlepší je jeho praxe a cit pro zákazníka. Když se k tomu přidá ještě úsměv, jsou ženy a muži v osobních pokladnách ještě větší poklad než ten, který sami strážejí.

SLOVO ÚVODEM



Václav Nebeský

Předseda představenstva
a generální ředitel ČD

Vážení čtenáři,

na přelomu prázdnin a nového školního roku tradičně zveřejňujeme pololetní výsledky hospodaření. Letos vykázala Skupina České dráhy za prvních šest měsíců téměř dvoumiliardovou ztrátu. Opatření proti šíření onemocnění COVID-19 tvrdě dopadla na osobní i nákladní dopravu a oba tyto hlavní segmenty podnikání skončily v minusu. Abychom ztrátu maximálně snížili, využíváme všechny možnosti kompenzací a zároveň aktivně hledáme úspory ve vlastních nákladech. V prvním pololetí jsme tak ušetřili zhruba miliardu korun.

Naši nespornou výhodou je dlouhodobá stabilita firmy a jasná vize jejího financování a dalšího rozvoje. Díky tomu jsme i v této náročné době obhájili mezinárodní rating na stupni Baa2 se stabilním výhledem a můžeme si dovolit dále plánovat modernizaci vozidel, investovat do zkvalitnění opravárenské základny a pracovat na postupném zavádění nových technologií a digitalizaci. To všechno ve finále přinese snížení nákladů, lepší efektivitu a díky tomu i větší konkurenceschopnost Českých drah.

Pro nás všechny je letošní rok obrovskou zkušeností. Nové situací jsme se museli přizpůsobit a rád bych zde poděkoval zaměstnancům, protože díky nim jsme dokázali po celou dobu zůstat spolehlivými partnery krajů a státu a zajistit jejich objednávku spojů. Bohužel, předpoklady hygieniků se naplnily a s podzimem se vše opakuje. Jsme ale zkušenější a připravení. Ve skladech máme dostatek roušek, respirátorů i dezinfekce. Máme nastavené krizové řízení, jsme schopni operativně reagovat na vyhlášená omezení.

Na současnou krizi se ale nelze dívat jen negativně. Semkli jsme se a řada věcí se díky tomu zrychluje. Přišel jsem s vizí digitalizovat vnitřní procesy, a to se děje. Najednou je i u konzervativních Českých drah možné pracovat z domova, jednání se vedou přes telekonference. Dokonce i dispečeri fungovali z domova, což se ukázalo jako nesporná výhoda. Když mají potřebné vybavení, mohou při mimořádnostech okamžitě naskočit do služby. Žádné přejíždění na dispečink, žádná zbytečná ztráta času. Podobné věci budou brzy normální i za „bezkoronavirového stavu“.

Závěrem bych rád řekl, že i když teď řešíme koronavirovou krizi, nerezignovali jsme na přípravu pro další postupnou liberalizaci trhu. Pracujeme na nové strategii na úrovni mateřských Českých drah i celé Skupiny ČD a řešíme otázku, jak budeme naše rozvojové záměry financovat. Už příští rok uvedeme do provozu desítky nových vozidel pro dálkovou i regionální dopravu, začne fungovat nová opravárenská hala v Brně a tak bych mohl pokračovat. Jsme zkrátka aktivní v mnoha směrech, a ačkoliv velká část energie nás všech nyní směřuje do zvládnutí problémů kvůli šíření nemoci COVID-19, jednou tato krize skončí a my na to budeme připravení. Chceme zůstat lídrem na trhu a udávat trendy.



ANETA OLSZOVÁ
osobní pokladní
ZAP RP Praha

K ČD jsem nastoupila v roce 2016. Hodně mě ovlivnila maminka, která pracuje jako pokladní. Vždy jsem chtěla být v kontaktu s lidmi, baví mě s nimi komunikovat, pozorovat, jak se kdo v určité situaci chová. V dětství jsem chtěla být letuškou, a vlastně se mi ten sen díky uniformě tak trochu splnil. Věděla jsem, že chci sloužit ve stanici, kterou projde hodně cestujících, a protože bydlím v Kladně, byla Praha jasná volba. Má práce mi nabízí pestrost, rozhodně se nikdy nenudím. Pokud jde o volbu dalšího povolání, jsem zastávkyní názoru, že se má v životě zkusit vše.

Historický vlak a parník připomněly dvě významná jubilea

České dráhy ve spolupráci s Pražskou paroplavební společností připravily netradiční akci. O předposlední zářijové neděli se uskutečnily atraktivní jízdy mezi Prahou a Davlí, které připomněly 120. výročí Posázavského pacífiku a 80. výročí kolesového parníku Vltava. Cestující tak měli ojedinělou příležitost absolvovat jednu cestu parním vlakem v čele s Papouškem 477.043 a druhou parníkem. Ředitel pražského Regionálního obchodního centra ČD Jakub Goliáš řekl, že poslední část Posázavského pacífiku, tratě mezi Prahou, Davlí a Čerčany, byla uvedena do provozu 1. května 1900. Šlo o úsek mezi Jílovým u Prahy a Skochovicemi. Vlaky tak mohly začít jezdit v celé délce trati mezi Prahou a Čerčany. Restaurační kolesový parník Vltava je poslední ze dvou historických parníků na Vltavě. Tím druhým je Vyšehrad. I po několika kompletních rekonstrukcích si zachovává své nezaměnitelné historické kouzlo. Na vodu byl spuštěn v roce 1940 v pražských loděnicích jako osobní loď.



Nové SIM karty přispěly k vyšší rychlosti internetu

České dráhy se stále snaží vylepšovat komfort cestujících, a proto ve všech vlacích, kde je poskytována bezplatná služba připojení k internetu pomocí technologie wi-fi, nechaly vyměnit SIM karty. Ty nové umožňují využít plný potenciál mobilních sítí v ČR, respektive poskytují stahování dat maximální rychlostí, kterou v daném místě a čase mobilní datové sítě poskytují. Rychlost se tedy tím pádem zvýšila a zároveň byla posílena i stabilita připojení. Výměna karet operátorů O₂ a T-Mobile ve stovkách osobních vozů a jednotek ČD i zahraničních partnerů trvala čtyři měsíce. Na výměně se podílelo několik odborů Generálního ředitelství ČD a jednotlivá Oblastní centra údržby (OCÚ). Právě technici OCÚ stovky malých SIM karet měnili a plnili evidenci.



České dráhy mají nejzábavnější reklamu

Nejzábavnější reklamou loňského roku se stala reklama Českých drah s Ondřejem Vetchým. Lákala na cestování nočním vlakem na Slovensko. Prvenství vzešlo z průzkumu agentury Ipsos, kterého se zúčastnilo 1 111 respondentů. Zaujala tedy scénka, v níž rodina nocuje v autě a vyruší ji policista. Právě dialog Vetchého s policistou, založený na nepochopení slovenských slovíček, dokázal diváky pobavit a podpořit zapamatování komunikace. Autorem kampaně je agentura Havas Prague. Reklamy jsou většinou tuzemské a propojují se s místní celebritou. Často se jedná o dlouhodobou spolupráci, kdy známá tvář figuruje v různých kreativách (nyní je reklamní tvář ČD Ivan Trojan). Na druhém místě se umístila ČSOB s reklamou na půjčku na cokoliv, třetí příčku pak Bohemia Energy s reklamou Přeplatky vracíme na účet.



Text: Josef Holek, Martin Harák, Martin Hájek, redakce | Foto: autofi, archiv ČD, ROC Praha



Pardubice hostily 9. ročník Dopravní konference

Zástupci státní správy a samosprávy, ale také dopravní experti se zúčastnili již 9. ročníku Dopravní konference v Pardubicích. Vystoupil zde také člen představenstva ČD Jiří Jeřeta. Shrnul změny ve smluvních vztazích s objednateli ve vazbě na otevírání trhu, a to jak v dálkové, tak i regionální dopravě. Přiblížil plány ČD v oblasti investic do vozidel nebo chystané novinky v mezistátní dálkové dopravě mezi Prahou a polskou Vratislaví. Zmínil také novinky ve výběru dopravce na linky dálkové dopravy R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem a R 27 Olomouc – Krnov – Ostrava. Z postupu ministerstva dopravy, které rozhoduje mezi dvěma dopravci v době, kdy je již uzavřen jízdní řád, mohou podle něj vzniknout potíže i v regionální dopravě mezi Pardubicemi a Chrudimí.



Brejlovci pro push-pull soupravy už začali jezdit

První dvě speciálně upravené motorové lokomotivy řady 750.7, známé pod přezdívkou Brejlovec, byly během září zařazeny do pravidelné dopravy v Moravskoslezském kraji, konkrétně na lince spojující Ostravu, Frýdlant nad Ostravicí a Frenštát pod Radhoštěm. Stroje 750.715 a 750.719 patří mezi pěti těch, které jsou postupně připravovány na provoz takzvaných vratných patrových souprav push-pull, jež pro České dráhy vyrábí ostravská Škoda Vagonka. Dodávka třívozových patrových souprav push-pull je kvůli následkům epidemie koronaviru o trochu zpožděna, a tak se první hotový vlak očekává někdy na jaře roku 2021. Do té doby již budou k dispozici další Brejlovci, kteří projdou nejen vyvazovací opravou, ale současně i úpravou WTB pro provoz se soupravami push-pull. Lokomotivy se na první pohled od běžných strojů liší informačním panelem, který je umístěn v levém čelním okně stroje.



Ve VUZ nacvičovali první pomoc

Vedení Výzkumného Ústavu Železničního dbá na to, aby jeho zaměstnanci dokázali v případě nouze správně poskytnout první pomoc. Proto se zúčastnili kurzu první pomoci, který se v září konal ve Zkušebním centru VUZ Velim. Instruktoři z řad profesionálních zdravotnických záchranářů je učili obecný přístup k první pomoci. Důraz byl kladen i na autentičnost. Zaměstnanci byli rozděleni do několika skupin, obcházeli deset stanovišť a řešili krizové události, které mohou v běžném životě nastat. K dispozici byly figuríny i živí statisté. Zaměstnanci řešili zástavu masivního krvácení a zachování základních životních funkcí, vytažení zraněných v bezvědomí ze zdemolovaného auta, ošetření osoby po pádu z výšky, případ, kdy je osoba zasažena elektřinou, anebo běžnou resuscitací. VUZ hodlá akci zopakovat.



V železničním muzeu provádějí emeritní strojvedoucí ČD

Na začátku září bylo na prvním nástupišti břevclavského nádraží otevřeno Muzeum železnice, jehož provozovatelem se stalo Městské muzeum a galerie Břeclav. Návštěvníci si zde zdarma mohou prohlédnout modely vozidel břevclavského depa ve velikosti H0 či parní lokomotivu Moravia v měřítku 1:10. Součástí expozice jsou historické předměty související s železnicí a jejím provozem. Informace o železnici v návaznosti na Břeclav jsou prezentovány formou projekce. Další informace jsou obsaženy v dotykovém kiosku, jehož součástí jsou také kvízy, pexeso a puzzle. Nezapomnělo se ani na děti. Součástí expozice jsou hrací prvky jako například table pexeso či model Maglevu. Muzeum je v září a říjnu otevřeno denně od 10 do 17 hodin. Průvodci v muzeu Zdeněk Němec, Vlastislav Malinkovič a Jaroslav Šebek jsou emeritní zkušení strojvedoucí ČD.

ČD řeší odlišnosti v integrovaných systémech



Tarifní politika a systém odbavení ve veřejné dopravě ČR. Tak se jmenovala prezentace Ivo Toman z kanceláře náměstka generálního ředitele ČD pro obchod na 9. ročníku konference Trendy České a evropské dopravy, která se konala na pražském magistrátu. Cílem bylo představit problematiku odbavení cestujících z pohledu největšího železničního dopravce v zemi. Toman prezentoval hlavní vnitrostátní tarifní nabídky (Flexi základní jízdenka, Flexi zvýhodněná) včetně jízdného IDS a Systému jednotného tarifu. Připomněl, že se přenáší riziko tržeb z dopravce na kraje. Právě podmínky některých brutto smluv zapříčinily, že pro cesty regionálními vlaky v rámci kraje nemohou cestující využít jízdné ČD, ale pouze integrované krajské jízdné, což se týká Jihomoravského, Zlínského i Plzeňského kraje. Pro mezikrajské cesty a použití celosíťových jízdenek jsou však s brutto kraji uzavřeny dohody o uznávání jízdného ČD. Toman upozornil, že ČD se musejí vypořádat s odlišnostmi v jednotlivých integrovaných systémech.

Na jižní Moravě otevřeli kontaktní centra IDS JMK

V souvislosti se spuštěním elektronického odbavování cestujících v Jihomoravském kraji zřídila společnost KORDIS JMK dvě kontaktní centra – jedno v Brně a druhé v Břeclavi, důležité železniční křižovatce a jednom z velkých přestupních terminálů veřejné dopravy. První z center bylo otevřeno 1. července v Brně v podchodu hlavního nádraží, které ale ještě není v definitivní podobě, druhé centrum vzniklo o patnáct dní později v Břeclavi v novém spojovacím koridoru mezi železniční stanicí a autobusovým nádražím. Obě místa vyřizují všechny potřeby cestujících jak při cestování po železnici, tak i linkovými a městskými autobusy. Jih Moravy během léta řešil elektronické předplatní jízdenky na bankovních kartách, které je v IDS JMK možné pořídit již od 1. července prostřednictvím e-shopu. Úkolem nových kontaktních center je pomoci s dotazy cestujících, pomáhat jim při jejich zakládání a ověřovat totožnost a nároky na slevu.



ČD chystají další velké investice

České dráhy hodlají v dalších pěti letech dále investovat do obnovy vozidlového parku, rekonstrukce a výstavby zázemí a ETCS. Na šestém ročníku Železniční konference Pardubice 2020, která se prvně uskutečnila i formou on-line přenosu, to řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský. Částka se pohybuje okolo čtyřiceti miliard korun. Zároveň upřesnil, kam poputují nové právě vyráběné vlaky. Pět push-pull jednotek zamíří na sever Moravy, jedenáct RegioPanterů bude jezdit ve středních, západních, jižních Čechách a na Vysočině. Padesát nových vozů od konsorcia Siemens Mobility – Škoda Transportation vyjede na Západních expresech z Prahy do Chebu a rychlících Krušnohor. Dopravce navíc nechává modernizovat 16 vozů pro regionální dopravu a soutěží dodavatele na 182 osobních vozů, 60 elektrických jednotek pro 240 cestujících, 160 motorových jednotek pro 120 cestujících a 90 třísystémových lokomotiv. Nebeský připomněl, že ČD musí financovat i instalaci mobilních částí evropského zabezpečovače ETCS a modernizaci zázemí. V tomto případě by měly být investice 2,5 miliardy korun.



Žehlička v retro nátěru jezdí na jihu Čech

Střídavá lokomotiva 210.059, slangově přezdívaná Žehlička, obdržela při celkové vyvazovací opravě v dceřiné společnosti Českých drah DPOV v Přerově retro nátěr. Ten evokuje stejné provedení, v jakém vyjela z výroby v sedmdesátých letech 20. století, včetně původního označení řadou S 458.0. Stroj, který má v péči Oblastní centrum údržby ČD Západ, byl po převzetí z opravy provozován nejprve v okolí Plzně z důvodu odladění drobných garančních oprav a následně byl koncem září předán do pravidelného provozu v jižních Čechách. V první fázi si vyzkouší vozbu na regionálních spojích z Českých Budějovic přes Kaplici a Rybník do Horního Dvořiště, poté bude zařazen na turisticky atraktivní trať Rybník – Lipno.



Prioritou je dodržování termínů a kvality oprav

Novým generálním ředitelem a předsedou představenstva dceřiné společnosti ČD Dílny pro opravu vozidel (DPOV) se 1. července stal Jiří Jarkovský, který přišel do firmy z Czech Airlines Handling. V rozhovoru pro časopis Železničář se například zamýšlí nad nápravou kritizovaných nedostatků, hovořil však i o budoucích strategických záměrech.

Martin Harák | Foto: autor

Do DPOV jste přišel z leteckého průmyslu, takže určitě dokážete vyhodnotit rozdíly mezi leteckým a železničním opravárenstvím. Vidíte zároveň nějaký zásadní rozdíl mezi současnými rychlými vlakovými spoji a leteckou dopravou?

Zásadní rozdíly určitě nenajdeme, oba dva druhy přeprav spojuje především bezpečnost cestujících. V obou odvětvích

je jí věnována maximální pozornost. Letecká doprava, stejně tak jako železniční, má servis vozidel kodifikovaný velmi přísnými předpisy a seznamem pracovních úkonů, které musí být řádně provedeny tak, aby byl provoz těchto dopravních prostředků naprosto bezchybný. Zájemem jak majitelů letadel nebo železničních vozů či lokomotiv je, aby opravy byly prováděny v co nejkratších termínech a samozřejmě v co nejvyšší kvalitě. Právě termíny jsou pro DPOV nyní vel-

kou výzvou, protože poptávka je někdy vyšší, než jsou naše kapacitní možnosti.

Zmínil jste dodržování termínů, což byla dosud u DPOV občas velká slabina. Jak si poradíte s tímto problémem jako nový generální ředitel této významné dceřiné společnosti Českých drah?

Odpovím obráceně. Velmi brzy jsem si uvědomil silné stránky DPOV. Naše společnost disponuje úžasným potenciálem v podobě řady schopných a šikovných

lidí, což ostatně dennodenně dokazují na svých pracovištích. Snaží se zakázky kvalitně plnit podle očekávání našich zákazníků. Na druhou stranu jsem si vědom, že ne vždy se nám ve firmě všechno úplně podaří, tedy i nedodržení závazných termínů. Přestože někdy existují i objektivní důvody, proč je obtížné opravu či modernizaci dokončit tak, jak bylo domluveno, máme jistě prostor ke zlepšení. Nenadále se může zastavit tok materiálů, což se zrovna stalo při nedávné pandemii, nebo máme výpadek zaměstnanců. To je jeden z důvodů, proč revidujeme celkové procesy výroby a dodávek. Chceme získat jistotu, že na relevantních podkladech můžeme postavit další rozvoj a lépe řídit celou společnost. Podporou jsou kolegové z našich jednotlivých odborů včetně dalších složek naší firmy. Čeká nás nelehký úkol, který ale náš tým určitě zvládne. Celkově jde o princip srozumitelných odpovědí na jednoduché otázky typu jak, co, kdy a proč. Se svým týmem se zabýváme i rozбором minulých pochybení v plánování a průběžném řízení výrobního procesu a chcí nastavit firemní kulturu tak, aby k nim nedocházelo. Raději se vzdáme některé zakázky, než bychom ji v termínu nebo vůbec nedokončili. Chceme se navíc zabývat jak zvyšováním kvalifikace našich lidí, tak i novými technologiemi, které by nám pomohly v našem dalším rozvoji a strategických záměrech.

Když už jsme narazili na městnaneckou problematiku, jak jste na tom nyní s početním stavem pracovníků? Máte jich dostatek? Pokud ne, provádíte cílené náborové akce třeba u učilištích nebo středních školách?

Naše závody jsou rozmístěny ve více lokacích po republice (v Přerově, Veselí n. M., Olomouci a Nymburce – pozn. redakce). V některých místech není pro nás situace příznivá, neboť se na pracovním trhu doslova přetahujeme o kvalifikované lidi s několika dalšími konkurenčními podniky. Přesto nespíme a nábor pracovníků probíhá kontinuálně celý rok. Snažíme se nové kolegy přilákat na dobré pracovní podmínky a benefity, ale hlavně se je pak snažíme ve firmě udržet. Většinou spoléháme na naše vlastní zdroje, ale zároveň spolupracujeme také s agenturou, která nám pomáhá svými „půjčenými“ zaměstnanci vykrýt nárazové potřeby, abychom zákazníkům vyšli co nejdříve vstříc.

O jaké funkce jde při vykrývání?

Primárně o elektroniku, elektromechaniku, lačnickou, obráběči a svářeči. O všechny tyto funkce máme eminentní zájem a rádi bychom

přivítali nové pracovníky do stálého pracovního poměru.

Nechystáte další průnik s vaší nabídkou služeb do blízkého či vzdálenějšího zahraničí? Připomínám, že společnost DPOV modernizovala takřka stovku elektrických šestikoláků pro různé polské dopravce nebo opravovala patrovou dvousystémovou jednotku pro Železniční společnost Slovensko (ZSSK)...

Naší prioritou je uspokojení požadavků Skupiny České dráhy. Tedy ať jde o periodické opravy nebo další modernizace. Proto velmi pečlivě zvažujeme, zda vezmeme zakázku od někoho ze zahraničí. V budoucnu chceme nabídnout volnou kapacitu jiným zákazníkům a mohu potvrdit, že zájem slovenské a polské strany přetrvává. Aktuálně nejsme v této oblasti aktivní a na jiné zakázce nepracujeme, jsme totiž více než na sto procent vytíženi pracemi pro naši mateřskou firmu. Jak jen to půjde, opět své kapacity nabídneme, neboť o tyto trhy nechceme přijít.

Myslím, že jsme schopni zajistit vysoce kvalitní servis či modernizace, proto si nás zákazníci určitě opět najdou.

Plánujete investice do nových opravárenských technologií či jejich prostorové rozšíření?

Určitě ano. Úplnou novinkou bude v říjnu instalace nového lisu na pracovišti v Nymburce v takzvané kolovce, kde se kolegové zabývají lisováním dvojkolí a jejich renovací. Máme v plánu další investice, při kterých bychom rádi zvýšili technologickou i prostorovou kapacitu. Konkrétně u nás v Přerově, kde se navíc nachází vedení firmy, se chceme zaměřit na opravu elektrických jednotek, například stávajících CityElefantů. Zvažujeme například novou lakovnu či myčku, ale až po důkladné analýze, aby vše zapadlo do strategického rozvojového plánu. Ten se bude týkat i analýzy nových trendů v železniční technice tak, abychom na ně dovedli v předstihu reagovat a byli jsme připraveni na novou generaci vozidel. A to včetně dalších záležitostí, jako je implementace zabezpečovacího zařízení ETCS a dalších novinek na poli techniky.

Při nedávné sérii nehod byla částečně zničena jednotka CityElefant, Ioni byla podobným způsobem poškozena ještě jedna. Protože se opravami této řady zabýváte, naskytá se otázka, zda máte s těmito havarovanými vlaky nějaké vlastní plány?

Jsem si vědomi, že tyto vlaky slouží převážně pro obslužnost pražské aglomerace a Středočeského kraje, kde nyní tři jednotky citelně chybí. České dráhy proto vypsaly soutěž na jejich oprava-

Snažíme se zakázky kvalitně plnit dle očekávání našich zákazníků. Na druhou stranu jsem si vědom, že ne vždy se nám ve firmě všechno úplně podaří, máme prostor ke zlepšení.



vu. Podali jsme nabídku na opravu hnací části 471.075 a řídicího a vloženého vozu z vlaku 471.065. Pokud budeme vybráni, budou tyto části jednotek v průběhu druhého pololetí u nás v Přerově opraveny.

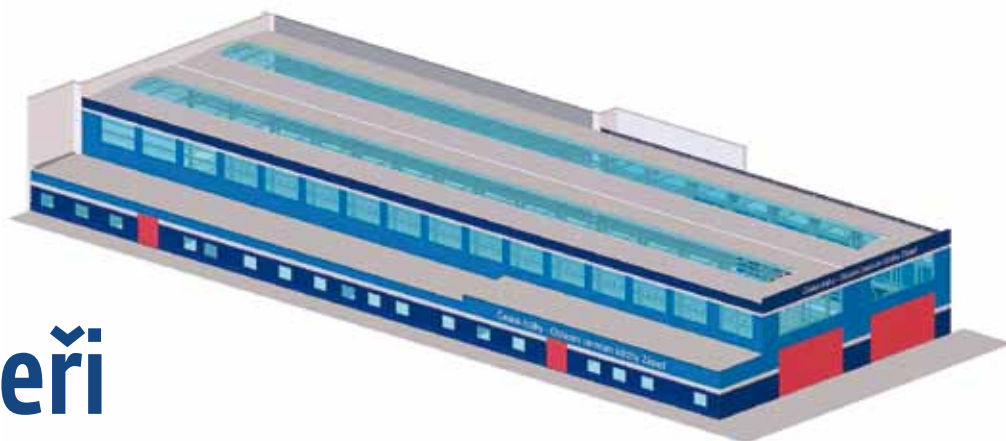
Plánujete ještě revitalizace a opravy historických vozidel, jako byl například Stříbrný šíp, který vaše firma uvedla před pár lety do druhého života, nebo se budete věnovat výhradně modernizacím a opravám současných vozidel?

Chápu, že historická vozidla jsou například pro fanoušky železniční dopravy atraktivnější než soudobý vozidlový park, a určitě jsem rád, že se firma DPOV mohla s úspěchem podílet na řadě renovací a záchraně historických vozidel. Ta jsou z časového hlediska bohužel velmi náročná na postupné renovace, neboť jde leckdy o hodinářskou práci. Bohužel na takové aktivity momentálně nemáme prostor. Osobně mě to moc mrzí, ale pokud se naskytne příležitost podobná Stříbrnému šípu a firma bude mít časové rezervy, určitě do ní půjdeme. Prioritou ale zůstávají opravy a modernizace stávajících vozidel a momentálně ani jiné cesty není. ○

 **DPOV**
Člen Skupiny ČD

JIŘÍ JARKOVSKÝ

Profesní kariéru začal v Českých aeroliniích v roce 1993, kam nastoupil do úseku služeb cestujícím a následně do sekce odbavení letadel. V dalších letech zastával u aerolinií řadu manažerských pozic převážně v provozní a obchodní oblasti. Zkušenosti získal i z působení v mezinárodní logistické společnosti. V období posledních šesti let řídil z pozice předsedy představenstva společnost Czech Airlines Handling. Absolvoval Metropolitní univerzitu Praha v oboru právní specializace. Od 1. 7. 2020 je generálním ředitelem a předsedou představenstva DPOV.



Panteři a Žraloci budou mít v Plzni nové zázemí

České dráhy masivně investují do svého technického zázemí. Důkazem je i nedávné zahájení výstavby moderní opravárenské haly v Plzni. Novinka nabídne 400 metrů kolejí, portálový jeřáb a další vyspělé technické komponenty. Dopravce díky hale zefektivní údržbu moderních bezbariérových jednotek řady 844 RegioShark, 650 RegioPanter a dalších souprav, které nebude nutné rozpojovat. Dokončení objektu je naplánováno na leden roku 2022.

Josef Holec s využitím TZ | Foto: autor

Plzeňské Oblastní centrum údržby Západ (OCÚ) nabídne do dvou let moderní opravárenskou halu. V polovině září začala slavnostním poklepaním na základní kámen její výstavba. Není to zároveň na dlouhou dobu poslední počín. Modernizace se dotkne i haly

v Olomouci, nové vyrostou i v Chebu a Českých Budějovicích.

V nové budově bude dopravce opravovat především elektrické jednotky řady 650 a motorové řady 844. RegioPanteři i RegioSharky jsou totiž na západočeských a jihočeských kolejích hojně zastoupení, další navíc přibudou. Předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský při

zahájení výstavby řekl, že Panteři budou sloužit i na linkách Klatovy – Beroun a Plzeň – Karlovy Vary. „Proto potřebujeme v Plzni moderní zázemí pro jejich kvalitní a efektivní servis,“ uvedl. Místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro provoz Michal Kraus doplnil, že u elektrických jednotek řady 650 RegioPanter bude počet navýšen ze současných devíti na 24.



Součástí i pyrotechnický průzkum

Hala umožní například jednodušší manipulaci s vozidly bez nutnosti rozpojení ucelených souprav. „To výrazně sníží časovou náročnost oprav a umožní vozidla vracet rychleji zpět do provozu,“ vysvětlil Kraus. Dále budova nabídne čtyři koleje (každá o 100 m délky), sloupkový kanál ve všech kolejích, portálový jeřáb s nosností 5 tun, montážní lávky pro přístup na střechy vozidel, rozvod stlačeného vzduchu a vody pro zbrojení vozidel, dílny, sociální zázemí a sklady.

Před zahájením samotné stavby bude nutné snést stávající kolejistiště, které je tvořeno čtyřmi kolejemi a dvěma výhybkami. Stavaři také zdemolují dvě drobné stavby, které v minulosti sloužily jako zázemí obsluhy zauhlování parních lokomotiv. Zahájení výkopových prací je podmíněno podrobným pyrotechnickým průzkumem, neboť na konci druhé světové války bylo seřadovací nádraží včetně depa cílem leteckých náletů spojeneckých vojsk. Proinvestuje se zhruba 200 milionů korun.

České dráhy hodlají v modernizaci infrastruktury pokračovat i na dalších místech v České republice. Jedná se především o výstavbu hal údržby, myčky nebo sanitárních kolejí. V letošním roce bude zahájena oprava haly v Olomouci, v Chebu se chystá stavba první typizované opravárenské haly. Další taková by měla vzniknout v Českých Budějovicích. ○



Na zahájení stavby se přišli podívat také zaměstnanci OCÚ, kteří v ní po dokončení najdou nové zázemí.

ČD nasadí nové vozy už příští rok

Výroba padesáti moderních osobních vozů pro České dráhy od konsorcia Siemens Mobility – Škoda Transportation pokračuje. První čtveřice se nyní nachází na testovacím okruhu VUZ v Cerhenicích, další vagonky jsou ve fázi rozpracování ve vagonkách obou firem ve Vídni a Ostravě. Výrobce techniku dopravci předá postupně v roce 2021.

Josef Holek | Foto: Michal Málek

V průběhu celého září se na cerhenic-
kém okruhu Výzkumného Ústavu
Železničního (VUZ) odehrávaly zkoušky
prvních čtyř osobních vozů, které pro
České dráhy vyrábí konsorcium Siemens
Mobility – Škoda Transportation. Cel-
kem je však hotových již pět vozů, další
desítky jsou ve výrobě ve Vídni a Ostra-
vě. ČD počítají, že soupravy nasadí
na linky z Prahy do Chebu přes Plzeň
i přes Ústí nad Labem.

„Dokončené jsou vozy Ampz, Bbmpz,
Bdmpz a dva řady Bmpz. Ve Zkušebním
centru VUZ jsou čtyři vozy,“ upřesnila
Daniela Černá, mluvčí Siemens Mobility
s tím, že v září podstoupily zmíněné vozy
předepsané zkoušky i za jízdy, po okruhu.
Ve Vídni, v Siemensu, technici pracují
na hrubé stavbě čtyřiatřicátého vozu,
v ostravské pobočce Škody Transportation
je rozpracováno dalších třináct kusů.

Zkouškami nakonec projdou všechny
vozy, tempo dodávky do Zkušebního cen-
tra je průběžně upřesňováno podle aktuál-
ního průběhu celého procesu homologace.
Harmonogramy výroby však ovlivnila i ko-
ronavirová krize, neboť někteří externí
dodavatelé konsorciu zpozdili dodávky
kvůli uzavření svých závodů a ochrany je-
jich zaměstnanců, respektive zamezení
vnitřnímu šíření epidemie. „Dopad pan-
demie na výrobu stále vyhodnocujeme,“
potvrdila Černá.

Bohatá výbava samozřejmostí

Vozy by měly ČD být dodávány postupně
v průběhu roku 2021, jako ucelené soupra-
vy. Těch bude deset, vždy po pěti vosech.
Zástupci managementu ČD už dříve
uvodili, že projekt, který je interně ozna-
čený jako CD50, se z pohledu úseku ob-
chodu ČD odehrává velmi dobře.

Dopravce chce vozy vycházející z ne-
trakčních jednotek Viaggio Comfort,
známé spíše jako railjet, nasadit v pro-
sinci příštího roku na Západní expres
z Prahy do Chebu i na rychlík Krušnohor
mířící z Prahy do Ústí nad Labem, Karlo-
vých Varů a Chebu.



Soupravy nabídnou moderně řešený in-
teriér s pohodlnými sedačkami české pro-
venience, wi-fi připojení, elektrické zá-
suvky a porty USB pro dobíjení přenosné
elektroniky a nejmodernější audiovizuál-
ní informační systém. Novinkami se sta-
ne i bezdrátové nabíjení mobilních telefo-

nů pro cestující v 1. třídě, počítá se rovněž
s lepší propustností oken pro signál mobil-
ních telefonů (díky speciální fólii ve sklech)
či vyšší nosností plošiny pro nástup/vý-
stup osob na vozíku. Vozidla zvládnou
rychlost 200 km/h, soupravy bude navíc
možné běžně posilovat o další vozy. ○

Soutěž Železničáře



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

Otázka na měsíc říjen zní:

**Pro které dopravce začala v roce 2006
společnost JLV zajišťovat služby?**

Své odpovědi nám zasílejte **do 25. října**
na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář říjen“.
Tentokrát se hraje o publikaci *Gastronomie na kolejích*.

*Správná odpověď z č. 9: ČSD si vagonky objednaly pro provoz na Posázavském pacifiku, na trati
Praha – Čerčany. Dvojici vagonů řady Bmto v barvách ČD získává Jaroslav Rajhel, Cheb.*





ČD slavily v regionech Den železnice

Září se opět neslo v duchu oslav svátku Dne železnice. A zatímco v první polovině měsíce se slavilo v Karlových Varech či Olomouci, ve druhé se oslavy přesunuly do Prahy, České Třebové a Bohumína. Na všech místech nechyběla moderní ani historická vozidla Českých drah, nouze nebyla ani o zvláštní jízdy historickými vlaky. Akce navštívily desetitisíce fanoušků železnice.

Martin Harák, Josef Holec | Foto: autoři a Jiří Kocich

Praha, Česká Třebová a Bohumín. To jsou města, která letos v září hostila tradiční Regionální dny železnice. Vyrážely odtud zvláštní vlaky všech trakcí a nouze nebyla ani o doprovodné kulturní akce. Společně s železničáři si svátek užili všichni milovníci hromadné dopravy.

V Praze se o celodenní bohatý program postaraly České dráhy společně se Správou železnic, Národním technickým muzeem a dalšími partnery. Hlavní dějiště bylo na Masarykově nádraží a v těsné blízkosti stanice Praha Dejvice. Výletní,

historické vlaky však vyjžděly z Masaryčky a jejich cílem nebyly jen pražské stanice. „Během dne se návštěvníci svezli třemi generacemi dnes už historických vozidel. Zastoupeny byly parní, motorové i elektrické vlaky. Unikátní byly jízdy parního motorového vozu Komarek,“ připomněl ředitel pražského Regionálního obchodního centra ČD Jakub Goliáš.

Souprava s parní lokomotivou 475.179 s vozy řad Bai, Aa a Ae zamířila přes Dejvice na Veleslavín a na své palubě svezla významné hosty – ministra dopravy Karla Havlíčka, generálního ředitele ČD Václava Nebeského či generálního ředi-

tele Správy železnic Jiřího Svobodu. Po návratu na Masarykovo nádraží ji ještě čekaly jízdy do Českého Brodu a do Lysé nad Labem. Kromě zmíněné Šlechtičny se na trasách okolo metropole blýskly motorový skvost M 240.0100, Tornádo 460.080 v retro nátěru nebo muzeální pantograf EM 475.1046 či Brejlovec T 478.3001. Moderní stroje prezentoval například Vectron 193.289, který byl k prohlédnutí v rámci výstavy železničních vozidel, k prozkoumání byla také souprava Legiovlaku.

Dvě akce v České Třebové

V pátek a sobotu 25. a 26. září se rovněž odehrály oslavy spojené se 75. výročím od založení Vyšší odborné školy a Střední školy technické v České Třebové, dříve známé jako dopravní průmyslovka. Na sobotu 26. září připravily ČD zvláštní jízdy historickou pantografovou jednotkou řady EM 475.1, motorovou RegioNovou řady 814 i Hurvínkem, tedy vozem řady M 131.1 – mimochodem historicky úplně prvním vyrobeným strojem této řady. Ani hustý déšť neodradil skalní příznivce železniční nostalgie od řady jízd nejen po samotném uzlu v České Třebové, ale i do Lanškrouna či Jablonného nad Orlicí nebo Moravské Třebové. Třešničkou na dortu se stala souběžná jízda historického pantografu s rychlíkem z Prahy do Brna, vedeného moderní jednotkou InterPanter v úseku Česká Třebová – Svitavy.

Vyšší odborná škola a Střední škola technická v České Třebové jsou jedny z partnerských škol, se kterými ČD spolupracují v rámci stipendijního programu ČEDés. A právě tam byl po oba dny přichystán bohatý program, který vyvrcholil v areálu Skalka koncerty několika kapel a večerním filmovým promítáním. V sa-

Drážní úřad informuje

Delší výcvik strojvedoucích

Drážní úřad je součástí bezpečnostní komise, kterou zřídil ministr dopravy a průmyslu a obchodu Karel Havlíček v reakci na zvýšený počet mimořádných událostí během letošního léta. Komise několikrát zasedla, přičemž v září zveřejnila několik dalších opatření, jež mají omezit vznik určitých mimořádných událostí. Je mezi nimi i námi navrhovaný krok v podobě zkvalitnění a prodloužení doby výcviku strojvedoucích. Teoretická výchova by mohla být nově delší o 40 hodin, o stejnou délku by se také prodloužil i praktický výcvik, jehož součástí by byly nadále i zkušební jízdy uchazečů pod dohledem zkušenějších kolegů. Tímto dílčím návrhem se sice prodlouží výcvik strojvedoucích, na druhé straně však přinese pozitivu v podobě lepší připravenosti, a tím i větší jistoty nováčků při obsluze lokomotiv na našich tratích.

Výroční zpráva o bezpečnosti

Každoročně je našim úřadem vydávána Výroční zpráva o bezpečnosti. Ta musí být v souladu se zákonem o dráhách zpracována do 30. září. Dokument lze nalézt na webových stránkách Drážního úřadu.





motné škole si zájemci mohli prohlédnout například výukové modelové kolejiště, lokomotivní тренаžer a zahradní železnici. Zastavit se mohli i u stánku Českých drah, kde byly k dostání tištěné materiály lákající děti, aby se zapojily do programu ČDÉs. Cílem programu je formou stipendií podpořit nadějně studenty a zároveň jim během studia zajistit potřebné stáže a odborné praxe, které je lépe připraví na budoucí zaměstnání u ČD.

Slavilo se i na Ostravsku

Mnoho nadšenců dorazilo 26. září také do Moravskoslezského kraje, kde ČD přichystaly jízdy zvláštními vlaky v rámci Regionálního dne železnice. Ten odstartoval na bohumínském nádraží, kde po prosloveh starosty města Petra Víchy a ředitelky ROC ČD Ostrava Kateřiny Divišové vyrazil na okruh parní vlak. Lidé se mohli třikrát svězt na Ostravském kolečku a dvakrát po průmyslových vlečkách. Souprava byla vedena parním strojem 423.041, zvaným Velký bejček, jemuž pomáhala motorová lokomotiva Bardotka T 478.1004. Vlaky se tak několikrát projely po trase z Bohumína přes Ostravu střed, Kunčice, Vítkovice, Svinov a hlavní nádraží, dvakrát se bylo možné svězt po průmyslových vlečkách společnosti v Ostravsko-karvinském revíru. ○

Při prevenci nezapomínejte na zdravý životní styl

Jak se účinně bránit nákaze COVID-19, jak si zvýšit imunitu či jak správně zacházet s ochrannými pomůckami? Nejen na tyto otázky nám odpověděl vedoucí NLZP a Urgentního příjmu Fakultní nemocnice na Bulovce Svatopluk Žáček, který je také členem COVID Teamu pro intenzivní péči.

Je pravděpodobnější přenos vzduchem, nebo dotykem?

Pravděpodobnější je kapénkový přenos jako ostatních respiračních onemocnění. Nicméně riziko přenosu dotykem ze znečištěného předmětu je nezanedbatelné, proto je doporučováno často si mýt ruce běžným mýdlem, popřípadě ruce dezinfikovat dostupnými přípravky.

Jaké složení by měla mít dezinfekce rukou?

Používejte dezinfekci na ruce, která obsahuje alespoň 60% alkoholu. Vlastní aplikace je jednoduchá, dejte si na ruce dostatečné množství produktu, aby stačilo na celý povrch rukou, a důkladně rozetřete. Celý tento proces by měl trvat alespoň 20 sekund. Neoplachujte si ruce nebo je neotírejte, dokud se dezinfekce celá nevsákne.

Jak nejlépe posilovat imunitu?

Vhodné jsou doplňky stravy posilující imunitu, dostatek vitamínů, převážně vitamín C.

Je lepší pravidelně užívat doplňky stravy, nebo se spíše pohybovat na čerstvém vzduchu?

Obecně je vhodný zdravý životní styl, otužování, vyvážená strava plná vitamínů, pohyb.

Kam odkládat použité roušky nebo rukavice?

Doporučujeme použité roušky a rukavice uložit do PVC pytlíku a vyhodit do běžného komunálního odpadu a po manipulaci s těmito předměty si ruce umýt nebo vydezinfikovat.

Jak dlouho mohu nosit jednorázovou roušku?

Výrobci je většinou doporučováno 12 hodin.

Jak často bych měl prát textilní?

Textilní roušky je vhodné prát každý den a po uschnutí vyžehlit, tím se vydezinfikuje.

Jaké jsou výhody nanoroušek?

Výhodou je použitý materiál. Z pokožky mnohem lépe odvádí vlhkost než třeba bavlna a na ústech je při delším nošení mnohem příjemnější, efektivnější a antibakteriální.

Dokázal byste shrnout, kde jsou nejrizikovější místa? Je zajímavé, že doprava mezi nimi není...

Místo, kde dle nasbíraných dat dochází k nejvyššímu riziku přenosu COVID-19, je především rodinné prostředí, kde k infikování dochází pomocí kontaminovaných předmětů či kapiček vykašlaných a ulpívajících na površích předmětů. Riziko, že nemoc vdechneme například v MHD, je tedy nižší. Obecně se jedná o nevětrané prostory s velkou koncentrací lidí.

Proč nelze neřízeně promořit národ? Hrozí snad kolaps nemocnic, dopravy, služeb, zá-

Svatopluk Žáček je odborníkem v oblasti přednemocniční i nemocniční akutní péče. Specializuje se na emergentní medicínu, anesteziologii a resuscitaci. Má zkušenosti s řešením krizových situací. Dříve působil jako ředitel pro provoz a zdravotní péči na OB klinice či anesteziologicko-resuscitační odd. Nemocnice na Františku.



sobování, když budeme všichni nemocní najednou?

Předpokládáme, že opatření, která nastavuje ministerstvo zdravotnictví, vychází z dat WHO a epidemiologických poznatků. Promoření populace je velice složitá procedura, která se hlavně v případě onemocnění COVID-19 zdá být jako nevhodná, protože protilátky nevydrží dlouhodobě a podle posledních dat se ukazuje, že ochrana protilátkami funguje 90 dní.

A proč je zakázané zpívání?

Zpěv či hlasité skandování jsou spojené s rychlým vypuzením vzduchu z dýchacích cest, a tím je i daleko větší a rychlejší vypuzení rizikových kapének.

Proč se zavírají vysoké školy? Je to kvůli tomu, že vysokoškoláci jezdí z celé ČR a mohou nákazu šířit? V základních školách to nehrozí?

Střední a vysoké školy se uzavírají ze dvou důvodů. Jedná se o vysokou koncentrací lidí na jednom místě a nejvíce rizikovou skupinou přenašečů jsou lidé 20–40 let. Navíc uzavření středních a vysokých škol nikterak neomezí rodiče dětí – ty nepotřebují být doma s maminkou... (red)





Nákladní doprava

V některých komoditách nákladní doprava se transport téměř zastavil. Příkladem může být přeprava pro automobilový sektor nebo chybějící kontejnery z a do Číny. Utlumení české i zahraniční průmyslové výroby způsobilo pokles přepravy také u dalších komodit. Díky úsporným a racionalizačním opatřením se za prvních šest měsíců roku podařilo společnosti ČD Cargo udržet kladný provozní výsledek, nicméně i její hospodaření skončilo ztrátou 44 milionů korun. Navzdory krizi pokračuje firma dál v úspěšné expanzi na zahraniční trhy. Na vlastní licenci již realizuje výkony ve všech sousedních zemích, tedy v Polsku, Rakousku, Německu a na Slovensku, což zvyšuje stabilitu a odolnost Skupiny ČD. Kromě toho ČD Cargo nadále investuje do modernizace vozidel.

začíná opatření. Například v oblasti snižování režijních či personálních nákladů. „Obě největší společnosti Skupiny ČD dál pokračují v obnově vozidlového parku a zkvalitňování služeb. Například v osobní dopravě patří k největším probíhajícím investicím nákup netrakovních souprav push-pull, dvouvozových bezbariérových jednotek RegioPanter, dodávka 50 moderních osobních vozů pro expresní dopravu a v neposlední řadě modernizace osobních vozů,“ uzavřel Václav Nebeský. ○

Výsledky hospodaření ovlivnila pandemie

Hospodaření Skupiny České dráhy letos negativně ovlivnila pandemie koronaviru. Po zavedení opatření proti šíření nemoci se snížila mobilita obyvatel i přeprava zboží po železnici. Skupina ČD tak podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) uzavřela pololetní hospodaření se ztrátou 1,98 miliardy korun.

Josef Holec s využitím TZ | Foto: archiv ČD

České dráhy však nepřestaly plnit svou roli a stále zabezpečovaly přepravu osob i nákladu. Nekončí ani investice do obnovy vozidlového parku. „Po zavedení opatření proti šíření nemoci poklesl počet cestujících v našich vlacích oproti běžnému stavu o více než 90 %. Vzhledem k potřebě udržet dostatečnou kapacitu a frekvenci přepravy s cílem minimalizovat dopady na ekonomiku státu a zdraví populace nebylo možné výrazněji snížit náklady. Tržby se však propadly na minimum,“ vysvětlil předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský.

Zdůraznil také, že postupné uvolnění restrikcí následně vedlo k opětovnému oživení zájmu o cestování, na loňské počty zákazníků, ani tržby se však České dráhy nedostaly. „Zejména pak v mezinárodní dopravě, kde citelně chybí zahra-

niční turistě. Za celé pololetí jsme přepravili 59,8 milionu zákazníků, což je meziročně přibližně o třetinu méně,“ doplnil.

Dál se modernizuje

Klesla také průměrná přepravní vzdálenost na jednoho cestujícího (v prvním pololetí 43 kilometrů), i celkový přepravní výkon. Cestující najeli během prvního pololetí letošního roku 2,56 miliardy kilometrů. Segment osobní dopavy skončil ztrátou 1,92 miliardy korun.

Navzdory nepříznivé situaci naplnily České dráhy i její dceřiná společnost ČD Cargo očekávání zákazníků a nepřestaly zajišťovat stabilní, bezpečnou a spolehlivou přepravu. Aby snížily ekonomické dopady, využily i státních podpůrných programů Antivirus a Covid. Samy navíc začaly ve snaze dosáhnout lepších hospodářských výsledků hledat vnitřní rezervy. Zároveň zavádí úsporná a racionaliza-

Ovládání dveří ve vlacích bude mít na starosti strojvedoucí

Chybný výstup z vlaku do kolejí místo na nástupiště by měl být v soupravách Českých drah pomalu minulostí. Dopravce do svých zhruba pěti set padesáti osobních vozů nechává instalovat systém stranově selektivního ovládání dveří (SSOD). Při tomto způsobu ovládání jsou dveře zajišťovány a odjišťovány strojvedoucím, přímo z jeho stanoviště. Při odjišťování dveří je pak logicky vybrána příslušná strana k nástupišti a odjišťuje se pouze strana žádaná. V současnosti se zatím systém příliš nevyužívá, ke správné funkci je nutné, aby jím byly vybaveny všechny vozy v soupravě, což se ne vždy podaří.

Starší hnací vozidla budou ČD muset vybavit UIC kabelem, ovladači a kontrolkami na stanovištích a řídicí elektronikou. Naopak stanoviště moderních strojů už většinou sys-

tém mají, kromě lokomotiv od Siemensu. Zařízení zbývá instalovat do posledních patnácti strojů řady 362 z celkových třiaosmdesáti, hotové by měly být do poloviny příštího roku. V plánu je rovněž instalace na lokomotivy



Taurus a Vectron. V tomto případě se ale zatím vedou s výrobcem jednání.

Více než 500 vozů

Osobní vozy musí být taktéž vybaveny osmnáctižilovým UIC kabelem a odpovídající řídicí jednotkou dveří. Nová vozidla už systémem SSOD disponují z výroby, stejně jako motorové vozy řad 810, 811 a 814.

Novinky se nedočkají vozy se zalamovacími dveřmi. Ty jsou nahrazovány novějšími typy, a tak by se instalace zařízení nevyplatila. Systém stranově selektivního ovládání dveří tak popouťuje jen do vagonů řad Amz, Ampz, Aee, Apee, ABmz, ABpee, Bdtee, Bee, Bpee, Bdpee, Bdmpee, Bmz, Bhmpz, Bdmpz a WRmz, ARmpee, WLABmz, WLABmee či Bcmz. Ty se SSOD dočkají postupně, vždy při modernizaci. (red)

Železnice v Praze láká na nové zastávky i tratě



Rok 1992 se stal pomyslným milníkem začlenění železnice do pražské veřejné dopravy. Od 1. října mohli lidé s předplatnými časovými jízdenkami MHD využívat osobní vlaky mezi třiadvaceti stanicemi a zastávkami na síti tehdejších ČSD. Plná integrace železnice začala ale až v roce 1996 a o jedenáct let později vznikla síť metropolitních linek. Příměstské vlaky, označené jako Esko, jsou dodnes bezkonkurenčně nejrychlejším spojením po hlavním městě s návazností na region středních Čech. Důležité je ale, že na území Prahy vznikají nové zastávky, další jsou projektovány a ve výhledu je také elektrizovaná trať z centra města na mezinárodní letiště v Ruzyni.

Michal Andelek, Martin Harák
Foto: archiv ČD | Vizualizace: Správa železnic

Železnicí po Praze jezdí stále více cestujících a díky uspořádání do jednoznačného linkového systému a intervalového provozu jde o atraktivní způsob cestování po hlavním městě a jeho okolí. Posilují se i přestupní uzly mezi železnicí a městskou dopravou včetně vzájemných návazností. Pražská železnice prokázala již několikrát svoji nenahraditelnost, zkusme si například připomenout záplavy v srpnu 2002, kdy voda z Vltavy a následně kanalizace pronikla do řady stanic metra v centrální části Prahy. Metro zůstalo na řadě úseků na dlouhé měsíce mimo provoz a jen díky železničním spojům se lidé mohli dostat bezproblémově z pravého na levý břeh Vltavy. V mnoha relacích je železnice na území hlavního města bezkonkurenčně nejrychlejší a nejkomfortnější volbou. Obyvatelé Radotína, Klánovic, Dolních i Horních Počernic, Kolovrat či Horních Měcholup využívají systém příměstských vlaků stále více a jízda vlakem z Vysočan do Vršovic, nebo z Holešovic do Hostivaře je dnes bezkonkurenčně nejrychlejší volbou.

Novou éru zahájily Komořany

Důležitou součástí funkční železniční sítě v Praze je odpovídající počet zastávek či stanic v takovém počtu, aby tato doprava byla atraktivní a využívaná a byly k ní navázány přípojné linky tramvají a autobusů. Po dlouhých letech, kdy na území Prahy nevznikly žádné nové zastávky a přestupní body, se první vlašťovkou stalo otevření nové železniční zastávky Praha-Komořany v lednu 1997 na trati Posázavské-

ho pacifiku směřujícího z Vršovic přes Zbraslav do Dobříše, respektive Jílového u Prahy a Čerčan. Navíc zaniklo původní nádraží Praha-Modřany a náhradou vznikla přestupní zastávka v poněkud jiné poloze, která je umístěná hned vedle zastávky tramvají směřujících do modřanského sídliště. Zrychlení metropolitní dopravy pomohlo otevření Nového spojení v roce 2008 mezi hlavním, respektive Masarykovým nádražím, Libní, Vysočany, ale také Holešovicemi. Srpen 2014 byl ve znamení zprovoznění zcela nové zastávky Praha-Podbaba nedaleko stejnojmenné tramvajové smyčky.

O pár měsíců později byla otevřena dlouho čekávaná zastávka Praha-Kačerov, která se nachází na již zmiňované trati Posázavského pacifiku a tvoří důležitý přestupní uzel s terminálem Kačerov. Umožněn zde je přestup na metro linky C a na řadu městských i příměstských autobusových linek. O rok později vzniká nová zastávka v Hlubočepích s přestupem na autobusy MHD, která nahradila původní stanici. A rok 2015 byl ve znamení i zbrusu nové zastávky Praha-Běchovice střed, která je umístěná blíže středu obce. Zatím poslední nově otevřenou zastávkou je Praha-Jinonice. Nachází se poblíž stanice metra linky B a nahradila, podobně jako ta hlubočepská, původní nádraží Praha-Jinonice.

Zatímco v roce 2011 přepravily vlaky zapojené do systému Pražské integrované dopravy na území Prahy přibližně 29 milionu cestujících, v roce 2019 to již bylo přes 51 milionu lidí. Bohužel za posledních deset let



nedošlo k významnějším infrastrukturním stavbám na pražské železniční síti, a až v posledních letech se tento nežádoucí stav podařilo částečně prolomit. Důsledkem je to, že železnice naráží na své kapacitní i technické limity. Zjednodušeně řečeno, na stávajících tratích již není možné přidávat další spoje.

Investice do železničního uzlu

V posledních letech bylo naštěstí zahájeno několik dlouho připravovaných staveb, které částečně přispějí ke zlepšení





celkové situace, a to alespoň ve vybraných směrech. Další stavby jsou v přípravě a lze očekávat, že brzy nastane jejich realizace. Z dlouhodobého hlediska jsou však potřebné mnohem zásadnější investice do pražského železničního uzlu, protože role železnice bude i nadále posilovat. Nejvýznamnější stavební akcí svým rozsahem je zcela nepochybně optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., jež má být dokončena již v průběhu příštího roku. Součástí modernizace je vznik dvou zbrusu nových železničních zastávek Praha-Eden a Praha-Zahradní Město. Obě plnohodnotně nahradí původní zastávku ve Strašnicích, která bude zrušena (podrobněji jsme o této stavbě informovali v květnovém čísle Železničáře – pozn. redakce).

Další významnou stavbou, která alespoň trochu zlepší jeden z nejproblematičtějších úseků železniční sítě v metropoli, je probíhající optimalizace trati

Stávající přestupní body železnice s přímou návazností na MHD

- **Strašnice zastávka**
(tramvaje linek 22 a 26 a autobusy)
- **Hostivař**
(tramvaje linek 22 a 26 a autobusy)
- **Vršovice**
(tramvaje linek 6, 7 a 24 a autobusy)
- **Hlavní nádraží**
(metro C, tramvaje linek 5, 9, 15 a 26 a AE bus na letišti)
- **Masarykovo nádraží**
(metro B a tramvaje linek 3, 6, 14, 15, 24 a 26)
- **Klánovice** (autobusy)
- **Braník**
(tramvaje linek 2, 3, 17 a 21 a autobusy)
- **Kačerov** (metro C a autobusy)
- **Modřany zastávka**
(tramvaje linek 3, 17 a 21 a autobusy)
- **Smíchov**
(metro B a tramvaje linek 4, 5, 12 a 20 a autobusy)
- **Hlubočepy** (autobusy)
- **Jinonice** (metro B a autobusy)
- **Zličín**
(tramvaje linek 9, 10 a 16 a autobusy ve smyčce Sídliště Řepy)
- **Veleslavín**
(metro A, tramvaje linek 20 a 26 a autobusy, včetně busu 119 na letišti)
- **Podbaba**
(tramvaje linek 8 a 18 a autobusy)
- **Holešovice**
(metro C, tramvaje linek 6, 12 a 17 a autobusy)
- **Libeň**
(tramvaje linek 8 a 25 a autobusy)
- **Satalice** (autobusy)
- **Řeporyje** (autobusy)
- **Radotín** (autobusy)
- **Uhřetěves** (autobusy)
- **Horní Měcholupy** (autobusy)
- **Horní Počernice** (autobusy)
- **Čakovice** (autobusy)



z Prahy-Smíchova do Černošic. Jedná se o rekonstrukci trati a kompletní rekonstrukci stanice Praha-Radotín, v rámci níž se zlepší přístupnost na tamní nástupiště. Součástí akce bude i posun zastávky Praha-Velká Chuchle blíže ke stávajícímu železničnímu přejezdu tak, aby se zkrátila docházková vzdálenost z nedaleké bytové zástavby. Stavba mimoúrovňového křížení formou nadjezdu bude součástí druhé samostatné etapy akce a vše hotovo by mělo být do konce roku 2022. Na tuto optimalizaci by měly navázat rekonstrukce dalších úseků technicky zastaralé, a ne příliš spolehlivé trati z Černošic až do Berouna.

Vysočany se kompletně promění

Letos by se měly rozeběhnout stavební práce rovněž v úseku Praha-Vysočany – Mstětice. Svým rozsahem i charakterem jde o podobnou akci, jaká se momentálně odehrává mezi Vršovicemi a Hostivařem. V rámci akce bude kompletně zrekonstruována stanice Praha-Vysočany, kde se vybudují tři zbrusu nová nástupiště, z toho dvě ostrovní. Zároveň vznikne nový podchod blíže přestupnímu uzlu Vysočanská. Stávající výpravní budova bude nahrazena moderní odbavovací budovou umístěnou na úrovni vstupu z rekonstruovaného podchodu.

Pražská železniční síť se dočká i nové železniční zastávky Praha-Rajská zahrada, kde vznikne komfortní přestup na metro linky B a tamní městské autobusové linky. Díky nově budované lávce přes Chlumeckou ulici a železniční trať do Borské ulice se také výrazně zlepší přístupnost pro obyvatele čtvrtě Hutě jak k železniční zastávce, tak i ke stanici metra.

Modernizací projde rovněž nedaleká stanice Praha-Horní Počernice, kde však už bylo vybudováno nové nástupiště a podchod v rámci první části optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany. V celém modernizovaném úseku se tak zrychlí doprava a díky novým kolejovým spojkám u odbočky Skály vzroste i celková kapacita trati. Předpoklad zprovoznění modernizovaného úseku, kde jezdí vytížené železniční linky Eska S2, S3, S9, S22 a S34, včetně řady rychlíkových spojů, je začátek roku 2024.

A při výčtu optimistických vizí pražské železnice nelze opomenout klíčovou rekonstrukci nedávno otevřeného Negrelliho viaduktu, jež umožnila zvýšit cestovní rychlost. Tato rekonstrukce je de facto první etapou jednoho z nejvýznamnějších rozvojových projektů pražské železnice, kterou není nic menšího než modernizace a elektrizace trati Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Velesla-



U metra na Veleslavíně vznikne nová zaústěná železniční zastávka.

Plánované přestupní body železnice s přímou návazností na MHD

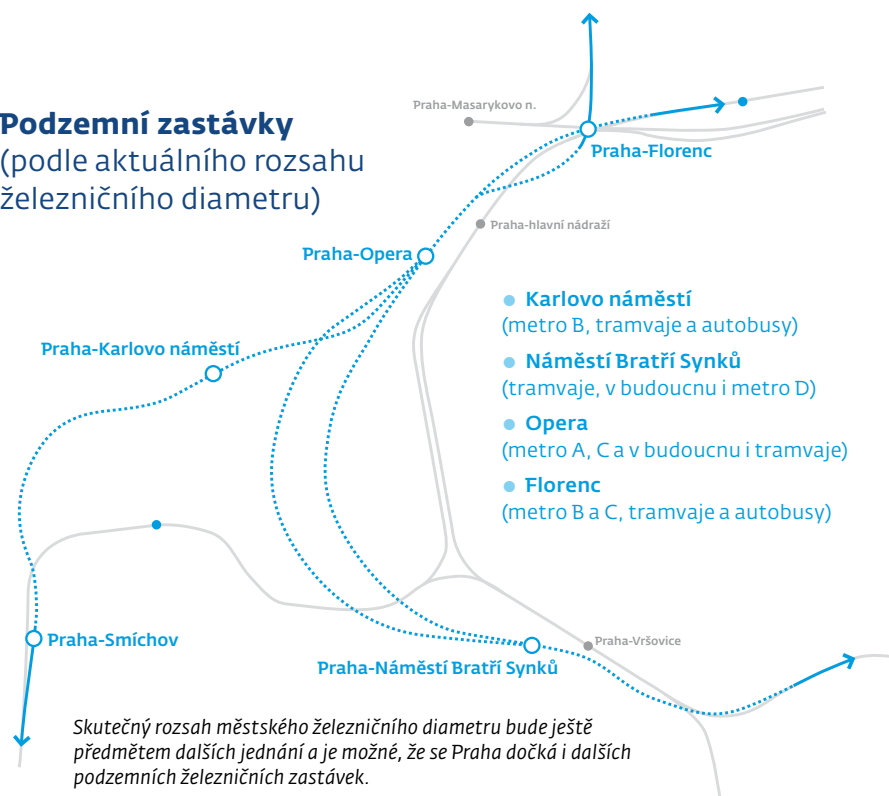
- **Eden**
(tramvaje a autobus)
- **Zahradní Město**
(tramvaje a autobusy; náhrada za Strašnice zastávku)
- **Výtoň**
(tramvaje, v budoucnu předpoklad i autobus)
- **Rajská zahrada**
(metro B a autobusy)



Vizualizace nového nádraží ve Vysočanech

vín – Kladno s nově plánovanou odbočkou na Letiště Václava Havla v Praze-Ruzyni. Svým rozsahem sice menší, avšak významem neméně důležitou akcí je záměr prodloužení severního podchodu železniční stanice Praha hlavní nádraží směrem na Žižkov, s napojením pěší trasou do Seifertovy ulice. Zlepší se tak průchodnost a přístupnost hlavního nádraží, kterým denně projdou desetitisíce cestujících. K zahájení stavby by mělo dojít ještě v letošním roce.

Podzemní zastávky (podle aktuálního rozsahu železničního diametru)



Vizualizace nové veleslavínské zastávky se zachovalou původní budovou

Snaha o vyšší kapacitu tratí

Z hlediska zvýšení celkové kapacity dopravní cesty je žádoucí modernizace řady traťových úseků. Mezi ty nejvýznamnější patří rekonstrukce trati od pražského hlavního nádraží po Vyšehrad a železniční mosty pod Vyšehradem. Jedná se o úzké hrdlo pražské železniční sítě, kudy denně projíždějí desítky vlaků dálkové i příměstské dopravy. Trať se nachází dlouhodobě ve velmi neuspokojivém stavu. Součástí rekonstrukce by mělo být i vybudování nové železniční zastávky Praha-Výtoň s vazbou na tramvajovou dopravu směr Podolí, Modřany, Nusle a také nedaleké centrum města. Podle předpokládaného harmonogramu by k celkové rekonstrukci mohlo dojít v letech 2023 až 2026. Na nedalekém smíchovském nádraží by časem mohlo vzniknout čtvrté nástupiště, které by sloužilo regionálním vlakům, dnes jezdícím přes Pražský Semmering. Ty obsluhují například místní části Žvahov a Cibulka.

Svým rozsahem výjimečný, avšak do budoucna zcela klíčový je i plán na vybudování městského železničního diametru, mezi odbornou veřejností známého jako Nové spojení II či Metro S. Projekt počítá s podobnou koncepcí jako například v bavorském Mnichově. V centrální části Prahy od Florencie až po náměstí Bratří Synků, resp. smíchovské nádraží by jely pod povrchem vlaky regionální dopravy, podobně jako soupravy metra, které by ale využívaly svých vlastních tras. Vybudování městského železničního diametru umožní realizovat plnohodnotný průjezdný model linek S, díky čemuž bude železnice bezkonkurenčně nejrychlejší a nejatraktivnější volbou pro cestování po Praze.

A na závěr ještě zmiňme Libeňský přesmyk, což je plánované mimoúrovňové křížení tratí nedaleko libeňského nádraží. To by umožnilo bezkolizní spojení jak pro městskou železniční linku S49 spojující Roztoky a Hostivař, tak i pro tamní intenzivní nákladní dopravu. Tato stavba by mohla být dokončena do roku 2027. ○

Dynamický zkušební stav VUZ aneb tady je fyzika doma

Dynamický zkušební stav (DZS) Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) může leckomu připadat jako ocelové město protkané kabely, hydraulickými hadicemi, počítači a díly pro železniční kolejová vozidla všeho druhu. Zdánlivý nepořádek ale má svůj přesný řád. Jde přece jen o špičkové pracoviště, kde působí specialisté milující fyziku a kde pracují přístroje, které trhají a zapalují ocel. Měli jsme jedinečnou možnost podívat se na dvě zkoušky.

Josef Holek | Foto: autor a archiv VUZ

Zkraje se musím přiznat. Na základní škole ani gymnáziu mi fyzika moc neimponovala a obor vystudované vysoké školy je jí vzdálený na hony. Ale techniku mám rád, a když se něco hýbe, zajímá mě princip fungování. Když jsem dostal možnost podívat se na dvě zkoušky na DZS, jenž je součástí Zkušebního centra VUZ Velim, neváhal jsem ani vteřinu a rád ji využil.

U dveří obří žluté haly, která centru dominuje, mě vítá vedoucí DZS Jiří Soukup. Obléká mě do reflexní vesty, nasazuje povinnou helmu a seznamuje s programem. Nejprve se podíváme na zkoušky rámu podvozku pro elektrickou jednotku a poté si nechám ukázat, jak ve VUZ zapalují ocelová kola pro všechna ŽKV. Ano, čtete správně. Zapalují ocel. Jistě, jde o zkoušku, při které se simuluje sjezd z klesání těžkého vlaku rychlostí 60 km/h. Ale nepředbíhejme.

Realita je jinde

U velkého šedivého rámu budeme nejdříve kontrolovat svary. „Jde o kritickou část rámu podvozku, která spojuje jednotlivé části,“ vysvětluje Jiří Soukup. Předpokládá se, že když je rám konstrukčně správně navržený, kritická

místa při únavových a statických zkouškách neprasknou. Jenže díl nemusí být dokonale svařený ani dokonale navržený. Svary tedy pracovníci nastříkají speciální bílou podkladovou barvou tak, aby byl zvýrazněn kontrast mezi svarem a dílem. Do díla se poté pustí elektromagnet, velká dvoupólová vidlička. „Jeho pomocí vytváříme magnetické pole mezi dvěma póly, a pokud je ve svaru trhлина, pomocí barevného magnetického prášku, který v sobě obsahuje malé kovové částičky zatékající do všech skulin, se objeví indikace trhliny,“ konstatuje. Trhлина se projeví jako černý proužek. Výrobce má štěstí, nenašli jsme nic.

Příprava na tuto zkoušku trvá celý den. Dnes už jsou konstrukce svařované na základě výsledků počítačových simulací.

Ovšem pokud je díl vyroben, může se realita trochu lišit. Pořád můžete veškeré komponenty špatně svařit. Po zkoušce následuje sepsání protokolu o tom, čím a jak jsme zkoušeli a za jakých podmínek.

Pod dráty

Mezi tím kolegové pana Soukupa polepili rám miniaturními senzory, za kterými se táhnou pavučiny drátků. A vězte, specialisté z VUZ se v té spleti vyznaží. Měřit budeme povrchové napětí na rámu, při zatížení. Laicky řečeno, změříme deformaci dílu v jednotlivých bodech. Rám už před zkouškou projde u výrobce simulačním výpočtem a z vý-



Zkušební stav pro termomechanické zkoušky kol →



Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD

Když šlehají plameny

Ve zkušebně pro termomechanické zkoušky kol specialisté VUZ simulují sjezd vlaku z prudkého kopce při kontinuálním brždění a za určité rychlosti. Zkouška je koncipována tak, že se kolo vloží pomocí závěsného navijáku do speciálního brzdového modulu, ložiska se uchytí do „domků“, z každé strany namontují špalíkové brzdy, připojí k hřídeli hnacího motoru, a jede se. Systém je řízený počítačem a kolo roztáčí postupně na rychlost 60 km/h. O měření deformace věnce kola se starají lasery. Uprostřed kola je ještě indukční snímač, který snímá vzdálenost na prostředku. Lasery měří, jak se kolo při totální deceleraci deformuje. Cyklus trvá 45 minut a na kolo je aplikován brzdový výkon až 50 kW. To je plně naložený nákladní vůz. Proti tomu motor stále točí šedesátkou. Po dvaceti minutách už začíná kolo třením svítit, má teplotu až 400 °C. Po pětatřiceti až 450 °C, špalky hoří a pomalu začíná hořet i ocel. Měříme.



Kraje se ohýbají do boku, jako by se chtěly zavřít. Střed drží, ale mění se rozkolí a vůz by nyní vykolejil. Nás však zajímá, o kolik se kolo zdeformovalo. Povoleny jsou plus tři milimetry dovnitř kolejí a 1,5 mm směrem ven, na okolek při brždění. Více ne. Při chladnutí se materiál deformace vrací, ale ne do původního stavu. Opět chceme vědět, do jakého stavu se pak kolo při vychladnutí dostane. Zkouška se vším všudy, včetně chladnutí a dalších úkonů, trvá pět dní pro jeden kus kola. A často se stává, že kola neprojdou. Prasknou anebo se zdeformují nad míru. Ročně zmákneme dvacet až třicet kusů. Zkouškou musí projít vždy ojeté i neojeté pro každý typ. „Při provozu je standardní praxe, že jsou kola přesoustrožována, a tedy musí mít vyhovující termomechanické vlastnosti jak nové, tak mezně opotřebované kolo,“ říká vedoucí DZS Jiří Soukup. Celý systém musí být chlazen vzduchem, který proudí rychlostí 30 km/h.

vozákem položit na nosnou konstrukci, zapnout a jít? Tady příprava na zkoušku trvá i několik týdnů. Pro každý rám podvozku se musí navrhnout speciální instalační přípravky. Představte si je jako různé svařence, čepy, nebo kloubová zařízení, pomocí nichž se k rámu připojují hydraulické válce. „Vše pevně sešroubujeme, vložíme do zkušebního stavu. Zkouška se musí přiblížit tomu, jak je rám zatěžován v reálu,“ konstatuje vedoucí.

Čtyři válce na jeden rám

Teprve když je rám pevně uchycen ve všech bodech, v počítačovém programu nastavíme předem definované signály pro hydraulické válce, které se postarají o samotnou zkoušku. O přesnost se ve válcích starají senzory, které vnímají zpětnou vazbu. Počítač si pak řídí, jak má rám zatížit. Následuje rychlé stlačování válci. Jednotlivé hydraulické válce vyvozuji sinusový signál, podle nastavené frekvence. Jde například o 4 Hz, což značí čtyři stlačení za vteřinu. Každý válec kmitá mezi předem nastavenými silami, které závisí na druhu rámu podvozku, tak aby se zatížení rámu co nejvíce přiblížilo skutečnému provozu. Dva válce jsou jako na pružinách, další dva po bocích simulující příčné zatížení. Všechny kmitají spolu a simulují průjezd rámu podvozku při plném zatížení, při plné rychlosti, po koleji v obloucích.

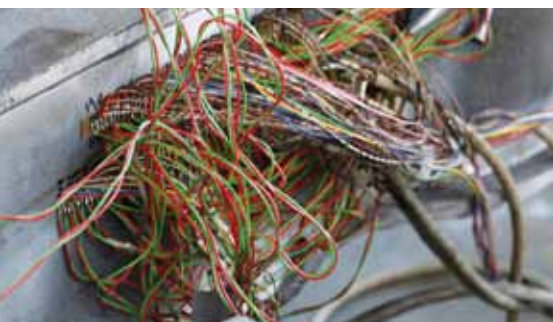
Ročně VUZ zvládne detailně proměřit čtyři až pět rámu. Zkouška trvá obvykle dva až tři měsíce. Když je testování složitější, třeba při nasazení 16 válců, pak i půl roku. „Měsíc vše připravujeme, další půldruhý měsíc běží stav nonstop. Pokud něco praskne na rámu podvozku, zkouška končí.“ V případě, že specialisté najdou defekt po osmi milionech cyklů, informují zákazníka a sepíší protokol. Při kontrole po deseti milionech cyklů už být trhliny mohou. Pokud trhlina vznikne před dosažením 8 mil. cyklů, zákazníkovi nezbývá, než provést konstrukční úpravy a dát si testovací kolečko znovu s tím, že pokud se dílčí testy podaří napoprvé, už se nemusí opakovat.

Po několikaměsíčním snažení, kdy se konstrukce namáhají dynamickými i statickými silami, musí snést neskutěčné zatěžování, jde rám ven. Vypadá v podstatě pořád stejně. A že by měl vypadat jako zmačkaná plechovka? Vůbec. Podle prvního a úspěšně otestovanéhoustru se pak vyrábí všechny ostatní kusy. ○



Provádění NDT (nondestructive testing) metoda MT (magnetic particle testing)

sledků simulací dokážou specialisté VUZ určit, kde jsou kritická místa. Místa, která se mohou deformovat (a poškodit se) a na ně speciálním lepidlem přilepit tenzometr. Když se deformuje kov, deformuje se i tenzometr. Jednoduché.



Tenzometr není ničím jiným než drobkou mřížkou s drátkem, který mechanické napětí snímá. Abychom mohli zkoušce věřit, musíme díl osadit více tenzometry a zapojit je do Winstonova můstku. Při deformaci se mění elektrický odpor tenzometru, na základě čehož je získána velikost mechanického napětí v určitém místě. Měřené elektrické napětí je totiž přímo úměrné mechanickému napětí, které potřebujeme zjistit. Kolik musí díl vydržet? Deset milionů cyklů. Osm bez jakékoliv trhliny. V podstatě jde o ekvivalent třicetileté životnosti. A dál? Protokol.

Následuje přesun k sestavě zkoušky. Proč ale nemůžeme rám vysokozdvížným



ČD - Telematika dovybavuje lokomotivy systémem ETCS

Ve ZC Velim Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) se úspěšně testovaly lokomotivy dodatečně vybavené palubní jednotkou Evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS. Jedná se o lokomotivy řady 163 a 363, které aktuálně slouží u ČD Cargo. Vedoucím konsorcia, jež má tzv. retrofit na starosti, je ČD - Telematika.

Redakce | Foto: ČD - Telematika

Zavádění ETCS na českou železnici považují zástupci ČD-T za jeden z nejvýznamnějších projektů pro několik příštích let. „Významně přispívá k další liberalizaci evropské železniční dopravy, protože vozidla vybavená tímto systémem se budou moci pohybovat po Evropě v podstatě bez omezení,“ uvedl ředitel úseku Infrastruktura ČD-T Tomáš Businský.

Výkonný ředitel ČD Cargo Tomáš Tóth upozornil, že na implementaci ETCS se pracuje již několik let. „Nyní je řada na dopravcích. ČD Cargo potřebuje mít do konce roku 2024 vybaveno zhruba 350 hnacích vozidel mobilními jednotkami. Kromě nových lokomotiv, které mají ETCS již z výroby, potřebujeme dovybavit i další vozidla s dlouhodobou provozní perspektivou. Zkoušky jsou pro nás dalším milníkem.“

Testované prototypy byly modernizovány v rámci zakázky uskutečněné konsorciem společností ČD - Telematika a AŽD. AŽD je dodavatelem národního vlakového zabezpečovače a ČD - Telematika je vedoucím konsorcia a výhradním zástupcem do-



Aplikace speciálního mýdlového roztoku pro simulaci zhoršených adhezních podmínek

odvozených verzí obou řad, nově dovybavených systémem ETCS a dalšími moderními prvky. Funkčnost nově nainstalovaných komponent i jejich komunikace se stávajícími systémy lokomotiv se zkoušely během nejrůznějších provozních situací, kdy se měnila rychlost, zatížení vozidel i adhezní podmínky.

davatele ETCS, francouzského výrobce Alstom, pro ČR v segmentu retrofitů. Zakázka vysoutěžená v loňském roce předpokládá do konce roku 2022 vybavit vlakovým zabezpečovačem 78 lokomotiv ČD Cargo, konkrétně 31 strojů řady 163 a sedmačtyřicet kusů řady 363. Vozidla těchto řad jsou nejrozšířenějšími elektrickými lokomotivami provozovanými v ČR i na Slovensku.

Na Peršingy a Esa

Testování ve Velimi absolvovaly prototypy stejnosměrných lokomotiv řady 163 a dvousystémových řady 363, a to včetně

odvozených verzí obou řad, nově dovybavených systémem ETCS a dalšími moderními prvky. Funkčnost nově nainstalovaných komponent i jejich komunikace se stávajícími systémy lokomotiv se zkoušely během nejrůznějších provozních situací, kdy se měnila rychlost, zatížení vozidel i adhezní podmínky.

Během týdenního testování absolvovala zkušební lokomotiva desítky hodin jízdy na velkém i malém okruhu. Hlavní náplň spočívá v ověření systému odometrie u nainstalovaného ETCS. Konkrétně jde o funkčnost akcelerometru, snímače otáček náprav a Dopplerova radaru. Dále se testují vybrané funkcionality ETCS, funkčnost ostatních spolupracujících systémů a komponent.

Samotné testovací jízdy měly jasně definované scénáře, kdy se neměnila pouze rychlost jízdy, ale simulovaly se i různé adhezní podmínky a zátěž lokomotivy. Modelování zhoršených adhezních podmínek se provádělo vstříkáváním speciálního mýdlového roztoku na dvoukolí vozidla. Při akceleraci tak docházelo k prokluzu a při deceleraci naopak ke smyku.

Testování bylo úspěšné. Po závěrečné oficiální zkoušce a vydání povolení k provozu pod ETCS bude možné přistoupit ke zkušebnímu provozu. Pak by měla následovat další etapa, a to jízdy pod plným dohledem ETCS na infrastruktuře vybavené traťovou částí ETCS. Cílem je prověření celého systému a vydání „čistých“ certifikátů, na jejichž základě bude možné vypracovat finální ES prohlášení o ověření subsystému potřebné ke schválení jeho způsobilosti k provozu Drážním úřadem.

Žádosti o provoz byly podány i na Slovensku a v Polsku, aby lokomotivy i po aktuální zástavbě mohly být provozovány ve všech třech státech. ○

Březenský tunel na trati Lužná u Rakovníka –
– Chomutov získá kompletně nové
zabezpečení portálů. Druhý nejdelší železniční
tunel v republice osadí nejmodernějšími
zabezpečovacími technologiemi dceřiná společnost
Českých drah ČD - Telematika jako dodavatel zákazníka
AŽD, který zakázku vysoutěžil u Správy železnic.



Tunel Březno získá špičkový zabezpečovací systém

Redakce | Foto: archiv ČDT

Klíčovou součástí projektu je spolupráce na dodávce a instalaci nového bezpečnostního systému Accur8vision založeného na přesné lidarové detekci. „Projekty pro železniční infrastrukturu jsou tradiční oblastí našich dovedností a zde konkrétně znovu potvrzujeme, že umíme dodávat a instalovat opravdu ty nejmodernější technologie,“ zdůraznil Tomáš Businský z ČD - Telematiky. Předmětem této zakázky je kompletní výměna stávajícího dosluhujícího zabezpečení portálů tunelu Březno, systému EZS (elektronické zabezpečovací signalizace), infrazávor, nášlapných kobereců, analogových kamer a rozhlasu včetně UPS (záložní napájecí zdroje).

Systém Accur8vision provádí detekci pomocí multikanálových LiDAR detektorů. Technologie LiDAR pracuje na obdobném principu jako radar, ale namísto rádiových vln používá světelný paprsek emitovaný laserovou diodou. Pro zabezpečení tunelu Březno se použijí LiDAR senzory od americké společnosti, jejíž technologie se využívají i v systémech autonomního řízení automobilů. Přesnost lidarové detekce se pohybuje v rozmezí 2 až 3 cm a instalovaný systém je jediný přesnou lokalizací všech pohybujících se objektů ve střežené zóně a díky své unikátní technologii dokáže pilotovat otočné kamery přímo do místa vzniku poplachu a sledovat narušitele.

Kamery sledují vše

Systém inteligentně a zcela automaticky řídí počty kamer sledujících různé cíle, velmi dynamicky je přepíná, a umožňuje



tak sledovat cíle z různých úhlů, a to vše zcela autonomně bez jakéhokoli zásahu operátora. Uživatelská aplikace Accur8vision je navíc mimořádně přívětivá a využívá prvky virtuální reality simulující reálný svět za pomoci 3D map. Pro tvorbu mapových podkladů v aplikaci je využíváno dronů. Ty zcela samostatně uskuteční letovou misi a pořídí množství digitálních fotografií, ze kterých se automaticky vygeneruje 3D model, tedy kompletní 3D mapa. Aplikován je také antikolizní systém známý z počítačových her.

V prostoru portálů tunelu technici instalují venkovní datové rozvaděče a pět metrů vysoké stožáry s LiDAR senzory pro zajištění plné prostorové detekce střežených zón. Na stožárech budou též umístěny otočné IP kamery pro sledování objektu při narušení střežené zóny i pevné kamery pro trvalé sledování prostoru vstupu

do portálů tunelu. Systém se doplní o radar, jenž poslouží jako pomocný prostředek pro detekci za zhoršených povětrnostních podmínek. Výpravčí v železniční stanici Chomutov a Hasičský záchranný sbor v Chomutově budou moci využívat otočné IP kamery ovládané operátorem nezávisle na celém systému. Upraví se rovněž stávající datová kabeláž a datová technologická síť umožní přenosovou rychlost až 1 Gbit/s. Součástí nového elektronického zabezpečovacího systému je i zdroj nepřerušovaného napájení o výkonu 60 kVA.

Celý systém se integruje do dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS) a po dokončení jeho ověřovacího provozu a schválení provozu dojde k demontáži původního zabezpečení. ČD - Telematika zajistí u Správy železnic ověřovací provoz celého systému a provede také legislativní kroky k zavedení systému do provozu. ○

VZPOMÍNÁME

A portrait of Šárka Cidlinská, a woman with short blonde hair, wearing a colorful striped t-shirt and blue earrings. She is smiling slightly and looking towards the camera. The background is blurred, showing what appears to be a banner with the letters 'IA' and 'W'.

Šárka Cidlinská
milovala sport a lidi
se smyslem pro humor

Ve věku pouhých 39 let zemřela ve středu 16. září Šárka Cidlinská, ředitelka Odboru správy a prodeje majetku Českých drah. Podlehla těžké nemoci, s níž dlouhodobě bojovala. Do Českých drah nastoupila v roce 2014 a od samého začátku působila ve správě majetku. Její kolegové a přátelé se shodují v jednom: v osobě Šárky odešel nejen pracovitý a zodpovědný člověk, ale také skvělá kamarádka.

Redakce | Foto: archiv ČD a rodiny

Šárka byla vždy velice aktivní a ráda také sportovala. „Postupně se z nás stali více přátelé než kolegové. Její sportovní i životní zarputilost byla neuvěřitelná. Nikdy nezapomenu na sranda lyžařské závody ve Vysokých Tatrách, kde svým vytříbeným stylem mezi slalomovými tyčemi zostudila všechny účastníky. Hory měla ráda v létě i v zimě, právě tam ráda hodila všechny starosti za hlavu,“ vzpomíná vedoucí oddělení propagace ČD Jan Cakl. Se Šárkou se seznámil na oficiálním školení při nástupu do společnosti. „Spojovala nás oba láska ke sportu, Pardubicím a spousta kamarádů. Měli jsme navíc podobný smysl pro humor,“ pokračuje. Přitom byla zároveň přísná, ale férová. „Nikdy nezapomenu na přípravu Národního dne železnice v Chebu, kdy Šárka vletěla do příprav jako vichřice, stejně jak na společnou dlouhou pracovní cestu vlakem na Slovensko a zpět. Vždy na ni budu vzpomínat jako na férového člověka s vytříbeným smyslem pro humor.“



míst s ní bude mít už navždy spojenou. Stejně tak každoroční Dny železnice a nostalgické jízdy. „Ke kulatým narozeninám jsem od Šárky dostala hodinky. Jak říkala Šári, abych měla památku a vždycky si na mě vzpomněla,“ dodává.

Vášeň jménem házená

Už od dětství se s Šárkou znala Kamila Váňová z Oddělení dotací. „Seznámily jsme se v roce 1989 na házenkářském hřišti tehdejší Rudé hvězdy v Pardubicích. Tatínek mě přivedl na první trénink, Šárka už na házenou chodila, a nabídl mi, že si se mnou bude házet, když jsem tu nová,“ vzpomíná dnes. Obě spojovalo třicetileté přátelství, navíc vyrostly ve stejné ulici v Pardubicích. „Proto jsem ji už jako kolegyni ani nebrala. Kromě toho milovala ironii a černý humor, což jsem na ni měla moc ráda.“

Šárku jí vždy bude připomínat právě házená. „Když jsme vyhrály turnaj s týmem Pardubic, měly jsme obrovskou radost a Cída (přezdívka Šárky na házené – pozn. red.) běhala po hřišti a se všemi si plácala. Hrála výborně, žádný trénink nevynechala a při zápasech nechala na hřišti všechno. Hrávala pravé křídlo, bylo to dáno tím, že byla levačka a byla rychlá. Láska ke sportu jí zůstala i po skončení házenkářské kariéry, ráda jezdila na kole a moc ráda lyžovala.“

A přidává ještě jednu nespportovní historku. „Vždy si na ni vzpomenu, pokud se řekne kliková hřídel. Šárka měla totiž téma své diplomové práce Měření vibrací na klikové hřídeli. Chtěla po mně, abych si to přečetla a řekla jí názor. Diplomku jsem si tedy prošla a korektury udělala pouze formální. Dodnes nevím, o co tam šlo,“ říká po letech s úsměvem Kamila Váňová.

Šárka začala svá vysokoškolská studia na ČVUT v Praze, dokončila je ale v Pardubicích na Dopravní fakultě. Hned po absolutoriu nastoupila do firmy Synthesia a pak už rovnou k ČD. Ráda rovněž četla a jedna z jejích prvních brigád byla v knihkupectví v Pardubicích. ○



Dokázala rozesmát

Podobně na Šárku vzpomíná také vedoucí Zákaznického personálu ČD Jitka Kubíková. „Poprvé jsme se viděly na poradě před šesti lety. Osud tomu chtěl, že jsme seděly vedle sebe. Později jsme zjistily, že máme hodně společného, ať už pohled na svět, smysl pro humor – někdy opravdu hodně černý – a také že nesnášíme plané řeči,“ říká Jitka Kubíková s tím, že Šárka byla vždy férová, přímá, energická, srdečná, uměla vyjádřit svůj názor a stát si za ním. „Považovala za velmi důležitý charakter člověka, stejně jako mezilidské vztahy, ale i smysl pro humor. Vždy mě dokázala rozesmát, když vytáhla svůj diař a řekla: To musíme hned naplánovat, tak kdy se potkáme? Vy mě nemít, tak nic nepodnikneme...“ Se Šárkou strávila spoustu krásných chvil v přírodě na túrách a řadu

Do Vídně pojedou vlaky dvoustovkou

Rakouské dráhy ÖBB připravují velkou modernizaci trati mezi metropolí našich jižních sousedů a moravsko-rakouskou hranicí. Po modernizované Nordbahn se v budoucnu bude jezdit až 200 km/h a cesta mezi Břeclaví a vídeňským hlavním nádražím by neměla zabrat víc než tři čtvrtě hodiny.

Petr Štáhlavský | Foto: ÖBB, Wikipedia

V Rakousku už začal proces posuzování vlivu na životní prostředí EIA u jižní etapy modernizace železniční trati Vídeň – Břeclav. Jedná se o dvacet jedna kilometrů dlouhý úsek ležící mezi stanicemi Wien-Süßenbrunn a Gänserndorf. Počítá se s tím, že stavba začne v roce 2022 a hotovo má být do konce roku 2026.

Zhruba s ročním odstupem by měla pokračovat EIA a být zahájena stavba také na severním, přibližně 45 kilometrů dlouhém úseku od Gänserndorfu až na státní hranici s Českou republikou. Dokončení plánované modernizace se předpokládá až po roce 2028.

Nezapomínají na ochranu životního prostředí

Modernizace trati předpokládá obnovu drážního tělesa a zvýšení rychlosti na 160 km/h v jižním a na 200 km/h v severním úseku železnice. Stavbaři odstraní všechny železniční přejezdy, které nahradí nadjezdy a podjezdy. Železniční stanice a zastávky – celkem 17 míst – projdou přestavbou včetně zajištění bezbariérového přístupu k vlakům. Vybudují se na nich parkoviště Park&Ride a Bike&Ride, tam, kde již existují nyní, se stávající plochy rozšíří. Cestujícím jízdu usnadní moderní informační systémy na stanicích a zastávkách.

Značná pozornost je věnována ochraně životního prostředí. Vedle množství protihlukových zdí vznikne na trati mimo jiné přechod pro divoká zvířata na migrační trase Alpy-Karpaty v oblasti Matzner Wald severně od Gänserndorfu.

Modernizace trati umožní zvýšení rychlosti a kapacity na důležitém IV. panevropském severo-j jižním koridoru a na koridoru TEN č. 22. Ty spojují Baltské a Severní moře s Jaderským mořem a s Athénami.

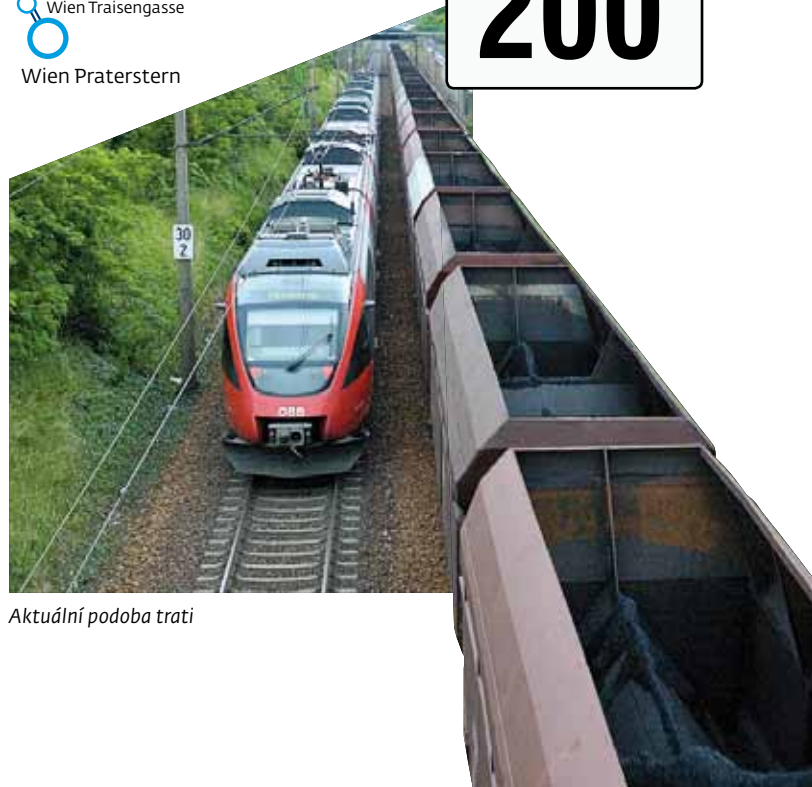
Z Břeclavi do Vídně za 45 minut

Expresní vlaky na modernizovaném relativně krátkém úseku mezi Břeclaví a Vídní ušetří přibližně 10 minut. Jízdní doba se tak zkrátí na tři čtvrtě hodiny. S plánovanou modernizací dalších úseků tratí v České republice, například mezi Chocní a Ústím nad Orlicí, a v delším horizontu s výstavbou rychlých tratí mezi Prahou a Poříčany nebo mezi Brnem a Vranovicemi dojde k podstatnému zrychlení dopravy mezi Prahou a Vídní hluboko pod 4 hodiny. Modernizace umožní také posílení linek S-Bahn ve Vídní a v Dolních Rakousích.

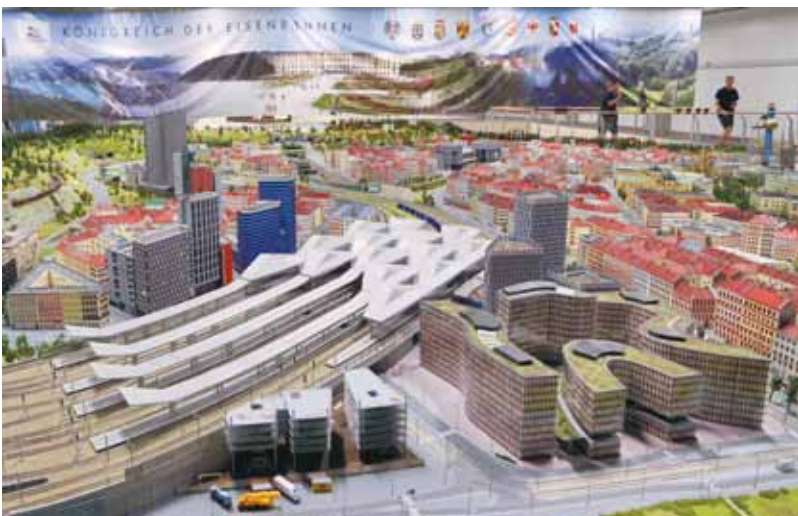
Rakouská Nordbahn je přibližně 78 kilometrů dlouhá trať mezi vídeňskou stanicí Praterstern (dříve Nord) a hranicí mezi Rakouskem a Českou republikou. U zastávky Wien-Süßenbrunn je odbočka, která slouží dálkovým vlakům k dosažení hlavního nádraží a nákladní vlaky se po ní dostanou na objezd Vídně. Celá trať je dvoukolejná elektrifikovaná soustavou 15 kV 16,7 Hz AC s nejvyšší rychlostí 140 km/h. Tato dráha je nejstarší v celém bývalém Rakouském císařství. Jako součást Severní dráhy císaře Ferdinanda z Vídně do Galicie, dnešního Polska, byla zprovozněna už v letech 1837 až 1839. ○



Vizualizace rekonstruované podoby stanice Gänserndorf



Aktuální podoba trati



Prátr ozdobí Rakousko v měřítku 1:87

Vídeňský Prátr má další atrakci. Tentokrát s českou stopou. Vyrůstlo tu obří Království železnic, obdoba toho českého, které je možné navštívit na pražském Andělu. Za projektem stojí stejní lidé. Na návštěvníky zatím čeká železniční model Vídně, další oblasti Rakouska ale budou postupně přibývat. V případě modelu Vídně jde o největší městský model na světě.

Josef Holek | Foto: autor

Tisíc metrů čtverečních. Tak bude v budoucnu velký železniční model Rakouska v měřítku H0, který v tuto chvíli roste ve vídeňském zábavním parku Prátr. Budovu s první částí modelu nedávno otevřeli stejní lidé, kteří stojí za pražským Královstvím železnic. Není proto divu, že vídeňská pobočka nese stejné jméno. Jen místo Česka, které se prezentuje na pražském Smíchově, tu vyrůstá zmenšený model Rakouska. Zatím láká například pečlivě vymodelovaná Vídeň se všemi pamětihodnostmi.

„Mám radost, že se podařila tato atrakce postavit právě v Prátru. Až sem přijdu znovu, třeba s vnučaty, řeknu jim, že tohle království je české,“ nechala se při slavnostním otevření slyšet velvyslankyně ČR v Rakousku Ivana Červenková.

Vídeň kreslil Kotas

Rakouská pobočka je překvapivým výsledkem neúspěšného žádání o evropské dotace na expanzi. „V průběhu řešení dotací od EU, které se nakonec ukázalo jako problematické, ale už bylo rozhodnuto, že bychom chtěli jít do Vídně. Původně zamýšlené Německo jsme zamítli, neboť obdobný projekt – hamburský Miniatur Wunderland – už má. V Rakousku jsem se seznámil s panem Šimkem, který mě přivedl do Prátru. Loni v říjnu jsme začali stavět a letos na začátku srpna jsme mohli otevřít,“ popsal celou anabázi Matěj Horn, statutární ředitel provozujícího Ústavu modelů ve vzdělávání.

Budova s modelem disponuje 3,9 tisíce metrů čtverečních podlahové plochy. Neznamená to však, že by byla obestavěná. Až bude model dokončen, zabere 1 000 m². Jen pro představu: v Praze má Království železnic k dispozici celkový prostor 3,5 tisíce m² a model zabírá 1 000 m². Naše metropole navíc nabízí 119 m² virtuální krajiny, kterou ale v Prátru nenajdete.

První model, jímž je Vídeň, zabírá plochu 270 m², což z něj činí největší městský model železnice na světě. Jsme tedy srovnatelní s Hamburkem. Zvláštnost do projektu vnesl architekt Patrik Kotas. „Je autorem návrhu kolejiště, a model je tedy i urbanisticky stylizovaný právě do Vídně. Nejde jen o sadu volně rozšířených dominant po kolejišti,“ podotkl Horn. A další rozdíly oproti Praze? Česká verze se může pochlubit železnici jednoúrovňovou, kdežto ve Vídni už jsou čtyři úrovně dopravy. Najdete tu nad sebou U-Bahn, S-Bahn, tramvaje, silnice a železnice.

Spolupracuje s dopravci

Království železnic ve Vídni už čeká jen postupné rozšiřování. „Postavit 270 metrů čtverečních Vídně, včetně projektování, trvalo asi 2,5 roku. Máme hotovou zhruba čtvrtinu. Postavit celé Rakousko tak bude úkol na deset let. Možná trochu zrychlíme. Vídeň byla modelářsky nejsložitější. Modelovat Alpy už nebude tak těžké,“ zmínil Horn další plány. Venkovní prostory se na jaře 2021 rozrostou o dalších tisíc metrů zahradní železnice.

Zatímco v Praze na části expozice Horn spolupracoval například s Českými drahami, ve Vídni se domluvil s domovskými ÖBB či dopravním podnikem Wiener Linien. „Spodní sál bude věnován dopravnímu podniku Wiener Linien.

Mimočodem už dodala plně funkční tramvaj. Následovat bude ještě vlak, metro a autobus. Kinosál bude showrooem ÖBB, stejně jako je v Praze, kde se prezentují České dráhy.“

Plánované regiony

Linec
Salzburg
St. Pölten
Graz
Eisenstadt
Innsbruck
Klagenfurth
Bregenz



Železnice v hudebních klipech

Železnice se čas od času stává inspirací umělcům, především těm z filmové a hudební branže. Suverénně nejvíce k tomuto tématu tíhnou zástupci folku. Třeba jako plzeňský kvartet Čáry Máry, tvořený dokonce i dvojicí strojvedoucích, jejichž Píseň strojvedoucího elektrické trakce si můžete poslechnout i na youtubovém profilu Českých drah. My bychom se ale tentokrát chtěli podívat na zoubek hudebníkům, kteří se železnici nemají nic společného, a přesto se některá z jejich písní dočkala klipu s čistě drážní tematikou.

Turné Minimum-Maximum (2004)

Michal Málek | Foto: youtube

Kraftwerk – Trans Europa Express

Tvorbou německých praotců elektronické hudby se po celou dobu jejich padesátileté historie jako červená nit vine téma komunikace a transportu. Nepřekvapí tedy, že jedno z jejich vyhlášených konceptuálních alb se věnuje i železnici, jmenovitě legendárním spojům TEE. Ty byly v době slibně se rozjíždějící kariéry düsseldorfské čtveřice již zavedenou značkou, přinášející v západní části Evropy rychlé a luxusní spojení pro obchodní cestující, tvořící převážnou část tehdejší klientely.

Vše z toho se určitým způsobem odráží i v textech tehdy futuristicky znějícího alba z roku 1977. Ve stejnojmenném pilotním singlu kapela popisuje ranní schůzku v Paříži, večerní návštěvu vídeňské kavárny a následný návrat do Düsseldorfu, kde se setkávají s Iggy Popem a skupině blízkým Davidem Bowiem. V klipu, pojatém částečně v duchu slavného sci-fi snímku Metropolis, se prolínají záběry na členy kapely v kupé první třídy s kolejovým zepelínem, který sice byl v letech 1931–1954 držitelem rychlostního rekordu na kolejích, s vlaky TEE ale mnoho společného neměl. Pro ně byla naopak jedním ze symbolů motorová jednotka VT 11.5, kterou se to jen hemžilo během koncertních projekcí po vydání remixového alba The Mix. Soubor nádherných dobových záběrů doplňoval efektní sestřih s důrazem na rozvody parní lokomotivy a nárazů nárazníků během plynule napojené skladby Metall auf Metall a závěrečný nízký posazený pohled na koleje z čela lokomotivy ve finální Abzug.

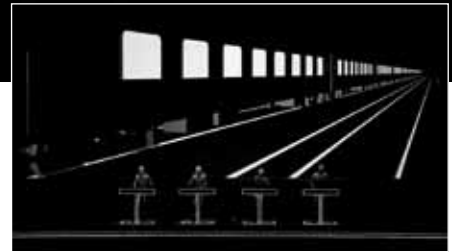
Od roku 2012 pak filmové záběry nahradila animovaná projekce, ovšem v trojrozměrném provedení, které si díky speciálním brýlím vydaným proti vstupence může vychutnat každý návštěvník koncertu.

The Chemical Brothers – Star Guitar

Také vám rytmické ducání kol na kolejnicových stycích připomíná monotónní rytmus elektronické taneční hudby, kte-



Původní klip (1977)



Aktuální 3-D koncert

rá se stala a jedním ze symbolů divokých a bezstarostných devadesátek? Pak nejste sami – minimálně britská partička The Chemical Brothers to v roce 2002 viděla stejně. K singlu Star Guitar si nechala u věhlasného režiséra Michela Gondryho natočit videoklip, jehož ústředním motivem je pohled z okna vlaku, kde střídající se scenérie dokonale zapadají do rytmu písně. Podklady



Pohled z okna vlaku ve skladbě Star Guitar

ke klipu natočil Gondry během své dovolené mezi Nîmes a Valence na jihu Francie. Kvůli dosažení různých světlených efektů bylo nutné tuto trasu projet během natáčecího dne celkem desetkrát. V klipu jsou k vidění stanice Miramas a Avignon, stejně jako posunující lokomotiva s cisternou, odstavené osobní vozy či jednotky TGV. Na youtube je pod názvem „making of Star Guitar“ k vidění i popis, jak synchronizace hudby a obrazu probíhala na milimetrovém papíře a jak ke zkušebním záběrům posloužily místo vlaků pomeranče, boty či vidličky.

Mňága a Žďorp – I cesta může být cíl

Z tuzemských kapel má jeden z nejvíce železničních klipů valašskomeziříčská formace Mňága a Žďorp. Aby také ne, když její frontman Petr Fiala se náklonností k železnici nikterak netají a rád ji využívá. Inkriminovaná skladba I cesta může být cíl



I cesta může být cíl aneb to nejlepší na železnici v roce 1937.

je předělávka písničky Oldřicha Janoty Zrychlený vlak. Mňága ji na albu Ryzí zlato v roce 1995 vtiskla o poznání popovější aranžé a stal se z ní jeden z jejich velkých hitů. Svůj podíl na tom jistě měl i původní Janotův text, jehož první sloka leckomu přijde na mysl v případě různých mimořádností na dráze. Jako klip kapela využila dobový propagační film ČSD, kterým v roce 1937 tehdejší ministerstvo železnic vyzdvihuje přednosti cestování vlakem. Kapela částečně využila i původní komentář z filmu, jenž je do písně citlivě vkomponován. Pro milovníka železnice je tento klip plný neotřelých záběrů toho nejlepšího z tuzemské železnice 30. let jasnou volbou.

A to vše se děje na dnes už nevyužívané trati mezi Bošicemi a Zásmyky.



Horkýže Slíže – Vlak

Pro koho by idea kluků z Hanspaulky byla až moc komplikovaná, jistě ocení klip slovenské rockové formace Horkýže Slíže s jasným a výstižným názvem Vlak. Písnička propojující cestu vlakem s výjevem z hororových filmů je klasická skočná kytarovka. Dobře se na ni tancuje na venkovské tancovačce i letním festivalu, které tato punkrocková formace z Nitry s oblibou navštěvuje také v Česku. V klipu natočeném převážně v lokomotivním depu a v odstaveném motoráku řady 810 se mihne i Bardotka, v záběrem pořízených ve stanici pak rovněž Laminátka a Brejlovec. Drážní motivy se

dostaly i na obal alba Kýže sliz z roku 2002, z něhož píseň Vlak pochází.

Queen – Breakthru

Závěrečný klip budiž věnován jedné z nejslavnějších rockových kapel všech dob, britské skupině Queen. Skladbu Breakthru, vydanou v roce 1989, napsali společně Freddie Mercury a bubeník Roger Taylor, kterého rytmus písně inspiroval k nápadu natočit klip s jedoucím vlakem. Dvoudenní natáčení probíhalo na Nene Valley Railway poblíž anglického Peterborough. Zdejší dráha je mezi filmaři velmi oblíbená, natáčelo se zde více než 150 televizních pořadů, klipů reklam a filmů, včetně akčních scén hned ze dvou bondovek (Chobotnička a Zlaté oko). Děj klipu začíná klidným intrem s dívkou v kolejišti, které po chvíli přechází průjezdem vlaku skrz cihlovou stěnu z polystyrenu ve výrazně svižnější tempo. Soupravu vlaku tvoří parní lokomotivu řady 3822, která má z boku velký nápis The Miracle Express, odkazující na název tehdy aktuálního alba, a velké Q na dýmničních dveřích. Samotná kapela je pak na připojeném plošinovém voze, kde Freddie Mercury na pochopitelně omezené ploše upraveného vagonu s modrým podiem předvádí své tradiční taneční kreace. ○



Tatabojs – Nadčasová

I nejmladší dvaatřicetiletá česká kapela, která se z groteskního uskupení na základní škole vypracovala do pozice respektované kapely vyprodávající i pražské Forum Karlín, má svůj železniční klip. Jeho koncept vznikl ještě dříve, než kapela dokončila svou devátou řadovou desku A/B, kterou otevírá právě skladba Nadčasová. Idea prolínání se několika časových os během cesty vlakem na tuto píseň členům kapely dokonale sedla. Každý z nich pak přispěl nějakou svou reálnou vzpomínkou, která se soby pohled do minulosti odehrává v krajině za okny jídelního vozu. Nechybí zde honička s policií, úder krumpáčem do hlavy či setkání s Václavem Havlem v kostýmu kosmonauta. Interiér vozu řady WR se záběrem na Terezu tehdy ještě Voříškovou představuje přítomnost, odrazu v okně pak nevyřčenou budoucnost.



Promo snímek z natáčení klipu Breakthru



Hungaria brázdí koleje už 60 let

Je jen málo expresů v Evropě, které se mohou pochlubit kulatým jubileem začínajícím šestkou. Naše Hungaria se mezi ně zařadila. Už 60 let slouží cestujícím mezi metropolemi Německa, Česka, Slovenska a Maďarska a po desetiletí patří mezi nejrychlejší a nejpohodlnější spojení čtveřice zemí uprostřed Evropy. A stala se právem legendou.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Michal Martinek

Vzorem Hungarií byly zřejmě západoevropské vlaky TEE. Mají s nimi mnoho společného, jen provedení odpovídalo hospodářským a politickým možnostem socialistických států. Stejně jako u vlaků TEE byly nasazeny lehké a relativně komfortní motorové jednotky. Ve srovnání s ostatními vlaky měla Hungaria kratší pobyty na hranicích i jízdní doby. Díky tomu byla vyšší cestovní rychlost. Celní a pasové kontroly se odehrávaly za jízdy. V prvním roce provozu urazila Hungaria 996 kilometrů

mezi Berlínem a Budapeští za 14 hodin a 53 minut cestovní rychlostí 67 km/h. Legendární

Balt-Orient expres, který byl prvním poválečným spojem od Baltu na Balkán, jel stejnou trasu 20 hodin a 37 minut. Cestovní rychlost byla pouhých 48 km/h.

Na startu s motorovými vlaky

Na trať Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť vyjela Hungaria poprvé 29. května 1960. Z Berlína vyjžděla z východního nádraží (Ostbahnhof), zatímco v Budapešti bylo výchozí stanicí nádraží západní (Nyugati pu.). Na startu se objevily východoněmecké motorové jednotky SVT 137, které stály u zrodu předválečné legendární sítě „Létajících vlaků“. Provoz zajistily po první dva jízdní řády.

Pak je nahradily ČSD motorovými jednotkami M 495.0 a M 298.0 z produkce maďarského koncernu GANZ. Mladší a modernější M 298.0 obsadily linku naplno od roku 1966. Protože jejich domovské Libeňské depo se nacházelo zhruba ve dvou třetinách mezi Berlínem a Budapeští, byla Hungaria zprvu z Prahy na jih a později v celé trase vedena ve dvojité trakci. Díky tomu se mohla v Praze jedna jednotka vyměnit, zatímco druhá zajistila přímou vozbu Berlín – Budapešť.

V roce 1974 vyjela motorová Hungaria naposledy. Oproti prvnímu roku provozu

se jízdní doby zkrátily přibližně o hodinu a cestovní rychlost poskočila na 69 km/h. Dílem šlo o zkrácení pobytů na hranicích, dílem o zrychlení jízdy v některých úsecích, třeba v Německu. Naopak jinde vlak zpomalil. Třeba zastávka v Praze se protáhla z prvotních 8 minut na 26 a jízdní doba mezi Prahou a Bratislavou se prodloužila o 21 minut na rovných 5 hodin, i když byla Hungaria jediným vlakem, který mohl na vybraných úsecích mezi Prahou a Chocní jezdit až 130 km/h. I tak zůstala s cestovní rychlostí kolem 80 km/h celá desetiletí jedním z nejrychlejších československých vlaků, alespoň díky úseku mezi Prahou a Bratislavou.

Převlékáme do klasiky

V 70. letech se prohloubila hospodářská spolupráce mezi bratrskými státy východního bloku, rostla životní úroveň a uvolnilo se mezinárodní cestování alespoň mezi socialistickými státy. To znamenalo vyšší poptávku po železniční přepravě, které už dvojitá trakce motorových jednotek nestačila. V 1. třídě nabízel sice 108 míst, ale ve druhé pouze 198. Navíc postoupila elektrifikace tratí. Z Prahy do Budapešti, přibližně dvě třetiny spojení, již pokrývaly dráty. Stačilo jen přeložit trasu a místo přes Českou Třebovou jezdit přes Havlíčkův Brod. To

| - Bucuresti - Budapest - Sturovo - Praha - Berlin - Leipzig | |
|---|--|
| 102 | |
| 103 | |
| 104 | |
| 105 | |
| 106 | |
| 107 | |
| 108 | |
| 109 | |
| 110 | |
| 111 | |
| 112 | |
| 113 | |
| 114 | |
| 115 | |
| 116 | |
| 117 | |
| 118 | |
| 119 | |
| 120 | |
| 121 | |
| 122 | |
| 123 | |
| 124 | |
| 125 | |
| 126 | |
| 127 | |
| 128 | |
| 129 | |
| 130 | |
| 131 | |
| 132 | |
| 133 | |
| 134 | |
| 135 | |
| 136 | |
| 137 | |
| 138 | |
| 139 | |
| 140 | |
| 141 | |
| 142 | |
| 143 | |
| 144 | |
| 145 | |
| 146 | |
| 147 | |
| 148 | |
| 149 | |
| 150 | |
| 151 | |
| 152 | |
| 153 | |
| 154 | |
| 155 | |
| 156 | |
| 157 | |
| 158 | |
| 159 | |
| 160 | |
| 161 | |
| 162 | |
| 163 | |
| 164 | |
| 165 | |
| 166 | |
| 167 | |
| 168 | |
| 169 | |
| 170 | |
| 171 | |
| 172 | |
| 173 | |
| 174 | |
| 175 | |
| 176 | |
| 177 | |
| 178 | |
| 179 | |
| 180 | |
| 181 | |
| 182 | |
| 183 | |
| 184 | |
| 185 | |
| 186 | |
| 187 | |
| 188 | |
| 189 | |
| 190 | |
| 191 | |
| 192 | |
| 193 | |
| 194 | |
| 195 | |
| 196 | |
| 197 | |
| 198 | |
| 199 | |
| 200 | |
| 201 | |
| 202 | |
| 203 | |
| 204 | |
| 205 | |
| 206 | |
| 207 | |
| 208 | |
| 209 | |
| 210 | |
| 211 | |
| 212 | |
| 213 | |
| 214 | |
| 215 | |
| 216 | |
| 217 | |
| 218 | |
| 219 | |
| 220 | |
| 221 | |
| 222 | |
| 223 | |
| 224 | |
| 225 | |
| 226 | |
| 227 | |
| 228 | |
| 229 | |
| 230 | |
| 231 | |
| 232 | |
| 233 | |
| 234 | |
| 235 | |
| 236 | |
| 237 | |
| 238 | |
| 239 | |
| 240 | |
| 241 | |
| 242 | |
| 243 | |
| 244 | |
| 245 | |
| 246 | |
| 247 | |
| 248 | |
| 249 | |
| 250 | |
| 251 | |
| 252 | |
| 253 | |
| 254 | |
| 255 | |
| 256 | |
| 257 | |
| 258 | |
| 259 | |
| 260 | |
| 261 | |
| 262 | |
| 263 | |
| 264 | |
| 265 | |
| 266 | |
| 267 | |
| 268 | |
| 269 | |
| 270 | |
| 271 | |
| 272 | |
| 273 | |
| 274 | |
| 275 | |
| 276 | |
| 277 | |
| 278 | |
| 279 | |
| 280 | |
| 281 | |
| 282 | |
| 283 | |
| 284 | |
| 285 | |
| 286 | |
| 287 | |
| 288 | |
| 289 | |
| 290 | |
| 291 | |
| 292 | |
| 293 | |
| 294 | |
| 295 | |
| 296 | |
| 297 | |
| 298 | |
| 299 | |
| 300 | |

Jízdní doba v JŘ 1982/83 činila 15 h a 40 min.

byly jasné argumenty, proč nahradit motorové jednotky soupravou klasických vozů s lokomotivou.

S novým jízdním řádem od 26. května 1974 vyjela Hungaria v nové podobě, která se už nelišila od ostatních vlaků. Přesto jí zůstala jistá dávka výjimečnosti. Stále byla mnohem rychlejší než všechny ostatní vlaky.

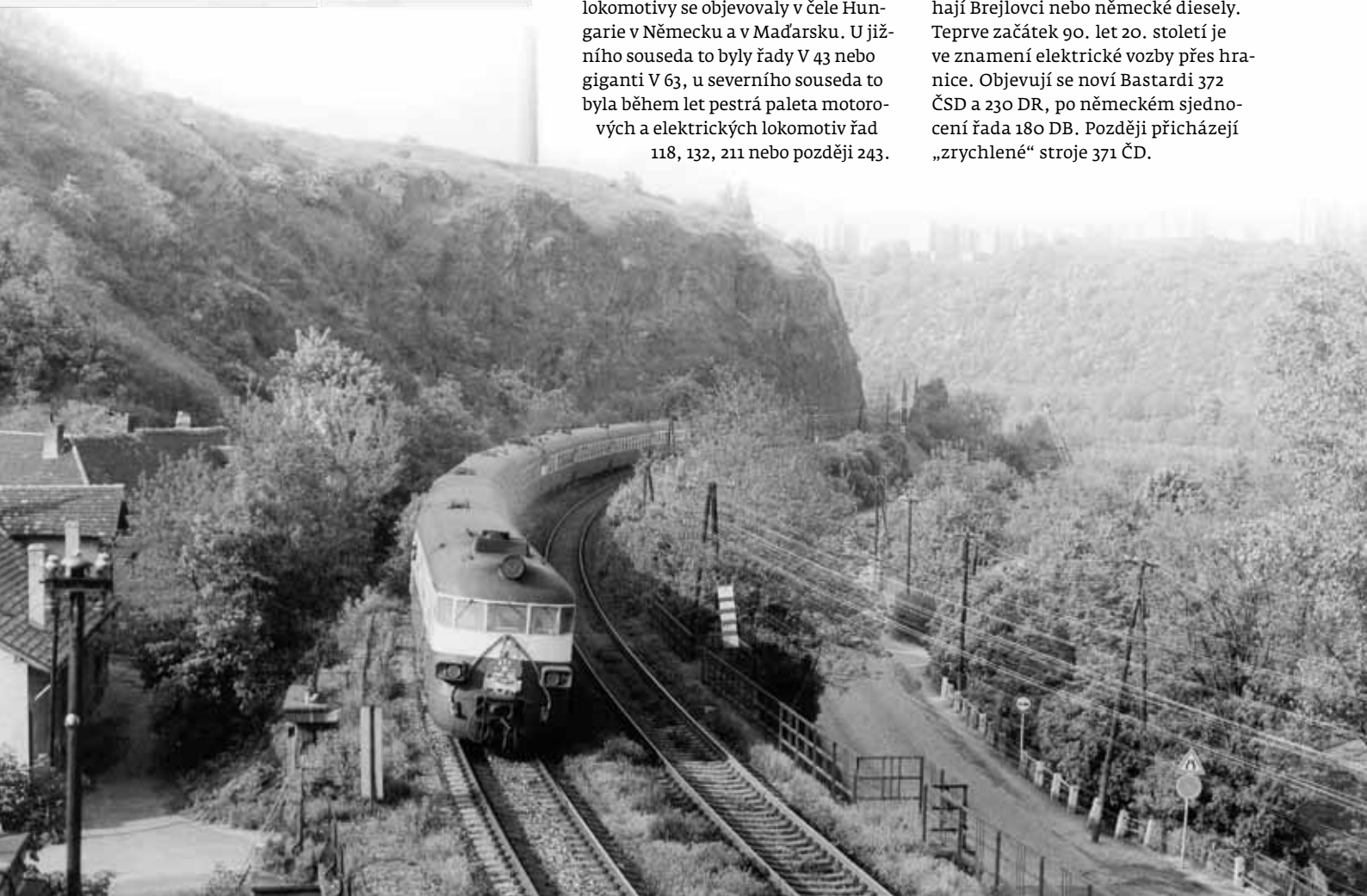
Dalších více než 10 let byla Hungaria řazena z vozů ČSD, které byly uspořádány zrcadlově ze skupiny vozů 2. a 1. třídy, mezi nimiž byl restaurační vagon. Oběh byl provázán s vlaky Praha - Berlín, a tak odpadla dosavadní výměna vozů „na ose“.

Zato pestrá byla řada lokomotiv v čele expresu. Rok a půl se mezi Berlínem a Budapeští střídalo nejméně pět strojů. Jen u nás to byly tři: diesel-elektrika T 478.3 od německých hranic do Prahy, do Kutné Hory pokračovala stejnosměrná E 499.1 (141) a dál na jih S 499.0 (240). Další lokomotivy se objevovaly v čele Hungarie v Německu a v Maďarsku. U jižního souseda to byly řady V 43 nebo giganti V 63, u severního souseda to byla během let pestrá paleta motorových a elektrických lokomotiv řad 118, 132, 211 nebo později 243.

Dvousystémovky vládnu již půl století

Situace se zjednodušila v listopadu 1975, když byly do provozu uvedeny první dvousystémové lokomotivy ES 499.0 (350). Ty ovládly provoz Hungarie, ale vlastně prakticky všech důležitých vlaků na jihovýchod od Prahy skoro na půl století. Navzdory současné konkurenci řad 380 ČD nebo nejnovějších Vectronů řady 383 ZSSK vozí Hungarii dodnes. Od roku 1993 jezdí Krysy nebo Gorily, jak se jim přezdívá, bez přepřahu až do Budapešti. V roce 2001 s Hungarií zahájily v Česku provoz rychlosti 160 km/h.

O co nudnější byla vozba na jihovýchod od Prahy, o to pestřejší byla na sever. Hungaria začínala s Breljovci T 478.3 (753), které v roce 1980 nahradily mladší T 478.4 (754) s elektrickým topením. Po elektrifikaci celé trati v údolí Vltavy a Labe se objevují stroje E 499.2 (150) a E 499.3 (163). Přes česko-německou hranici stále pomáhají Breljovci nebo německé diesely. Teprve začátek 90. let 20. století je ve znamení elektrické vozby přes hranice. Objevují se noví Bastardi 372 ČSD a 230 DR, po německém sjednocení řada 180 DB. Později přicházejí „zrychlené“ stroje 371 ČD.



Dvojice motorových jednotek M 298.0 uhání na okraji Prahy směrem na jih. Celkem 14 let dávaly různé motorové jednotky Hungarii osobitou tvář.



Zima na Vysočině prověřovala řadu let kvality Goril v čele mezistátních expresů.

Od té doby jezdila Hungaria v některých jízdních řádech s jedinou lokomotivou z Prahy až do Berlína, v ostatních JŘ zůstal přepřah v Drážďanech. V Německu se pak střídaly lokomotivy DB, například řady 112, 120 a 101 a v 90. letech v úseku Berlín – Hamburk také dieselhydrauliky 218 ve dvojitě trakci. V několika posledních letech ovládly provoz Hungarie z Prahy do Berlína a Hamburku ČD se svými od ELL najatými Vectrony s německou řadou 193.

Na hlavní nádraží začala zajíždět Hungaria až s otevřením Holešovické spojky na začátku 80. let. Jenže tratě na pražský „hlavák“ kolem Vítkova byly pomalé a málo kapacitní, proto po otevření holešovické stanice začala centrum Prahy objíždět a zastavila pouze v Holešovicích. Na hlavní nádraží se vrátila přibližně za 20 let po otevření Nového spojení. Také v Berlíně a v Budapešti měnila své cílové stanice. V letech 1986 až 1988 jezdila dokonce jen mezi Prahou a Buda-

nem a Budapeští přibližně 14 a půl hodiny cestovní rychlostí ani ne 70 km/h. O dva roky později to bylo zhruba o 2 hodiny méně a cestovní rychlost poskočila na 80 km/h. Dneska stejnou cestu urazí za 11 hodin cestovní rychlostí kolem 90 km/h.

Střídání ČSD, MÁV, DR

Od roku 1962 až do poloviny 80. let byla Hungaria prestižním výkonem ČSD. Teprve se zkrácením vlaku mezi Prahou a Budapeští se v ní objevily maďarské vozy. Ty pokračovaly jako přímé do Berlína. Po letech stability se na přelomu 80. a 90. let 20. století začalo měnit řazení skoro každý rok a na vozbě se různě střídaly ČSD, MÁV a znovu po 30 letech také DR. Expres navíc zpestřovaly různé „spací“ kurzy, třeba z Prahy do Bělehradu nebo z Bělehradu, Budapešti a Bratislavy do Malmö.

V roce 1993 se Hungaria zařadila mezi první vlaky EuroCity ve východní Evropě. Ten rok jezdila poskládaná z klimatizovaných vozů DB (Apmz/Avmz a Bpmz), neklimatizovaných „dvojek“ DR a restauračního vozu ČD. Poprvé na krátko zamířila také do Hamburku na skoro 1 300 kilometrů dlouhou trasu. Cesta jí tehdy trvala zhruba 16,5 hodiny. Do Hamburku jezdí znovu od jízdního řádu 2016 a cesta je zhruba o 3 hodiny kratší.

Jak byla vozba Hungarie před revolucí prestižním výkonem ČSD, tak od roku 1994 patří MÁV. Maďari nakoupili jako první východní země moderní vagony s klimatizací. Nejprve přišly vozy od španělské firmy CAF, později je doplnily vo-



Střídání. Pouze jediná noc dělí oba snímky. Vlevo se 25. května 1994 loučí soprava DB/DR/ČD, aby ji od 26. května 1994 nahradila souprava MÁV.

Přes Třebovou nebo přes Brod

Hungaria spojuje už 60 let Berlín s Budapeští, přesto se její trasa několikrát změnila. Do roku 1974 jezdila po původní „magistrále“ přes Českou Třebovou. S nástupem elektrické trakce se přesunula na trať přes Havlíčkův Brod a zpátky přes Českou Třebovou se vrátila až po elektrifikaci a částečné modernizaci koridoru před přibližně 20 lety.

V Praze měnila trasu několikrát. Nejprve jezdila stejně jako všechny vlaky od Berlína na Balkán přes nádraží Praha-střed, dnes Masarykovo. Tudy vedla původní trať z poloviny 19. století.

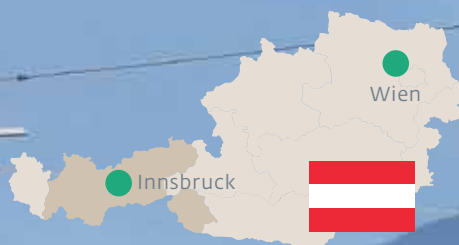
peští. S Berlínem ji spojily pouze přímé vozy, které pokračovaly na sever od Prahy na expresu Vindobona.

V té době byla Hungaria zařazena do sítě InterExpress. Mělo jít o rychlé a komfortní vlaky východoevropských států, takové socialistické TEE nebo EC. V praxi však zůstalo jen u přání a Inter-Expressy nedosáhly ani na plánované rychlostní limity (cestovní rychlost 80 km/h), ani na lepší vagony.

Situace se zlepšila až po roce 1989. Ubylo nákladních vlaků a postupně začaly přibývat rychle modernizované úseky tratí. V roce 1991 jela Hungaria mezi Berlí-

zy z německé vagonky DWA a následovaly další typy. Většina z nich se v uplynulém čtvrtstoletí v expresu vystřídala. Ani po 60 letech Hungaria nepatří do starého železa a vyhlídky do budoucnosti má nadějně. MÁV nasazuje moderní vozy a chystá se také zrychlení dopravy. Nejdřív mezi Berlínem a Drážďany a v budoucnosti také mezi Kúty a Bratislavou a na dalších úsecích na 200 km/h. Díky tomu by cestování mezi Hamburkem, Berlínem, Prahou a Budapeští mělo dál zrychlovat. Popřejme tedy Hungarii další desetiletí provozu a mnoho spokojených cestujících. ○

S rouškou k alpským velikánům do Tyrolska



Tuto spolkovou zemi na západě Rakouska zná patrně každý. Tyrolsko je považováno za nejalpštější spolkovou zemi našich jižních sousedů. Prakticky celé území zabírá pohoří, známé jako Východní Alpy. Většina osídlení se nicméně soustředí především do řady údolí. Velmi významný je turistický ruch, a to nejen v zimě. O oblíbenosti lyžování jakožto národního sportu Rakušanů snad ani nejde pochybovat. Já se ale zaměřil především na různé kolejové dráhy i neobvyklé lanovky.



Příměstská tramvaj linky STB projíždí horskou zástavbou obce Kreith.

Martin Černý | Foto: autor

Letošní rok je pro cestovatele z dobře známých důvodů poměrně obtížný, to ví dnes už každý, kdo má alespoň trochu toulavou duši. A tak když byly začátkem léta znovu otevřeny hranice, nebyl důvod proč znovu nevyrazit po výletech. A to třeba i do sousedního Rakouska. Země je nám blízká nejen společnou historií, architekturou, ale částečně i naturelem obyvatel. Novinkou sblazeného zavazadla se tak stala hromádka pečlivě vyžehlených roušek jakožto povinná výbava. Cílem okružního putování po Rakousku bylo opět po mnoha letech navštívit místa sice mnohým notoricky známá, nicméně mnou už spoustu let nenavštívená. Letošní cesta má svůj hlavní cíl a tím se stalo Tyrolsko s metropolí Innsbruckem.

Innsbruck srdcem země

Hlavním a současně nejvýznamnějším tyrolským městem je Innsbruck, kde žije podle posledních údajů 132 tisíc obyvatel. Leží v údolí řeky Inn, podle níž dostal i své jméno. Všude v bezprostředním okolí města se tyčí vysokohorské štíty a asi třicet kilometrů na jih od města se nachází slavný Brennerský průsmyk, kudy vede významná silniční a železniční trasa do Itálie. Innsbruck je také významným železničním dopravním uzlem a první parní lokomotivy tam přijely v roce 1858 z Kufsteinu na rakousko-německé hrani-

ci. Další trať vznikla v roce 1867 přes Brennerský průsmyk a v roce 1883 byla zprovozněna první část Arlberské dráhy. A od roku 1912 se jezdí po stavebně velmi náročné, ale krásné trati s velkým převýšením vedoucí z Innsbrucku do bavorského Garmisch - Partenkirchenu.

Samotné město Innsbruck i jeho krásné okolí si jistě zaslouží důkladnější poznání. Upravené staré centrum s ulič-



Horní stanice pozemní lanovky Hungerburg s nezaměnitelným rukopisem architektky Zahy Hadid

kami plnými obchodů a kavárniček, jimž vévodí pěší zóna na Maria-Theresien Strasse, láká k posezení a pobavení především mladé lidi. Ve městě najdeme staré kostely, barokní domy, císařský zámek, kamenný Morový sloup svatě Anny či renesanční zámek Ambras s velkým parkem. Innsbruck je však také městem sportu, o čemž svědčí pořádání Zimních olympijských her v letech 1964 a 1976, spolupodílení se na Mistrovství světa v hokeji v roce 2005 a fotbalovém EURU v roce 2008. Jedním ze symbolů města je určitě skokanský můstek na úpatí kopce Bergiesel, zbudovaný pro olympiádu v roce 1964, kdy na něm skokan Dalibor Motejlek získal pro tehdejší československou výpravu bronzovou medaili. Současný můstek již prošel v roce 2001 rekonstrukcí podle návrhu, jehož autorem je světoznámá architektka Zaha Hadid.



Jednotky ICE, railjety a v regionální dopravě moderní Talenty představují dnešní železnici v Innsbrucku.



Speciální konstrukce vozů pozemní lanovky vynikne při příjezdu do stanice Hungerburg.

Kvalitní městská doprava základem

Pro cestování po městě je ideální jízdenka na městskou hromadnou dopravu, která platí 24 hodin a letos v létě stála pouhých 5,90 eura. Dnes jsou hlavním dopravním prostředkem ve městě tramvaje. Provozovány jsou od roku 1905 a v posledních letech zažívají nebývalý rozvoj. Měly však zajímavé předchůdce v podobě parních drah, vedených do příměstských obcí Hall (od roku 1891) a Igls (od roku 1900). Obě byly později elektrifikovány, dráha do Hallu však byla bohužel v roce 1974 zrušena. První elektrizovanou trať, poněkud atypicky se střídavým napájecím systémem, byla na území města od roku 1904 meziměstská tramvaj vedoucí do obce Fulpmes. Dráha se nazývá Stubaitalbahn a je označena zkratkou STB, což může u řady občanů bývalého Československa vyvolávat nepříjemnou vzpomínku. Všechny tramvajové tratě v Innsbrucku a okolí používají od doby svého vzniku úzký rozchod 1 000 mm. Městské tramvaje však neměly vždy na různých ustláno, o čemž svědčí několik zrušených tratí. V Innsbrucku jezdí



Kabina lanovky ve vrcholovém úseku Seegrube – Hafelekarr

ly rovněž trolejbusy, a to hned ve dvou obdobích – v letech 1944 až 1976 a ještě jednou pak od roku 1988 do února 2007. Právě většina tratí druhého zrušeného trolejbusového systému je nahrazována moderními tramvajovými tratěmi, a je nutno říct, že obyvatelé je hojně využívají.

Podívejme se na některé úseky důkladněji. Začneme třeba dnešní linkou 6, která je vedena z jižní části města od konečné Bergisel do příměstské obce Igls. Trať šplhá většinou lesem na náhorní plošinu pomocí několika serpentýn a prakticky neustále stoupá a má vyloženě venkovský charakter. Bohužel dnes je využívána již téměř výhradně turisty, v menší míře školáky, čemuž odpovídá



Úchvatný výhled z Hafelekarspitze do nitra pohoří Karwendel



Atmosféra horských obcí v údolí Stubaital

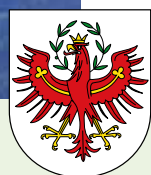
i jízdní řád. Spoje jezdí od desáté dopolední v hodinovém taktu, pro školáky jede navíc spoj o sedmé ranní.

Druhou trať vyjíždějící do hor je linka výše zmíněné linky STB, dnes vedena přímo od innsbruckého hlavního nádraží. Směřuje přes horské malebné obce Natters a Mutters do Fulpmes, ležící v údolí Stubaital. Jízda nabídne pohledy nejen na skokanský můstek nebo známý most Europabrücke na brennerské dálnici, ale především na krásné hory všude na dohled. Trať se klikatí podél horských luk, na nichž se pasou krávy či ovce. Prostě podhorská idylka, jen vyrazit na výlet. Celý den jezdí tramvaje v hodinovém intervalu, do nácestné stanice Kreith pak dokonce každou půlhodinu. Většina tratí však již leží mimo město, proto je potřeba dokoupit si jízdenku na další pásma.

Horské kulisy s lanovkou

Působivou kulisu Innsbrucku tvoří především pohoří Karwendel, které vytváří na severním úbočí kamennou stěnu převyšující řeku Inn řádově o dva tisíce metrů. Pohoří je tvořené vápencem, jenž vymodeloval věže, skalní brány a ostré hřebeny. K vrcholům těchto hor se můžeme





LYŽAŘSKÝ A TURISTICKÝ RÁJ

Hlavním městem rakouské spolkové země Tyrolsko je Innsbruck. Najdeme jej v údolí Innu, v podhůří Alp a bezprostřední blízkosti dvou vysokých hor – na severu Hafelekar (2 334 m) a na jihu Serles (2 718 m). Je pátým největším městem Rakouska a žije zde 132 tisíc obyvatel. Innsbruck se může pochlubit univerzitou, je sídlem biskupa a oblíbeným cílem turistů a lyžařů. Obklopuje jej pět kopců, k nejnámějším patří středisko Nordkette či Olympia SkiWorld. V letech 1964 a 1976 se zde uskutečnila zimní olympiáda. Město je také mezinárodní železniční křižovatkou. Leží na dráze UnterinntalBahn, která je součástí Westbahn. Z Innsbrucku vychází západním směrem úsek zvaný Arlbergbahn. Východním směrem jezdí po Westbahn také vlaky, které pokračují po trati Giselabahn na Klagenfurt a Štýrský Hradec. Trať mezi Innsbruckem a Wörglem je jednou z nejvytíženějších v Rakousku a v současnosti se v rámci výstavby koridoru TEN (Berlín – Palermo) pracuje na jejím zečtyřkolejnění.



dostat pomocí soustavy tří lanových drah zvaných Nordkettebahn. Vzhledem ke krásnému počasí jsem neváhal ani vteřinu a za 38 eur pořídil zpáteční jízdenku. První částí systému je pozemní lanovka zvaná Hungeburgbahn, která má svou podzemní stanici v Kongresovém centru nedaleko starého města a zprovozněna byla v roce 2007. Lanovka měří 1 838 metrů, zvládne převýšení 288 metrů a jsou na ní čtyři stanice a dva tunely. Trať je velmi specifická, protože nejdříve vede po rovině, po překonání řeky Inn naopak klesá a teprve potom prudce stoupá. V provozu jsou dva speciální vozy, tvořené rámovou konstrukcí s pěti zavěšenými kabinami, které jsou udržovány speciálním zařízením neustále v rovině. Po zhruba šesti minutách jízdy lanovka dorazí do horní stanice již v nadmořské výšce 857 metrů a kouzelné výhledy na město začínají. Design dráhy, charakteristický bílý-

mi skořepinovými skelety střeš, opět projektovala slavná architektka Zaha Hadid. Do mezistanice Seegrube v takřka dvou tisících metrech navazuje již klasická visutá lanová dráha se dvojicí velkokapacitních kabin, každá pro devadesátku lidí.

Ve vrcholovém úseku na Hafelekar, který leží 2 256 m n. m., jezdí již jen jedna kabina pro 69 cestujících a při jízdě zjišťuji, že závěrečným úsekem se lanovka skoro dotýká skalnatých výběžků. Je to adrenalinový zážitek. Následný úsek po zpevněném chodníku na vrcholek Hafelekarsspitze musí zvládnout již každý sám. Na vyhlídkové plošině, umístěné ještě o sto metrů výše než Hafelekar, se nachází kříž, a právě toto místo je nazýváno symbolickým vrcholem Innsbrucku. Úchvatné výhledy do okolí berou dech a město v údolí připomíná malou dětskou stavebnici. Je možné zajít ještě na další vyhlídky, cesta kamkoliv jinam ale již vyžaduje horolezeckou výbavu. Tu ovšem nemám, takže chytám poslední lanovku a opouštím toto čarokrásné místo. I cesta lanovkou s rouškou byla svým způsobem zvláštní, ale zvládl jsem ji, stejně jako všichni ostatní spolucestující bez problémů. A příští rok to již třeba bude lepší a bez omezení. Nechme se překvapit... ○

← Innsbruck jako na dlani spatříte při jízdě lanovkami Nordkettebahn - nejen hlavní nádraží, ale i skokanský areál Bergisel, v pozadí část Europabrücke a majestátní Serles.

Napsali o nás...

Stát chce investovat 7 miliard korun do roku 2026 do zabezpečení lokálek

Stát chce do roku 2026 investovat do zabezpečení regionálních tratí se zjednodušeným řízením provozu sedm miliard korun. Opatření budou odpovídat intenzitě provozu na nich, celkem jde o 1 600 km železnic. K zabezpečení provozu navíc plánuje i legislativní změny, brzy by měl vzniknout sankční program pro problémové strojvůdce. Ministr dopravy Karel Havlíček to řekl po jednání bezpečnostní komise, kterou v létě ustavil po nedávné sérii tragických nehod. Bezpečnostní komise rozdělila jednotlivé tratě D3 do čtyř skupin podle intenzity provozu. Na nevytíženějších úsecích stát počítá s vybudováním zabezpečovacího systému ETCS, na tratích se slabším provozem by pak měla fungovat jeho zjednodušená verze. Tratě s minimální dopravou včetně nostalgických úseků by měly dál fungovat bez výraznějších opatření.

lidovky.cz 8. 9. 2020



Šest hodin v posteli jako minimum. Strojvedoucí budou mít delší odpočinek

Ministerstvo dopravy chystá novou vyhlášku, která striktně stanoví minimální dobu odpočinku pro strojvedoucí mezi jednotlivými směnami. České dráhy chtějí pravidla dodržovat dříve, než vyhláška vznikne, nový systém začne platit už se změnou jízdního řádu v prosinci. Kvůli tomu přijme státní dopravce 80 nových strojvedoucích. „Od našeho posledního jednání se podařilo najít shodu s ministerstvem práce a sociálních věcí v navržených opatřeních pro strojvedoucí. Budou mít garantován odpočinek na lůžku po dobu minimálně 6 hodin mezi směnami. Nově je navržena také přestávka v práci, která musí být poskytnuta po 6 hodinách nepřetržité práce a v délce minimálně 45 minut. Nová a zpřesněná opatření zamezí obcházení či účelovým výkladům těchto předpisů,“ řekl po jednání ministerské komise pro bezpečnost na železnici ministr dopravy Karel Havlíček.

zdopravy.cz 10. 9. 2020

Na výpadek tržeb v rychlících během nouzového stavu půjde 400 milionů

Čtveřice železničních dopravců získá od ministerstva dopravy v součtu zhruba 400 milionů Kč, které mají kompenzovat výpadek tržeb ve vlacích dálkové dopravy objednávaných státem. O podobném kroku jednájí dopravci i s kraji. Peníze získají ČD, RegioJet, Arriva vlaky a GW Train Regio. Ministerstvo dopravy zatím nezveřejnilo, kolik který dopravce získá. Čeká na podpis všech dodatků ke smlouvám, které kompenzace budou řešit. „Obecně lze konstatovat, že celková hodnota úprav překročí 400 milionů korun,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka. Ministerstvo má smlouvy na dálkovou dopravu v režimu netto, kdy jsou tržby rizikem dopravce. Stát ale vyhodnotil, že vyhlášení nouzového stavu bylo takovým zásahem do byznysu, jehož riziko nemohli vůbec dopravci kalkulovat.

zdopravy.cz 14. 9. 2020

Test jednotné jízdenky na železnici funguje, koupilo ji 6 710 lidí

Jednotnou jízdenku, se kterou budou moci cestující na železnici absolvovat svou cestu bez ohledu na dopravce, si v testovacím provozu od poloviny června koupilo na dvou vybraných tratích 6 710 cestujících. „Zpočátku se prodávaly jen jízdenky u pokladen, nedávno přibyla také možnost elektronického nákupu přes e-shop a aplikaci,“ řekl ministr dopravy Karel Havlíček. Testovací provoz běží bez problémů, v půlce prosince se změnou jízdních řádů začne systém fungovat na všech tratích u všech dopravců v Česku. Kontrakty se všemi dopravci jsou podle něj už většinou podepsané. Do pilotního provozu se zapojily tratě Plzeň – Most a Česká Lípa – Rumburk, na kterých jezdí pět dopravců s celkem 146 vlakovými spoji. Dosud cestující koupili 6 710 jízdenek v hodnotě 310 287 korun. Nejvíce jich vydaly pokladny ČD, a to 6 474.

ČTK 26. 9. 2020

Lepší vlaky mezi Ostravou a Opavou. Kraj získal dotaci 227 milionů korun

Moravskoslezský kraj získal dotaci na dvě nové elektrické nízkopodlažní jednotky z Operačního programu Doprava 2. Nečekaná podpora, se kterou už kraj nepočítal, povede ke zlepšení komfortu cestování vlakem mezi Ostravou a Opavou. „Peníze se uvolnily z OPD2 na poslední chvíli. Měli jsme naštěstí připraven projekt, který prošel, a dotaci jsme získali,“ řekl náměstek hejtmana Jakub Unucka (ODS). Většinu peněz na pořízení nových vlaků pro kraje z OPD2 spolkl Jihomoravský kraj na nové elektrické jednotky, na ostatní regiony nezbylo. Dvě nové jednotky budou provozovat ČD. Má jít o jednotky z velké soutěže na elektrické jednotky kategorie EMU 240, která ještě není ukončena. Soutěž běží už dva roky, ČD v ní hledají dodavatele pro až 60 jednotek s kapacitou nejméně 249 cestujících.

zdopravy.cz 16. 9. 2020

Železničář

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

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





ČD Travel
Člen Skupiny ČD

Vážení klienti,

nabídka na ZIMNÍ REKREACE je postupně zveřejňována a kompletní znění bude na našich webových stránkách 15.října 2020. Nabídneme nejenom lyžařské pobyty doma i v zahraničí (Slovensko, Rakousko, Itálie, Francie), ale také pobyty u moře. Tunisko je otevřené od září a Egypt bude otevřen pravděpodobně od listopadu. Ceny jsou velice zajímavé – od 10 000 Kč (po dotaci 6 000 Kč) all inclusive hotely/týden/osoba. V naší nabídce bude i velké množství českých wellness a lázeňských hotelů, kde si můžete nejenom kvalitně odpočinout, ale kde můžete trávit i silvestra.

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

I vy můžete být hrdinou všedního dne

Pomozte nám analyzovat regionální veřejnou dopravu v provozní a ekonomické rovině na pozici:

- specialista odboru regionální dopravy

Baví vás oblast veřejné dopravy, jste analytik tělem i duší, ve smlouvách a obchodních nabídkách čtete lépe než v knihách? Staňte se naším novým kolegou a obohaťte stávající tým oddělení smluvního zajištění, nabídek a rozvoje!



Co můžeme nabídnout?

- stabilitu a jistotu práce u prestižního dopravce
- zkrácenou pracovní dobu bez snížení mzdy
- flexibilní pracovní dobu
- 6 týdnů dovolené
- příspěvky na sport, stravování a dovolenou
- levnější cestování v ČR a po Evropě pro vás a vaši rodinu

... a mnoho dalších výhod i nad rámec zákoníku práce.

Životopis a motivační dopis zašlete na polakovap@gr.cd.cz.

Staňte se naším kolegou
www.cd.cz/kariera

ČD České dráhy
Národní dopravce



18. října 2020

Parním vlakem po nejkrásnějších tratích v metropoli

Chcete se vrátit v čase a projet se po Praze a jejím okolí parním vlakem? Máte možnost v neděli 18. října. Historickým vlakem se můžete svézt po okružní trase Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Hostivice – Praha-Zličín – Praha-Smíchov. A na výběr máte ze dvou nostalgických jízd. Z pražského smíchovského nádraží odjíždí parní vlak v 10:19 a 14:57 hod. Pak už si to zamíří do Prokopského údolí, jehož kaňon dosahuje místy hloubky až 70 metrů. Až do Rudné u Prahy pojedete po trati, které se přezdívá Hrbatá. Z Hostovic do stanice Praha-Smíchov projíždí vlak po trase tzv. Buštěhradské dráhy, na níž překonává 150 výškových metrů. Na závěr můžete přímo z vlaku obdivovat bájnou vyšehradskou skálu a ze železničního mostu přes Vltavu také panorama historické Prahy. Po celou dobu jízdy je ve vlaku zajištěno občerstvení v historickém bufetovém voze. A kolik zaplatíte za jízdné? Okružní jízda (ze Smíchova na Smíchov) vás vyjde na 290 Kč, jízdenku pro děti (6–18 let) pořídíte za 190 Kč, mladší cestují zdarma. V nabídce je i úsekové jízdné. Jízdenky koupíte ve všech pokladnách ČD. Do parního vlaku lze nastoupit jen s předem zakoupenou jízdenkou. Více na www.vlakemnavylet.cz.

Nejblíže železniční stanice: Praha-Smíchov/Rudná u Prahy/Hostivice/Praha-Zličín



po celý rok

Po červené do Lázní Libverda nejen na oplatky

Zveme vás na podzimní výlet. Startujeme u hejnického nádraží. Před ním se nachází turistický rozcestník, od něhož vás červená značka dovede do malebných Lázní Libverda (1,5 km). Asi v polovině cesty si můžete udělat přestávku v příjemné designové kavárně. Cukrárna a kavárna najdete ale i v centru lázní, které založil rod Clam-Gallasů na přelomu 18. a 19. století. Nezapomeňte koupit suvenýr z výletu – lázeňské oplatky s nejrůznějšími příchutěmi. A pokud jste obuli toulavé boty, vydejte se z lázní ještě k výletní restauraci Obří sud (0,5 km).

Nejblíže železniční stanice:
Hejnice



17. října 2020

Na svátek koní a elegance na zámek do Slavkova

Přehlídka krásných koní a jezdeckých dovedností v kulisách barokní rezidence. Taková bude Zámecká jízda sv. Huberta ve Slavkově u Brna, která se uskuteční v sobotu 17. října. Svátek koní a elegance začíná ve 13 hodin a vstup na akci je zdarma. Součástí tradičního zakončení jezdecké sezony je požehnaní koním a jezdcům nebo skoková soutěž Mini-Maxi. V zámeckém parku se uskuteční Halalí aneb hon na lišku. Určitě nevynechte ani prohlídku honosného zámku Slavkov-Austerlitz, kde bylo 6. prosince 1805 podepsáno příměří mezi Rakouskem a Francií.

Nejblíže železniční stanice:
Slavkov u Brna



do 29. listopadu 2020

Do Letohrádku Mitrovských za skřítky a trpaslíky

Nenechte si ujít originální rodinnou výstavu, na které máte příležitost spatřit různorodý svět skřítků v jejich přirozeném prostředí lesních palouků a tajemných skal. Skřítkci a trpaslíci okupují až do 29. listopadu Letohrádek Mitrovských na Starém Brně. Malé pohádkové bytosti jsou vystavené v nejrůznějších podobách – jako historické sošky, na pohledech či přáních, jako loutky, skleněné figurky a nechybějí samozřejmě ani zahrádní trpaslíci. Pro děti je připravena výtvarná dílna, kde si za drobný poplatek mohou vyrobit figurku skřítky na památku.

Nejblíže železniční stanice:
Brno hl. n.

